

novotec



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

**PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA
DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN
INICIAL
Febrero 2015**

Unidad de Medio Ambiente
Universitat Politècnica de València
Edificio 8H. Camino de Vera, s/n 46022 VALENCIA
Tel. +34 963 87 70 38, ext. 77038 • Fax +34 963 87 70 39,
medioambiente@upvnet.upv.es
www.upv.es/medioambiente

**VLC/
CAMPUS**
VALENCIA, INTERNATIONAL
CAMPUS OF EXCELLENCE





ÍNDICE DE CONTENIDOS

I. INTRODUCCIÓN	3
1. ÁMBITO DEL ESTUDIO	5
2. MARCO DEL ESTUDIO	6
2.1. Antecedentes	6
2.2. Marco legal	7
3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	9
4. OBJETIVOS	11
II. CARACTERÍSTICAS POBLACIONALES Y TERRITORIALES	13
1. POBLACIÓN UNIVERSITARIA	14
1.1. Composición de la población universitaria	14
1.2. Evolución de la población universitaria	17
2. CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES DEL CAMPUS	20
2.1. Situación territorial	20
2.2. Ordenación y estructura territorial	34
2.3. Accesos al Campus	53
2.4. Equipamientos y servicios	102
3. RESUMEN Y CONCLUSIONES	103
III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO TÉCNICO	109
1. DESPLAZAMIENTO EN VEHÍCULO PRIVADO A MOTOR	110
1.1. Red vial	110
1.2. Aparcamiento de vehículos a motor	168
1.3. Flota de vehículos propios de la Universidad	242
1.4. Coche compartido	245
1.5. Resumen y conclusiones	245
2. DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA	256
2.1. Red Ciclista	256
2.2. Aparcamientos de bicicletas	332
2.3. Equipamientos para ciclistas	378
2.4. Robos de bicicletas	378
2.5. Sistemas de préstamo de bicicletas	381
2.6. Resumen y conclusiones	396
3. DESPLAZAMIENTO EN TRANSPORTE PÚBLICO	409
3.1. Autobús urbano	409
3.2. Red de Metro-tranvía	501
3.3. Autobús interurbano	537
3.4. Tren	598
3.5. Taxi	622
3.6. Intermodalidad TPC-bicicleta	623

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

3.7. Resumen y conclusiones	626
4. DESPLAZAMIENTO PEATONAL	649
411.1. Acceso peatonal	649
4.2. Red peatonal interior	701
4.3. Resumen y conclusiones	769
5. DESPLAZAMIENTO DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS Y SERVICIOS EXTERNALIZADOS	780
5.1. Acceso de vehículos de mercancías y servicios externalizados	780
5.2. Zonas de carga y descarga de mercancías	792
5.3. Desplazamiento de vehículos de servicios externalizados	824
5.4. Resumen y conclusiones	828
6 EXTERNALIDADES	832
6.1. Accidentes de tráfico	833
6.2. Contaminación acústica	837
6.3. Emisiones de CO ₂	840
6.4. Consumo de energía	844
6.5. Resumen y conclusiones	848
IV. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO CUALITATIVO	850
1. ANTECEDENTES EN MATERIA DE PARTICIPACIÓN	850
1.1. Comisión ambiental	850
1.2. Sugerencias, quejas y felicitaciones	852
1.3. Redes sociales y página web	852
1.4. Jornadas para promover la movilidad sostenible	853
2. REUNIONES CON ACTORES RELEVANTES	856
2.1. Sindicatos	857
2.2. Delegación de alumnos	864
2.3. Expertos	866
3. ENCUESTA DE MOVILIDAD	872
3.1. Campus de Alcoy	872
3.2. Campus de Gandia	911
3.3. Campus de Vera (Valencia)	946
4. RESUMEN Y CONCLUSIONES	1003
V. SÍNTESIS	1022
1. DAFO	1104

ANEXOS

Anexo I. Encuesta de movilidad

I. INTRODUCCIÓN

La **movilidad** en su aspecto más general, significa la facilidad con que las personas realizan desplazamientos para satisfacer sus necesidades o realizar sus actividades.

Además, la movilidad es uno de los factores con más alta repercusión sobre el medio urbano. La creciente motorización y el uso cada vez mayor del vehículo privado repercuten negativamente en el medio ambiente de nuestros núcleos urbanos y crea tensiones en el espacio público, puesto que un gran número de personas depende de él por necesidades laborales o de estudios.

Sin embargo, no hay que olvidar que aunque los transportes, tanto de viajeros como de mercancías, se han convertido en algo necesario en nuestra actual forma de vida, los medios a través de los que se realizan, basados en su porcentaje más alto en motores de combustión interna, que funcionan quemando combustibles fósiles, suponen un gran impacto para el medio ambiente. Además, las infraestructuras que requieren los distintos medios de transporte, implican una ocupación importante de espacios, una limitación a los usos compatibles en ellos y consecuentemente, una transformación radical del entorno sobre el que se asientan.

Distintos estudios elaborados en las últimas décadas han puesto de manifiesto lo que era una evidencia, que el transporte privado es el foco más importante de contaminación atmosférica y acústica en una población. En resumen se puede decir que el transporte mediante vehículos de motor contribuye a dañar el medio ambiente y la salud humana con la emisión de gases contaminantes tóxicos y gases de efecto invernadero, la generación de residuos y contaminación acústica y la fragmentación del territorio.

Por otro lado, la **Movilidad Sostenible**, a un nivel urbano, la podemos definir como implementar un sistema en el que el vehículo privado, el transporte colectivo, las infraestructuras viarias y el aparcamiento formen un modelo integrado, en el que se interrelacionen unas partes con otras. El objeto de esta política orientada hacia la sostenibilidad es conseguir un cambio modal en los desplazamientos dando prioridad a la utilización de sistemas de movilidad y transporte más eficientes: medios colectivos de transporte público (autobús, tren, red metro-tranvía), utilización del vehículo privado compartido, intermodalidad de los medios de transporte y a modelos de desplazamiento alternativos: bicicleta y movilidad a pie.

En este sentido, uno de los retos que se plantea la Universitat Politècnica de València (en adelante UPV) es la elaboración de un Plan de Movilidad que permita asegurar, a nivel local y a largo plazo la movilidad sostenibles, tanto en el acceso a sus Campus de Alcoy, Gandía y Vera (Valencia), como en sus desplazamientos internos.



Para ello es necesario disponer de instrumentos eficaces para fomentar el empleo de medios de transporte sostenibles, así como concienciar y formar a todo toda la comunidad universitaria para disminuir el uso del vehículo privado **en sus desplazamientos al Campus.**

De este modo, la UPV se suma a la estrategia europea sobre medio ambiente urbano, que se plantea *“modificar radicalmente el equilibrio entre los distintos sistemas de transporte, favoreciendo el público frente al privado y reduciendo el nivel y las repercusiones del tráfico de automóviles sobre el interior de nuestras ciudades”*.

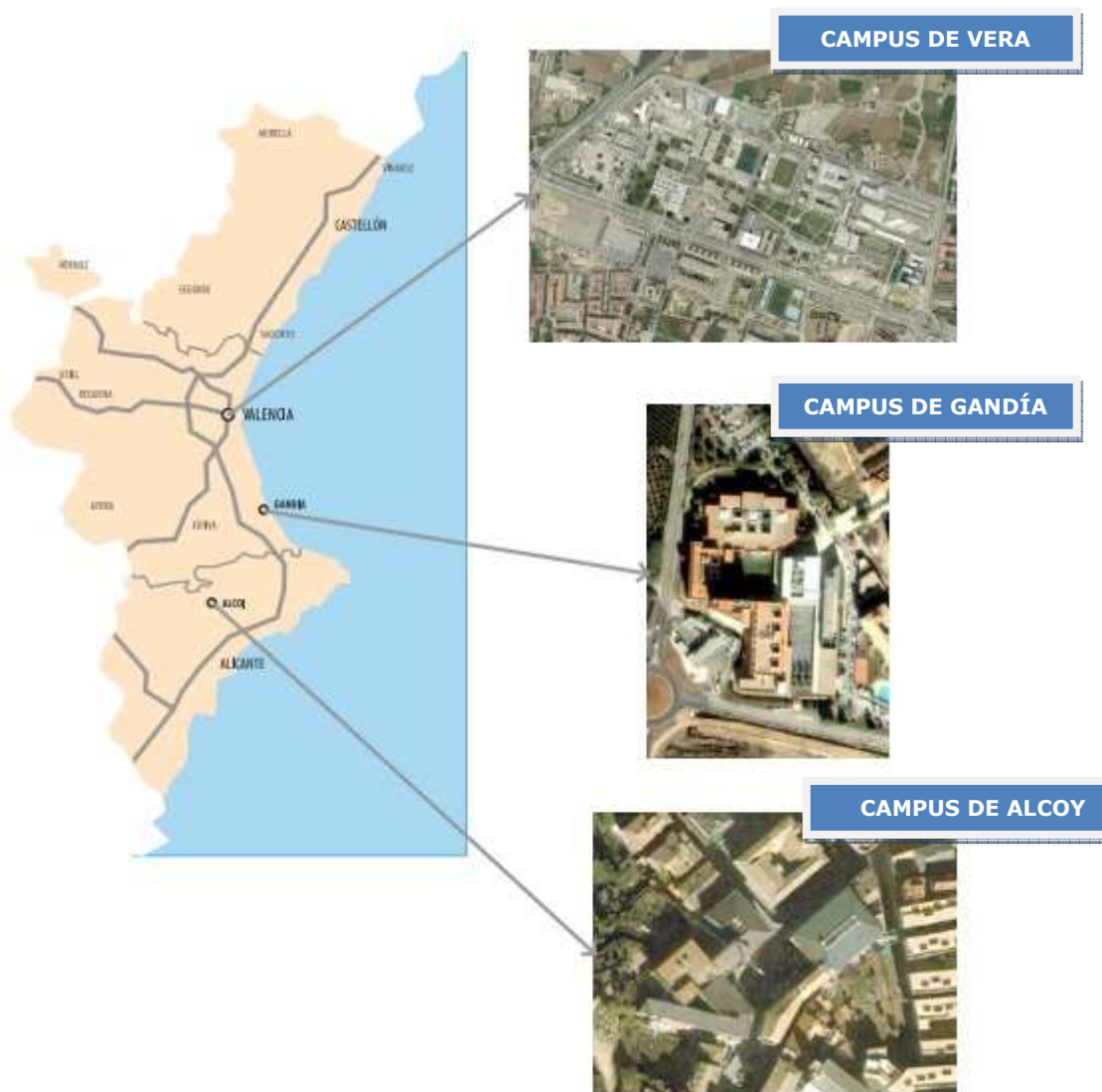
Entre los criterios a tener en cuenta para avanzar en la línea de la sostenibilidad cabe destacar:

- ✓ La necesidad de planificar los modelos de urbanización y la localización de actividades tratando de generar las menores necesidades de movilidad.
- ✓ El fomento de las alternativas y posibilidades para el transporte y la movilidad.
- ✓ La promoción del uso del transporte público, mediante su mejora, uso de combustibles menos contaminantes, coordinación intermodal, adaptación a los cambios territoriales y nuevas necesidades de movilidad.
- ✓ La reducción del tráfico rodado privado y el abuso del vehículo privado motorizado, mediante limitaciones y restricciones de velocidad, accesibilidad, tránsito, aparcamiento, fomento del uso compartido, etc.
- ✓ La promoción de las formas no contaminantes de movilidad urbana: peatonales y bicicleta.
- ✓ La conducción eficiente de los vehículos de motor para reducir el consumo de combustibles, así como reducir las emisiones atmosféricas y la contaminación acústica.

1. ÁMBITO DE ESTUDIO

Los Campus de la Universitat Politècnica de València objeto de estudio se encuentran ubicados en los municipios de Alcoy, Gandía y Valencia.

La figura siguiente muestra las ubicaciones de cada uno de los tres Campus de la UPV dentro de la Comunidad Valenciana:



Campus de la UPV dentro de la Comunidad Valenciana

2. MARCO DE ESTUDIO

La Universitat Politècnica de València, consciente de la necesidad de tomar acciones que permitan mejorar el sistema de movilidad actual en el acceso a sus Campus de Alcoy, Gandía y Vera, ha decidido desarrollar un **Plan de Movilidad sostenible**, fruto de la política de sostenibilidad puesta en marcha en los últimos años.

2.1. Antecedentes

La elaboración de este plan de movilidad sostenible **se enmarca dentro del Sistema de Gestión Ambiental de la UPV**, desarrollado y certificado en base al Reglamento Europeo de Ecogestión y Ecoauditoría (EMAS), el cual se encuentra a su vez integrado en los objetivos a favor de la sostenibilidad y el medio ambiente del Eje III del **Plan Estratégico Universitat Politècnica de València 2007/2014**.

Tiene su origen en su Política Ambiental, en la que el Rector asume un compromiso de mejora continua de las prácticas ambientales de la Universidad y en particular se compromete a:

- ✓ *Analizar y evaluar las actuaciones desarrolladas en nuestra comunidad, dentro de nuestro campo de actuación, con impactos sobre el medio ambiente.*
- ✓ *Propiciar una formación ambiental adecuada a todos los alumnos.*
- ✓ *Proporcionar la apropiada formación e información ambiental a todos los miembros de la comunidad universitaria.*
- ✓ *Cumplir con todos los requisitos legales ambientales aplicables, intentando ir más allá de los mínimos reglamentarios en las actividades en que sea posible.*
- ✓ *Racionalizar el consumo de recursos naturales y energía.*
- ✓ *Prevenir la contaminación y reduciendo al máximo posible las emisiones y los residuos generados en el desarrollo de nuestras actividades.*

La movilidad sostenible se encuentra integrada en el Sistema de Gestión Ambiental de la Universidad, y en consecuencia, la Unidad de Medio Ambiente ha impulsado en los últimos años diversas iniciativas dirigidas a caracterizar la oferta y demanda de los desplazamientos habituales de la comunidad universitaria, definir líneas de actuación e iniciar procesos de educación y participación.

El estudio de movilidad realizado por el Instituto de Transporte y Territorio de la UPV (ITRAT) en el año 2008 supuso el primer paso para conocer el sistema de movilidad de acceso a los Campus.

Asimismo, los municipios en los que se encuentran ubicados los Campus de la UPV también disponen actualmente de Planes de Movilidad Sostenibles, que muestran el diagnóstico de la movilidad en el entorno urbano de los centros de la UPV en dichos municipios, así como las acciones propuestas a nivel local.

Todos estos estudios servirán de punto de referencia principal en el diagnóstico de la situación, **actualizando los datos relevantes para adaptarlos a la realidad actual.**

En este momento, la UPV considera necesario dar un paso más, **definiendo planes de acción concretos que tengan como objetivo conseguir la mejora del sistema de movilidad actual**, tanto en el acceso como en el interior de **sus Campus** de Alcoy, Gandía y Valencia, aplicando **principios de sostenibilidad.**

2.2. Marco legal

La principal normativa actual relativa a la movilidad sostenible se resume en:

▪ La **LEY 6/2011**, de 1 de abril, de la **Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana** pretende fomentar la movilidad sostenible en nuestra comunidad y establece nuevas obligaciones para los diversos agentes implicados, tanto públicos como privados.

El Artículo 15 regula los Planes de movilidad de centros de formación:

1. Los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente.

Para su elaboración se seguirán las especificaciones contempladas en los artículos anteriores en relación con los planes de instalaciones productivas, es decir:

- *Dichos planes se formularán de manera concertada con las asociaciones de usuarios, y una vez aprobados se remitirán a la autoridad de transporte correspondiente a los meros efectos de su conocimiento.*
- *Las acciones previstas en los planes de movilidad podrán incluir recomendaciones sobre actuaciones a incluir en la programación de actuaciones de las administraciones concernidas en función de sus correspondientes competencias*

2. Los mencionados planes de movilidad promoverán especialmente el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público. Contemplarán en tal sentido tanto las infraestructuras necesarias en relación con estacionamiento de bicicletas, accesos peatonales-ciclistas, conexiones y paradas para el transporte público etc., como las acciones formativas y divulgativas destinadas a promover el uso de los modos no motorizados y del transporte público, tanto en sus desplazamientos de acceso al centro como en general.



- La **Ley 2/2011**, de 4 de marzo, de **Economía Sostenible** recoge en su Título III disposiciones relativas a la sostenibilidad ambiental, en concreto, en el Capítulo III se detallan las medidas de impulso para transformar el sector del transporte, una de las cuales es la elaboración de planes de movilidad como herramienta para fomentar el uso de modos de transporte con un menor coste social, ambiental y energético.

El punto 4 del artículo 101 se ocupa del contenido mínimo de los planes de movilidad:

"El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial."

Mientras que el punto 5 de ese mismo artículo establece la necesidad de hacer partícipes a los ciudadanos y a las partes interesadas:

"En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente."

3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Para el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de los Campus de la UPV se ha tenido en cuenta una serie de documentos, tanto de carácter reglamentario, como normas y recomendaciones (autonómicas, estatales e internacionales), como estudios y planes previos desarrollados por la propia universidad y ayuntamientos implicados.

La principal documentación de referencia se expone a continuación.

Planes específicos

- ☞ Plan de Transporte para la Universidad Politécnica de Valencia en los Campus de Alcoy, Gandía y Vera. Instituto de Transporte y Territorio (ITRAT) de la UPV. 2010.
- ☞ Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia, aprobado en diciembre de 2013. Ayuntamiento de Valencia.
- ☞ Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Gandía. Ayuntamiento de Gandía.
- ☞ Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy. Memoria de Diagnóstico y Memoria de Plan de Acción. Ajuntament d'Alcoi. Diciembre 2013.
- ☞ Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) 2010 – 2020. Comunitat Valenciana.

Guías y normas de referencia

- ☞ Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, publicada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) en 2006.
- ☞ Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento del carril bici (Dirección General de Tráfico. Ministerio de Interior, 2000)
- ☞ Guidelines – Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan. European Commission 2013.
- ☞ CIVITAS Guide for the urban transport professional. 2012.
- ☞ Libro blanco del transporte. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, publicado por la Comisión Europea en 2002.
- ☞ Guía práctica de la energía. Consumo eficiente y responsable, publicada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) en 2004.
- ☞ External costs of transport: accident, environmental and congestion costs of transport in Western Europe. Zurich; Karlsruhe: INFRAS/ IWW, 2004.
- ☞ Ticket to the future. 3 stops to Sustainable Mobility. International Association of Public Transport (UITP), 2004.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- ☞ Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana publicada por el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en 2006.
- ☞ Recomendaciones AECOC para la Logística RAL – Transporte Urbano de Mercancías, del 26 de julio de 2006.
- ☞ Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2006.
- ☞ Estrategia española de cambio climático y energía limpia. Horizonte 2007–2012 –2020. Ministerio de Medio Ambiente, 2007.
- ☞ Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid. Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos. Comunidad de Madrid. Abril 2008.
- ☞ Real Decreto Legislativo 339/1990 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificado por la Ley 6/2014, de 7 de abril.
- ☞ Reglamento General de Circulación. 2003 (Secciones relativas a señalización vertical y marcas viales)
- ☞ Ordenanza de circulación de Ayuntamiento de Valencia. Junio 2010.

4. OBJETIVOS

El plan de movilidad sostenible (PMS) de la Universitat Politècnica de València persigue los siguientes objetivos:

- Conocer la realidad actual, tanto en relación a la oferta como a la demanda de movilidad, en función de los distintos modos de desplazamiento. Conocer asimismo la magnitud del impacto que estos desplazamientos suponen en términos de emisiones de CO₂.
- Fomentar y mejorar la movilidad en modos no motorizados: desplazamiento a pie y bicicleta
- Definir estrategias en favor del transporte público colectivo
- Fomentar el uso racional del vehículo privado motorizado
- Garantizar una distribución de mercancías respetuosa con el resto de modos de transporte
- Coordinar actuaciones con otras administraciones públicas implicadas y empresas de transporte
- Elaborar un plan de comunicación, educación y participación dirigido a la comunidad universitaria para promover la movilidad sostenible.
- Definir indicadores de seguimiento de la movilidad adecuados para la UPV

El presente documento es el resultado del estudio de la movilidad actual en los Campus de la UPV, tanto en su interior como en el acceso a éstos.

El proyecto de movilidad sostenible en la Universitat Politècnica de València consta de las siguientes partes:

1. Fase I - Diagnóstico de la situación actual de la movilidad de la UPV según los datos obtenidos mediante el *estudio técnico-cuantitativo* y el *estudio cualitativo* llevado a cabo mediante entrevistas, reuniones y encuestas de movilidad realizadas a la población universitaria y principales partes interesadas externas.

Esta fase inicial consiste en un análisis del sistema de movilidad de acceso a los Campus, descomponiéndolo en las siguientes componentes:

- Análisis de la demanda: todos los usuarios de los distintos medios de transporte, con sus características intrínsecas, espaciales (distribución en el territorio) y de movilidad (formas de desplazamiento).



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Análisis de la oferta: conjunto de infraestructuras y servicios destinados a facilitar la movilidad de las personas y las mercancías, hacia y desde la UPV, es decir, la red viaria, las redes peatonales y ciclistas, las redes y servicios de transporte público, etc.
- Externalidades del sistema de movilidad: consecuencias que el funcionamiento del sistema de movilidad, las infraestructuras y su uso tienen sobre el medio ambiente y la población (en concreto la comunidad universitaria): emisiones atmosféricas, ruido, accidentes de circulación.

2. Plan de Acción: propuesta de *medidas de fomento de la movilidad sostenible*, derivadas del análisis y diagnóstico de la situación actual, planificadas en el tiempo, en el ámbito de la estructura urbana de los Campus y del transporte en la UPV, así como en sus accesos.

El documento que nos ocupa integra los resultados del análisis y diagnóstico (parte 1). La parte 2 del proyecto de movilidad sostenible en la UPV (plan de acción) se presentará en un documento independiente.

II. CARACTERÍSTICAS POBLACIONALES Y TERRITORIALES

El estudio de las características de la población que utiliza de manera habitual los campus de la UPV, así como de la estructura y evolución de la misma, es un pilar básico dentro del análisis global de la movilidad que actualmente se desarrolla en dichos recintos universitarios, puesto que constituye un paso previo necesario para diagnosticar cuáles son las fortalezas y debilidades que presenta la UPV desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

Por una parte, la **población**, en particular, el **comportamiento demográfico** de un territorio puede considerarse causa y consecuencia de su tipo y modelo de desarrollo.

En este sentido, el comportamiento de la población es un dato básico a tener en cuenta en cualquiera de los estudios a considerar y en cualquiera de los posibles escenarios que se quieran representar desde una perspectiva de futuro. Al evaluar el presente para actuar en el futuro es necesario tener suficiente información sobre la población, tanto para observar el comportamiento y la satisfacción real de la demanda social como para diseñar una adecuada política ambiental y social que responda a las necesidades básicas de la población.

En el caso particular de un Plan de Movilidad Sostenible es importante analizar el comportamiento demográfico porque el tamaño poblacional y sus características demográficas inciden sobre las necesidades de recursos y la planificación urbanística de un territorio (infraestructuras de transporte, aparcamientos, vías peatonales, etc.), en función del modelo territorial y de los niveles de demanda existentes.

Por otra parte, y de manera complementaria, es necesario considerar la integración del medio ambiente en el urbanismo. En este sentido, el propio Plan de Movilidad Sostenible de un Campus puede ser una herramienta importante para introducir **criterios de sostenibilidad aplicados al planeamiento urbanístico** en el mismo.

Dentro de su Plan de Acción, la propuesta de parámetros que permitan definir un planeamiento urbanístico sostenible que dé cobertura a la población universitaria que emplea los servicios ofertados por cada campus universitario debe ser uno de los puntos considerados dentro de las medidas a proponer, dada la relación directa existente entre población, territorio y movilidad.

1. POBLACIÓN UNIVERSITARIA

El conocimiento adecuado de las características demográficas de los sectores de población debe fundamentarse en una base de información mínima de los aspectos poblacionales esenciales.

Con el objeto de analizar la situación demográfica de la UPV se estudiarán las principales variables poblacionales en cada uno de los tres campus universitarios (Alcoy, Gandía y Vera en Valencia):

- Tamaño y composición de la población universitaria
- Evolución y tendencias de la población universitaria

1.1. Composición de la población universitaria

En el curso de 2013-2014, la población total de los tres campus de la Universidad Politécnica de València asciende a un total de 42.741 personas, considerando todos los colectivos que componen la comunidad universitaria de la UPV:

- Estudiantes (alumnos), tanto de grado como de postgrado, doctorado, etc.
- Personal docente e investigador (PDI), a tiempo completo o parcial perteneciente a la UPV.
- Personal de administración y servicios (PAS) perteneciente a la UPV.

Además, dentro de la población universitaria se incluye el personal externo a la UPV. Se considera como *Externos* al personal no incluido en los sectores poblacionales pertenecientes a la universidad, pero que se desplaza habitualmente a los campus de la UPV por diferentes motivos. Dentro de este segmento poblacional se incluyen:

- Personal de servicios externos que desarrolla su labor profesional dentro de las instalaciones del campus, tales como cafeterías, mantenimiento, limpieza, jardinería, etc.
- Personal de las empresas vinculadas a la Ciudad Politécnica de la Innovación (CPI).
- Personal externo de los institutos de la UPV.
- Personal del CSIC.
- Personal de las empresas del sector público adjudicatarias de contrato con la UPV y fundaciones dependientes de la UPV.

En la siguiente tabla se presenta la composición de la población universitaria de cada uno de los campus de la UPV en el curso 2013-14:

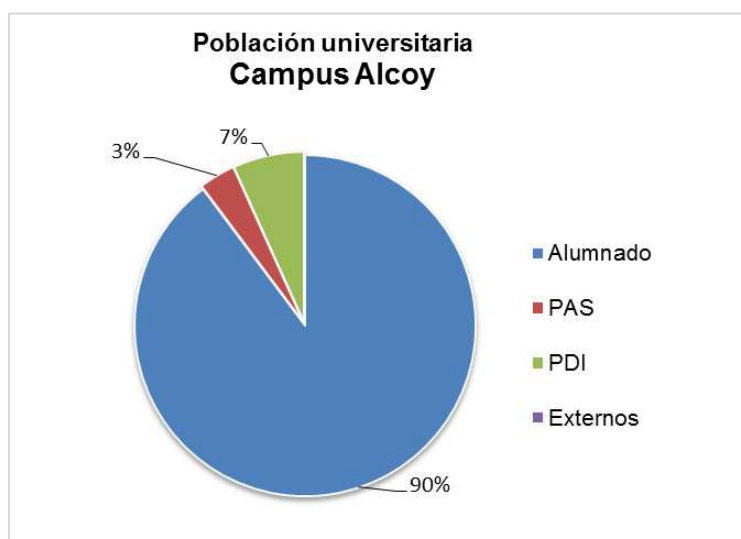
COMUNIDAD UNIVERSITARIA 2013-2014					
Campus UPV	Alumnado	PAS	PDI	Externos	Total población
Alcoy	2.484	96	187	0	2.767
Gandía	1.502	100	150	0	1.752
Vera (Valencia)	31.096	2.821	2.260	2.045	38.222
Total UPV	35.082	3.017	2.597	2.045	42.741

Composición de la comunidad universitaria curso 2013-14. Fuente: Datos proporcionados por la UPV.2014.

Nota: Se ha descontado del cómputo de alumnado aquellos alumnos que están en el curso fuera del campus de la UPV por motivos de movilidad académica.

La **población universitaria total en el curso 2013-2014** fue de 2.767 en el Campus de Alcoy, 1.752 en el Campus de Gandía y 38.222 en el campus de Vera en Valencia. Sólo existen datos de personal externo en el campus de Vera, que tal como se puede observar, alcanza en dicho curso las 2.045 personas.

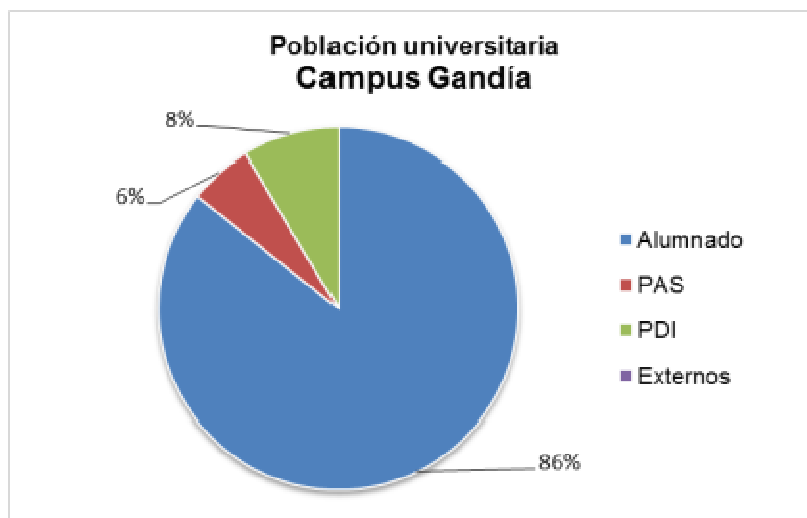
A continuación se presentan graficados para cada campus los datos relativos a la composición y tamaño de la población universitaria de la UPV:



Distribución de la comunidad universitaria del campus de Alcoy en el curso 2013-14

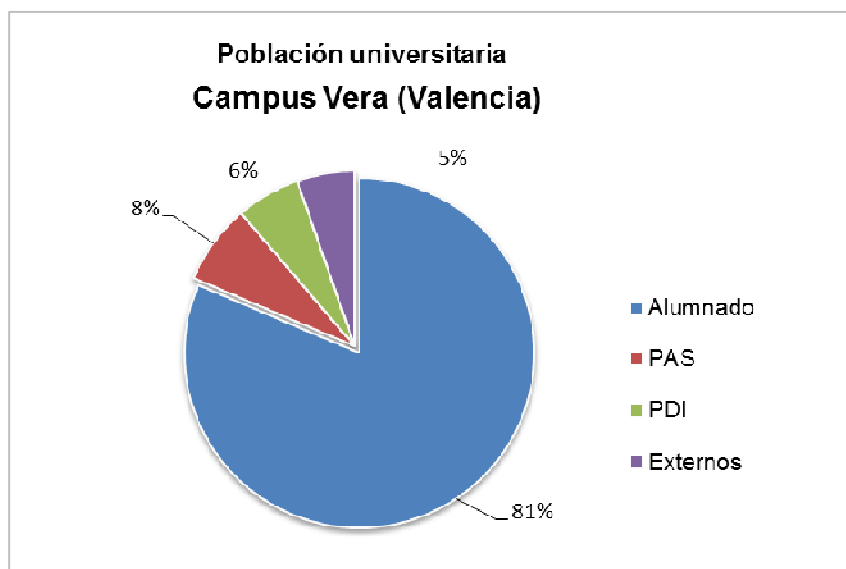
Fuente: Datos proporcionados por la UPV

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Distribución de la comunidad universitaria del campus de Gandía en el curso 2013-14

Fuente: Datos proporcionados por la UPV. 2014



Distribución de la comunidad universitaria del campus de Vera en el curso 2013-14

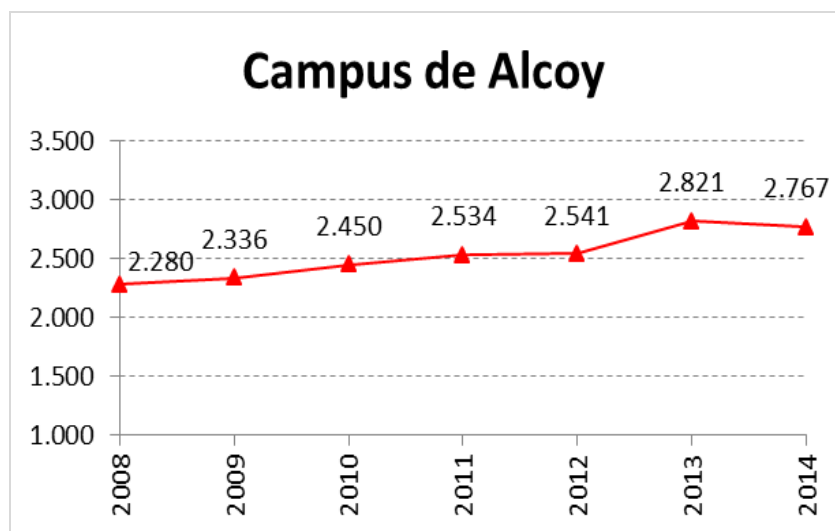
Fuente: Datos proporcionados por la UPV. 2014

De los datos presentados se desprende que en los tres campus el mayor porcentaje de la población universitaria corresponde al alumnado (en torno al 80-90% del total), mientras que los colectivos PAS y PDI representan el porcentaje restante (excepto en el campus de Vera donde también está presente el personal externo, representando hasta un 5% del total de los usuarios de este campus).

1.2. Evolución de la población universitaria

En las tablas y gráficos que se presentan a continuación se muestra la evolución de la población universitaria en cada uno de los campus de la UPV, durante el periodo 2008 a 2014, distinguiendo por colectivo:

Evolución de población en campus de Alcoy			
Año	Nº de Trabajadores	Alumnos	Total población
2008	290	1.990	2.280
2009	265	2.071	2.336
2010	288	2.162	2.450
2011	279	2.255	2.534
2012	270	2.271	2.541
2013	265	2.556	2.821
2014	283	2484	2.767



Evolución de la población universitaria en campus de Alcoy en periodo 2008-2014

Fuente: Datos proporcionados por la UPV.2014.

Se observa una **tendencia creciente desde el curso 2008** hasta el 2013; año en el cual se alcanza un máximo poblacional de 2.841 personas. Sin embargo, durante el último curso (2013-14) se ha registrado un ligero descenso (de en torno al 2%).

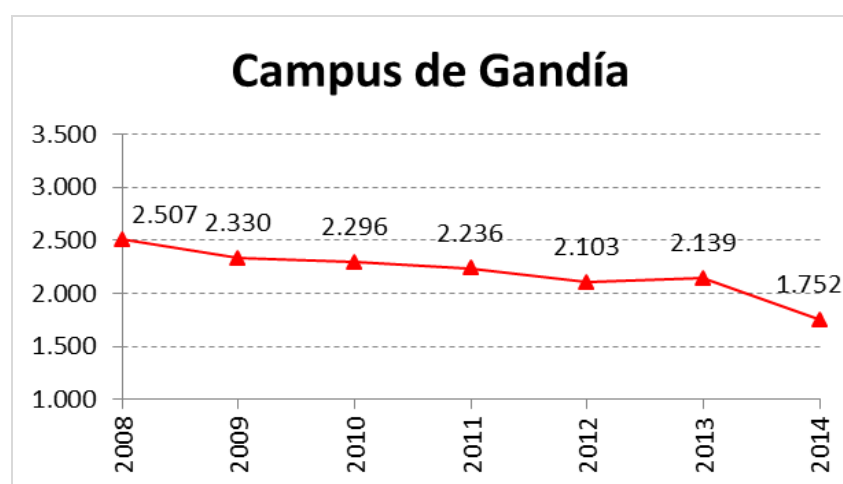
Cabe señalar que las **variaciones** registradas en la población de este campus están **asociadas básicamente a** las que se producen en el **número de alumnos matriculados**, puesto que el número de trabajadores se mantiene prácticamente constante en todo el periodo. El número de alumnos en este campus ha aumentado en un 25% desde el 2008.

Evolución de población en campus de Gandía			
Año	Nº de Trabajadores	Alumnos	Total población
2008	293	2.214	2.507
2009	263	2.067	2.330
2010	273	2.023	2.296
2011	271	1.965	2.236
2012	252	1.851	2.103
2013	243	1.896	2.139
2014	250	1.502	1.752

Evolución de la población universitaria en campus de Gandía en periodo 2008-2014

Fuente: Datos proporcionados por la UPV.2014.

En cambio, en el campus de Gandía la **tendencia** en el número de población universitaria ha sido claramente **negativa** en el periodo considerado, con una disminución de hasta el 30% desde el año 2008. En este caso, las variaciones en la comunidad universitaria también están directamente asociadas a las de los alumnos matriculados en este campus.

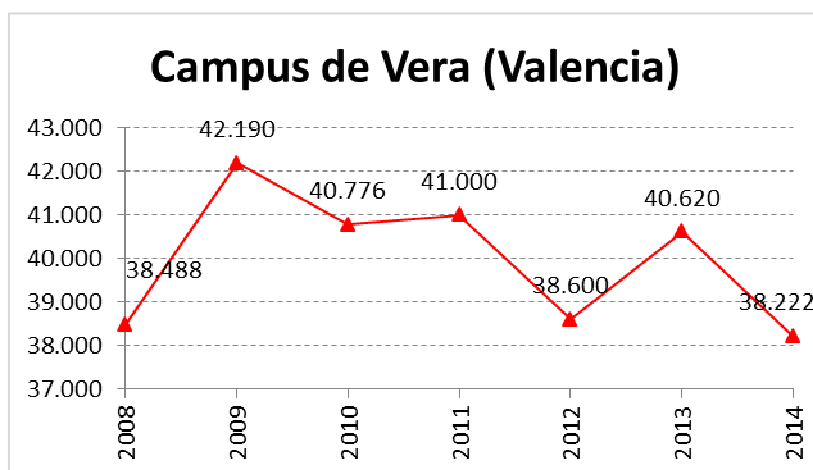


Evolución de la población universitaria en campus de Gandía

Fuente: Datos proporcionados por la UPV.2014.

A continuación se presenta la evolución de la comunidad universitaria en el campus de Vera en Valencia, que actualmente representa el 89,5% del total de la población universitaria de la UPV:

Evolución de población en campus de Vera (Valencia)			
Año	Nº de Trabajadores	Alumnos	Total población
2008	8097	30.391	38.488
2009	8132	34.058	42.190
2010	7769	33.007	40.776
2011	7278	33.722	41.000
2012	7113	31.487	38.600
2013	7117	33.503	40.620
2014	7126	31096	38.222



Evolución de la población universitaria en campus de Vera en el periodo 2008-2014

Fuente: Datos proporcionados por la UPV.2014.

Respecto a la evolución de la comunidad universitaria en el campus de Vera, cabe señalar que:

- No se observa una tendencia clara en la evolución de población universitaria total del campus. Desde 2008 se han producido ligeras fluctuaciones en la misma, asociadas directamente a las variaciones anuales en el número de alumnos matriculados. El valor promedio del periodo se sitúa cerca de las 40.000 personas.
- Sin embargo, a diferencia de los campus de Alcoy y Gandía, en éste sí se observa una **tendencia decreciente en el número de trabajadores** del campus. Desde el inicio del periodo en el curso 2007-2008, el número de trabajadores ha disminuido hasta en un 12%.



2. CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES DEL CAMPUS

Para analizar la situación actual de la UPV en relación al planeamiento territorial de sus tres campus, en primer lugar se realiza una breve descripción de la situación territorial de cada uno de ellos.

A continuación, se describe la ordenación del espacio físico de los tres campus, mediante el estudio de la estructura espacial de cada uno y la distribución de sus edificios e infraestructuras.

En este apartado, se hace especial hincapié a aquellos puntos que tienen una mayor importancia desde el punto de vista de la movilidad de los campus, tanto en relación a los desplazamientos de acceso a los campus como relacionados con la movilidad por el interior de los mismos.

Por tanto, por una parte se describen las características de cada uno de los accesos a los recintos universitarios, y por otra, de los centros atractores de movilidad interna de cada campus.

2.1. Situación Territorial

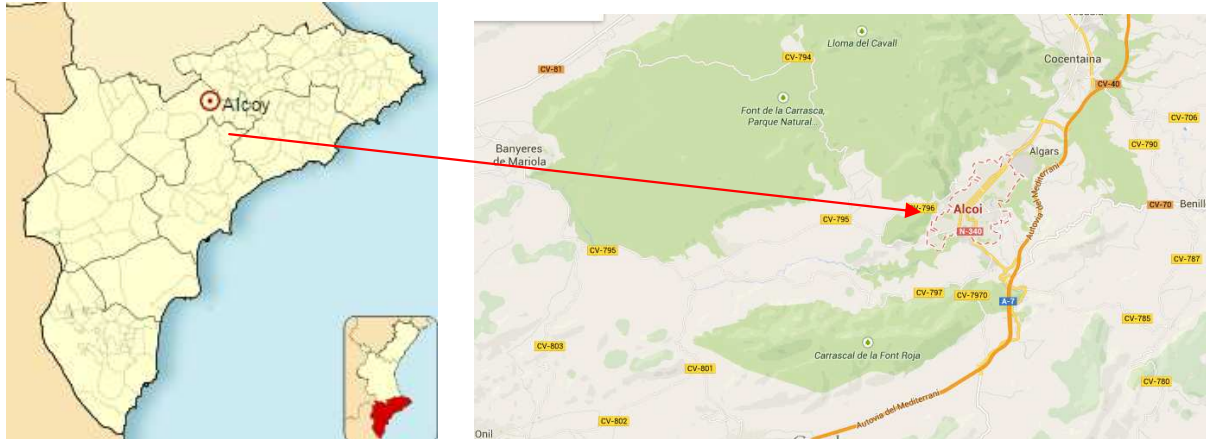
2.1.1. Campus de Alcoy

La Escuela Politécnica Superior de Alcoy se emplaza dentro del núcleo urbano de la ciudad de Alcoy.

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

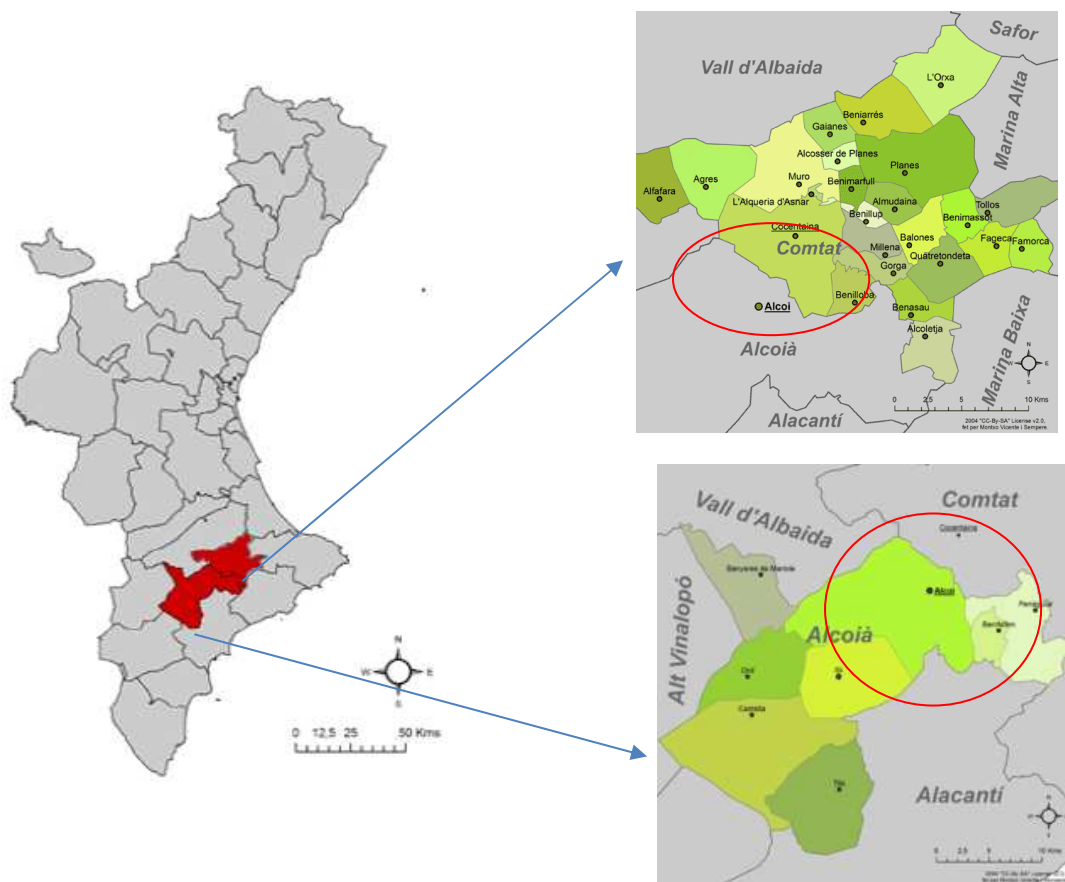
Cuenta con 60.105 habitantes (INE, 2013) y una superficie de 129,86 km². Es una de las ciudades más importantes, y la duodécima por población, de la Comunidad Valenciana.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Localización geográfica del municipio de Alcoy. Fuente: google maps. 2014

El municipio de Alcoy es la capital de la comarca de L'Alcoià. A su vez éste también se encuentra a su vez muy próximo a la comarca de El Comtat.



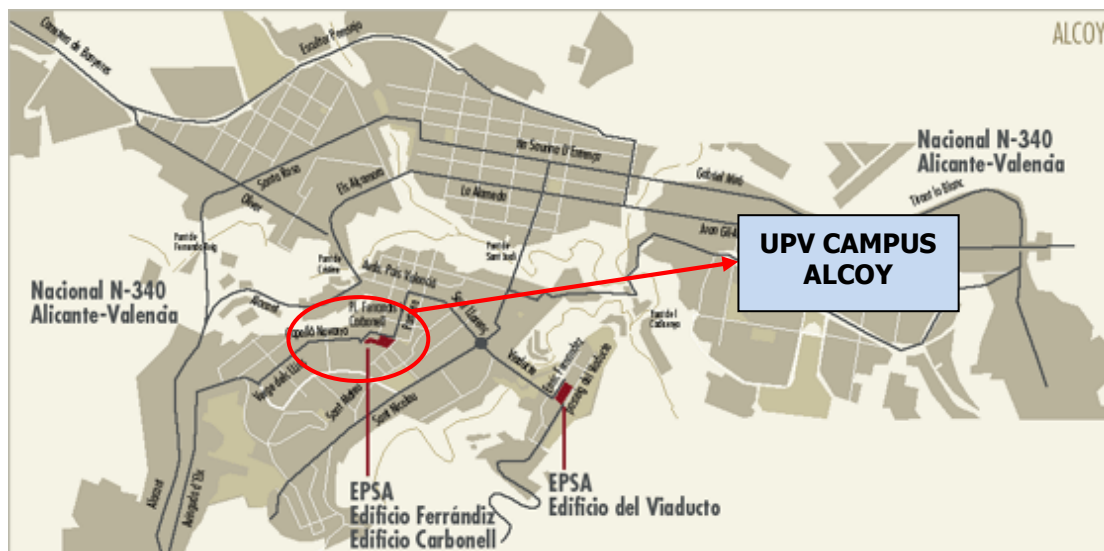
Localización relativa de Alcoy respecto a las comarcas de L'Alcoià y El Comtat

Fuente: Federación Valenciana de Municipios y Provincias

Los municipios que integran las comarcas del Alcoià y el Comtat son: Alcoy, Ibi, Cocentaina, Castalla, Muro de Alcoy, Banyeres de Mariola, Onil, Beniarres, Benilloba, Planes, Lorcha, Agres, Alqueria d'Asnar, Benimarfull, Alfafara, Penàguila, Gaianes, Alcoleja, Gorga, Benasau, Benimassot, Quatretondeta, Balones, Benifallim, Millena, Facheca, Alcocer de Planes, Almudaina, Benillup, Famorca y Tollos.

Las comarcas de l'Alcoià y El Comtat se consideran en el estudio de la movilidad en el campus de Alcoy, debido a la proximidad, conexiones e interrelación de muchos de sus municipios con Alcoy.

En lo que respecta a la **ubicación de los edificios que componen el campus de la UPV en la ciudad de Alcoy**, cabe señalar que se encuentran totalmente integrados en el núcleo urbano del municipio de Alcoy, tal como se observa en el siguiente plano:



Ubicación de los edificios del campus de la UPV dentro del municipio de Alcoy.

Fuente: Pagina Web UPV

En relación a las **comunicaciones con el resto de la ciudad de Alcoy**, señalar que la plaza de Ferrándiz y Carbonell, donde se ubica la sede principal del campus de la UPV, dista de las principales arterias de la ciudad, siendo las más cercanas las de las calles Alicante y Alzamora, que la comunican con el resto de la ciudad y con la carretera Nacional 340.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



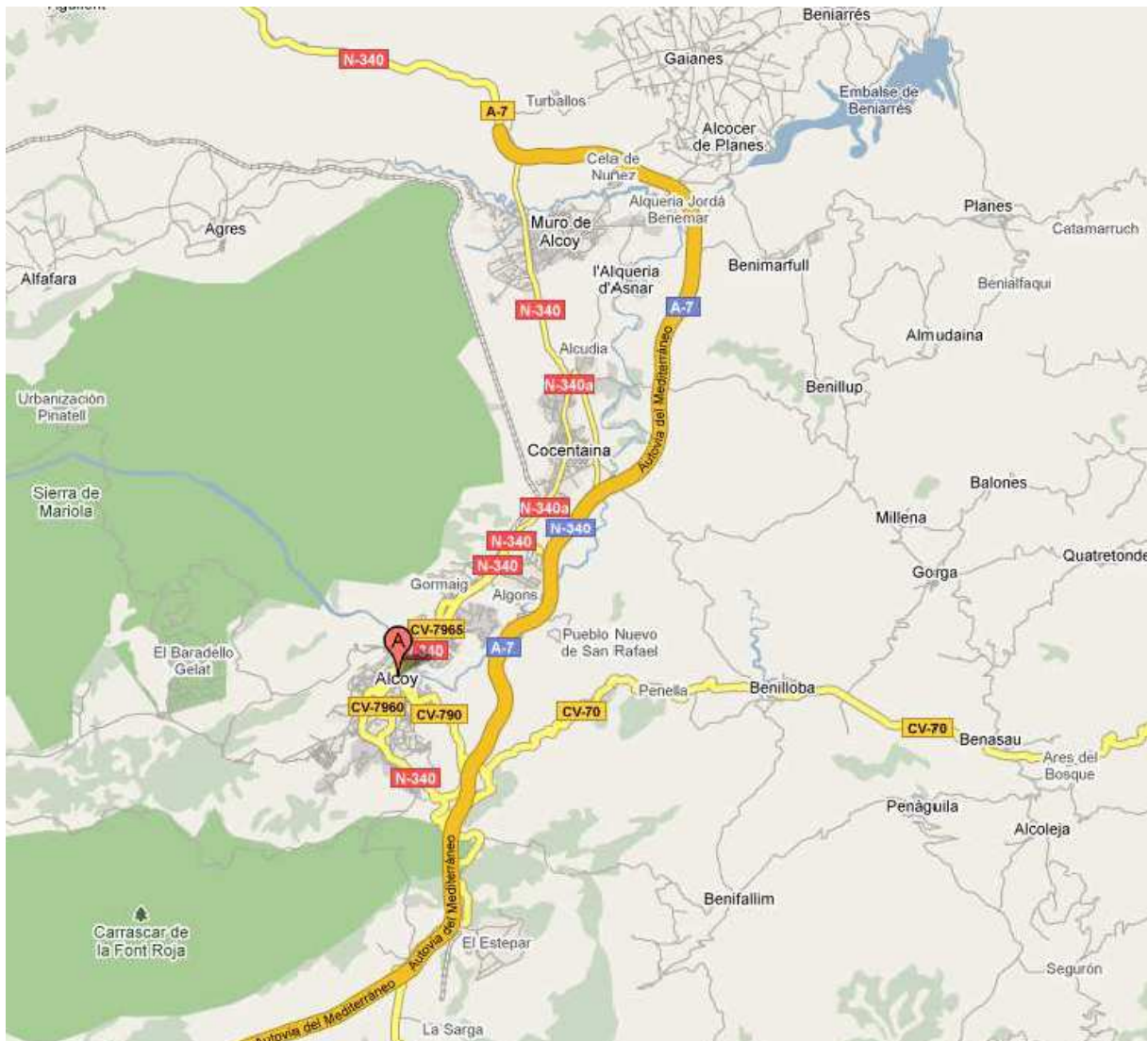
Localización del campus de Alcoy en relación a las principales vías de comunicación de la ciudad

Fuente: Diagnóstico de Plan de Transporte para la UPV: Campus de Alcoy.

Por otra parte, en cuanto a las vías de **comunicación exterior** se refiere, en el plano que se adjunta a continuación, se observa que el campus de la UPV en Alcoy está conectado al exterior por carretera mediante la A7 Autovía del Mediterráneo, que conecta la ciudad con Valencia por el norte, y con Alicante en dirección sur.

Por otra parte, la carretera Nacional 340 y la Comarcal CV-70 sirven de nodo de comunicación con los municipios más cercanos y las comarcas vecinas.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Ubicación del campus de Alcoy respecto a las principales vías de comunicación exterior

Fuente: Diagnóstico de Plan de Transporte para la UPV: Campus de Alcoy.

El campus de Alcoy está compuesto por los **edificios Ferrándiz, Carbonell, edificio Viaducte y el Pabellón Polideportivo-Centro de Innovación e Investigación**, tal y como se muestra en el plano adjunto. No obstante, el edificio del Viaducte no ha sido tenido en cuenta a efectos de movilidad por estar destinado a actividades complementarias y no a la docencia de grado.



Vías limítrofes de los edificios de campus de la UPV en Alcoy. Fuente: Elaboración propia. 2014

Las vías con las que limita el campus de Alcoy son las siguientes:

- Edificios Ferrándiz y Carbonell ubicados en la Plaza Ferrándiz y Carbonell:
 - Nordeste: Calle Bartolomé J. Gallardo
 - Noroeste: Calle Joan Cantó
 - Este: Calle Sant Domènec
 - Sudoeste: Calle Zorrilla
 - Sur: Plaza Mossen Josep
- Edificio del Polideportivo – Centro de Investigación e Innovación, limita al este – sudeste con C/ Alarcón y C/Zorrilla; por el oeste, con talud.

Las coordenadas geográficas del centro geométrico de la superficie del campus de Alcoy son:

COORDENADAS DEL CAMPUS DE ALCOY	
Latitud	+38°41' 41.20"
Longitud	-0°28' 33.48"

2.1.2. Campus de Gandía

El campus de Gandía de la UPV, llamado también Escuela Politécnica Superior de Gandía (ESPG), se encuentra **ubicado en el Grao de la ciudad de Gandía**, en la provincia de Valencia, a apenas 600 metros de la playa, a 500 metros del puerto y a 3 km de la ciudad. El campus ha ido creciendo desde su inauguración en 1993 hasta la actualidad.

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

Las siguientes figuras muestran la ubicación del campus dentro del término municipal de Gandía:



Fuente: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. 2014

Fuente: Diagnóstico de Plan de Transporte para la UPV: Campus de Gandía

Ubicación del campus dentro del término municipal de Gandía

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

El municipio de Gandía, donde se emplaza este campus, se ubica en la provincia de Valencia, a 70 km de la ciudad Valencia. Cuenta con 78.543 habitantes (INE, 2013) y una superficie de 60,8 km².

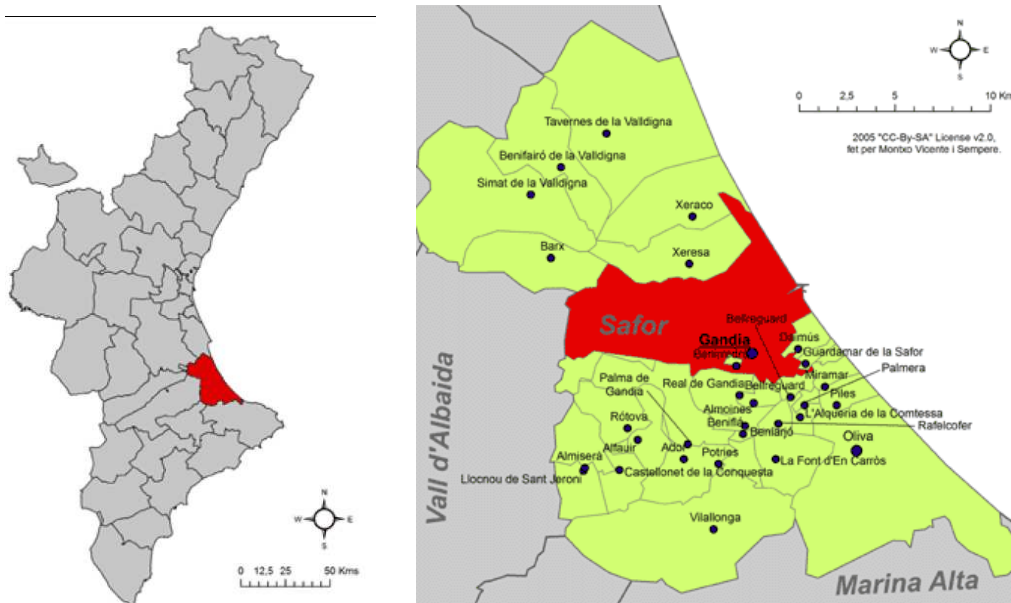
El municipio limita con los términos municipales de Xeresa, Xeraco, Barx, Palma de Gandía, Bellreguard, Miramar, Guardamar de la Safor y Daimuz.



Mapas de localización del municipio de Gandía. Fuente: google maps. 2014

Para el análisis de la movilidad en Gandía se ha considerado también el área que abarca la Comarca de La Safor, de la que Gandía es capital de comarca.

Los municipios que integran la comarca de La Safor son: Gandía, Oliva, Tavernes de Valldigna, Jaraco, Bellreguard, Villalonga, Fuente Encarroz, Simat de Valldigna, Daimuz, Piles, Xeresa, Real de Gandía, Almoines, Miramar, Palma de Gandía, Benifairó de la Valldigna, Beniarjó, Benirredrà, Alquería de la Condesa, Rafelcofer, Ador, Bárig, Rótova, Potrías, Palmera, Lugar Nuevo de San Jerónimo, Alfahuir, Beniflá, Guardamar de la Safor, Almiserat y Castellonet.



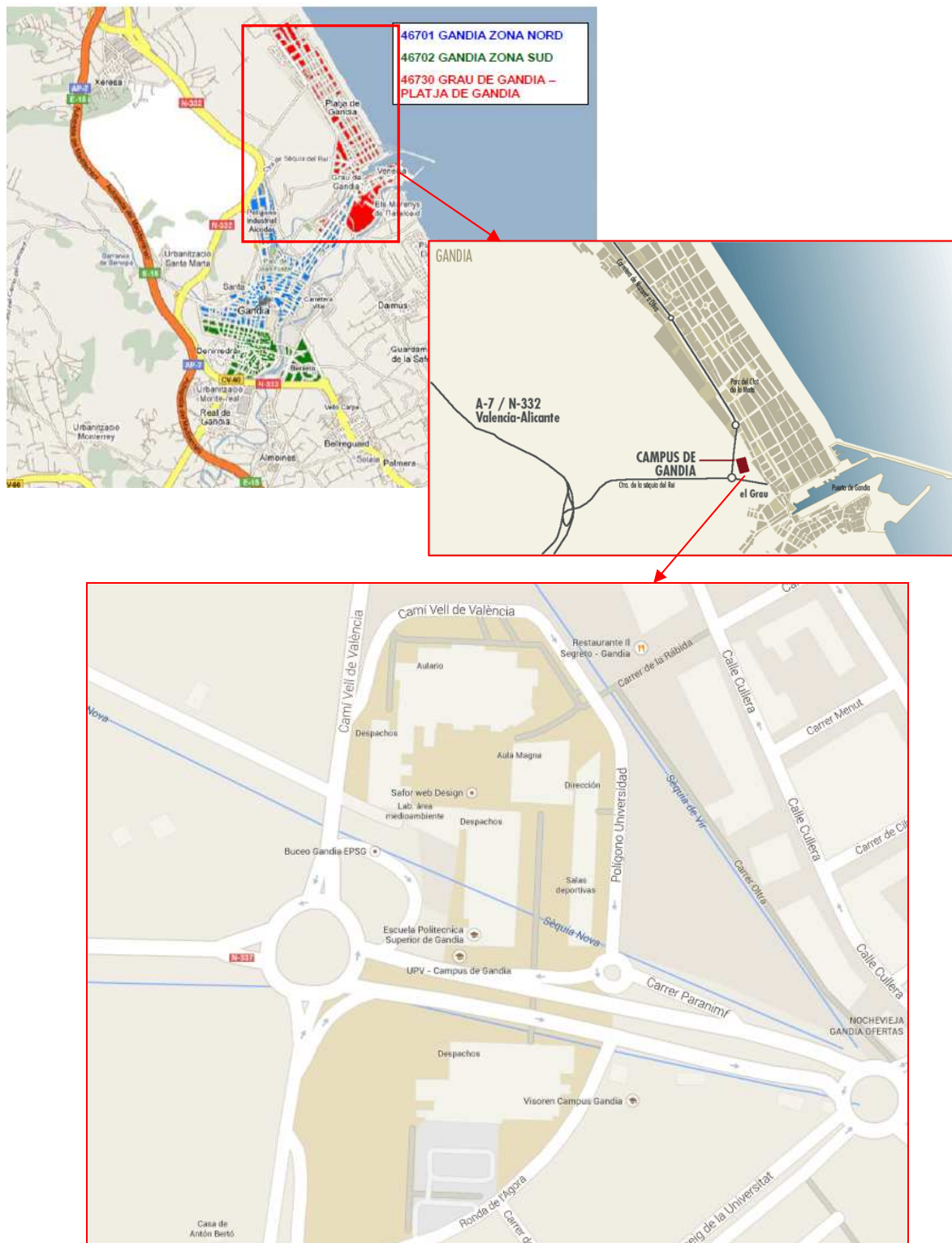
Localización y municipios de la comarca de La Safor

Fuente: Federación Valenciana de Municipios y Provincias

Los distritos que conforman el municipio, según el Ayuntamiento de Gandía, son el Raval, Santa Anna, Marxuquera, Roís de Corella-Hospital i Adjacents, Plaça El-Íptica-República Argentina, Grau-Venècia-Rafalcaïd y Platja de Gandia. En este último se ubica el Campus de la UPV.

En lo que respecta a la **ubicación de los edificios que componen el campus** de la UPV en Gandía cabe señalar que se encuentran **localizados en la zona de la Platja- El Grau de Gandía**. Su ubicación específica es la que se presenta en los siguientes planos:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Ubicación de edificios del campus en Platja- El Grau de Gandía. Fuente: Planos UPV y google maps

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

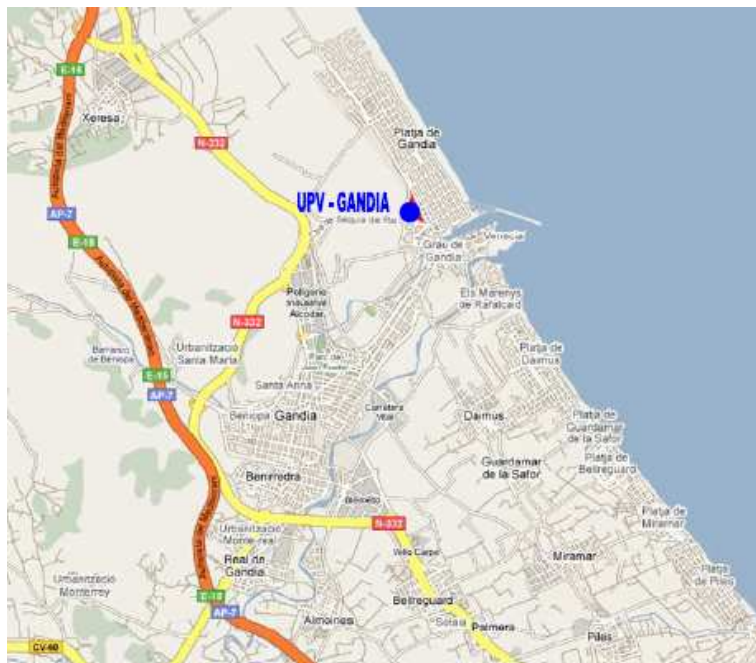
Los límites de las instalaciones del campus de Gandía son los siguientes:

- | | |
|---|--|
| A) Zona norte del campus | B) Zona sur del campus (edificio H - CRAI) |
| <ul style="list-style-type: none">• Norte: Camí Vell de València• Este: Calle Polígono Universidad – calle Paraninfo• Sur: Carretera de Sequia del Rei• Oeste: Camí Vell de València | <ul style="list-style-type: none">• Norte: Carretera de Sequia del Rei• Este - Sur: Ronda de L’Agora• Oeste: Camí Vell de València |

Las coordenadas geográficas de la superficie del campus de Gandía son:

COORDENADAS DEL CAMPUS DE GANDÍA	
Latitud	+38°59' 47.94"
Longitud	-0°9' 57.63"

En cuanto las **vías de comunicación** próximas, cabe señalar que el campus de Gandía es de fácil acceso a través de la carretera Nacional 332, para los municipios más próximos, y de la Autopista AP-7, si se trata de desplazamientos desde puntos más lejanos.



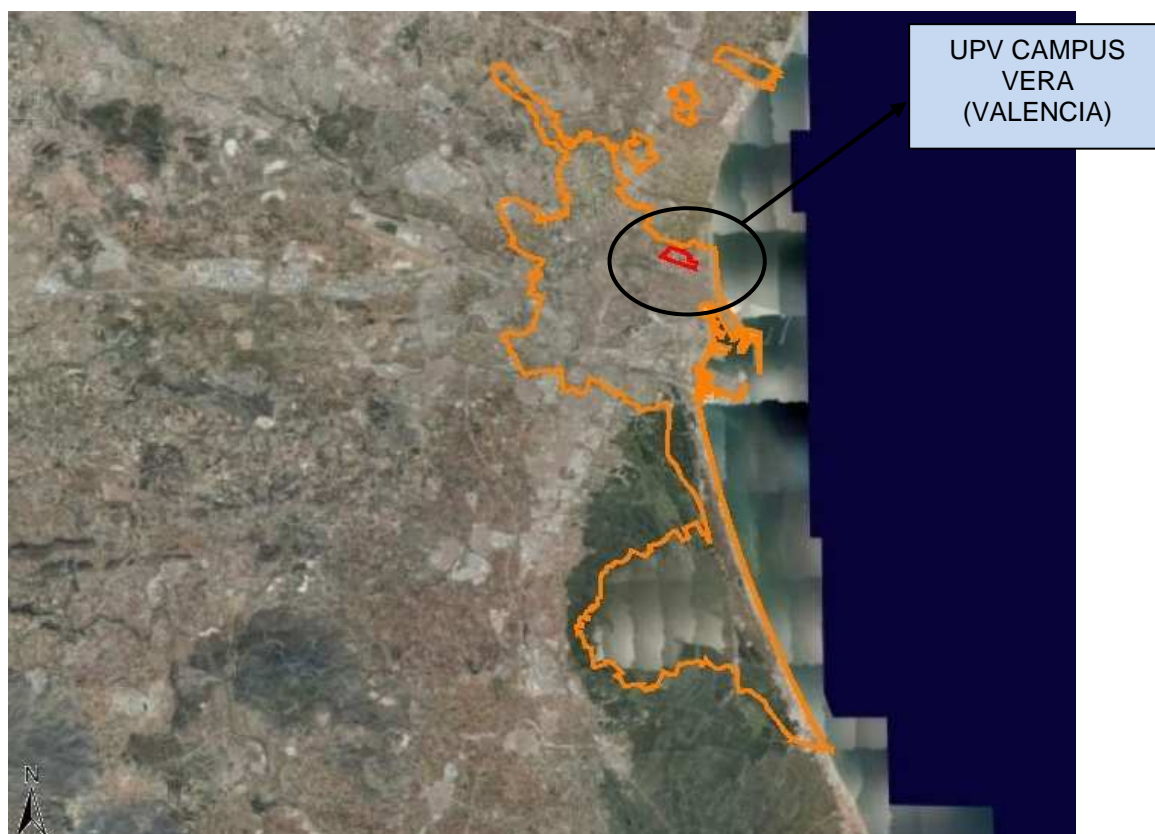
Vías de comunicación de acceso al campus de Gandía.

Fuente: Diagnóstico de Plan de Transporte para la UPV: Campus de Gandía

2.1.3. Campus de Vera

El denominado campus Vera de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) está situado en la ciudad de Valencia. Se encuentra ubicado al norte de la ciudad, entre la salida de la ciudad hacia Cataluña (V-21) y el mar, del que está muy cerca.

El plano que se presenta a continuación muestra la localización geográfica del campus de Vera dentro del término municipal de Valencia:

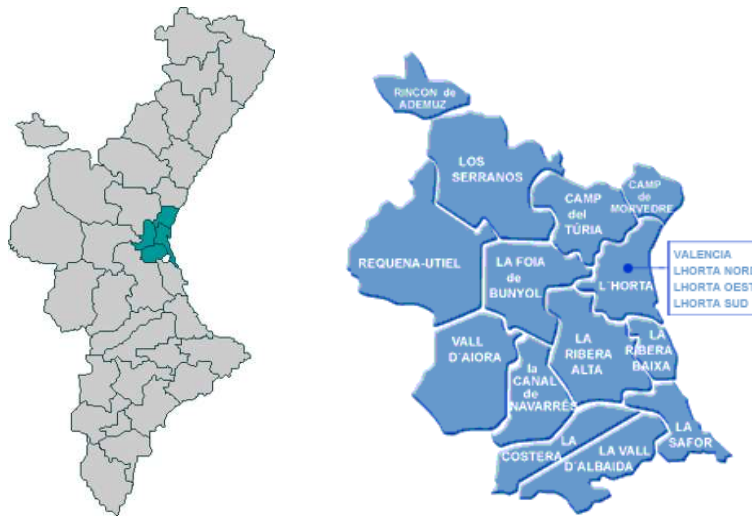


Ubicación del campus de Vera en el término municipal de Valencia.

Fuente: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge.

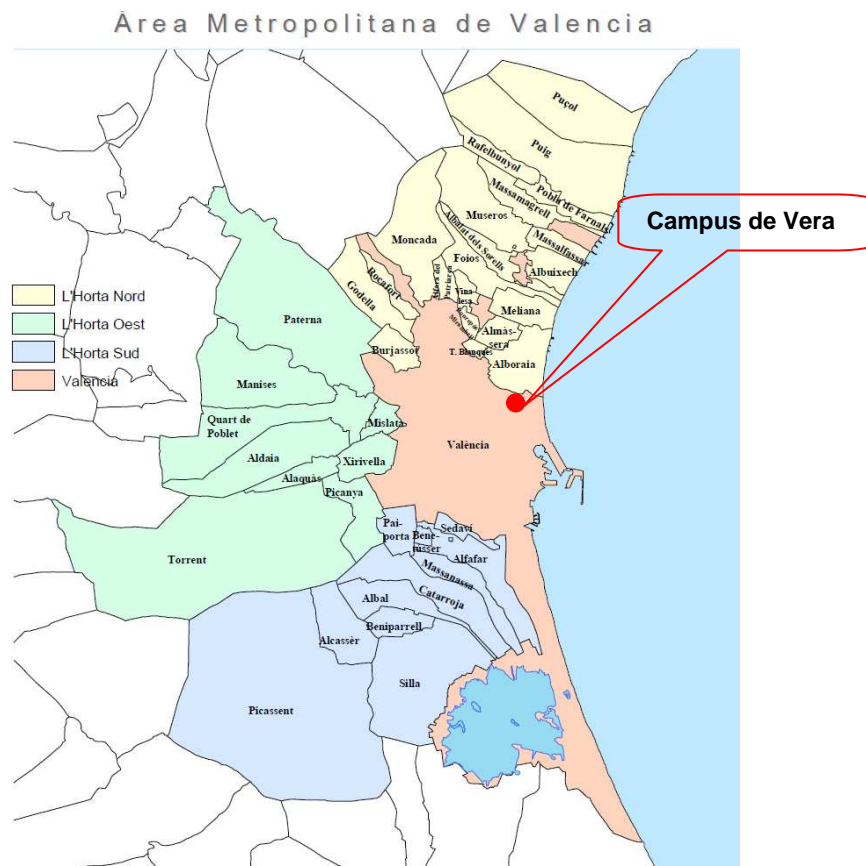
El municipio de Valencia, dentro del cual se emplaza el recinto universitario objeto de estudio, se sitúa a su vez dentro de la comarca de L'Horta,

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Localización comarca de L'Horta. Fuente: Federación Valenciana de Municipios y Provincias

El siguiente plano muestra los municipios del área metropolitana de Valencia dentro de las comarcas de L'Horta:



Municipios del área metropolitana de Valencia.

Fuente: Elaboración propia a partir de plano de Ayuntamiento de Valencia

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

En cuanto a vías de comunicación terrestre de tráfico rodado, destacar que el campus está conectado con el exterior de la ciudad (zona norte) mediante la Autovía V-21, que toca con el lado oeste del campus.

Las conexiones con el interior de la ciudad son por la calle Ingeniero Fausto Elio por el lado Este, Avenida Los Naranjos por el lado Sur y Avenida Cataluña por el lado Oeste. Las tres calles lindan con el Campus y forman parte de la red principal de arterias de la ciudad. En el perímetro de la zona norte del Campus existen calles que dan cobertura a esta parte: Camí de Vera y c/ A. Alaman i Rodrig.



Vías próximas al campus de Vera. Fuente: Web UPV y google maps

Las coordenadas geográficas del centro geométrico de la superficie del campus de Vera son:

COORDENADAS DEL CAMPUS DE VERA	
Latitud	+39°28' 56.53"
Longitud	-0°20' 36.88"

2.2. Ordenación y estructural territorial

2.2.1. Campus de Alcoy

El campus de Alcoy se compone de varios edificios integrados en el centro histórico de Alcoy.

La estructura espacial actual de las instalaciones que conforman el campus de Alcoy de la UPV dentro del ámbito de este estudio es el que se :



Edificio Ferrandiz



Edificio Carbonell



Edificio Polideportivo –
Investigación e Innovación

Edificios del campus de Alcoy que son objeto de estudio

Fuente: Elaboración propia a partir de plano en web UPV

- **Edificios 2 y 3:** antiguas fábricas de **Ferrándiz y Carbonell**; dos grandes empresas textiles que hoy son sede de la Escuela Politécnica Superior de Alcoy. Se ubican en la Plaza de Ferrándiz y Carbonell de Alcoy.
- Edificio que incluye el **pabellón Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación.**

La superficie total del campus de Alcoy es de 23.633 m², a lo que habría que añadir la de la zona construida del nuevo pabellón polideportivo, las pistas deportivas y el aparcamiento. Con estos datos, la densidad poblacional del campus sería en el curso 2013-14 de 0,11 personas/m².

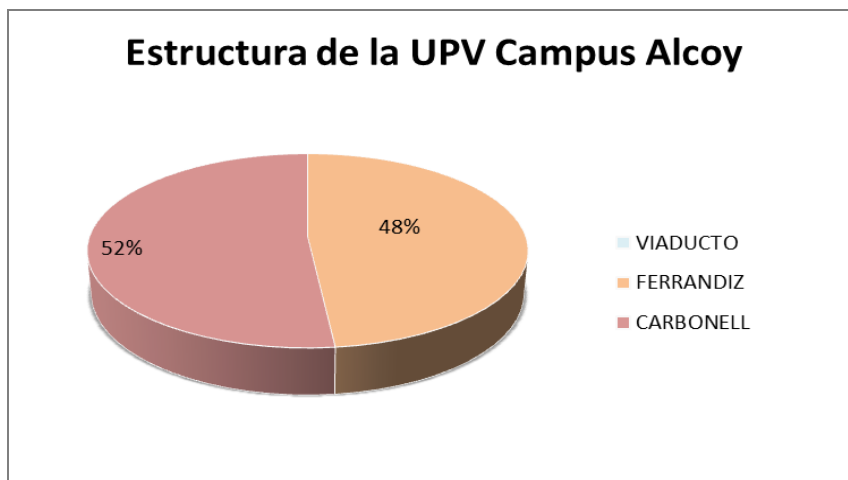
La tabla siguiente muestra la superficie ocupada por los edificios que componen el campus de Alcoy de la UPV:

Código edificio	Nombre	m ² construidos	Observaciones
1	VIADUCTO	--	Fuera del alcance del estudio
2	FERRANDIZ	11.409	
3	CARBONELL	12.224	
4	POLIDEPORTIVO - CENTRO DE INNOVACION E INVESTIGACIÓN	--	Sin datos

Superficie de los edificios del campus de Alcoy. Fuente: Servicio de Infraestructuras de la UPV

Actualmente, el campus no dispone de zona ajardinada. Por tanto, la representación porcentual del espacio ocupado por los edificios (sin considerar la superficie del edificio de Viaducte ni la del nuevo pabellón) en el total de la superficie del campus de Alcoy, es la que se muestra en la siguiente gráfica:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Distribución espacial de edificios campus de Alcoy.

Fuente: Elaboración propia. Datos de la UPV.

2.2.2. Campus de Gandía

El campus de Gandía ocupa una parcela de 39.436 m² sobre la que se sitúan 8 edificios con un total de 32.416 m² construidos y 7.020 m² ajardinados.

La siguiente figura muestra un plano de la estructura espacial actual de las instalaciones que conforman el campus de Gandía UPV:



Edificios del campus de Gandía. Fuente: web UPV

La tabla siguiente muestra la superficie ocupada por los edificios que componen el campus de Gandía de la UPV:

Código	Nombre	m ² construidos
1A	AULARIO	6.582
1B	TELECOMUNICACIONES	7.444
1C	CAFETERIA	825
1D + 1E	TRIÁNGULO	6157
1F	ADMINISTRACIÓN	1.724
1G	AULA MAGNA	2160
1H	CRAI	7.524
1X	VIVEROS	S.D
1Z	CASETONES	S.D
	Total edificios Campus Gandía	32.416

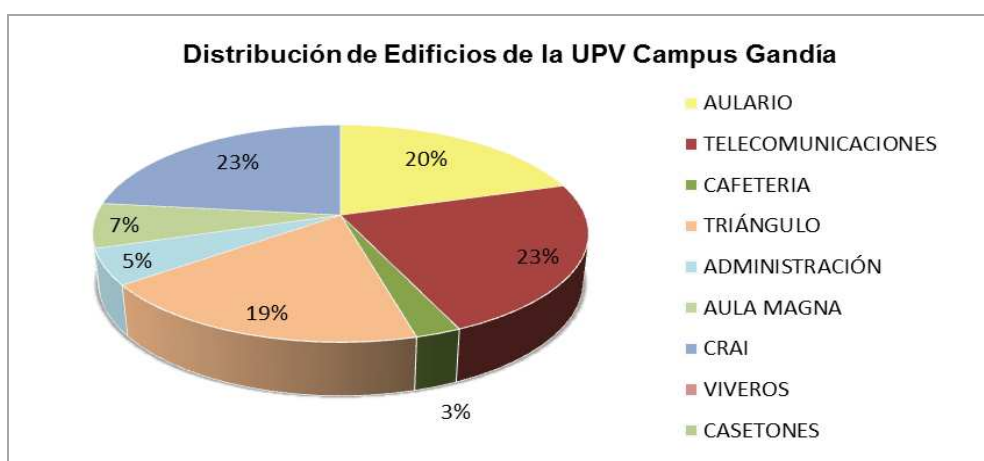
S.D. Sin datos

Superficie de los edificios del campus de Gandía

Fuente: Servicio de Infraestructuras de la UPV

Considerando datos de la población universitaria del curso 2013 - 2014, la densidad poblacional en el campus de Gandía sería de 0,044 personas/m².

La representación de la distribución porcentual del espacio ocupado por los edificios del campus de Gandía, es la que se muestra en la siguiente gráfica:

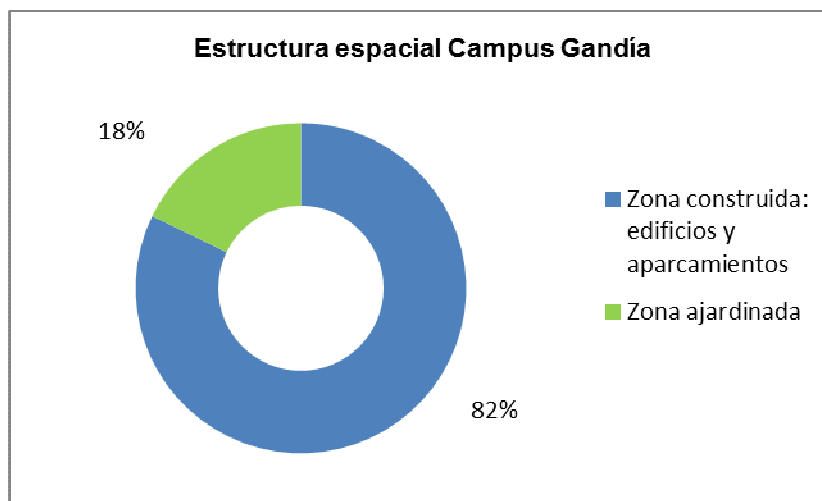


Distribución espacial de edificios Campus de Alcoy.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

Por otra parte, la distribución de la superficie total de las instalaciones del campus es la que se presenta a continuación:

Zona	Superficie (m ²)
Superficie construida	32.415,60
Superficie ajardinada	7.020,00
Total	39.435,60



Distribución de la superficie total del campus de Gandía.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

2.2.3. Campus de Vera

El campus de Vera se halla dotado de espacios dedicados a la docencia e investigación así como a otros servicios complementarios, tales como instalaciones deportivas, culturales y de ocio, etc. A todo esto hay que sumar las zonas verdes y peatonales existentes en el campus, que predominan sobre las vías destinadas al tráfico rodado en el interior del mismo.

Las dimensiones aproximadas del campus de Vera son de 1.530 metros en el sentido este-oeste y de 500 metros en el sentido norte-sur, en sus dimensiones mayores. Ocupa una parcela de 751.327 m² en la que se distribuyen más de 100 edificios (entre escuelas y facultades, departamentos, institutos y centros de investigación, etc.) que albergan 631.093 m² de superficie construida en varias alturas y unos 120.234 m² de superficie ajardinada.

Su construcción se ha realizado por fases. Comenzó en 1970 con la primera, que hoy ocupa la Escuela técnica Superior de Ingeniería de la Edificación. En 1975 se construyó la segunda fase, integrada por la zona del Ágora, Rectorado y las escuelas de Agrónomos, Caminos, Canales y Puertos, Industriales y Arquitectura, y a partir de los años noventa comenzó a expandirse hacia el este hasta llegar al actual edificio de la Ciudad Politécnica de la Innovación (CPI).

En la siguiente imagen se muestra un plano del campus con los edificios e instalaciones que lo componen:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE





Diagnóstico de la situación actual

II. Características poblacionales y territoriales

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Centres/Centros	
2F	ETS d'Arquitectura ETS de Arquitectura
1B 1C	ETS d'Enginyeria d'Edificació ETS de Ingeniería de Edificación
7B	ETS d'Enginyeria del Disseny ETS de Ingeniería del Diseño
7I	ETS d'Enginyeria Geodèsica, Cartogràfica i Topogràfica ETS de Ingeniería Geodésica, Cartográfica y Topográfica
1H 1G 1E	ETS d'Enginyeria Informàtica ETS de Ingeniería Informática
3H 3P	ETS d'Enginyeria Agronòmica i del Medi Natural ETS de Ingeniería Agronómica y del Medio Natural
4H 4G	ETS d'Enginyers de Camins, Canals i Ports ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
4D 4P	ETS d'Enginyers de Telecomunicació ETS de Ingenieros de Telecomunicación
5F 5N	ETS d'Enginyers Industrials ETS de Ingenieros Industriales
7J	Facultat d'Administració i Direcció d'Empreses Facultad de Administración y Dirección de Empresas
3N 3M	Facultat de Belles Arts Facultad de Bellas Artes
Departaments/Departamentos	
3J	Bioteclologia Biotecnología
7G	Ciència Animal Ciencia Animal
2F	Composició Arquitectònica Composición Arquitectónica
3N	Comunicació Audiovisual, Documentació i Història de l'Art Comunicación Audiovisual, Doc. e Historia del Arte
4P	Comunicacions Comunicaciones
3N	Conservació i Restauració de Béns Culturals Conservación y Restauración de Bienes Culturales
2A	Construccions Arquitectòniques Construcciones Arquitectónicas
3N	Dibuix Dibujo
7J	Economia i Ciències Socials Economía y Ciencias Sociales
3J	Ecosistemes Agroforestals Ecosistemas Agroforestales

Departaments/Departamentos	
7I	Enginyeria Cartogràfica, Geodèsica i Fotogrametria Ingeniería Cartográfica, Geodesia y Fotogrametría
4G	Enginyeria de la Construcció i de Projectes d'Eng. Civil Ing. de la Construcción y de Proyectos de Ing. Civil
5C	Enginyeria de Sistemes i Automàtica Ingeniería de Sistemas y Automática
4I	Enginyeria del Terreny Ingeniería del Terreno
5E	Enginyeria Elèctrica Ingeniería Eléctrica
7F	Enginyeria Electrònica Ingeniería Electrónica
3B	Enginyeria Gràfica Ingeniería Gráfica
4E	Enginyeria Hidràulica i Medi Ambient Ingeniería Hidráulica y Medio Ambiente
4A	Enginyeria i Infraestructura dels Transportes Ingeniería e Infraestructura de los Transportes
5E	Enginyeria Mecànica i de Materials Ingeniería Mecánica y de Materiales
5K 5I	Enginyeria Química i Nuclear Ingeniería Química y Nuclear
3F 3B 3P 3C	Enginyeria Rural i Agroalimentària Ingeniería Rural y Agroalimentaria
3N	Escultura Escultura
7A	Estadística i Investigació Operativa Aplicades i Qualitat Estadística e Investigación Operativa Aplicadas y Calidad
2F	Expressió Gràfica Arquitectònica Expresión Gráfica Arquitectónica
8D	Física Aplicada Física Aplicada
1G	Informàtica de Sistemes i Computadors Informática de Sistemas y Computadoras
4P	Lingüística Aplicada Lingüística Aplicada
6D	Màquines i Motors Tèrmics Máquinas y Motores Térmicos
8P	Lab. d'Inves. en Plantes Propulsives dels Sist. de Transport Lab. de Inves. en Plantas Propulsivas de los Sist. de Transporte
7A	Matemàtica Aplicada Matemática Aplicada
5H	Mecànica dels Medis Continus i Teoria d'Estructures Mecánica de los Medios Continuos y Teoría de Estructuras

Departaments/Departamentos	
7D	Organització d'Empreses Organización de Empresas
3N	Pintura Pintura
3i	Producció Vegetal Producción Vegetal
2D	Projectes Arquitectònics Proyectos Arquitectónicos
5J	Projectes d'Enginyeria Proyectos de Ingeniería
5M	Química Química
1F	Sistemes Informàtics i Computació Sistemas Informáticos y Computación
3F	Tecnologia d'Aliments Tecnología de Alimentos
5J	Termodinàmica Aplicada Termodinámica Aplicada
2A	Urbanisme Urbanismo
Instituts i Centres d'Investigació Inst. y Centros de Inves.	
9B	Centre Avançat de Microbiologia d'Aliments (CAMA) Centro Avanzado de Microbiología de Alimentos (CAMA)
8E	Centre de Biomaterials i Enginyeria Tissular (CB) Centro de Biomateriales e Ingeniería Tissular (CB)
7J	Centre d'Enginyeria Econòmica (INECO) Centro de Ingeniería Económica (INECO)
8K	Centre de Gestió de la Qualitat i del Canvi (CQ) Centro de Gestión de la Calidad y del Cambio (CQ)
8B	Centre d'Investigació Art i Entom (CIAE) Centro de Investigación Arte y Entorno (CIAE)
7J	Centre d'Investigació en Gestió d'Empreses (CIGE) Centro de Investigación en Gestión de Empresas (CIGE)
8B	Centre d'Investigació de Gestió i Eng. de la Producció (CIGIP) Centro de Invest. de Gestión e Ing. de la Producción (CIGIP)
1F	Centre d'Investigació en Mètodes de Producció de Programari (PROS) Centro de Invest. en Métodos de Producción de Software (PROS)
5E	Centre d'Investigació en Tecnologia de Vehícules (CITV) Centro de Investigación en Tecnología de Vehículos (CITV)
8L	Centre d'Investigació en Tecnologies Gràfiques (CITG) Centro de Investigación en Tecnologías Gráficas (CITG)
6D	Centre de Tec. Fis.: Acústica, Materials i Astròfisica (CTF) Centro de Tec. Fis.: Acústica, Materiales y Astrofísica (CTF)

Instituts i Centres d'Investigació Inst. y Centros de Inves.	
8C	Centre Valencià d'Estudis sobre el Reg (CVER) Centro Valenciano de Estudios sobre el Riego (CVER)
8E	Institut Agroforestal Mediterrani (IAM) Instituto Agroforestal Mediterráneo (IAM)
7G	Institut de Ciència i Tecnologia Animal (ICTA) Instituto de Ciencia y Tecnología Animal (ICTA)
4G	Institut de Ciència i Tecnologia del Hormigó (ICITECH) Instituto de Ciencia y Tecnología del Hormigón (ICITECH)
8C	Institut de Disseny per a la Fabricació i Prod. Autom. (IDF) Instituto de Diseño para la Fabricación y Prod. Autom. (IDF)
8E	Institut d'Enginyeria Energètica (IEE) Instituto de Ingeniería Energética (IEE)
8E	Institut de Gestió de la Innovació i del Coneixement (INGENIO) Instituto de Gestión de la Innov. y del Conocimiento (INGENIO)
5M	Institut de Reconeixement Molecular i Desenv. Tecnològic (IDM) Inst. de Reconocimiento Molecular y Des. Tecnológico (IDM)
5K	Institut de Seguretat Ind., Radiològica i Mediamb. (ISIRYM) Instituto de Seguridad Ind., Radiológica y Medioamb. (ISIRYM)
5E	Institut de Tecnologia de Materials (ITM) Instituto de Tecnología de Materiales (ITM)
6C	Institut de Tecnologia Elèctrica (ITE) Instituto de Tecnología Eléctrica (ITE)
8B	Institut d'Instrumentació per a Imatge Molecular (ISM) Instituto de Instrumentación para Imagen Molecular (ISM)
4A	Institut del Transport i Territori (ITT) Instituto del Transporte y Territorio (ITT)
8B	Inst. d'Inves. en Bioenginyeria i Tecn. Orientada a l'Ésser Humà (I3BH) Inst. de Inves. en Bioingeniería y Tecnol. Orientada al Ser Humano (I3BH)
8C	Institut Univ. d'Aplic. de les Tecnol. de la Inf. (ITACA) Instituto Univ. de Aplic. de las Tecnol. de la Inf. (ITACA)
9C	Inst. Univ. d'Automàtica i Informàtica Industrial (AI2) Inst. Univ. de Automática e Informática Industrial (AI2)
8E	Institut Univ. de Cons. i Millora de l'Agrodiv. Val. (COMAV) Instituto Univ. de Con. y Mejora de la Agrodiv. Val. (COMAV)
8E	Institut Univ. d'Eng. d'Aliments per al Desenv. (IAD) Instituto Univ. de Ing. de Alimentos para el Des. (IAD)
9C	Institut Univ. d'Eng. de l'Aigua i Medi Ambient (IAMA) Instituto Univ. de Ing. del Agua y Medio Ambiente (IAMA)
8G	Institut Univ. de Matemàtica Multidisciplinària (IMM) Instituto Univ. de Matemática Multidisciplinaria (IMM)
8E	Institut Univ. de Matemàtica Pura i Aplicada (IMPA) Instituto Univ. de Matemática Pura y Aplicada (IMPA)
6D	Institut Univ. de Motors Tèrmics (CMT) Instituto Univ. de Motores Térmicos (CMT)

Diagnóstico de la situación actual

II. Características poblacionales y territoriales

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Instituts i Centres d'Investigació *Inst. y Centros de Inves.*

- 8B** Institut Univ. de Restauració del Patrimoni (IRP)
Instituto Univ. de Restauración del Patrimonio (IRP)
- 8F** Institut Univ. de Tecnologia Nanofotònica (NTC)
Instituto Univ. de Tecnología Nanofotónica (NTC)
- 8G** Institut Univ. de Telecom. i Aplic. Multimèdia (ITEAM)
Inst. Univ. de Telecom. y Aplic. Multimedia (ITEAM)
- 8E** Institut Univ. Mixt de Biol. Mol. i Cel. de Plantes (IBMCP)
Inst. Univ. Mixto de Biol. Mol. y Cel. de Plantas (IBMCP)
- 9C** Institut Univ. Mixt de Biomecànica de València (IBV)
Instituto Univ. Mixto de Biomecánica de Valencia (IBV)
- 6C** Institut Univ. Mixt de Tecnologia Química (ITQ)
Instituto Univ. Mixto de Tecnología Química (ITQ)
- 8G** Institut Univ. Mixt Tecnològic d'Informàtica (ITI)
Instituto Univ. Mixto Tecnológico de Informática (ITI)

Serveis universitaris *Servicios universitarios*

- 6G** Àrea d'Acció Internacional
Área de Acción Internacional
- 4P** Àrea del Centre de Llengües
Área de Centro de Lenguas
- 3H 6G** Àrea de Comunicació
Área de Comunicación
- 6G** Àrea de Cooperació al Desenvolupament
Área de Cooperación al Desarrollo
- 1B** Àrea de Fòrum UNESCO
Área de Fórum UNESCO
- 3A** Àrea de Gestió Cultural
Área de Gestión Cultural
- 8H** Àrea de M. Ambient, Planif. Urban. y Ord. Camp. (AMAPUOC)
Área de M. Ambiente, Planif. Urban. y Ord. Camp. (AMAPUOC)
- 3C** Àrea de Promoció i Normalització Lingüística
Área de Promoción y Normalización Lingüística
- 4L** Àrea de Sistemes d'Informació i Comunicacions (ASIC)
Área de Sistemas de Información y Comunicaciones (ASIC)
- 7A** Àrea de la Universitat Sènior
Área de Universidad Sénior
- 4H** ASIC (Centre de atenció al usuari)
ASIC (Centro de atención al usuario)
- 4L** Biblioteca i Documentació Científica
Biblioteca y Documentación Científica
- 4K** Casa de l'Alumne
Casa del Alumno
- 5F** Centre d'Autoaprenentatge de València (CAV)
Centro de Autoaprendizaje de Valenciano (CAV)

Serveis universitaris *Servicios universitarios*

- 6G** Centre de Sup. a la Innov., la Invest. i la Transf. de Tec. (CTT)
C. de Apoyo a la Innov., la Invest. y la Transf. de Tec. (CTT)
- 6G** Centre de Formació Permanent (CFP)
Centro de Formación Permanente (CFP)
- 6E** Centre de Salut Laboral Juana Portaceli
Centro de Salud Laboral Juana Portaceli
- 8G** Ciutat Politècnica de la Innovació (CPI)
Ciudad Politécnica de la Innovación (CPI)
- 3A** Consell Social
Consejo Social
- 3F** Defensor Universitari
Defensor Universitario
- 4K** Delegació d'Alumnes
Delegación de Alumnos
- 2F** Editorial UPV
Editorial UPV
- 7C** Escola d'Estiu
Escuela d'Estiu
- 1B** Escola Infantil
Escuela Infantil
- 3A** Fons de Patrimoni Artístic
Fondo de Patrimonio Artístico
- 9E** Fundació CEDAT
Fundación CEDAT
- 8L** Fundació Servipoli
Fundación Servipoli
- 3A** Gerència
Gerencia
- 6G** Institut de Ciències de l'Educació (ICE)
Instituto de Ciencias de la Educación (ICE)
- 8B** Institut Idees
Instituto Ideas
- 7I** Laboratori de Calibratge
Laboratorio de Calibratge
- 3F** Oficina de Correus
Oficina de Correos
- 3H** Oficina d'Informació (Àrea de Comunicació)
Oficina de Información (Área de Comunicación)
- 3C** Oficina de Programes Internacionals d'Intercanvi
Oficina de Programas Internacionales de Intercambio
- 6E 8H** Organitzacions Sindicals
Organizaciones Sindicales
- 6A** Pavelló Poliesportiu
Pabellón Polideportivo

Serveis universitaris *Servicios universitarios*

- 3A** Paranimf / Sales de Congressos
Parainfno / Salas de Congresos
- 6F** Piscina coberta
Piscina cubierta
- 3A** Rectorat
Rectorado
- 3F** Registre General
Registro General
- 6G** Sala d'Actes de l'Edifici Nexus
Salón de Actos del Edificio Nexus
- 3A** Seu Central / Serveis Centralitzats
Sede Central / Servicios Centralizados
- 2E** Servei d'Alumnat
Servicio de Alumnado
- 3A** Servei d'Assumptes Generals
Servicio de Asuntos Generales
- 3A** Servei d'Avaluació, Planificació i Qualitat
Serv. de Evaluación Planificación y Calidad
- SR 9A 7C** Servei d'Esports
Servicio de Deportes
- 2E** Servei d'Infraestructures
Servicio de Infraestructuras
- 50 2E** Servei de Manteniment / Magatzems
Servicio de Mantenimiento / Almacenes
- 8D** Servei de Microscòpia Electrònica
Servicio de Microscopia Electrónica
- 5I** Servei de Radiacions
Servicio de Radiaciones
- 6G** Servei Integrat d'Ocupació (SIE)
Servicio Integrado de Empleo (SIE)
- 6E** Servei Integrat de Prevenció en Riscos Laborals
Serv. Int. de Prev. en Riesgos Laborales

Concessions *Concesiones*

- 4M** Agència de viatges
Agencia de viajes
- 5S** Autoescola Jordà
Autoescuela Jordá
- 5S** Basar d'esports
Bazar de deportes
- 8N** Cafeteria Malva-rosa
Cafeteria Malva-rosa
- 2D** Cafeteria Àgora
Cafeteria "Agora"

Concessions *Concesiones*

- 9D** Cafeteria El Trinquet
Cafeteria "El Trinquet"
- 1B** Cafeteria La Vella
Cafeteria "La Vella"
- 5B** Farmàcia Politècnica
Farmacia Politécnica
- 5S** Floristeria CEDAT
Floristeria CEDAT
- 4M** Libreria
Librería
- 3D** Papereria
Paperería
- 5S** Perruqueria
Peluquería
- 5B** Pizzeria Tony's
Pizzeria Tony's
- 2F** Reprografia Àgora
Reprografía Agora
- 1B** Reprografia ETSGE
Reprografía ETSGE
- 7B** Reprografia ETSED
Reprografía ETSID
- 7J** Reprografia Facultat d'ADE
Reprografía Facultad de ADE
- 3D** Tarongereria
"Tarongería"
- 3M** Casa Viger
Casa Viger

Telèfons *Teléfonos*

- +** Servei mèdic *Servicio médico*
Tel. 96 387 74 07 / ext. 74072
- !** Seguretat *Seguridad*
Tel. 96 387 77 03 / ext. 78888
- i** Informació *Información*
Tel. 96 387 70 00 / ext. 77000

Instalaciones del campus de Vera en Valencia.

Fuente: Universitat Politècnica de València

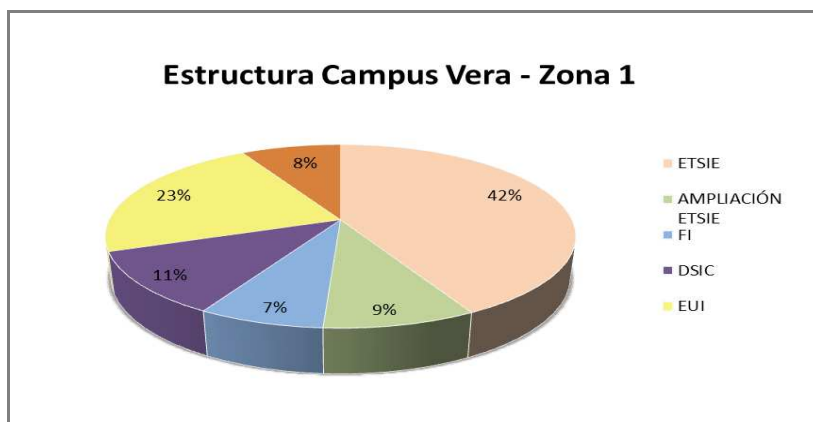
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Las tablas siguientes muestran la superficie ocupada por las instalaciones existentes en cada una de las nueve zonas en las que se compone el campus Vera (Valencia):



Zonificación del campus de Vera. Fuente: Diagnóstico de Plan de Transporte para la UPV: Campus de Vera

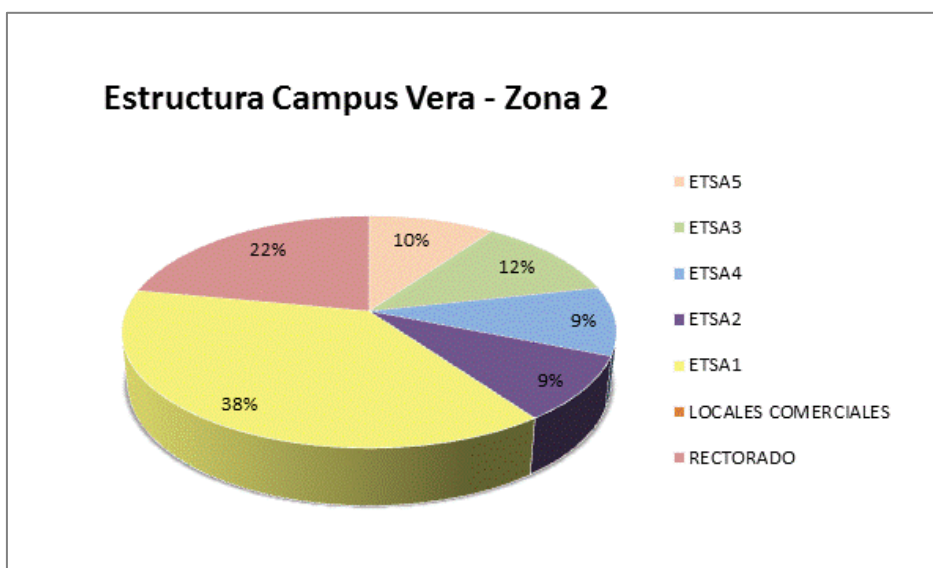
ZONA 1 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
1B	ETSIE	22.649	
1C	AMPLIACIÓN ETSIE	4.782	
1E	FI	3.948	
1F	DSIC	6.015	
1G	EUI	12.025	
1H	AMPLIACIÓN FI	4.378	
Total Edificios: 6	Total Zona 1	53.797	



Distribución espacial de la zona 1 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

ZONA 2 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
2A	ETSA5	4.400	
2B	ETSA3	5.268	
2C	ETSA4	4.287	
2D	ETSA2	4.038	
2F	ETSA1	16.975	
2G	LOCALES COMERCIALES	--	Sumados en "Locales comerciales Ágora"
Total Edificios: 5	Total Zona 2	34.968	
2E + 3A	RECTORADO	9.858	
Total Edificios: 2	Total Zona RECTORADO	9.858	

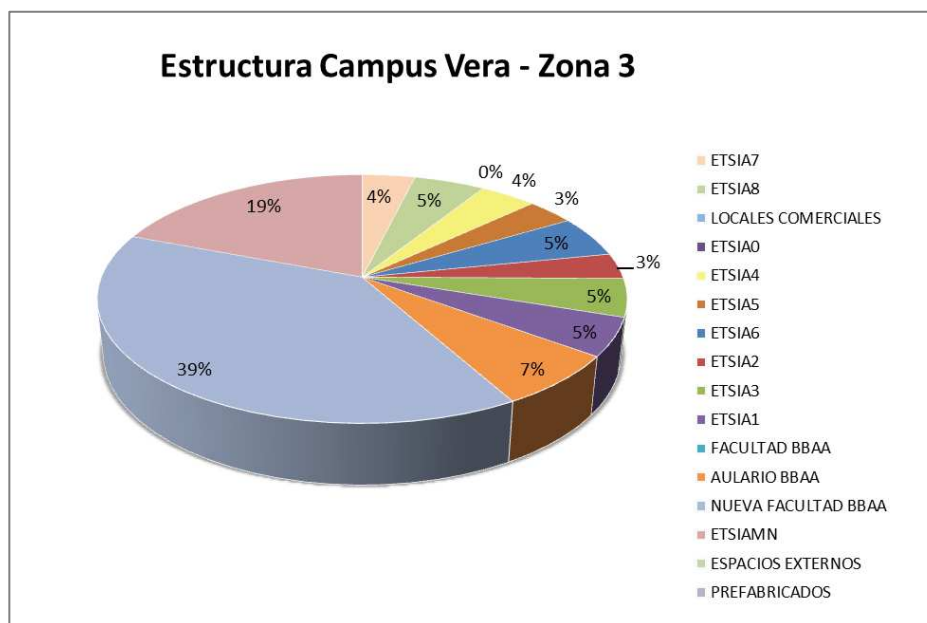


Distribución espacial de la zona 2 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

ZONA 3 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
3B	ETSIA7	2.683	
3C	ETSIA8	3.611	
3D	LOCALES COMERCIALES	--	Sumado en "Locales comerciales Ágora"
3E	ETSIA0	0	Edificio desmantelado
3F	ETSIA4	2.874	
3G	ETSIA5	2.429	
3H	ETSIA6	3.794	

ZONA 3 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
3I	ETSIA2	2.354	
3J	ETSIA3	3.481	
3K	ETSIA1	3.494	
3L	FACULTAD BBAA		Edificio desmantelado
3M	AULARIO BBAA	4.795	
3N	NUEVA FACULTAD BBAA	27.431	
3P	ETSIAMN	13.529	
3Y	ESPACIOS EXTERNOS	--	No son edificios y no tienen superficie construida
3Z	PREFABRICADOS	--	No son edificios y no tienen superficie construida
Total Edificios: 12	Total Zona 3	70.475	



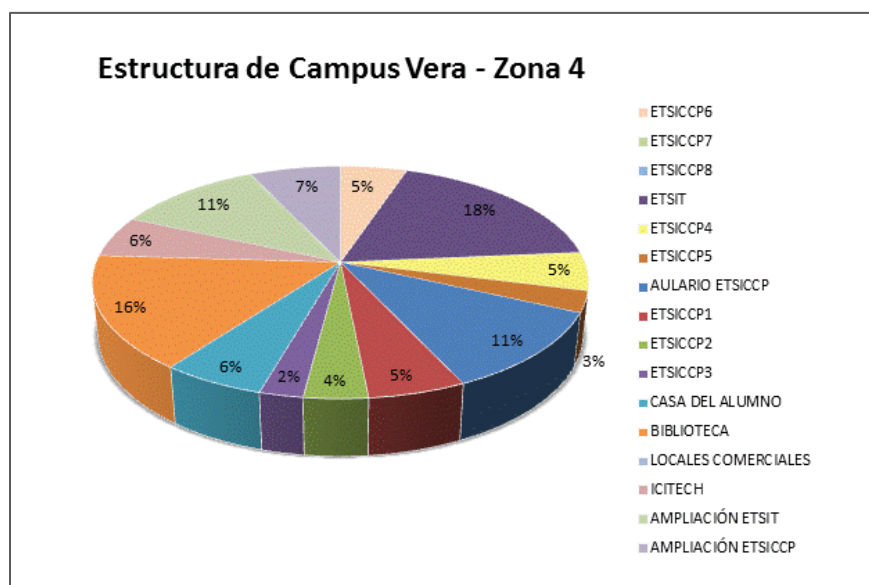
Distribución espacial de la zona 3 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

ZONA 4 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
4A	ETSICCP6	3.500	
4B	ETSICCP7	--	Sustituido por 4P
4C	ETSICCP8	--	Sustituido por 4P
4D	ETSIT	12.578	
4E	ETSICCP4	3.635	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

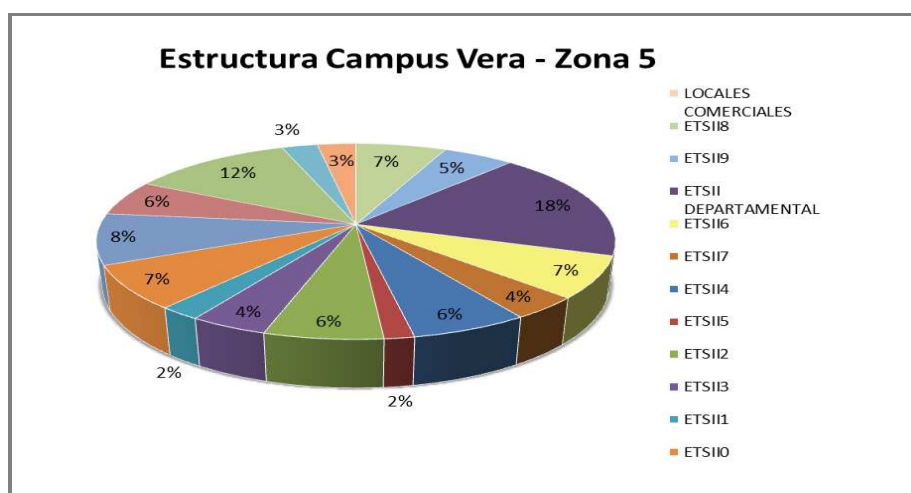
ZONA 4 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
4F	ETSICCP5	2.002	
4G	AULARIO ETSICCP	7.629	
4H	ETSICCP1	3.695	
4I	ETSICCP2	2.412	
4J	ETSICCP3	1.655	
4K	CASA DEL ALUMNO	3.903	
4L	BIBLIOTECA	10.735	
4M	LOCALES COMERCIALES	--	Sumado en "Locales comerciales Ágora"
4N	ICITECH	3.925	
4P	AMPLIACIÓN ETSIT	7.698	
4Q	AMPLIACIÓN ETSICCP	4.785	
Total Edificios: 13	Total Zona 4	68.152	



Distribución espacial de la zona 4 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

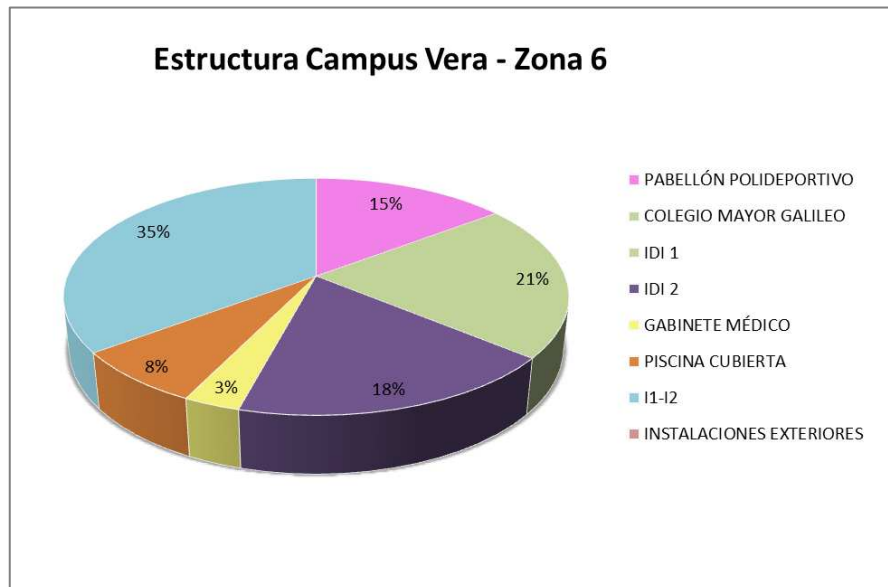
ZONA 5 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
5B	LOCALES COMERCIALES		Sumado en "Locales comerciales Ágora"
5C	ETSII8	3.707	
5D	ETSII9	2.908	
5E	ETSII DEPARTAMENTAL	10.111	
5F	ETSII6	3.835	
5G	ETSII7	2.079	
5H	ETSII4	3.455	
5I	ETSII5	887	
5J	ETSII2	3.500	
5K	ETSII3	2.300	
5L	ETSII1	1.225	
5M	ETSII0	4.005	
5N	ETSII AULARIO	4.670	
5O	ALMACENES	3.241	
5P	INVERNADEROS	6.620	
5Q	EDIFICIOS AUXILIARES	--	Almacén de química. Infraestructuras no ha contabilizado sus metros cuadrados
5R	EDIFICIO DEPORTES 2	1.460	
5S	LOCALES GRADAS	1.578	
Total Edificios: 16	Total Zona 5	55.580	



Distribución espacial de la zona 5 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

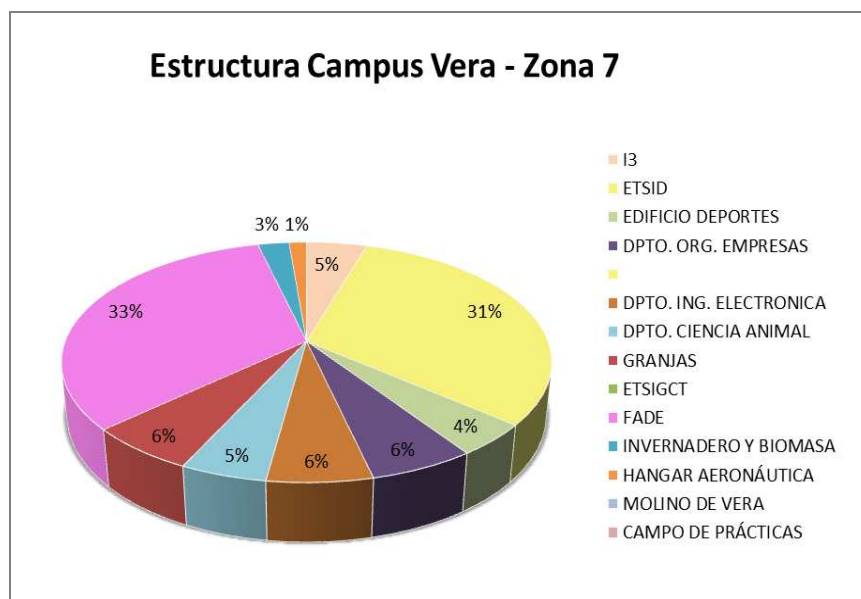
ZONA 6 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
6A	PABELLÓN POLIDEPORTIVO	5.088	
6B	COLEGIO MAYOR GALILEO		No es UPV
6C	IDI 1	7.381	
6D	IDI 2	6.294	
6E	GABINETE MÉDICO	1.072	
6F	PISCINA CUBIERTA	2.596	
6G	I1-I2	12.206	
6Z	INSTALACIONES EXTERIORES		No son edificios y no tienen superficie construida
Total Edificios: 6	Total Zona 6	34.637	



Distribución espacial de la zona 6 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

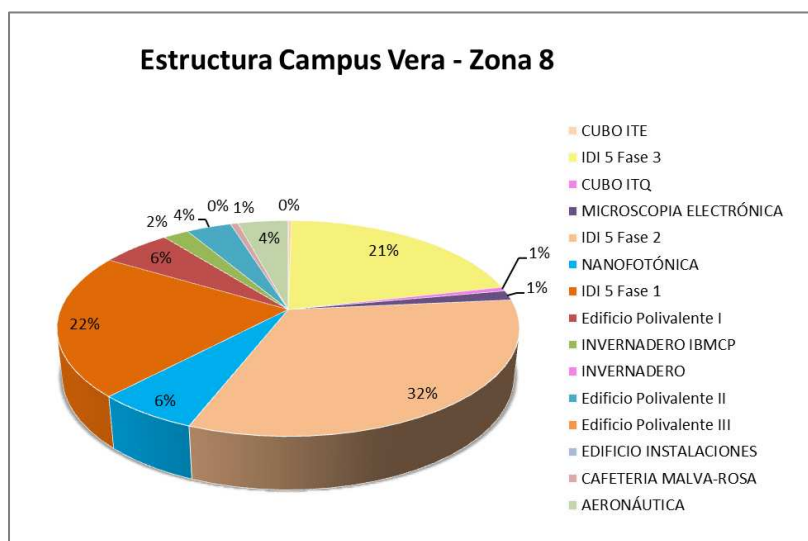
ZONA 7 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
7A	I3	3.311	
7B + 7E	ETSID	21.994	
7C	EDIFICIO DEPORTES	3.024	
7D	DPTO. ORG. EMPRESAS	4.156	
7F	DPTO. ING. ELECTRONICA	4.157	
7G	DPTO. CIENCIA ANIMAL	3.409	
7H	GRANJAS	4.355	
7I	ETSIGCT		
7J	FADE	23.093	
7K	INVERNADERO Y BIOMASA	1.696	
7L	HANGAR AERONÁUTICA	959	
7Y	MOLINO DE VERA	--	Fuera del alcance
7Z	CAMPO DE PRÁCTICAS	--	No son edificios y no tiene superficie construida
Total Edificios: 12	Total Zona 7	70.153	



Distribución espacial de la zona 7 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

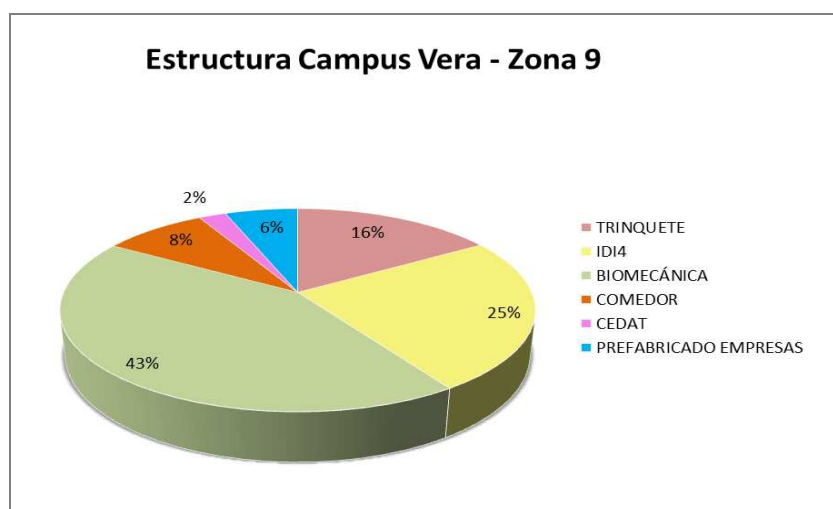
ZONA 8 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
8A	CUBO ITE	225	
8B	IDI 5 Fase 3	16.838	
8C	CUBO ITQ	480	
8D	MICROSCOPIA ELECTRÓNICA	1.156	
8E	IDI 5 Fase 2	25.783	
8F	NANOFOTÓNICA	4.863	
8G	IDI 5 Fase 1	17.154	
8H	Edificio Polivalente I	4.589	
8I	INVERNADERO IBMCP	1.691	Incluye 8I + 8J
8J	INVERNADERO	--	
8K	Edificio Polivalente II	2.949	
8L	Edificio Polivalente III	0	Edificio desocupado
8M	EDIFICIO INSTALACIONES	--	Galería
8N	CAFETERIA MALVA-ROSA	492	
8P	AERONÁUTICA	3.312	
Total Edificios: 15	Total Zona 8	79.532	



Distribución espacial de la zona 8 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

ZONA 9 – Campus Vera			
Código	Nombre	m ² construidos	Observaciones
9A	TRINQUETE	2.496	
9B	IDI4	3.760	
9C	BIOMECAÁNICA	6.607	
9D	COMEDOR	1.287	
9E	CEDAT	338	
9G	PREFABRICADO EMPRESAS	899	Pabellones B3 (Soler, Fulton, etc.)
Total Edificios: 20	Total Zona 9	15387	



Distribución espacial de la zona 9 de campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

Además, se presentan las superficies de las instalaciones construidas no incluidas en el cómputo anterior:

Zona de comercio:

Nombre	m ² construidos
LOCALES COMERCIALES AGORA	1505
Total	1505

Superficie de los locales comerciales en el campus de Vera

Zona de deportes:

Nombre	m ² construidos
CAMPOS FÚTBOL 7	7140
PISTAS / CAMPO DE FÚTBOL	19922
PISTAS TENIS	1928
PISTAS PÁDEL	836
VELÓDROMO	4644
Total Zona Deportiva	34470

Superficie de la Zona Deportiva en el campus de Vera

Zona de aparcamientos:

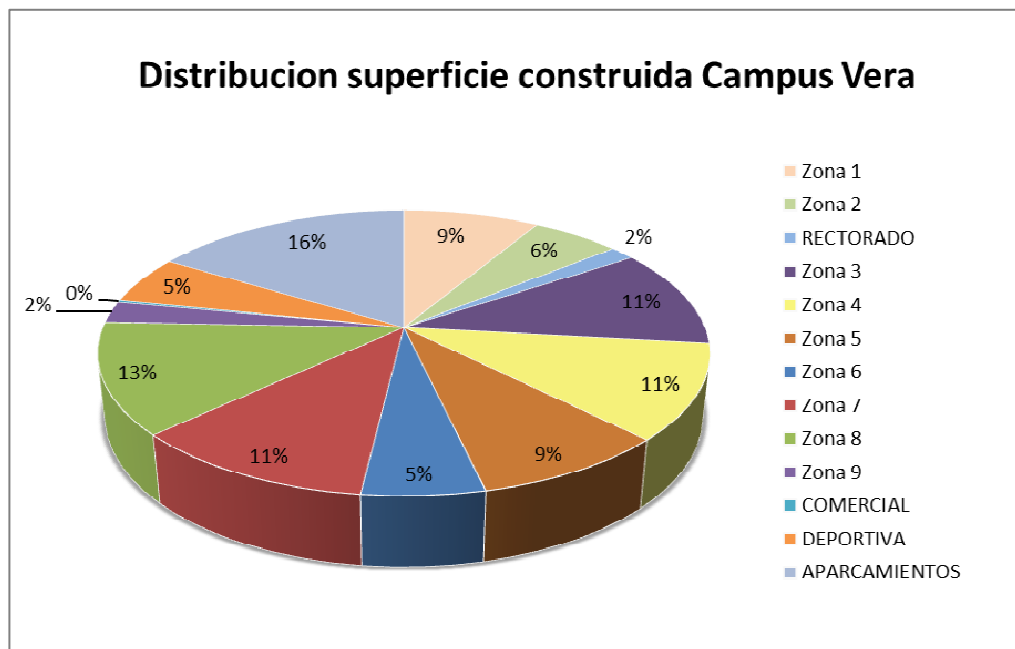
Nombre	m ² construidos
APARCAMIENTOS	102578
Total Zona Aparcamientos	102578

Superficie de la Zona de aparcamientos en el campus de Vera

Fuente: Infraestructuras UPV

Por tanto, la distribución de la superficie de las instalaciones construidas del campus de Vera queda de la siguiente manera:

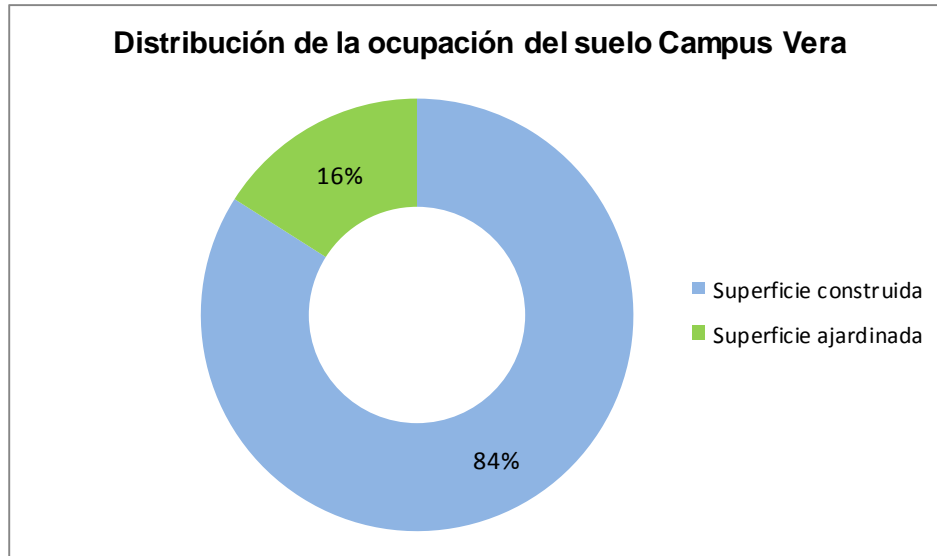
Zona/instalación	m ² construidos	Edificios
1	53.797	6
2	34.968	5
RECTORADO	9.858	2
3	70.475	12
4	68.152	13
5	55.580	16
6	34.637	6
7	70.153	12
8	79.532	15
9	15.387	20
COMERCIAL	1.505	
DEPORTIVA	34.470	
APARCAMIENTOS	102.578	
Total Campus Vera	631.093	107



Distribución espacial de la superficie construida del campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

Por último, se presenta la distribución de la superficie del campus entre zonas construidas y zonas ajardinadas:



Distribución espacial de la ocupación del suelo del campus de Vera.

Fuente: Datos servicio de Infraestructuras de la UPV

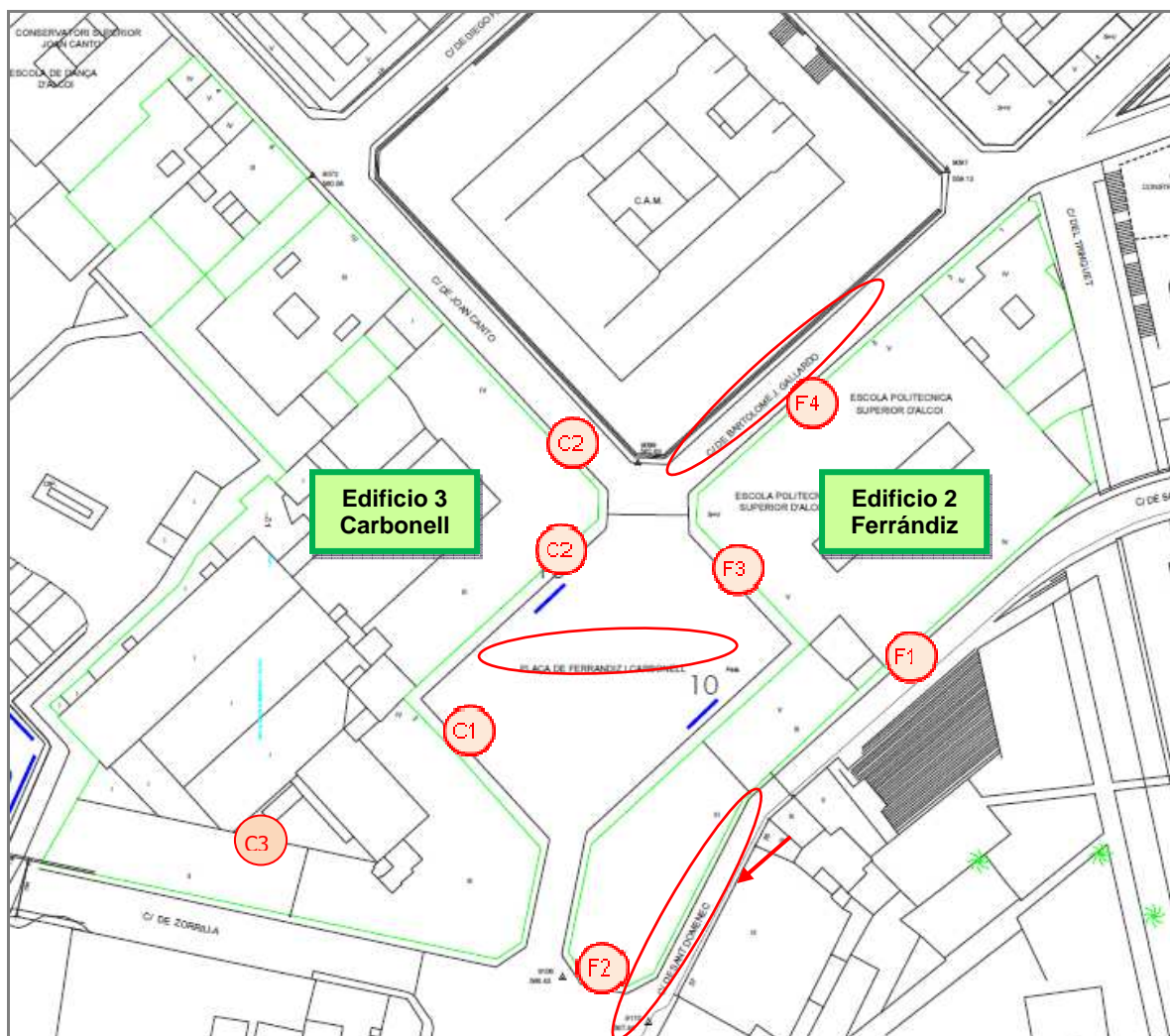
2.3. Accesos al campus

2.3.1. Campus de Alcoy

Puesto que los edificios universitarios se encuentran integrados en el casco histórico del municipio todos los **accesos** al campus de Alcoy son **peatonales**, salvo el acceso para vehículos motorizados al aparcamiento del edificio del pabellón polideportivo. Todos los accesos peatonales se ubican en los puntos de entrada a los diferentes edificios que componen el campus.

A continuación se describen cada uno de los accesos a los edificios del campus:

Accesos peatonales a Edificios 2 y 3 Ferrándiz y Carbonell



Accesos peatonales a los edificios del campus de Alcoy

Fuente: Elaboración propia a partir de plano de UPV

El edificio de Ferrándiz cuenta con 4 puntos de acceso peatonal identificados:

- Acceso F1, ubicado en la calle Sant Domènec
- Acceso F2, desde la Plaza Mossen Josep
- Acceso F3, ubicado en la plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell
- Acceso F4, acceso por el nord oeste, desde la Calle Bartolomé J. Gallardo

El edificio de Carbonell cuenta con 3 accesos peatonales identificados:

- Acceso C1, ubicado en Plaza de Ferrándiz y Carbonell
- Acceso C2, con entrada al edificio Carbonell desde dos puntos: calle Joan Cantó (entrada noroeste del edificio) y plaza Ferrándiz y Carbonell
- Acceso C3, desde Calle Zorrilla

Edificio Ferrándiz



Acceso F1, desde acera calle Sant Domènec. Identificado con cartel. Existe zona de prohibido aparcar junto al acceso desde la calle.



Acceso F2

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acceso F3 desde plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell. Correctamente identificado.



Acceso F4 , desde acera C/Bartolomé J. Gallardo. Correctamente identificado.

Edificio Carbonell



Acceso C1, desde plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acceso C2, desde acera calle Joan Cantó



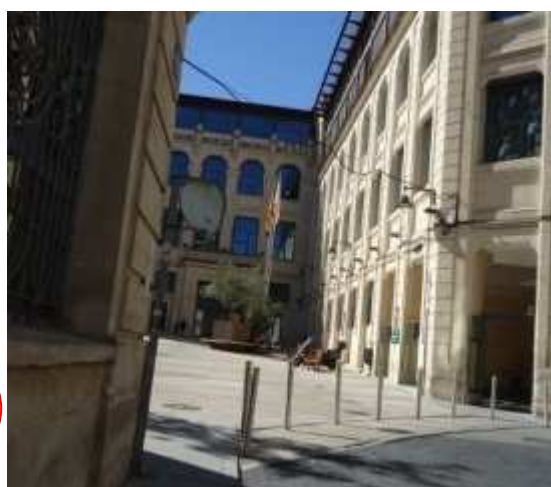
Acceso C2, desde plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell



Acceso C2, desde acera calle Joan Cantó



Acceso C3 desde acera calle Zorrilla



Vista de accesos a edificio ubicados en Plaza Ferrándiz y Carbonell

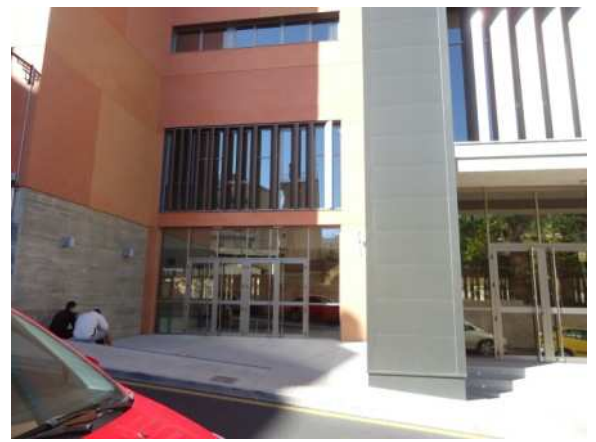
Se observa que ambos edificios tienen algún acceso desde en la Plaza Ferrándiz y Carbonell, que es una zona peatonal cerrada al tráfico de vehículos a motor.

Todos los **puntos de acceso se encuentran identificados** mediante cartel junto a la entrada al edificio. La **conexión peatonal** se realiza, según el emplazamiento del acceso, bien desde las aceras de las calles donde se ubican, bien desde la plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell.

Accesos peatonales a Edificio Pabellón Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



1 - Acceso a Pabellón Polideportivo desde acera de calle Alarcón



2 - Acceso a centro de Innovación e Investigación



3 – Accesos en lado oeste a Polideportivo



3 – Accesos en lado oeste edificio - Polideportivo



3 – Accesos en lado oeste - Polideportivo



4 – Acceso en lado noroeste del edificio a zona de Polideportivo

Acceso mediante vehículos a motor al Campus



Puntos de acceso motorizado al campus:

acceso a aparcamientos de Pabellón Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación

Fuente: Elaboración propia a partir de plano de google maps

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

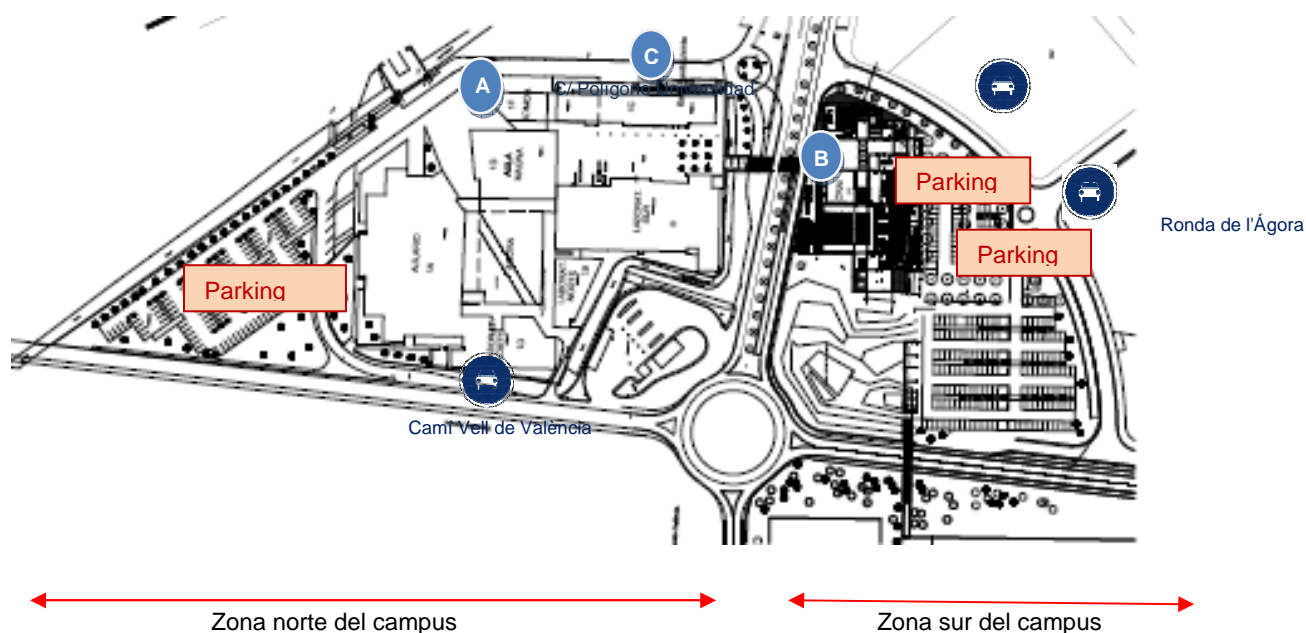


Fotografías del acceso a aparcamientos de Pabellón Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación

2.3.2. Campus de Gandía

El campus de Gandía sólo permite la circulación peatonal por su interior, por tanto, todos los accesos al recinto universitario son peatonales. No está permitido tampoco el acceso de bicicletas por el interior del campus. Únicamente es posible acceder en vehículo motorizado a las zonas de aparcamiento del campus.

El siguiente plano muestra diferentes puntos de acceso al campus de Gandía:



Plano de accesos peatonales y de vehículos a motor (a aparcamientos) en el campus de Gandía

Fuente: Plano Infraestructuras UPV

Tal como se observa, es posible **acceder a la zona norte de edificios** del campus desde tres accesos peatonales:

- Acceso A: acceso principal al interior peatonal del campus, y a los edificios allí ubicados, desde la calle Polígono Universidad.
- Acceso B: acceso desde la Carretera de la Sèquia del Rei mediante pasarela peatonal.
- Acceso C: acceso lateral desde acera de calle Polígono Universidad.

El acceso mediante vehículos a motor a la zona norte de edificios del campus se realiza desde Camí Vell de Valencia hasta el aparcamiento habilitado en dicha zona.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Por otra parte, el **acceso al edificio de la zona sur del campus** (edificio H -CRAI) es posible a través de un acceso peatonal principal (B), desde la carretera Sèquia del Rei, y desde las aceras del aparcamiento en superficie de la zona.

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

Las siguientes tablas presentan las principales características de los accesos existentes en el campus de Gandía.

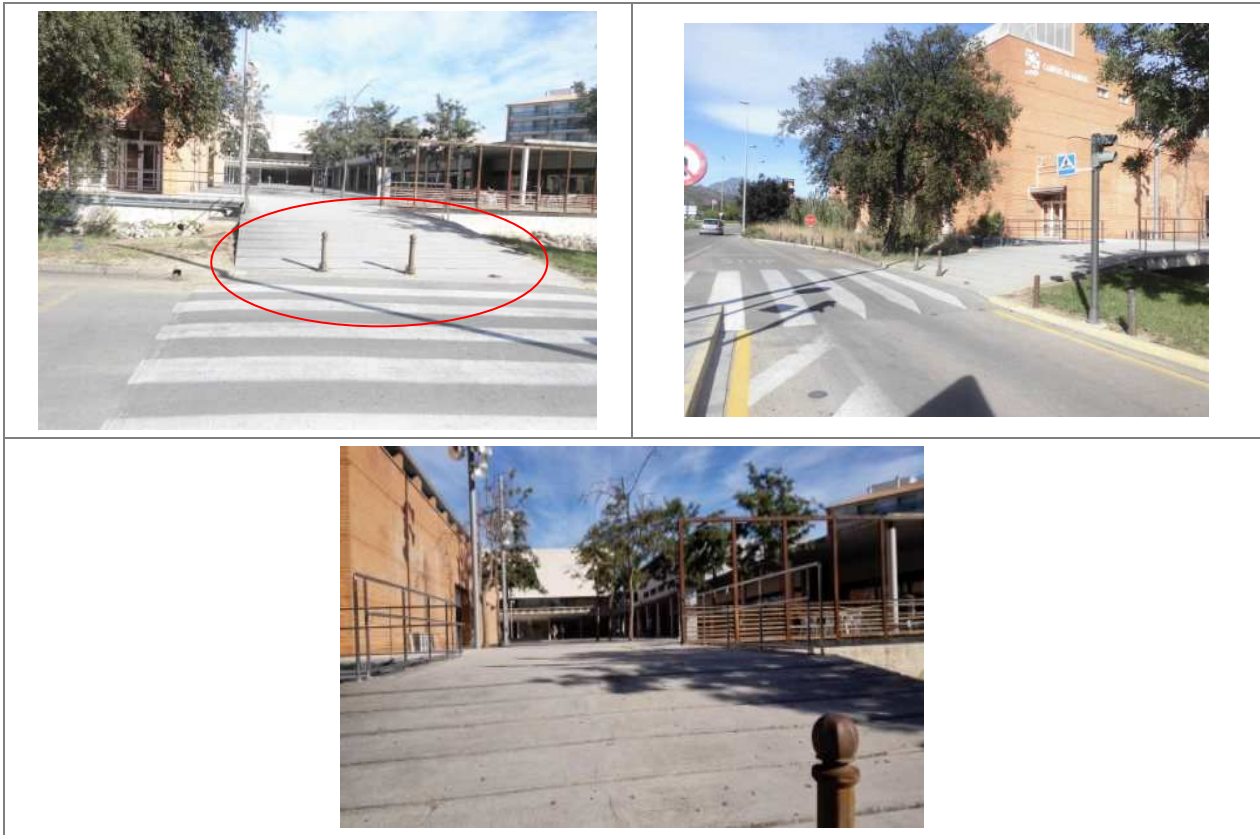
Código Acceso	A
Acceso segregado	No. Sólo se permite paso de peatones
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No Vehículos a motor: No
Señalización	Está señalizado que sólo pueden acceder peatones a la zona interior del campus. El paso de peatones situado frente al acceso dispone de señalización horizontal y vertical adecuada.
Observaciones	No se identifica "in situ" el código del acceso. Hay bolardos que impiden el estacionamiento de coches sobre la zona peatonal y separan la zona peatonal de la calzada de vehículos a motor.
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



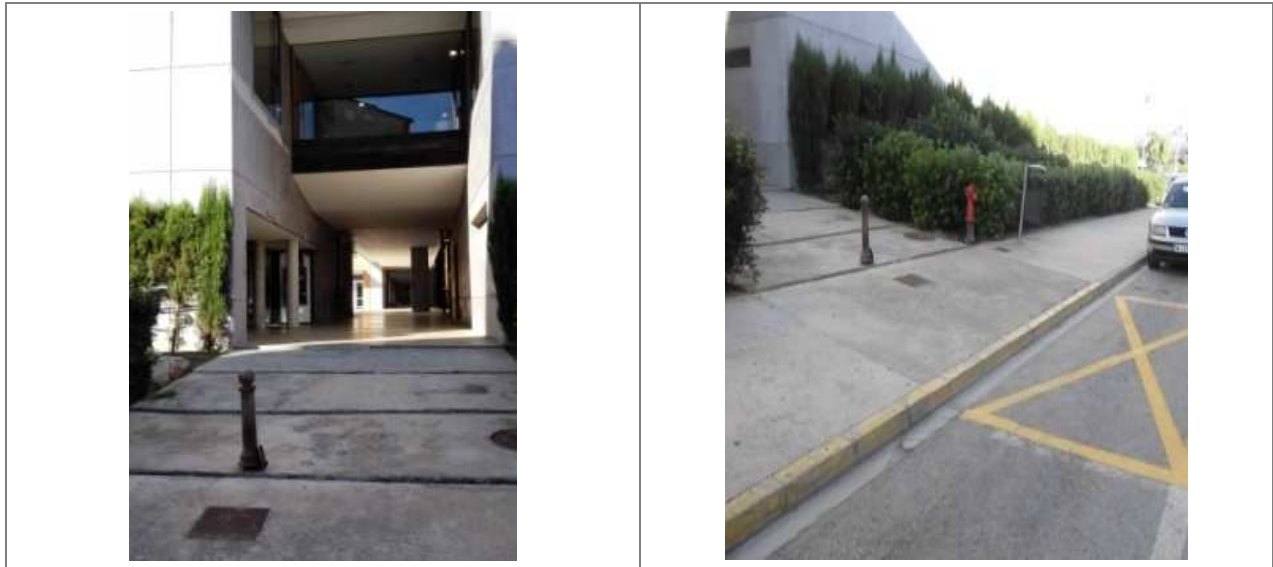
Cód. Acceso	B (acceso a zona norte de edificios)
Acceso segregado	No. Sólo se permite paso de peatones
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No Vehículos a motor: No
Señalización	No está señalizado el tipo de acceso. Los pasos de peatones situados frente al acceso (desde Ctra. Sequia del Rei) se encuentran correctamente señalizados.
Observaciones	No se identifica "in situ" el código del acceso. Se accede desde la calle Polígono Universidad a través de escaleras y rampa, y desde la carretera de la Sèquia del Rei, a través de una pasarela (ésta tiene bolardos que impiden que pasen vehículos a motor por este acceso).





Cód. Acceso	Sin código (<i>referencia en plano: acceso C</i>)
Acceso segregado	No. Sólo se permite paso de peatones
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No Vehículos a motor: No
Señalización	No está señalizado el tipo de acceso.
Observaciones	No se identifica "in situ" el código del acceso. Acceso desde la acera de la calle donde se ubica. Hay bolardos que impiden el estacionamiento sobre la zona peatonal de acceso e impiden la entrada de coches al interior del recinto.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cód. Acceso	B (acceso a edificio H – CRAI zona sur campus)
Acceso segregado	No. Sólo se permite paso de peatones.
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No Vehículos a motor: No
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. Los pasos de peatones situados frente al acceso (desde Ctra. Sèquia del Rei) se encuentran correctamente señalizados.
Observaciones	No se identifica “in situ” el código del acceso. Hay bolardos que impiden que entren vehículos a motor en la zona peatonal interior del recinto universitario.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Además, existe en la fachada oeste de los edificios de la norte del campus, un acceso cerrado al uso:



Acceso cerrado al uso en el campus de Gandía

Los accesos mediante vehículos a motor se realizan por los aparcamientos de las zonas:

Acceso vehículos a motor zona norte del campus - acceso a aparcamiento



Acceso vehículos a motor zona norte del campus - acceso a aparcamientos UPV por Ronda de L'Agora



Acceso al campus a través del aparcamiento en superficie de la zona

El acceso al aparcamiento de la UPV no está identificado



Acceso al campus a través del aparcamiento subterráneo de la zona

El acceso al aparcamiento está señalizado e identificado

En el caso de los accesos al campus mediante vehículos a motor, hay que señalar que las características de movilidad relacionadas con los aparcamientos se analizarán con más detalle en el documento 3.1. Desplazamientos en vehículos a motor.

Por último, se describe el acceso peatonal a las pistas deportivas del campus, ubicadas en la calle Rábida:



Acceso peatonal a las pistas deportivas:

Paso de peatones señalizado frente a acceso a las pistas. El acceso no se encuentra identificado

2.3.3. Campus de Vera

En este apartado se describen los accesos al campus de Vera, tanto para vehículos a motor como para peatones y ciclistas.

El campus dispone de 21 accesos distribuidos a lo largo de su perímetro.

La ubicación y distribución de los mismos se presenta en el plano siguiente, donde se distingue cada acceso por el tipo de desplazamiento que permite:



Accesos al campus de Vera. Fuente: Elaboración propia a partir de plano UPV



Además de los accesos incluidos en el plano anterior, existen otros accesos exclusivos para uso por vehículos de mercancías que no se han considerado en este punto. Se analizan únicamente aquellos que pueden ser utilizados por toda la comunidad universitaria en sus desplazamientos al campus de Vera.

En las siguientes tablas se muestran las principales características de los accesos al campus de Vera:

Cód. Acceso	A (Acceso desde Camí de Vera)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: Sí, el carril-bici sale del campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. No están señalizados los sentidos de circulación sobre la calzada (antes y después del acceso). Existe señalización vertical de normas de circulación en el interior del recinto universitario. En esta señal se indica que la limitación de velocidad en la zona interior universitaria queda establecida en 30 km/h. El paso de peatones situado frente al acceso es con resalto y se encuentra correctamente identificado (adecuada señalización horizontal y vertical); no obstante, en la zona interior continúa pintado un paso peatonal que actualmente no está en uso.
Observaciones	El carril-bici sale del campus por el acceso, si bien no hay continuidad de éste en la zona exterior al recinto universitario. El pavimento y la pintura de este tramo de carril se encuentran bastante deteriorados. Hay bolardos que impiden el estacionamiento de coches sobre la acera y separan la zona peatonal de la calzada de vehículos a motor
	
Vista del acceso B desde interior del campus	Señalización vertical en el punto de acceso con normas de circulación por el interior del campus. Bolardos delimitando la zona peatonal


Cód. Acceso	A (Acceso desde Camí de Vera)	
 <p data-bbox="225 757 762 813">Viales para tráfico motorizado de entrada/salida al campus</p>	 <p data-bbox="852 757 1422 790">Aceras exteriores en los accesos peatonales/ciclistas</p>	
 <p data-bbox="400 1686 587 1720">Acceso peatonal</p>	 <p data-bbox="1054 1238 1217 1261">Acceso ciclista</p>	
 <p data-bbox="400 1686 587 1720">Acceso peatonal</p>	 <p data-bbox="810 1686 1463 1742">Pasos de peatones exteriores al acceso (en ambos sentidos) con señalización par parcialmente borrada</p>	

Cód. Acceso	A (Acceso desde Camí de Vera)
<p>Paso de peatones con resalto a la entrada/salida de vehículos a motor</p>	
<p>Paso de peatones no operativo pero que sigue señalizado</p>	

Cód. Acceso	B (Acceso desde Camí de Vera)
Acceso segregado	Sí
Tipo	<p>Peatonal: Sí (2 accesos)</p> <p>Ciclista: No</p> <p>Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida</p>
Señalización	<p>No están señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (en el tramo interior de viales de acceso).</p> <p>La señalización horizontal que indica los pasos de peatones en el exterior del acceso se encuentra parcialmente borrada.</p> <p>Existe señalización vertical con las normas de circulación a seguir en el interior del recinto universitario. En esta señal se indica que la limitación de velocidad en la zona universitaria queda establecida en 30 km/h.</p> <p>El paso de peatones situado frente al acceso posee resalto y se encuentra correctamente identificado (adecuada señalización horizontal y vertical)</p>

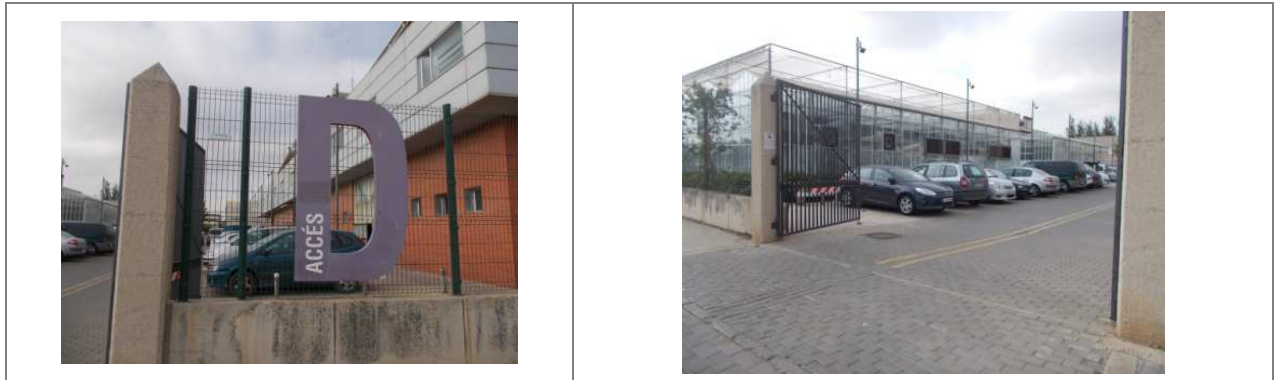
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Las aceras de circulación peatonal en exterior del acceso son amplias y libres de obstáculos; sin embargo, los accesos peatonales no se encuentran señalizados.	
Observaciones	No hay carril-bici en este acceso (ni en la zona exterior ni en el interior del campus)	
 <p data-bbox="204 837 774 891">Vista general del acceso: uno para vehículos a motor y dos accesos peatonales</p>	 <p data-bbox="804 831 1453 884">Señalización vertical con normas de circulación en el interior del recinto universitario</p>	
 <p data-bbox="260 1308 719 1339">Paso de peatones en el exterior de acceso</p>	 <p data-bbox="826 1301 1431 1355">Señalización horizontal en los viales de circulación en el exterior del acceso</p>	
 <p data-bbox="236 1756 743 1809">Vista de uno de las dos puertas peatonales del acceso</p>	 <p data-bbox="847 1774 1406 1827">Aceras amplias en exterior de los puntos de acceso peatonal</p>	

Cód. Acceso	C (Acceso desde Camí de Vera)
Acceso segregado	No
Tipo	Peatonal: No Ciclista: No Vehículos a motor: Sí pero Sólo para vehículos de mercancías autorizados
Señalización	Existe señal vertical de prohibido aparcar en la zona exterior del acceso, pero no hay señalización horizontal sobre el pavimento.
Observaciones	No se identifica <i>in situ</i> el código del acceso. Acceso cerrado pero no se indica el personal de la comunidad universitaria para el que está permitido su uso
	

Cód. Acceso	D (Acceso desde Camí de Vera)
Acceso segregado	No
Tipo	Peatonal: No Ciclista: No Vehículos a motor: Sí, de entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. No están señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (ni en interior ni exterior del acceso al campus). No hay continuidad peatonal entre las aceras interior y exterior a través del acceso: no se dispone de paso de peatones señalizado frente al acceso de vehículos a motor, ni en la parte exterior ni interior, para cruzar por las acera.
Observaciones	--

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cód. Acceso	E
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: Sí, el carril-bici entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	La señalización horizontal que indica los carriles y sentidos se encuentra parcialmente borrada. Una señal vertical establece la limitación de velocidad en la zona universitaria (interior) a 30 km/h. El paso de peatones situado frente al acceso está señalizado vertical y horizontalmente, pero la pintura sobre la calzada se encuentra bastante borrada.
Observaciones	No se identifica <i>in situ</i> el código del acceso. Continuidad peatonal entre las aceras interior y exterior a través de la puerta derecha. El carril-bici entra en el campus por el acceso (ocupa prácticamente la totalidad de la puerta peatonal izquierda). El pavimento y la pintura se encuentran bastante deteriorados. Hay bolardos que impiden el estacionamiento de coches sobre la acera.

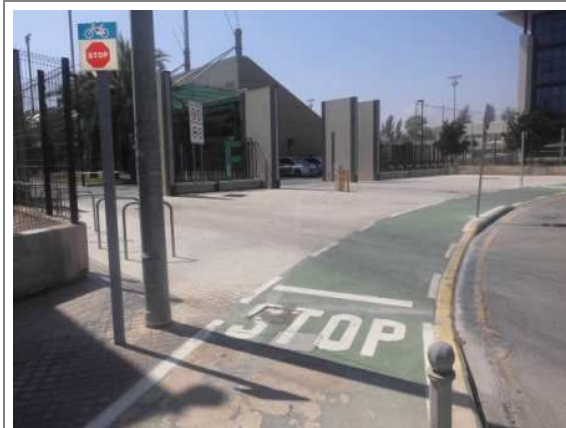


UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cód. Acceso	F
Acceso segregado	Sí
Tipo	<p>Peatonal: Sí</p> <p>Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus por este acceso</p> <p>Vehículos a motor: Sí, entrada y salida con barreras sólo para vehículos de mercancías (y autorizados)</p>
Señalización	<p>No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista.</p> <p>No están señalizados los carriles ni sentidos de circulación de los vehículos a motor en el interior del campus. Se trata de una zona peatonal.</p> <p>No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas.</p> <p>Una señal vertical establece la limitación de velocidad en la zona universitaria a 30 km/h.</p>
Observaciones	<p>Continuidad del itinerario peatonal exterior e interior a través de la puerta del acceso.</p> <p>La entrada/salida de vehículos a motor está regulada mediante barrera. Se trata de un acceso exclusivo para vehículos de mercancías controlado por el Servicio de Seguridad. Por tanto, no es de libre acceso para la comunidad universitaria.</p> <p>El pavimento interior es de ladrillo; se accede a una zona peatonal donde se ubican distintos comercios.</p> <p>Los vehículos cruzan la acera; no hay bolardos delimitando su acceso.</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Cód. Acceso	G
Acceso segregado	Sí
Tipo	<p>Peatonal: Sí</p> <p>Ciclista: Sí, el carril-bici entra en el campus</p> <p>Vehículos a motor: Sí, entrada.</p>
Señalización	<p>No están claramente señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera).</p> <p>Una señal vertical establece la limitación de velocidad en la zona universitaria a 30 km/h.</p> <p>Existe paso de peatones en el mismo acceso, señalado horizontal y verticalmente.</p> <p>El paso de peatones situado frente al acceso, en la parte exterior, se encuentra bastante borrado.</p>
Observaciones	<p>El carril-bici entra en el campus por el acceso a través de las dos puertas peatonales del acceso. El pavimento y la pintura se encuentran bastante deteriorados.</p> <p>Continuidad del itinerario peatonal a su paso por el acceso, aunque algo estrecho debido a la presencia del carril-bici. Bolardos en las puertas peatonales.</p> <p>Hay un paso de peatones ligeramente elevado en el mismo acceso.</p> <p>Hay bolardos que impiden el estacionamiento de coches sobre la acera.</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Atasco a la entrada del acceso G (15/09/2014 a las 9:30)

Cód. Acceso	H
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: Sí, el carril-bici entra en el campus Vehículos a motor: Sí, salida
Señalización	No están claramente señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). Paso de peatones en el mismo acceso, señalado horizontalmente. El paso de peatones situado frente al acceso, en la parte exterior, se encuentra bastante borrado.
Observaciones	El carril-bici entra en el campus por el acceso. El pavimento y la pintura se encuentran bastante deteriorados. Continuidad del itinerario peatonal a su paso por el acceso, aunque algo estrecho debido a la presencia del carril-bici. Bolardos en las puertas peatonales. Hay un paso de peatones ligeramente elevado en el mismo acceso Hay bolardos que impiden el estacionamiento de coches sobre la acera.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



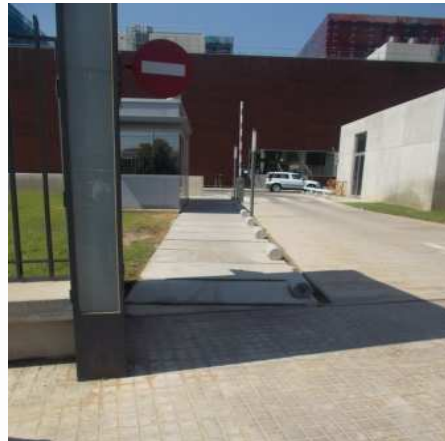
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Cód. Acceso	I (Acceso desde C/Ingeniero Fausto Elio)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí (estrecho) y compartido con el de bicicletas Ciclista: Sí, el carril-bici sale del campus Vehículos a motor: Sí, entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. No está señalizado el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después del acceso). No existe paso peatonal en el acceso de tráfico rodado ni ninguna otra señalización que advierta del peligro por el cruce de peatones o bicicletas.
Observaciones	El carril-bici sale del campus por un acceso compartido para peatones – ciclistas, si bien no hay continuidad de éste en la zona exterior al recinto universitario. El estado de conservación de la pintura y el pavimento es mejorable. Continuidad del itinerario peatonal a su paso por el acceso, aunque algo estrecho debido a la presencia del carril-bici y a los bolardos en la zona de circulación peatonal/ciclista.
	
	

Cód. Acceso	Sin código (entre edificios 8E y 8B) - Acceso desde C/Ingeniero Fausto Elio
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No (tampoco hay carril bici en ese tramo de acera exterior o interior) Vehículos a motor: Sí, sólo salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal por este acceso, aunque éste sí se encuentra delimitado con bolardos para distinguirlo del de vehículos. Hay un paso de peatones en la zona interior para conectar la acera con el acceso peatonal. Señalización horizontal adecuada. Sin embargo, en la parte exterior al mismo no está señalizado el peligro por el cruce de peatones y vehículos. Sí está señalizado el carril y el sentido de circulación sobre la calzada.
Observaciones	La salida de vehículos a motor está regulada mediante barrera. Los vehículos cruzan la acera; no hay bolardos delimitando su acceso. Continuidad peatonal entre las aceras interior y exterior a través de la puerta de acceso. No existe carril-bici entra en este acceso (ni en la zona exterior ni en el interior del campus).




Acceso peatonal y de vehículos a motor.



Delimitación acceso peatonal y de vehículos a motor

Cód. Acceso	Sin código (entre edificios 8E y 8B) - Acceso desde C/Ingeniero Fausto Elio
 <p data-bbox="272 786 692 815">Señalización del sentido de circulación</p>	 <p data-bbox="871 786 1358 815">Vista desde el interior del campus del acceso</p>
 <p data-bbox="264 1424 700 1453">Regulación del acceso mediante barrera</p>	 <p data-bbox="831 1413 1404 1464">Paso de peatones interior para facilitar la continuidad peatonal</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Cód. Acceso	J (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: No Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Sólo entrada
Señalización	Está señalizado el carril y el sentido sobre la calzada después de la acera pero no antes No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas en la zona de acera de paso de vehículos a motor.
Observaciones	Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. No hay bolardos en la acera ni ningún otro sistema para delimitar la zona para su acceso. La acera peatonal interior se interrumpe en el acceso.
	

Cód. Acceso	J (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
	

Cód. Acceso	K (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. No están señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas. La señalización horizontal que indica los carriles y sentidos se encuentra parcialmente borrada. Una señal vertical establece la limitación de velocidad en la zona universitaria a 30 km/h. El paso de peatones situado frente al acceso, en la parte exterior, se encuentra bastante borrado
Observaciones	Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. Hay bolardos en la acera delimitando la zona para su acceso, que impiden la invasión de coches sobre el resto de acera. Continuidad del itinerario peatonal interno y externo a través del acceso. Sin embargo, por la acera este del interior del campus no es posible acceder a la puerta peatonal sin tener que cruzar la zona de acceso de los vehículos (no hay tampoco paso de peatones en este punto).

Cód. Acceso	K (Acceso desde Avda. Los Naranjos)	
 <p data-bbox="199 734 753 790">Vista general del acceso: peatonal y de vehículos a motor</p>	 <p data-bbox="805 741 1417 770">Bolardos que delimitan el paso de vehículos por la acera</p>	
 <p data-bbox="295 1193 662 1223">Paso de peatones junto al acceso</p>	 <p data-bbox="906 1193 1305 1223">El carril-bici no entra por este acceso</p>	
 <p data-bbox="204 1742 753 1798">Marcas de circulación del vial de vehículos a motor borradas</p>	 <p data-bbox="794 1883 1428 1962">Vista desde interior de acera este: no es posible llegar al acceso peatonal sin tener que cruzar la zona de acceso de los vehículos</p>	

Cód. Acceso	L (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. En la parte interior del acceso, existe señalización horizontal en la calzada de los carriles y sentidos de circulación de los vehículos a motor. No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas en la zona de acera de paso de vehículos a motor. En la zona exterior del acceso está señalizada (señalización horizontal y vertical) la prohibición de aparcar frente a la entrada y salida de vehículos.
Observaciones	Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. Hay bolardos en la acera delimitando la zona para su acceso, que impiden la invasión de coches sobre el resto de acera El carril-bici exterior no entra en el campus por el acceso. Se observan numerosos peatones entrando/saliendo y atravesando los carriles destinados a vehículos a motor.





Identificación con código del acceso al campus



Vista general del acceso; Incorrecto acceso de peatones por zona de paso de vehículos a motor

Cód. Acceso	L (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
 <p data-bbox="201 786 735 846">Bolardos delimitando el acceso de vehículos por la acera</p>	 <p data-bbox="903 790 1302 819">Señalización horizontal de la calzada</p>
 <p data-bbox="233 1261 703 1290">Señalización horizontal de prohibido aparcar</p>	 <p data-bbox="879 1261 1318 1290">Señalización vertical de prohibido aparcar</p>

Cód. Acceso	M (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista. Están señalizados los carriles y el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas
Observaciones	Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. Hay bolardos en la acera delimitando la zona para su acceso, que impiden la invasión de coches sobre el resto de acera. Hay dos puertas a ambos lados del acceso (a la izquierda una abierta y a la derecha otra cerrada), conectadas con aceras en el interior del campus. Se observan numerosos peatones entrando/saliendo atravesando los carriles destinados a vehículos a motor. Muchos de ellos se dirigen o proceden de la acera derecha y, al encontrarse la puerta derecha cerrada, invaden la calzada. Por tanto, existe conexión peatonal continua a través de la puerta izquierda, pero se interrumpe el itinerario peatonal por la parte derecha del acceso.
	
Vista acceso peatonal y de vehículos a motor. Señalización horizontal de sentidos de entrada/salida de vehículos	Acceso delimitado con bolardos, para permitir entrada/salida de vehículos a motor a través de acera peatonal

Cód. Acceso





M (Acceso desde Avda. Los Naranjos)



Vista interior y exterior de la entrada peatonal que se encuentra abierta: itinerario peatonal continuo



Vista interior y exterior de la puerta peatonal que se encuentra cerrada: itinerario peatonal interrumpido

Cód. Acceso	M (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
	
	
Peatones entrando al Campus por el acceso de tráfico rodado	Bicicletas entrando al campus por el acceso de tráfico rodado

Cód. Acceso	N (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	No
Tipo	Peatonal: No Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. No están señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas.
Observaciones	Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. Hay bolardos en la acera delimitando la zona para su acceso, que impiden la invasión de coches sobre el resto de acera

Cód. Acceso	N (Acceso desde Avda. Los Naranjos)

Cód. Acceso	Sin código (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	No
Tipo	Peatonal: No Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí, entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso peatonal o ciclista. No están señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas.
Observaciones	Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. Hay bolardos en la acera delimitando la zona para su acceso, que impiden la invasión de coches sobre el resto de acera. Este acceso no tiene código asignado.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cód. Acceso	O
Acceso segregado	No
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: No
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista.
Observaciones	Continuidad del itinerario peatonal interno y externo a través del acceso. Varios bolardos impiden la entrada de coches por este acceso. Hay bolardos sobre la acera.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cód. Acceso	Sin código (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	No
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: No
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista.
Observaciones	Este acceso no tiene código asignado. Continuidad del itinerario peatonal interno y externo a través del acceso. Se observa alguna moto saliendo por este acceso



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Cód. Acceso	P (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista. Están señalizados los carriles y el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). El paso de peatones situado frente al acceso, en la parte exterior, se encuentra señalizado tanto horizontal como verticalmente de forma claramente visible. La salida de vehículos a motor está regulada por semáforo. Está señalizado el cruce del carril-bici junto al paso de peatones.
Observaciones	Continuidad de itinerario peatonal interno y externo a través de dos puertas peatonales. Hay bolardos que impiden el estacionamiento de coches sobre la acera en uno de los lados.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



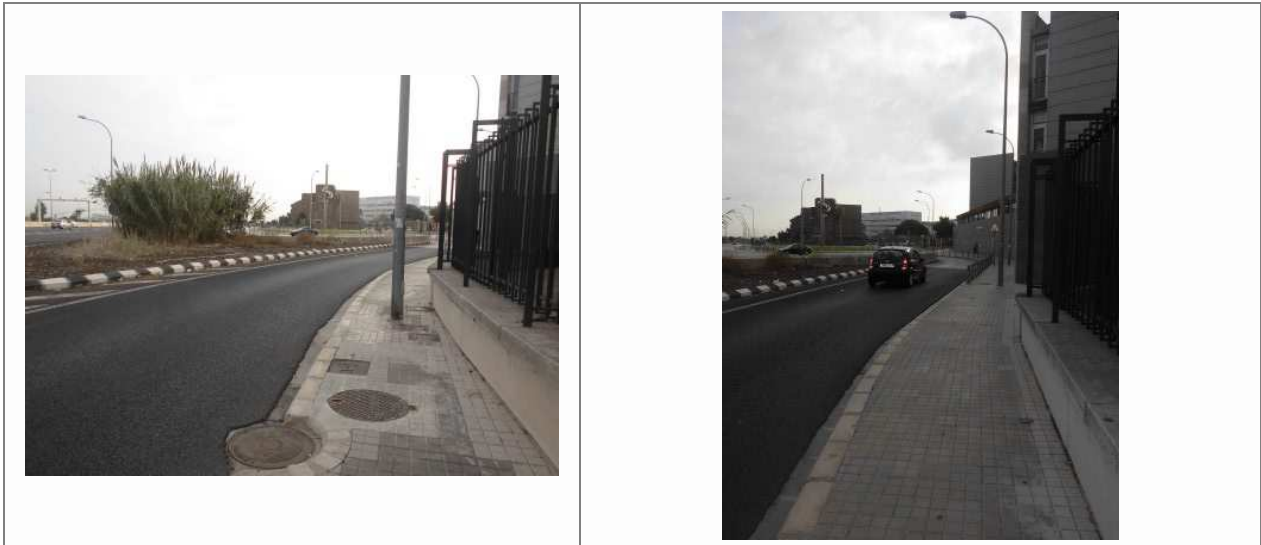
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Cód. Acceso	R (Acceso desde Avda. Los Naranjos)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista. No están señalizados los carriles ni el sentido de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). No está señalizado el peligro por el cruce de peatones y bicicletas. Señalización horizontal de un paso de peatones interior, justo antes del acceso, conectando las aceras existentes a ambos lados.
Observaciones	Continuidad de itinerario peatonal interno y externo. Acera y paso de peatones interior. Los vehículos a motor cruzan la acera y el carril-bici. No hay bolardos



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Cód. Acceso	S (Acceso desde Camí de Vera)
Acceso segregado	Sí
Tipo	Peatonal: Sí Ciclista: No, el carril-bici no entra en el campus Vehículos a motor: Sí. Entrada y salida
Señalización	No está señalizado si está permitido o prohibido el acceso ciclista. Están señalizados los sentidos de circulación sobre la calzada (antes y después de la acera). Paso de peatones señalizado cruzando el acceso.
Observaciones	El itinerario peatonal exterior está conectado de forma continua con los itinerarios interiores mediante acera y pasos de peatones. La acera exterior se estrecha en algunas zonas, y se observa la presencia de obstáculos (farolas).
	
	



Además se han encontrado dos accesos cerrados al campus en avenida de los naranjos en el tramo entre acceso J y K:

Acceso Sin código (zona entre edificios 8P-8B)



Acceso cerrado en obras

Acceso Sin código (entre zona edificios 8J-8I y 8P)



Acceso cerrado

Se ha encontrado otro acceso cerrado en el tramo de vial de Camí de Vera al norte del campus:

Acceso Sin código (entre accesos C y B en zona norte del Campus)



Acceso cerrado

También hay un acceso peatonal (no señalizado) por la “Cervecería Campus” a la altura del Colegio Mayor Galileo. Este acceso pertenece a la propia cafetería.



2.4. Equipamientos y servicios

Se analizan los centros atractores de servicios de cada campus, donde se estima se produzcan mayores concentraciones poblacionales y sean focos de movilidad interna del campus.

2.4.1. Campus de Alcoy

Entre las instalaciones que alberga, figuran la biblioteca, los laboratorios, el gimnasio, el salón de actos, el salón de grados, la cafetería y el colegio mayor, así como un pabellón deportivo cubierto y pistas de deportes al aire libre.

Los principales centros atractores del campus son:

- Cafetería en Plaza Ferrándiz y Carbonell, donde se ubican los accesos principales a los edificios al campus.
- Zona deportiva, en el pabellón polideportivo y en las pistas de la calle Alarcón.

2.4.2. Campus de Gandía

Los principales puntos atractores de servicios en el interior del campus son la cafetería y la zona peatonal donde se hallan los principales servicios a la comunidad universitaria (reprografía, Delegación de alumnos, etc.)



2.4.3. Campus de Vera

Los principales centros atractores del campus de Vera son:

- Biblioteca General
- Casa del Alumno
- Zona comercial – Cafeterías
- Instalaciones deportivas, que incluyen una piscina cubierta, un polideportivo, un gimnasio, una pista de atletismo, un trinquet, un velódromo, varias canchas de tenis y pádel...

3. RESUMEN Y CONCLUSIONES

1. Población Universitaria

La **población universitaria total en el curso 2013-2014** fue de 2.767 en el campus de Alcoy, 1.752 en el campus de Gandía y 38.222 en el campus de Vera en Valencia.

Dentro del cómputo de la población se han considerados los siguientes colectivos de la comunidad universitaria:

- Estudiantes (alumnos), tanto de grado, como de postgrado, doctorado, etc.
- Personal docente e investigador (PDI), a tiempo completo o parcial perteneciente a la UPV.
- Personal de administración y servicios (PAS) perteneciente a la UPV.
- Personal externo, en el que se incluye personal no perteneciente a la UPV, pero que por diferentes motivos se desplazan habitualmente a los Campus de la UPV, como por ejemplo, servicios concesionarios, personal de empresas del CPI, etc.

En relación a la composición y tamaño de la población universitaria señalar que, tal como cabía esperar, en los tres campus el mayor porcentaje de la población corresponde al alumnado, situándose éste en torno al 80-90% del total.

Por otra parte, señalar que sólo existen datos de personal externo en el campus de Vera, destacando que en este campus representa en dicho curso hasta un 5% (2.045 personas) del total de la población usuaria del campus.

En cuanto a la evolución de la población universitaria, se puede concluir que:

- ✓ En el **campus de Alcoy** se ha registrado una tendencia creciente desde 2008, alcanzando en 2013 su máximo **poblacional de 2.841 personas**.

Señalar que las variaciones registradas en la **población** de este campus están **asociadas** básicamente **a las que se producen en el número de alumnos** matriculados, siendo el resto de sectores poblacionales más estables.

- ✓ En el **campus de Gandía** la **tendencia poblacional** ha sido claramente **negativa** en el periodo comprendido entre 2008 y 2014, con una disminución de hasta el 30% desde el inicio del periodo. En este caso, las **variaciones** negativas en la comunidad universitaria también están **directamente asociadas al descenso** en el número de **alumnos** matriculados en este campus.
- ✓ En el campus de Vera, en cambio, **no** se observa una **tendencia definida en la evolución** de **población** universitaria **total** del Campus, puesto que en el periodo 2008-2013 se han producido ligeras fluctuaciones en la misma.

Sin embargo, en este campus **sí se observa una tendencia decreciente en el número de trabajadores del campus**. Desde el inicio del periodo en 2008, el número de PAS y PDI ha disminuido hasta en un 12%.

2. Características territoriales de los campus

Campus de Alcoy

El campus se ubica dentro del núcleo urbano de la ciudad de Alcoy, en la provincia de Alicante.

El municipio de Alcoy cuenta con 60.105 habitantes (INE, 2013) y es una de las ciudades más importantes, y la duodécima por población de la Comunidad Valenciana.

Respecto a la **ubicación de los edificios** que componen el **campus** de la UPV en la ciudad de Alcoy, es importante destacar que se **encuentran totalmente integrados en el núcleo urbano del municipio**, lo cual definirá sus condiciones las condiciones de movilidad y de acceso al mismo.

En relación a las **comunicaciones con el resto de la ciudad de Alcoy**, la plaza de Ferrándiz y Carbonell donde se ubica la sede principal del campus de la UPV, **dista de las principales arterias de la ciudad**, siendo las más cercanas las de las calles Alicante y Alzamora, que comunican al campus con el resto de la ciudad y con la carretera Nacional 340.

En cuanto a las vías de **comunicación exterior**, el campus de la UPV en Alcoy está conectado con las principales ciudades del levante por carretera mediante la A7 - Autovía del Mediterráneo, así con los municipios más cercanos (de la comarca de *L'Alcoià*) y las comarcas vecinas (como la de *El Comtat*) a través de la carretera Nacional 340 y la Comarcal CV-70.

En relación a la **estructura territorial del campus**:

El campus de Alcoy se compone de varios edificios integrados en el centro histórico de Alcoy: edificio **Ferrándiz**, edificio **Carbonell (ambos ubicados en Plaza Ferrándiz y Carbonell)**, edificio **Viaducte** y un reciente **Pabellón Polideportivo-Centro de Innovación e Investigación** (cabe señalar, no obstante, que el edificio del Viaducte no ha sido tenido en cuenta a efectos de movilidad por estar destinado a actividades complementarias y no a la docencia de grado).

La superficie total del campus de Alcoy es de 23.633 m², a lo que habría que añadir la de la zona construida del nuevo pabellón polideportivo, las pistas deportivas y el aparcamiento. Con estos datos, la densidad poblacional del campus sería en el curso 2013 -14 de 0,11 personas / m².

Respecto a los accesos al campus, puesto que éste se encuentra integrado en el casco histórico del municipio, todos los **accesos** son **peatonales** (ubicándose en los puntos de entrada a los diferentes edificios del campus), salvo el de acceso mediante vehículo motorizado, que se realiza a través al aparcamiento del nuevo pabellón polideportivo.

Entre las instalaciones que alberga el campus, destacan como **principales centros atractores de la comunidad** universitaria en el campus:

- Cafetería en la Plaza Ferrándiz y Carbonell, donde se ubican los accesos principales a los edificios al campus.
- Zona deportiva, en el pabellón polideportivo y en las pistas de la calle Alarcón.

Campus de Gandía

El campus de Gandía de la UPV se encuentra ubicado **en el Grao** de la ciudad de **Gandía**, en la provincia de Valencia, a apenas 600 metros de la playa, a 500 metros del puerto y a 3 km de la ciudad, así como a 70 km de la capital de provincia (Valencia).

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

El municipio de Gandía es un importante núcleo de población en la provincia, contando con una población de 78.543 habitantes (INE 2013) y una superficie de 60,8 km².

En cuanto a las **vías de comunicación** se refiere, el campus de Gandía es de fácil acceso a través de la carretera Nacional 332, para los municipios más próximos, y de la Autopista AP-7, si se trata de desplazamientos desde puntos más lejanos.

En referencia a la estructura territorial de campus, destacar que:

- El campus de Gandía ocupa una parcela de 39.436 m² sobre la que se sitúan 8 edificios con un total de 32.416 m² construidos y 7.020 m² ajardinados.

Además, cuenta con unas pistas deportivas, ubicadas fuera del recinto universitario.

- Considerando datos de la población universitaria del curso 2013 - 2014, la densidad poblacional en el campus de Gandía sería de 0,044 personas/m².

En cuanto a los accesos al campus, es importante señalar que el campus de Gandía sólo permite la circulación peatonal por su interior, por tanto, **todos los accesos al recinto universitario interior son peatonales**. No está permitida tampoco la circulación de bicicletas por el interior del campus. Únicamente es posible acceder en vehículo motorizado a las zonas de aparcamiento del campus.

El campus cuenta con 3 accesos peatonales (abiertos) a la zona de edificios norte del campus. Además, dispone de un acceso peatonal principal al edificio del CRAI, en la zona sur del campus, y otro a dicho edificio a través del aparcamiento en superficie adjunto.

- Sólo en el acceso principal A de esta zona está señalizado que sólo pueden acceder peatones a la zona interior del campus. En el resto, no está señalizado el tipo de acceso. Tampoco se identifica "in situ" en ninguno el código del acceso.
- Señalar que en todos los accesos hay bolardos que impiden que entren en la zona peatonal interior vehículos a motor.

Como **puntos atractores de movilidad interior del campus**, se considerarían la cafetería y la zona peatonal donde se ubican los principales servicios a la comunidad universitaria (reprografía, Delegación de alumnos, etc.).

Campus de Vera (Valencia)

El denominado campus Vera de la Universidad Politécnica de València (UPV) está situado al norte de la ciudad de Valencia.

El municipio de Valencia, dentro del cual se emplaza el recinto universitario objeto de estudio, se sitúa a su vez dentro de la comarca de L'Horta.

En cuanto a vías de comunicación se refiere, el campus está conectado con el exterior de la ciudad (zona norte) mediante la Autovía V-21 (hacia Cataluña), que discurre paralela al lado oeste del campus.

Las conexiones con el interior de la ciudad son por la calle Ingeniero Fausto Elio por el lado este, Avenida Los Naranjos por el lado sur y Avenida Cataluña por el lado oeste. Las tres calles lindan con el campus y forman parte de la red principal de arterias de la ciudad. En el perímetro de la zona norte del campus existen también calles que dan cobertura a esta parte: Camí de Vera y A. Alamán i Rodrig.

En cuanto a la **ordenación y estructura territorial** del Campus:

- El campus de Vera se halla dotado con espacios dedicados a la docencia e investigación así como a otros servicios complementarios, tales como instalaciones deportivas, culturales y de ocio, etc. A todo esto hay que sumar las zonas verdes y peatonales de los campus, las cuales predominan sobre las vías destinadas al tráfico rodado en el interior del campus.
- Ocupa una parcela de 751.327 m² en la que se distribuyen más de 100 edificios (entre escuelas y facultades, departamentos, institutos y centros de investigación, etc.) que albergan 631.093 m² de superficie construida en varias alturas y unos 120.234 m² de superficie ajardinada (representando esta última el 16% de la superficie total del campus).
- La densidad poblacional del campus, considerando datos de la población universitaria del curso 2013 - 2014, sería de 0,05 personas/m².

En cuanto a los **accesos** desde el exterior **al recinto universitario del campus de Vera**, señalar que actualmente el campus dispone de 21 accesos distribuidos a lo largo de su perímetro. Se permite el acceso de peatones en 14 de ellos, de vehículos a motor en 18 y sólo en 5 de bicicletas. Por tanto, del total de accesos disponibles, algunos de ellos se encuentran segregados para el paso de vehículos a motor, peatones y /o ciclistas.

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

- El carril-bici entra en el campus por los accesos A, E, G y H y sale por el acceso I. En el resto de accesos, el carril discurre de forma paralela; en estos casos, no está señalizado si el ciclista debe cruzar el acceso compartiendo espacio con el peatón (acera) o con el vehículo a motor (calzada).
- En los accesos F, J, K, L, M, N, O, R, el vehículo a motor cruza el carril-bici y la acera para acceder al campus. No existe señalización que le indique el peligro de atropello.
- En los accesos E, G y H, el paso de peatones situado frente al acceso se encuentra bastante borrado.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- En los accesos A, B, D, E, F y G, existe señalización de limitación de velocidad para los vehículos a motor.
- En los accesos para vehículos a motor, no se señala la prohibición de paso peatonal.
- De forma generalizada se observa el paso de peatones por accesos de vehículos a motor, aunque dispongan de un paso exclusivo para ellos.
- Asimismo, las bicicletas entran tanto por las puertas peatonales como por los viales para vehículos a motor.
- Se observa el paso de motos por puertas peatonales.
- De forma generalizada, no existe señalización sobre el uso de cada acceso por cada uno de los modos de transporte (permisos y prohibiciones) – vehículo a motor, bicicleta y peatón – con el fin de evitar conflictos/accidentes en las entradas y salidas.
- No se observan vehículos mal estacionados en las proximidades de los accesos, si bien hay que resaltar que la mayoría disponen de bolardos que lo impiden.
- Existe continuidad del itinerario peatonal interior y exterior en prácticamente todos los accesos.

Como **puntos atractores** del campus de Vera, donde se estima se produzcan mayores concentraciones poblacionales y sean focos dentro de la movilidad interior del campus estarían: Biblioteca general, Casa del alumno, zona comercial – cafeterías, instalaciones deportivas, que incluyen una piscina cubierta, un polideportivo, un gimnasio, una pista de atletismo, un trinquet, un velódromo, varias canchas de tenis y pádel...

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO TÉCNICO

Para realizar el análisis y diagnóstico del estado actual de la movilidad y accesibilidad en los campus de la Universitat Politècnica de València (UPV) se han tenido en cuenta diferentes factores:

- Las diferentes modalidades de desplazamiento con las que actualmente cuenta la comunidad universitaria para acceder a los tres campus de la UPV (medios de transporte público y privado). También se estudian las posibles alternativas para desplazarse por el interior de los recintos universitarios.
- Las características de las infraestructuras de comunicación existentes, tanto las exteriores, que permiten el acceso a los campus, como las interiores, que facilitan los desplazamientos por el interior de los mismos.
- Las características y estado de los sistemas de transporte público que acceden a los campus de la UPV, y de la flota actual de vehículos propios de la UPV, tanto para movilidad externa, interna, como entre campus.
- La descripción de los diferentes tipos de aparcamientos de vehículos presentes en los campus de la UPV. Se analizan sus características específicas, capacidad, distribución y ocupación, en función del tipo de vehículo para el que prestan servicio.
- Los proyectos implantados para el fomento de la movilidad sostenible dentro del Campus (sistemas de préstamo de bicicletas, etc.)
- La distribución de las mercancías dentro de los campus de la UPV. Se analizan las zonas destinadas a la carga y descarga dentro de cada uno de los recintos universitarios.
- Por último, se estudian los costes externos atribuibles al transporte asociado a la movilidad en la UPV. Se analizan las emisiones de CO₂, el consumo energético, el ruido y los accidentes de tráfico en cada campus.

1. DESPLAZAMIENTO EN VEHÍCULOS PRIVADOS A MOTOR

Distintos estudios elaborados en las últimas décadas han puesto de manifiesto lo que era una evidencia, que el **transporte privado es el foco más importante de contaminación atmosférica y acústica en una población.**

En resumen se puede decir que el transporte mediante vehículos de motor contribuye a dañar el medio ambiente y la salud humana con la emisión de gases contaminantes tóxicos y gases de efecto invernadero, la generación de residuos y contaminación acústica y la fragmentación del territorio.

Por lo tanto, **una política orientada hacia la sostenibilidad ha de considerar la necesidad de racionalizar y reducir la utilización del vehículo privado.**

En el presente apartado se pretende realizar un análisis de la red vial actual con la que cuentan los campus de la Universitat Politècnica de València en Alcoy, Gandía y Vera (Valencia), tanto interna como de acceso a los mismos, con el fin de detectar fortalezas y puntos débiles en ésta, que sea factible fomentar o mejorar, respectivamente.

Se ha estudiado también la oferta de aparcamientos de vehículos a motor que actualmente disponen los campus de la UPV, así como la demanda actual de los mismos.

Del mismo modo, se ha analizado la flota de vehículos motorizados de la que dispone actualmente la universidad, tanto para sus desplazamientos por el interior del Campus o entre campus, como para desplazamientos oficiales al exterior del recinto universitario.

1.1. Red Vial

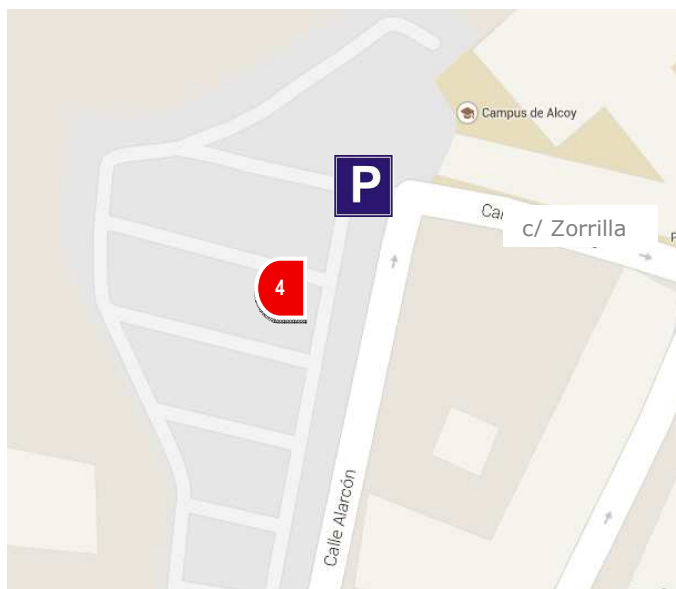
Se describe tanto la red vial para vehículos a motor que actualmente existe para acceder a los campus universitarios, así como la disponible para desplazamientos por el interior de los recintos universitarios (en el caso del campus de Vera).

1.1.1. Campus de Alcoy

Red vial de acceso

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

Estas calles son vías de tráfico rodado adyacentes a los edificios de la UPV, pero sólo hay un único punto de acceso para vehículos a motor al campus: el aparcamiento de UPV en edificio 4 (Polideportivo – centro de investigación). La entrada al parking de la UPV se realiza desde la calle Alarcón y la salida por la calle Zorrilla – Sant Domenech.



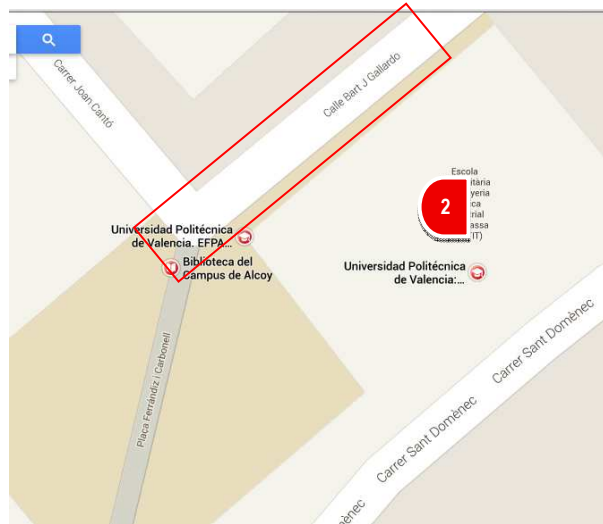
Entrada y salida al parking de la UPV de Alcoy

Por tanto, desde el resto de vías no es posible entrar al interior del campus en vehículo a motor, pero si es posible el estacionamiento (municipal) en ellas y el acceso por las entradas / salidas peatonales ubicadas en estas calles, tal como se muestra en el siguiente plano:

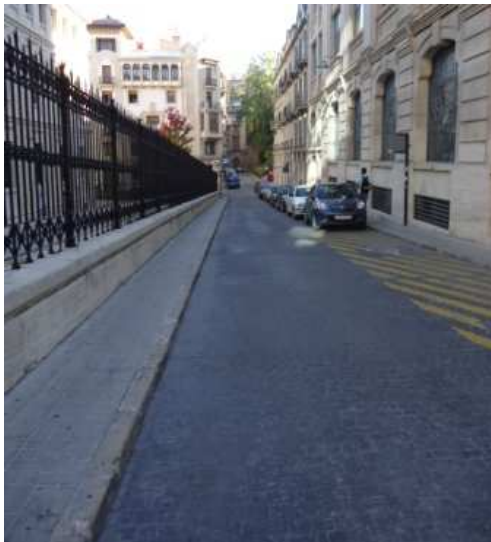


Estacionamiento municipal y acceso por las entradas / salidas peatonales ubicadas en estas calles

Calle Bartolom3 J. Gallardo

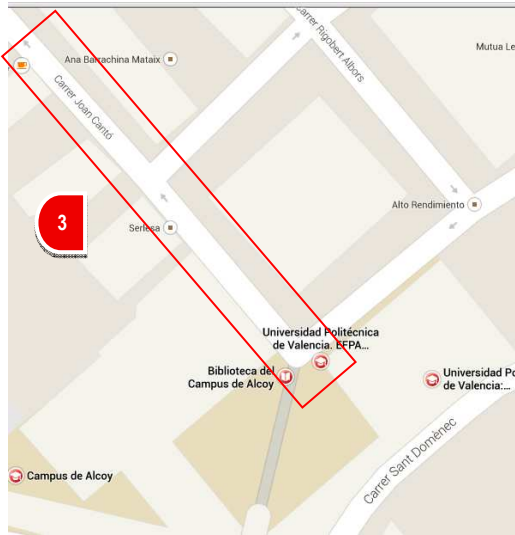


Vial de un s3lo sentido de circulaci3n, en direcci3n Plaça Ferrandiz i Carbonell; No existe senyalizaci3n del sentido de circulaci3n. Unicament se permete l'estacionament en un lado de la calle.



Calle Joan Cantó

Vial de un solo sentido de circulación, con inicio en la plaça Ferrándiz i Carbonell; No existe señalización del sentido de circulación. Únicamente se permite el estacionamiento en un lado de la calle.



Calle Sant Domenech

Calle estrecha de un único sentido de circulación, desde plaça Mossen Josep. No se permite el estacionamiento de vehículos en todo el tramo de calle hasta pasar el edificio de la UPV.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Calle Sant Domenech

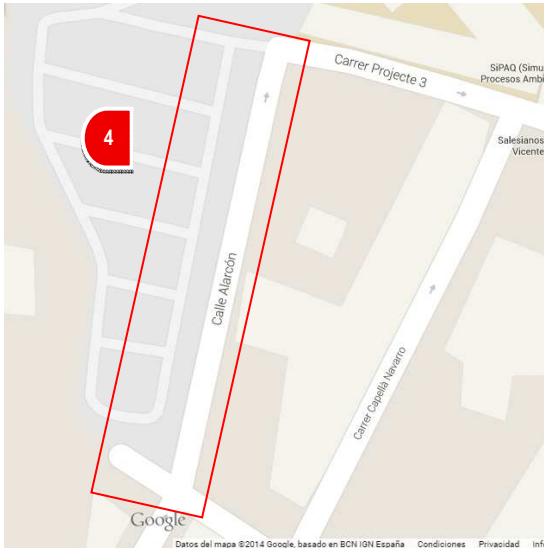


Calle Zorrilla

Vial de un único sentido de circulación señalado, en sentido hacia plaça Mossen Josep. La calle cuenta con dos pasos de peatones, al inicio y al fin, y con una barra reductora de velocidad antes de llegar al final del tramo descendente. Sólo está permitido el aparcamiento en uno de los lados de la calle.



Calle Alarcón



Vial de un único sentido de circulación señalizado, hacia el acceso al parking del edificio Polideportivo- Investigación e Innovación de la UPV. Sólo está permitido el aparcamiento de vehículos en uno de los lados. Cuenta con dos pasos de peatones que conectan las aceras de la calle. Esta calle es la única que permite el acceso en coche al Campus de la UPV.

El vial finaliza en un tramo de calle cortado (frente a entrada a Centro de Investigación e Innovación), delimitado con bolardos para impedir el paso de vehículos.



Calle Alarcón



En general, se trata de vías de tráfico no muy amplias, de un sólo sentido de circulación y con el estacionamiento (en línea) limitado como máximo a un lado de la calle.

1.1.2. Campus de Gandía

Red vial de acceso

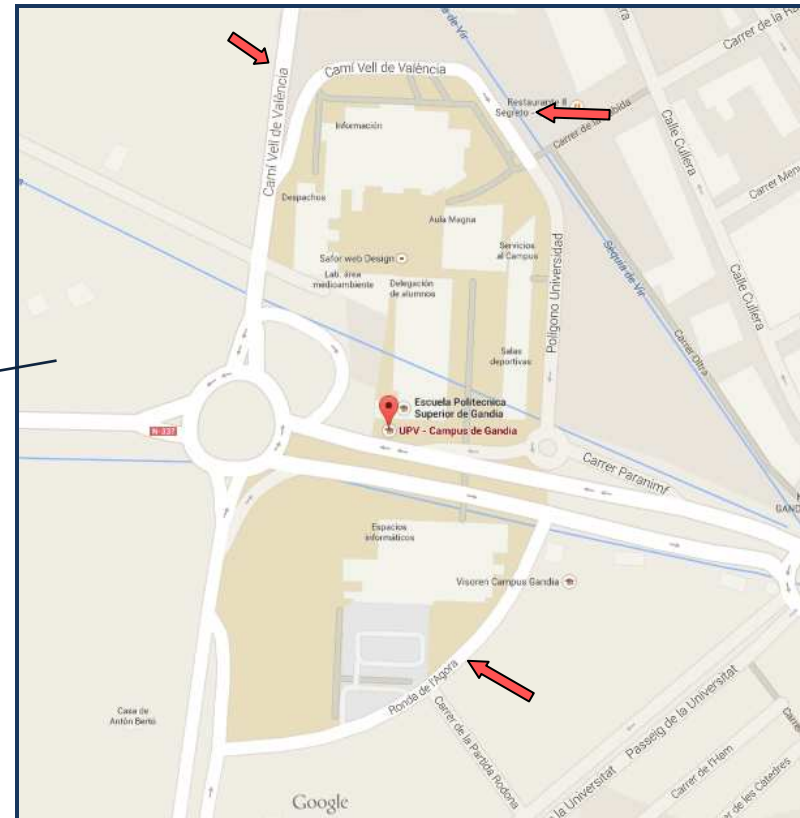
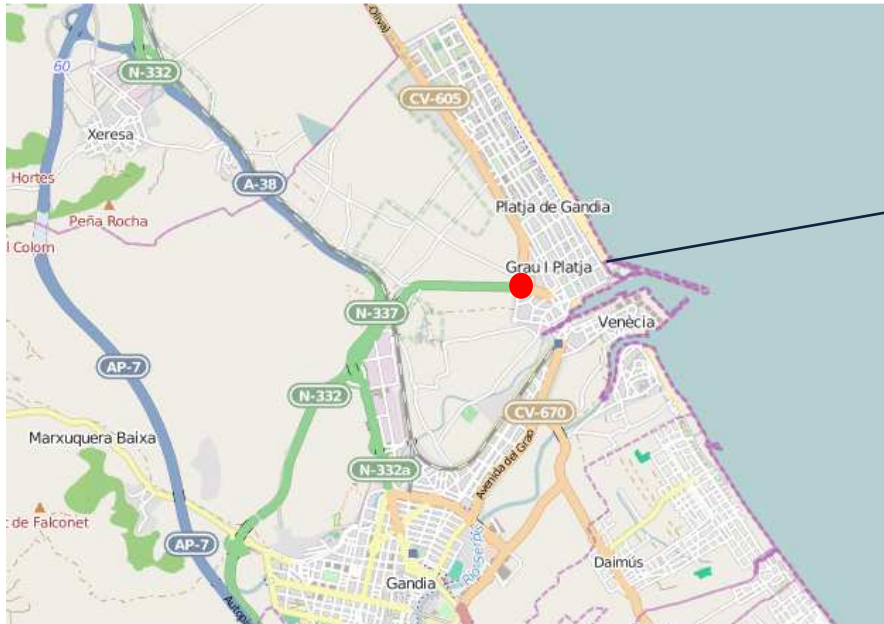
Las principales vías de acceso al Campus de la UPV en Gandía para los vehículos a motor son:

- **Camí Vell de Valencia (Carretera Nazaret-Oliva - CV605) - Calle Polígono Universidad**, constituye la principal vía de acceso a la zona principal del Campus (zona norte) para vehículos motorizados. Esta vía enlaza por una parte:
 - al norte con las carreteras N-337 y N-332, en el caso de los desplazamientos con origen Valencia-Alicante o Gandía pueblo
 - al sur y al este con la Carretera de Sèquia del Rei y la calle Paraninfo, que conectan con el núcleo poblacional del Grao y la Playa de Gandía.
- **Ronda de l'Àgora**: Desde esta vía es posible el acceso de vehículos a motor al edificio CRAI del Campus a través del aparcamiento universitario de la zona. Esta ronda enlaza por un lado con la Carretera de Sèquia del Rei y por otra, por el tramo sur del Camí Vell de València.

Por otra parte el acceso a las pistas deportivas de la universidad ubicadas fuera del recinto universitario se realiza a través de la calle de la Ràbida.



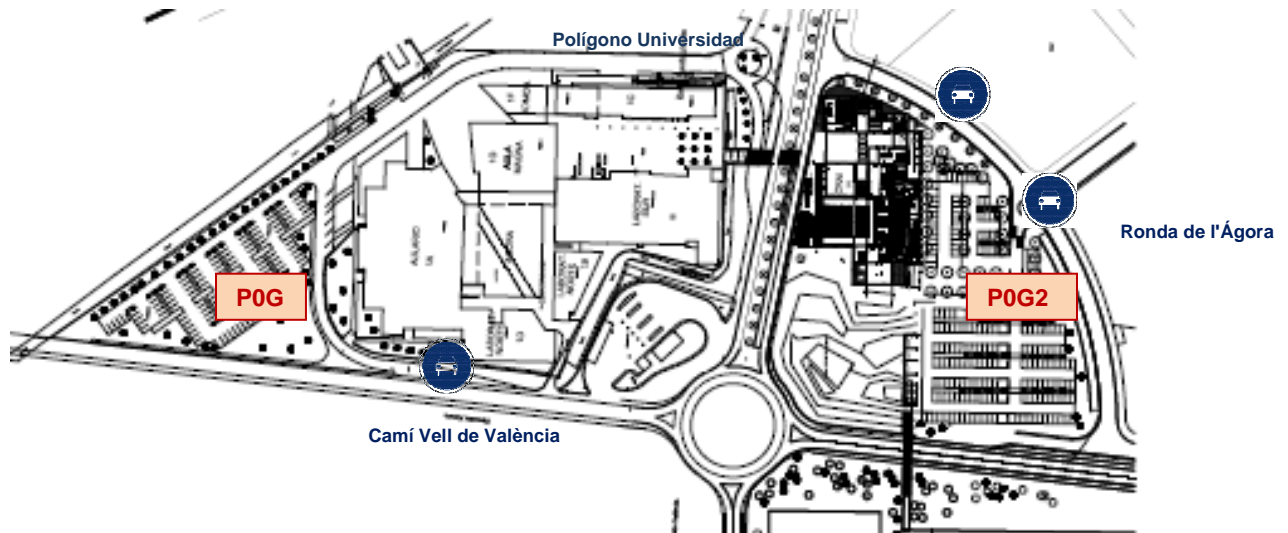
Acceso a las pistas deportivas del Campus de Alcoy



Vías de tráfico rodado de acceso al Campus de Gandia

Fuente: Google maps. 2014

Desde estas vías los accesos al Campus de Gandía para vehículos motorizados son los que se presentan a continuación:



Plano de accesos para vehículos a motor en el Campus de Gandía

Fuente: Google maps. 2014

Como se puede observar, los **únicos accesos posibles al Campus para vehículos a motor** son a través de los aparcamientos de la universidad: zona norte principal - parking P0G y zona sur CRAI - parking P0G2 (este último con dos puntos de entrada, uno al subterráneo y otro al que se encuentra en superficie).

El resto de accesos son peatonales, y sólo es posible el acceso de vehículos permitidos por Seguridad de UPV (por ejemplo, para vehículos de mantenimiento, descarga de mercancías, etc.). Estos puntos se analizan en el documento 5. Desplazamientos de mercancías y servicios externalizados.

Camí Vell de València



La vía principal CV-605 (Camí Vell de València) dispone de un desvío para la entrada al Campus. En este punto el vial se bifurca, por un lado hacia el vial interno de circulación entre edificios y parking (que enlaza con la calle Polígono Universidad), y por otro hacia el propio aparcamiento de vehículos a motor (P0G)

En ambos casos los viales son de un carril con un único sentido de circulación (de entrada a las instalaciones del Campus). Los sentidos se encuentran señalizados mediante marcas en la calzada.

En el tramo de vial del Camí Vell de València que discurre entre el aparcamiento P0G y el edificio A del Campus, existe un paso de peatones que permite la conexión peatonal desde el parking hasta las aceras del recinto universitario.

La limitación de velocidad señalizada para la circulación en este tramo de vial es de 20 km/h.



Señalización de desvío de la carretera Camí Vell de València. Señal vertical de limitación de velocidad a 30 Km/h en el desvío de acceso.

Camí Vell de València



Señalizado el carril y el sentido de circulaci3n



Señalizi3n horizontal adecuada del paso de peatones. No existe seña vertical del mismo.



Señalizi3n vertical de limitaci3n de velocidad de 20 km/h

Calle Polígono Universidad



La vía es de sentido único en dirección salida del Campus hacia rotonda con Carretera Sèquia del Rei. Señalización del sentido sobre la calzada en la mayoría de sus tramos. En la vía es posible estacionar en las zonas permitidas.

En la vía Polígono Universidad **se encuentran dos accesos peatonales al Campus**: acceso principal (A) y acceso lateral este edificio F.

Además, cuenta con dos pasos peatonales para facilitar la conexión peatonal: uno en el acceso A al Campus y otro a la altura de entrada a la cafetería del Campus.

Calle Polígono Industrial - 1er tramo desde parking P0G hasta acceso (A) del Campus



Señalización del sentido de circulación



Estacionamiento en línea no en la vía municipal. Algunos vehículos mal estacionados

Calle Polígono Industrial - 2º tramo desde acceso (A) del Campus hasta acceso lateral (este edificio F)



Vista de tramo de vial en acceso A



Aparcamiento lateral en línea la vía



Aparcamiento lateral en línea y batería en la vía



Zona de acceso peatonal lateral (prohibido parar/estacionar)

Calle Polígono Industrial - 3er tramo desde acceso lateral (este edificio F) al Campus hasta cruce con calle Paraninfo y rotonda con Crta. Sèquia del Rei



Zona señalizada de carga y descarga de mercancías



Señalización viaria de la calzada

Rotonda Polígono Universidad - Calle Paraninfo - Ctra. Sèquia del Rei



La rotonda sirve de conexión del tráfico procedente de la calle Polígono universidad (desde parking universidad) y Ctra. Sèquia del Rei (en ambos sentidos). No dispone de señalización de los carriles ni sentidos de circulación.



No señalización viaria de los sentidos de circulación sobre la calzada

Calle Paraninfo



Vía de servicio que conecta con Ctra. Sèquia del Rei, de un único sentido de circulación (hacia calle Polígono Universidad). No obstante, el sentido de circulación no se encuentra señalizado horizontalmente. El tramo dispone de puntos de aparcamiento, tanto en línea como en batería.



No señalización viaria del sentido de circulación. Algunos vehículos incorrectamente estacionados

Carretera Sèquia del Rei



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

La vía es de doble sentido de circulación, con dos carriles por sentido. Tanto los carriles como los sentidos se encuentran señalizados. La mediana de esta vía es la propia acequia.

La conexión peatonal entre los accesos B del campus se realiza a través de una pasarela y pasos de peatones que cruzan esta vía. Este cruce cuenta con regulación semafórica.

Vista de la carretera en dirección a rotonda de conexión con N-337 y CV-605



Carretera S3quia del Rei



Vista de la carretera en direcci3n a Playa - Grao de Gandía



Ronda de l'Àgora



Vial de doble sentido de circulación que discurre paralelo al este del edificio H (CRAI). Se señalizan los sentidos sobre la calzada sólo al inicio aunque la pintura de señalización está parcialmente borrada. Sin embargo, no se señaliza la delimitación de los sentidos de circulación.

Desde esta vía se accede al aparcamiento de la UPV, tanto al acceso subterráneo regulado (POG2), como al no regulado que se halla en superficie (las vías de acceso a estos aparcamientos se describen el apartado 1.2.2. de este documento).

Cuenta con dos pasos de peatones, a diferentes alturas del la vía.



Ronda de l'Àgora



Las siguientes fotos muestran el enlace de Ronda de l'Àgora con la carretera Nazaret - Oliva



Calle Rábida (acceso a pistas deportivas UPV en Gandía)



Calle Rábida (acceso a pistas deportivas UPV en Gandía)

Vía de doble sentido de circulación, con un carril por sentido. Los carriles se encuentran delimitados pero los sentidos de circulación no están señalizados horizontalmente. Se indica mediante señal vertical la **limitación de velocidad en el tramo de 30 Km/h**. Presencia de carril bici en este tramo de calzada.



Red vial interior

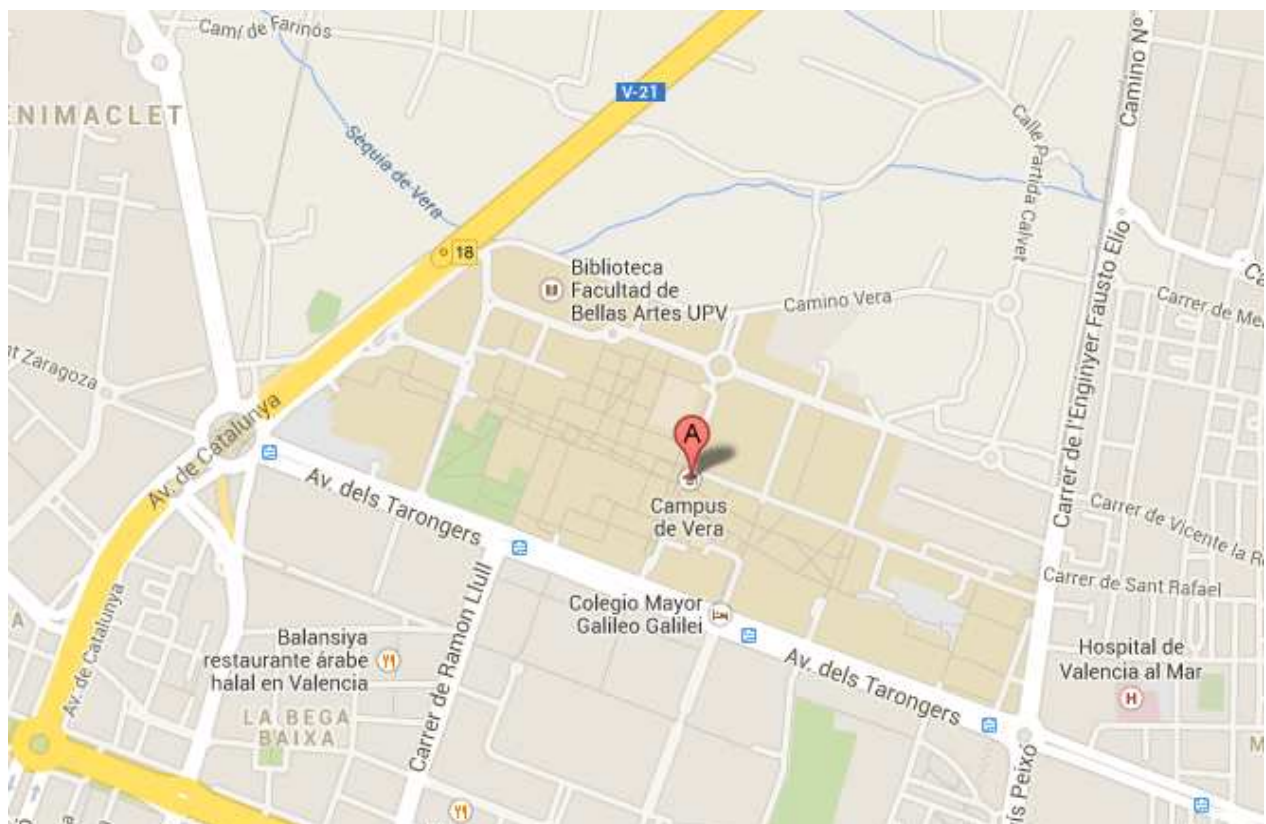
El Campus de UPV en Gandía **no dispone de viales interiores para la circulación de vehículos motorizados**. Sin embargo, el ramal de acceso de la carretera Camí de Vell de València, continuado Polígono Universidad que discurre paralelo al perímetro este de la zona norte del Campus, se emplea casi exclusivamente por usuarios universitarios y divide la zona del propio parking de la universidad (POG) de los edificios. Las características de estos viales se han descrito ya en el apartado anterior ("Red vial de acceso").

1.1.3. Campus de Vera

Red vial de acceso

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

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



Plano general de las vías de acceso al Campus de Vera. Fuente: Google maps. 2014

Desde estas vías los accesos al Campus de Vera para vehículos a motor son los que se presentan en el siguiente plano. Como se puede observar, la mayoría de las entradas/salidas están ubicadas en las vías de acceso que cercan la Universidad (Avenida de los Naranjos, Av. Catalunya –Camí de Vera, y calle de L'Enginyer Fausto Eilo).

Los accesos al Campus para tráfico rodado habilitados para el acceso de la comunidad universitaria (y que se encuentran abiertos habitualmente a la comunidad universitaria) son los codificados como: A, B, D, E, G, H, I, J, K, L, M, N, P, R, S y el acceso ubicado en C/Enginyer Fausto Elio (frente a edificio 8B).



Accesos para vehículos a motor en el Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia

Las siguientes tablas muestran la descripción de la red viaria de acceso al Campus de Vera en Valencia:

Rotonda Avenida de Catalunya - Avenida de los Naranjos



Los accesos mediante vehículos a motor al Campus de la UPV a través de esta rotonda se puede hacer desde estas vías:

- Avenida Catalunya (viales soterrados mediante un túnel que pasa por debajo de la rotonda)
- Camí de Vera
- Calle Vicente Zaragoza - Avenida de los Naranjos
- Ronda Nord
- Calle de Clariano

Todas las vías de conexión con la rotonda disponen de pasos de peatones a dos tiempos. Todos ellos se encuentran correctamente señalizados.

Se trata de una rotonda muy amplia con 8 carriles de circulación, los cuales no se encuentran señalizados en todos los tramos. Cuenta con regulación semafórica en 5 puntos.



No señalizados los sentidos de circulación de la rotonda



Vista conexión C/ Vicent Zaragoza con rotonda

Rotonda Avenida de Catalunya - Avenida de los Naranjos



Vista conexión Ronda Norte con rotonda: en el tramo de acceso a la rotonda la Ronda Norte cuenta con 2 carriles en cada sentido de circulación.



Túnel Av. de Catalunya por debajo de la rotonda

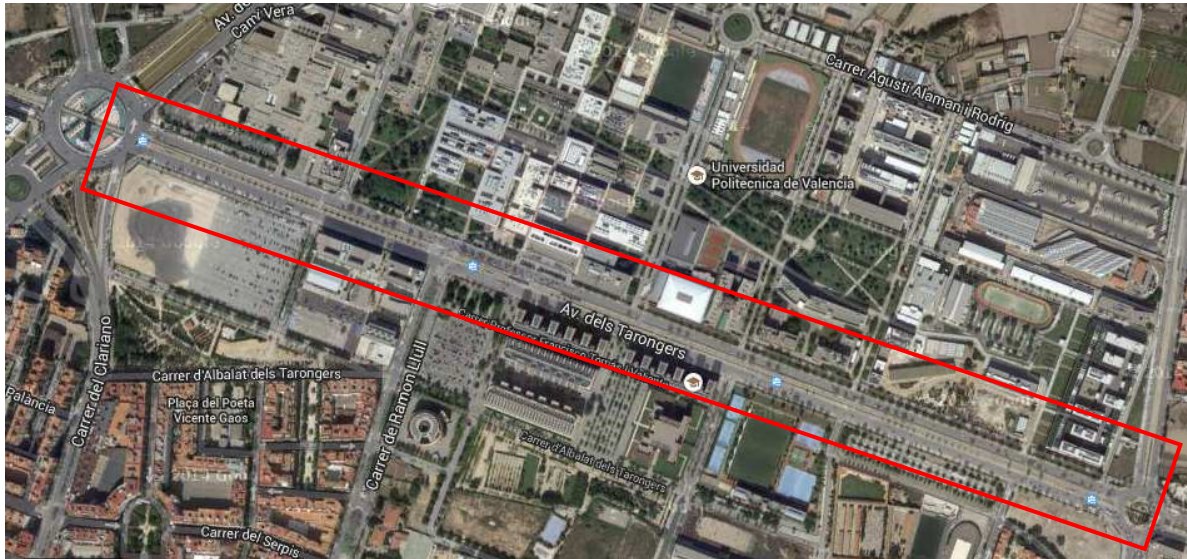


Vista de vial Camí de Vera (que enlaza con carretera V-21) al contactar con la rotonda

Avenida de los Naranjos



Avenida de los Naranjos



Desde la avenida de los Naranjos es posible acceder al interior del Campus con vehículo a motor desde 8 puntos. La mayoría de estos accesos son de salida y entrada al recinto universitario, aunque algunos de ellos sólo permiten la entrada o salida del campus a la avenida.

Se trata de un vial con dos sentidos de circulación (hacia zona Malvarrosa y hacia centro ciudad – ronda nord), cada uno de ellos con tres carriles para coches y uno habilitado para la circulación de taxi-autobús urbano (en algunos tramos también para motocicletas). Los carriles y sentidos de circulación se encuentran señalizados.

Por la zona central de la vía discurre el trazado de las líneas 4 y 6 de tranvía. Existen bolardos a lo largo de la zona de paso de tranvía para separarla de la calzada de vehículos a motor e impedir que invadan esta zona.

Los accesos a Avda. de los Naranjos se pueden realizar desde las siguientes vías:

- Sur: Avenida Catalunya, C/ Clariano C/Ramón LLull, C/Professor Ernest Lluch, C/Serpis, C/Campillo de Alto Buey y C/Lluís Peixó
- Oeste: C/ Vicent Zaragoza y Ronda Nord
- Norte: Camí de Vera – C/ Enginyer Fausto Elio

Dispone de 11 pasos de peatones, a dos tiempos, permitiendo la conexión peatonal entre las aceras norte y sur de la avenida. Todos los pasos se encuentran regulados mediante semáforos. Los pasos de peatones se describen en el documento 4. *Desplazamiento peatonal*.

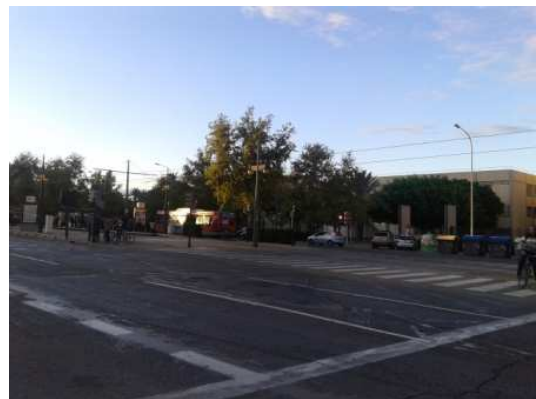
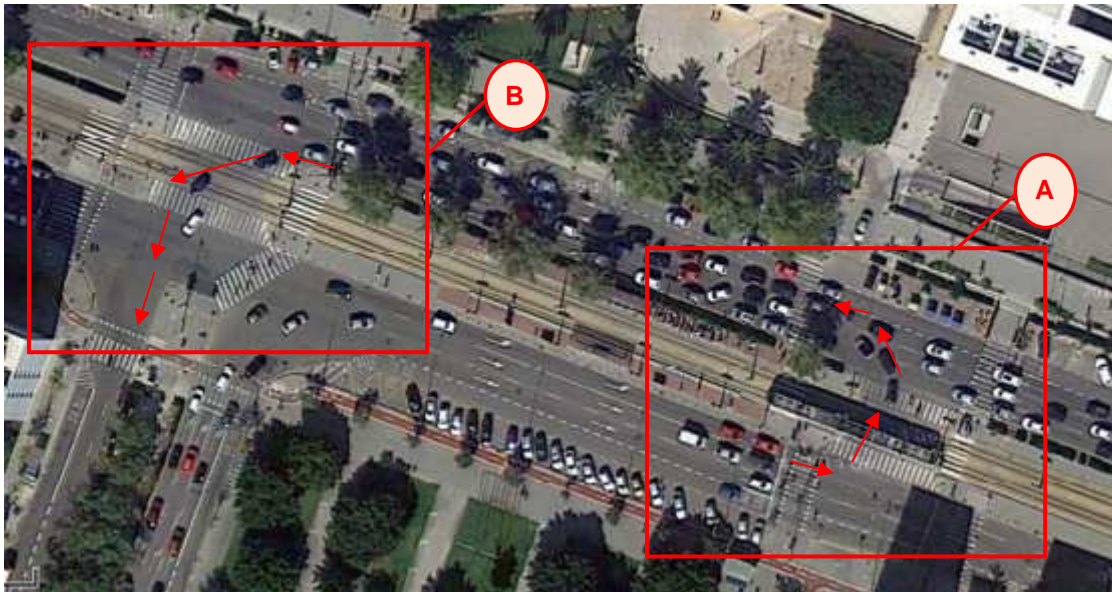
Avenida de los Naranjos



La Avenida de los Naranjos únicamente dispone de 2 puntos de cruce para vehículos a motor para cambio de sentido de circulación: uno de cambio de sentido hacia el oeste (A) y otro hacia centro ciudad (sur) – este (B).

Los cruces se encuentran regulados mediante semáforos y se encuentran señalizados. Además, ambos cruces disponen de pasos peatonales, que conectan a su vez con los pasos entre las aceras de ambos lados de la avenida.

Avenida de los Naranjos



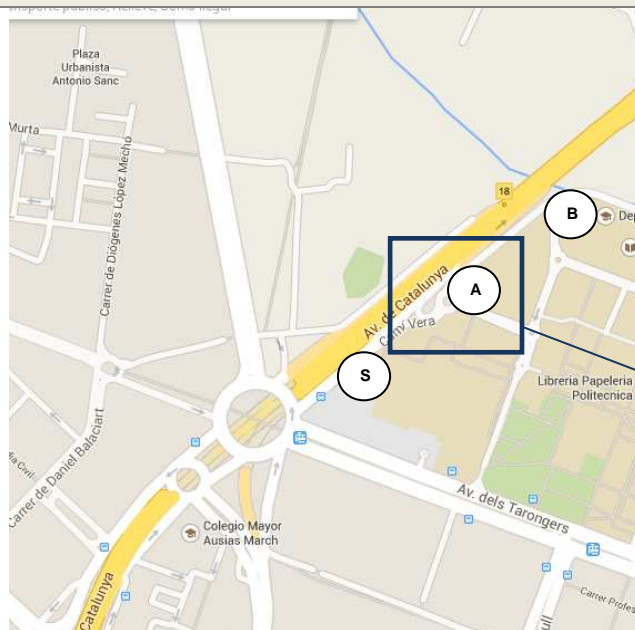
Cruce (A) hacia el oeste de la avenida

Avenida de los Naranjos



Cruce (B) hacia el centro de ciudad

Camí de Vera (oeste Campus)



Detalle de viales de vehículos a motor hasta Acceso A del campus

Este tramo del vial Camí de Vera **discurre paralelo al lado oeste del Campus, iniciándose en la rotonda Avda. Catalunya - Avda Naranjos y finalizando en Acceso (B)**. En las proximidades al acceso (A) se bifurca en dos: uno de acceso a la universidad por el punto (A) que continua paralelo al perímetro del campus, y otro de incorporación a la carretera de Avenida de Catalunya - CV21.

Desde esta vía es posible acceder al campus mediante vehículos a motor por los puntos de acceso codificados como S, A y B; todos ellos de acceso regulado.

Esta vía es de un sentido único de circulación (hacia norte) y cuenta con 4 carriles en su inicio, para pasar a sólo dos tras su bifurcación en acceso (A). En este segundo tramo la velocidad se limita a 40 Km/h. En todos los tramos los carriles y sentidos de circulación se encuentran señalizados (tanto horizontalmente como con señales verticales), si bien en algunos puntos la pintura de señalización se encuentra deteriorada (parcialmente borrada).

Avenida de los Naranjos

Tramo Camí de Vera hasta conexión con Avenida de Catalunya - V21: este vial discurre paralelo al lado oeste del Campus



Señalización de conexión de Camí de Vera con V21



Vial de Camí de Vera próximo al acceso A al Campus



Tramo de vial de Camí de Vera entre accesos A y B al Campus



No se señalizan los sentidos de circulación



Señal vertical de limitación velocidad en el tramo



Señalización de obligación de sentido de circulación único en los dos carriles



Tramo próximo a acceso B al campus

Camí de Vera – Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte Campus)

El tramo del vial Camí de Vera **discurre paralelo al lado norte del Campus, iniciándose en el Acceso B y finalizando en acceso E. A partir de ahí, se inicia el vial de la calle Agustí Alaman i Rodrig** que continua por el norte del Campus hasta las cocheras de la empresa de transporte urbano EMT.

Desde estas vías es posible acceder al campus mediante vehículos a motor por los puntos de acceso codificados como D, E, G y H.

a) Tramo Camí de Vera (norte)

Se trata de una vía de un sentido único de circulación que cuenta con dos carriles de circulación. Tanto los carriles como los sentidos se encuentran señalizados, aunque la señalización horizontal se encuentra muy borrada. Limitación de velocidad en el tramo de 40 Km/h.

b) Tramo Agustí Alaman i Rodrig

Vial de doble sentido, con un carril para cada sentido de circulación. La señalización horizontal que indica los carriles y sentidos está prácticamente borrada. Hay bolardos protegiendo todas las aceras, rotonda e isletas para evitar el estacionamiento indebido.

Camí de Vera – Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte Campus)



Tramo de vial de Camí de Vera entre accesos B y D al Campus



Señalización vertical de carriles tras pasar acceso B



Vista de tramo entre acceso B y C. Señalización de paso de peatones muy borrada



Señal vertical de límite de velocidad en el tramo



Señalización de los carriles muy borrada

Camí de Vera – Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte Campus)



Señalización horizontal inexistente del Camí de Vera a partir del acceso D.

Tramo de vial de C/ Alaman i Rodrig



Cordón de aparcamiento junto al vial. Las marcas viales están muy borradas



La señalización horizontal de los carriles se encuentra muy borrada



Isleta protegida con bolardos para evitar el estacionamiento indebido



Aunque no se aprecian prácticamente las marcas viales, existe un carril en cada sentido de circulación

Camí de Vera – Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte Campus)



Acera y rotonda protegidas con bolardos para evitar el estacionamiento indebido



Acera protegidas con bolardos para evitar el estacionamiento indebido

Calle Ingeniero Fausto Elio (Este Campus)



Existen **dos puntos de salida del Campus** a esta vía mediante vehículo a motor. El vial es de dos sentidos de circulación, cada uno de ellos con tres carriles para vehículos; los carriles y sentidos de circulación se encuentran señalizados.

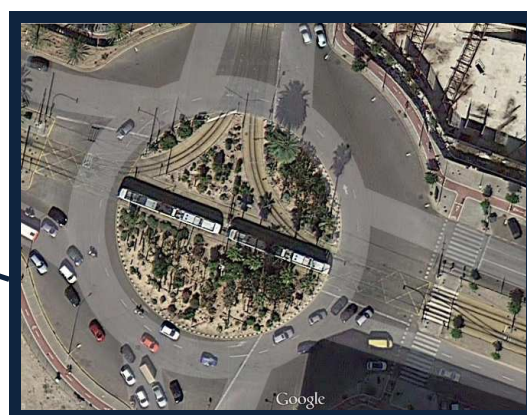
Por la zona central de la vía discurre el trazado de las líneas de tranvía. La separación entre esta zona y las calzadas de circulación es mediante un bordillo (no existen bolardos para impedir que los vehículos a motor invadan la zona de líneas de tranvía).

Este tramo de la calle (paralelo al lado este del campus) cuenta con 2 pasos de peatones, a dos tiempos, permitiendo la conexión peatonal entre las aceras oeste y este de la calle. Todos los pasos se encuentran regulados mediante semáforos. Los pasos de peatones se describen en el documento 4. *Desplazamiento peatonal.*

Calle Ingeniero Fausto Elio (Este Campus)



Rotonda Avenida de los Naranjos – Calle Fausto Elio



Los accesos mediante vehículos a motor al Campus de la UPV a través de esta rotonda se puede hacer desde estas vías:

- Avenida de los Naranjos
- Calle Lluís Peixó
- Calle Ingeniero Fausto Elio (viales soterrados mediante túnel que pasa por debajo de la rotonda)

Rotonda Avenida de los Naranjos – Calle Fausto Elio

Se trata de una rotonda pequeña atravesada por las vías de tranvía, que cuenta con 4 carriles de circulación, los cuales no se encuentran señalizados en todos los tramos. **Los puntos de cruce de la calzada con las vías de tranvía (que discurren por Av. de los Naranjos) se encuentran regulados mediante semáforos. La zona de intersección está claramente señalizada.**

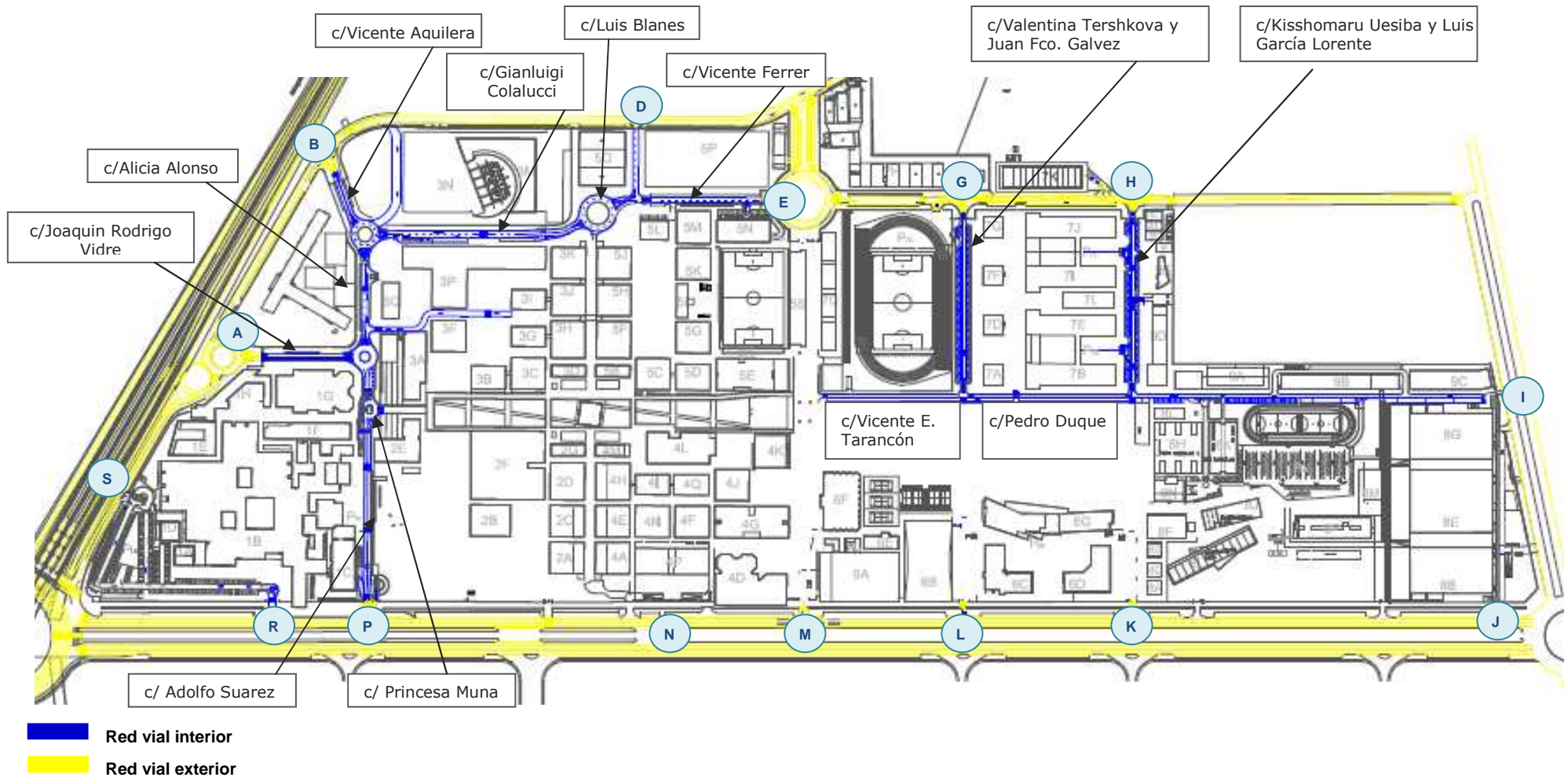
Todas las vías de conexión con la rotonda disponen de pasos de peatones a dos tiempos. Todos ellos se encuentran correctamente señalizados. Su descripción se realiza en documento *4. Desplazamiento peatonal*.



Red vial interior

El Campus de Vera en Valencia dispone de dos tramos independientes de vial interior para la circulación de vehículos a motor.

Ambos tramos conectan determinados accesos con las distintas áreas reservadas para el aparcamiento, así como para la carga / descarga de mercancías.



Plano de la red vial interior del Campus. Fuente: Elaboración propia. 2014.

En el plano anterior se muestra la red vial de circulación de vehículos a motor en el campus de Vera, identificándose tanto la red interna como la del exterior al recinto universitario.

Los accesos para vehículos a motor A, B, D, E, G, H, I y P comunican con la red vial interior; mientras que los accesos J, K, L, M, N, P, R y S comunican directamente con aparcamientos regulados mediante barrera evitando la circulación interior de vehículos.

Las normas de circulación por la red vial interior del Campus se señalizan en los accesos de vehículos a motor que comunican con esta red interior, siendo las siguientes:

- En zona universitaria la limitación de velocidad es de 30 Km/hora
- No está permitida la entrada al Campus ni circulación por la red interior de la zona universitaria de camiones con peso superior a 5,5 toneladas ni vehículos con altura superior, incluida la carga, a 3 metros
- El paso y circulación de autobuses por el interior del Campus tampoco está permitido



La descripción de la red vial para vehículos a motor del Campus de Vera en Valencia se muestra en la siguiente figura y en las siguientes tablas.

Los aspectos estudiados que se muestran en dichas tablas son:

- Carriles de circulación: se analiza para cada tramo de vial tanto el número de carriles por sentido de circulación del tráfico rodado, como la señalización de los mismos (tipo, estado, etc.). Se especifica si existe delimitación de los mismos.
- Estado del pavimento.
- Señales de circulación (tanto vertical como horizontal): existencia y estado de conservación de la misma.
- Existencia de reductores de velocidad
- Existencia de obstáculos (vehículos aparcados en el vial, etc.).- Se describe con mayor detalle en apartado 1.2. *Aparcamiento de vehículos a motor.*

Tramo vial C/Adolfo Suarez (desde acceso P)



Cuenta con 2 carriles de circulación, uno en cada sentido de circulación. Tanto la delimitación de carriles como los sentidos se encuentran señalizados. La calzada se encuentra delimitada mediante bolardos de hormigón para impedir que los vehículos a motor invadan la zona de circulación peatonal.

En el tramo existen 3 pasos de peatones ubicados a diferentes alturas del vial interno.



Vista del inicio del vial interno desde el acceso P. Al comienzo el vial se bifurca, por la C/Adolfo Suarez (2 carriles) y dos viales de acceso al aparcamiento P1B (uno de entrada y otro de salida al parking a cada lado de la calle Adolfo Suarez).

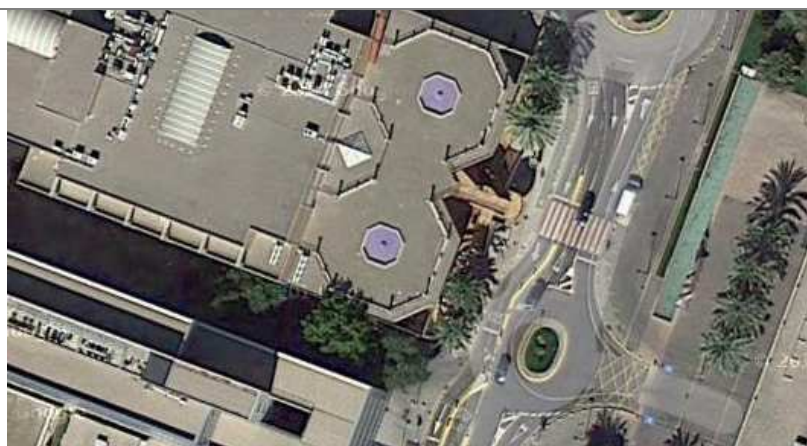


Tramos con señalización de los carriles y sentidos de circulación; Bolardos de obra que impiden que los vehículos a motor invadan la zona peatonal



Bolardos que separan la acera peatonal de la calzada de vehículos a motor

Tramo vial C/Princesa Munia Al Hussein (rotonda rectorado)



- 2 carriles de circulación. Tanto los carriles como los sentidos están señalizados. La calzada se encuentra separada de la zona peatonal/ciclista mediante bolardos de hormigón
- Zonas de intersección señalizadas mediante marcas en el vial
- Señal vertical indicando que el paso permitido son sólo turismos
- Existe en el tramo un paso de peatones para conectar la acera frente al edificio 1G y la zona peatonal frente al rectorado

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Señalización y delimitación de los carriles de circulación y sentidos. Presencia de bolardos para impedir que los vehículos a motor invadan el itinerario peatonal / ciclista

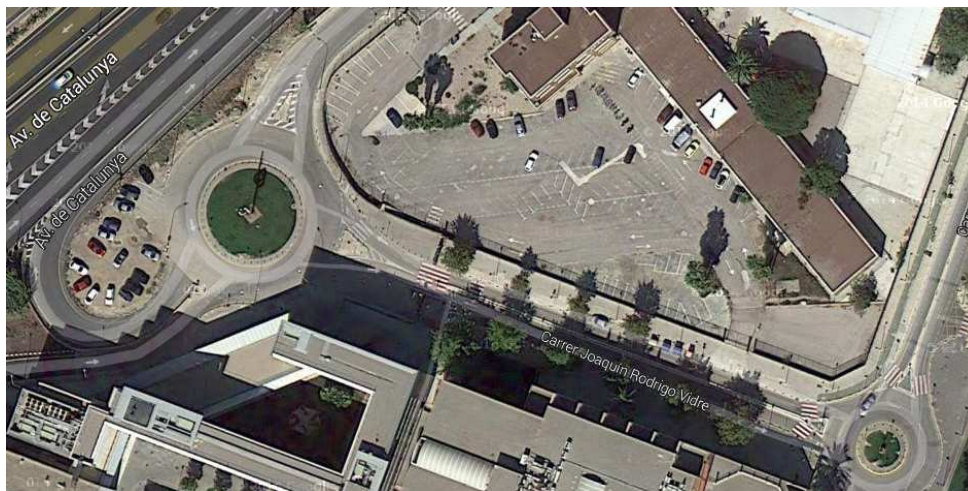


Vista general de la vía en la zona de ubicación de la rotonda. Adecuada señalización horizontal



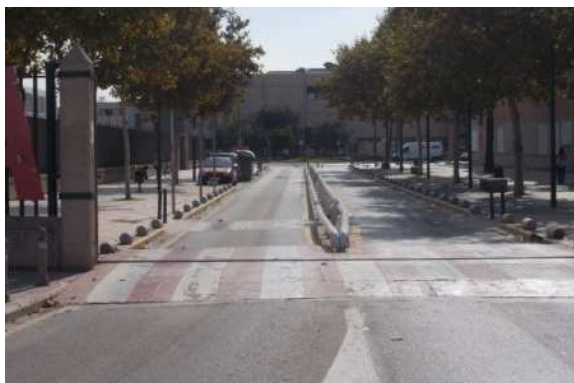
Rotonda Joaquin Rodrigo Vela – Princesa Muna: Señalización de Sólo circulación de Turismos

Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre

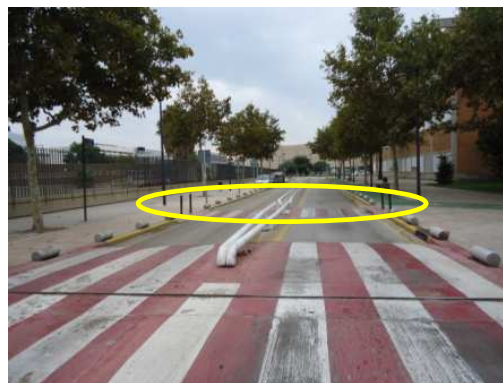


El vial cuenta con 2 carriles de circulación (uno de entrada y otro de salida al Campus por el acceso A). Se encuentran separados entre sí por una barra metálica y con las aceras peatonales mediante bolardos. Sin embargo, los sentidos de circulación no se encuentran señalizados en este tramo de vial.

En el tramo de vial existen dos pasos de peatones que cruzan la calzada: uno justo antes de la rotonda con C/Alicia Alonso y c/ Princesa Muna Al Hussein; y otro en el acceso A del Campus.



Vista del inicio del vial en acceso A.



Se encuentra aún señalizado un paso peatonal que actualmente no es posible usar



Los sentidos de circulación no señalizados. Bolardos de separación de la calzada con la zona peatonal/ciclista

Tramo C/Alicia Alonso



Vial de doble sentido de circulación, con un carril cada uno. Los sentidos están señalizados horizontalmente y los carriles separados mediante barra metálica. Existe un vial adicional de acceso al aparcamiento P3A separado del resto mediante hitos de plástico.

Existen bolardos que separan la calzada de vehículos de las zonas de circulación peatonal y ciclista.

Cuenta con dos pasos de peatones a dos tiempos.



Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera Cerní hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci



Se trata de un vial de doble sentido de circulación (un carril por sentido); los carriles se encuentran delimitados mediante señalización horizontal, aunque los sentidos de circulación no se encuentran señalizados.

Presencia de bolardos en el tramo para evitar que los vehículos a motor invadan las aceras peatonales

En este tramo no hay pasos de peatones hasta llegar a la rotonda con las calles Alicia Alonso y Gianluigi Colalucci.; sin embargo, justo antes de comenzar el vial por el acceso B sí hay un paso de peatones.



Vista del vial hasta el acceso B



No señalización de sentidos de circulación



Bolardos de separación aceras peatonales y calzada



Señalada la zona de intersección de la rotonda y la prohibición de estacionar en ella

Tramo vial entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela



1 carril de circulación no señalizado. Tampoco está señalizado el sentido de circulación.

Existen bolardos en una de las aceras colindantes para impedir que los vehículos a motor estacionen sobre ella.

En el tramo existen 2 pasos de peatones para facilitar la conectividad peatonal: uno ubicado antes de la conexión con calle Alicia Alonso, y otro frente a edificio 3P.

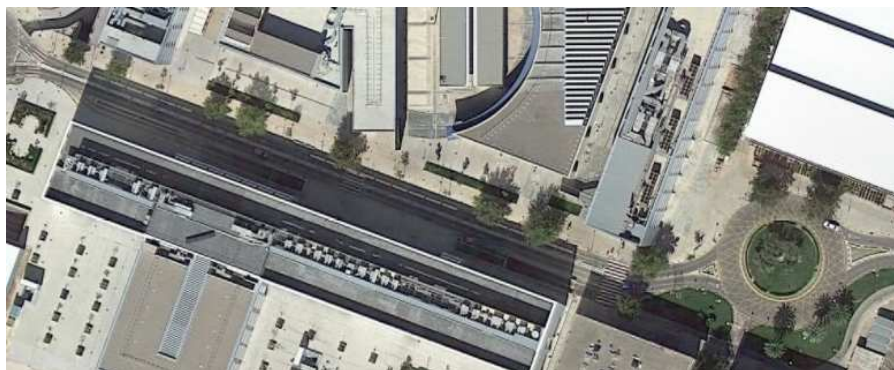


Falta de señalización de carriles ni sentidos. Señalizado en amarillo puesto que es sólo para desplazamiento de transportistas/servicios externalizados. Hay bolardos para separar la calzada de la acera peatonal



Tramo final hasta conexión con c/Alicia Alonso

Tramo C/Gianluigi Colalucci – C/Luis Blanes



3 pasos de peatones en el vial, uno justo antes de rotonda con C/Alicia Alonso, otro en un punto medio de la calzada de la C/ Gianluigi Colalucci y otro antes de la rotonda C/Luis Blanes.

La señalización horizontal de los sentidos de circulación se encuentra bastante borrada a lo largo de este tramo.

Mediana de separación de carriles con barra metálica (excepto en los pasos de peatones que es mediante bolardos o hitos de plástico); Hay bolardos que impiden que vehículos a motor invadan la acera



Señalización horizontal casi borrada en el vial C/ Gianluigi Colalucci



Mediana de separación de carriles y bolardos de separación vial circulación-acera peatonal

Tramo por c/ Vicente Ferrer hasta acceso E



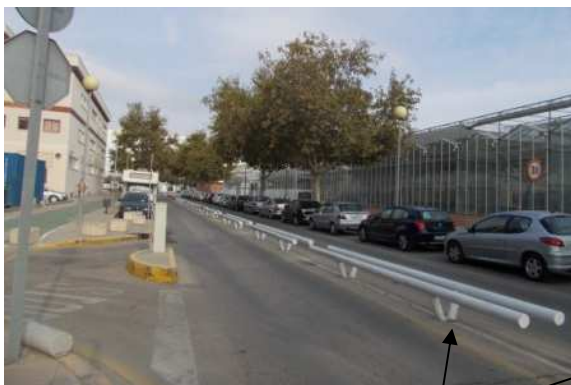
Vial de dos carriles, de doble sentido de circulación (un carril por sentido). Hay señalización horizontal de los sentidos y de los carriles de circulación.

Presencia de barra metálica para separación de los carriles.

Existen a lo largo del vial bolardos que impiden el estacionamiento indebido de vehículos a motor sobre la acera

Existe un paso de peatones en el vial, antes de la rotonda C/Luis Blanes (a la altura del cruce con la c/ Salvatore Conrado Misseri)

Hay un reductor de velocidad en la mitad del tramo de este vial.



Barra de separación de carriles



Reductor de velocidad en el tramo

Tramo vial c/ Vicente Enrique y Tarancón



Tramo regulado mediante barreras al principio y al final del mismo, actualmente sin uso. Conectado en su inicio con la zona peatonal

Acceso a plazas de aparcamiento actualmente sin uso

1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación

1 reductor de velocidad a mitad del tramo

Bolardos impiden el estacionamiento indebido sobre la acera



Tramo vial desde acceso G – c/ José Calavera Ruiz



2 carriles de entrada al campus con sentidos señalizados sobre la calzada

Desde el carril derecho se puede acceder al aparcamiento P_{7A}

Acceso a plazas de aparcamiento libre desde ambos carriles

Barras metálicas impiden el estacionamiento indebido sobre la línea que limita ambos carriles

1 paso de peatones elevado al pasar el acceso G y 1 paso de peatones a nivel al final de la c/ José Calavera Ruiz

1 reductor de velocidad en la mitad del tramo



Tramo vial c/ Pedro Duque



1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación

Acceso a plazas de aparcamiento libre

2 reductores de velocidad en el tramo

2 pasos de peatones cruzan el vial

Bolardos impiden el estacionamiento indebido sobre la acera



Tramo vial calles Kisshomaru Uesiba y Luis García Lorente - acceso H



2 carriles de salida del campus con sentidos señalizados sobre la calzada

Desde el carril izquierdo se puede acceder al aparcamiento P_{7B} y P_{7C}

Acceso a plazas de aparcamiento libre desde ambos carriles

Barras metálicas impiden el estacionamiento indebido sobre la línea que limita ambos carriles y sobre isletas

Bolardos impiden el estacionamiento indebido sobre la acera

1 paso de peatones elevado antes del acceso H y 1 paso de peatones a nivel al final de la c/ Kisshomaru Uesiba

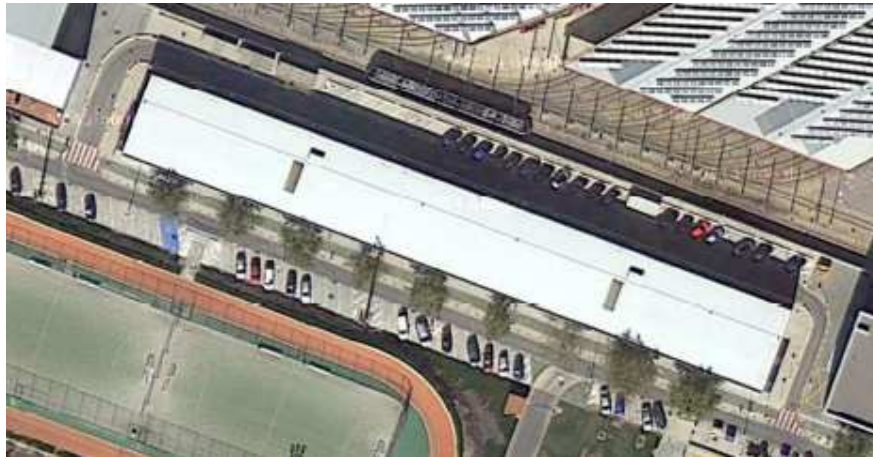
1 reductor de velocidad en la mitad del tramo



Tramo vial desde cafetería El Trinquet - acceso I

	<p>1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación</p> <p>Acceso a plazas de aparcamiento libre</p> <p>4 pasos de peatones cruzan el vial</p> <p>Bolardos y barras metálicas impiden el estacionamiento indebido sobre la acera</p>	

Tramo vial alrededor Edificio 9B



1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación

Acceso a plazas de aparcamiento libre

Barra metálica impide el estacionamiento indebido sobre la acera



En el Campus existen viales de corta longitud que comunican muchos **accesos con aparcamientos regulados**, evitando la circulación interior de vehículos a motor.

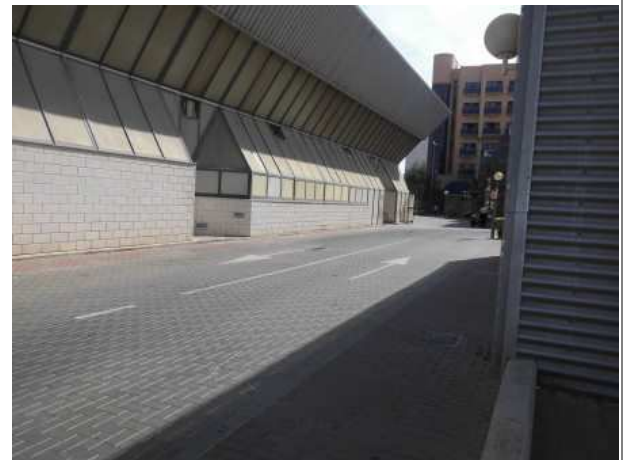
Se presentan a continuación algunos ejemplos:



Tramo desde acceso K hasta Aparcamiento P6B



Tramo desde acceso L hasta Aparcamiento P6A



Tramo desde acceso M hasta Aparcamiento P6A



Tramo desde acceso P hasta Aparcamiento P1B en calle Adolfo Suarez

Como consecuencia del **análisis de la red vial interior en el Campus de Vera**, pueden extraerse las siguientes **conclusiones**:

- ✓ En la mayoría de los tramos, existen:
 - Barras metálicas que impiden el estacionamiento indebido sobre la línea que limita ambos carriles y sobre isletas
 - Bolardos y barras metálicas impiden el estacionamiento indebido sobre la acera peatonal/vial ciclista
- ✓ No todos los viales tienen señalización horizontal (o no es visible) en los carriles que indique el sentido de circulación, por ejemplo, Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre, Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera Cerní hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci, Tramo vial entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela, Tramo C/Gianluigi Colalucci – C/Luis Blanes, Tramo vial c/ Pedro Duque, Tramo vial desde cafetería El Trinquet - acceso I y Tramo vial alrededor Edificio 9B.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- ✓ Todos los tramos cuentan con pasos de peatones que cruzan la calzada para permitir el cruce peatonal entre aceras.
- ✓ Algunos de los pasos peatonales son elevados para favorecer la reducción de la velocidad de los vehículos en este punto. Igualmente algunos tramos disponen de barras reductoras de velocidad.

1.2. Aparcamiento de vehículos a motor

1.2.1. Campus de Alcoy

Aparcamiento regulado en el interior del Campus

En este punto se describe la **oferta de aparcamiento regulado** disponible en el interior del Campus de la UPV en Alcoy.

PLAZAS DE APARCAMIENTO REGULADO EN EL CAMPUS				
APARCAMIENTO	Nº PLAZAS DISPONIBLES			
	Coches	Motos	Reservadas discapacitados	Otras reservas
P1 Alcoy	242	0	9	0

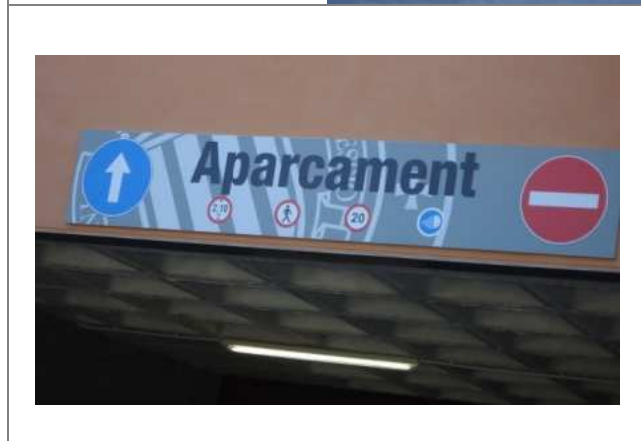
Nº de Plazas de aparcamiento reguladas en el parking P1 de Alcoy



Aparcamiento regulado en el interior del campus de Alcoy

Se trata de un aparcamiento regulado subterráneo de 3 plantas, correctamente identificado con una oferta total de 251 plazas.

Las principales características de acceso a este aparcamiento son las que se muestran a continuación:



Identificación del aparcamiento y normas de circulación en el interior



Calles de entrada (C/Alarcón) y salida (C/Zorrilla) al parking



Vista de la rotonda de entrada/salida al parking

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



De acuerdo con los datos de ocupación proporcionados por la empresa Iseco, se procede a analizar la **demanda de este aparcamiento regulado**.

Para tal fin, se han considerado los miércoles como día de ocupación normal a lo largo de la semana lectiva, y se han analizado los datos de índice de ocupación a lo largo del día durante el mes de Mayo 2014 (primer mes con datos de ocupación este aparcamiento).

Los resultados de las medias de ocupación horarias durante dicho día de la semana fueron los siguientes:

% Ocupación P1 ALCOY									
MES	HORA								
	Mañana						Tarde		
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Mayo 2014	57%	77%	88%	86%	72%	52%	70%	70%	66%

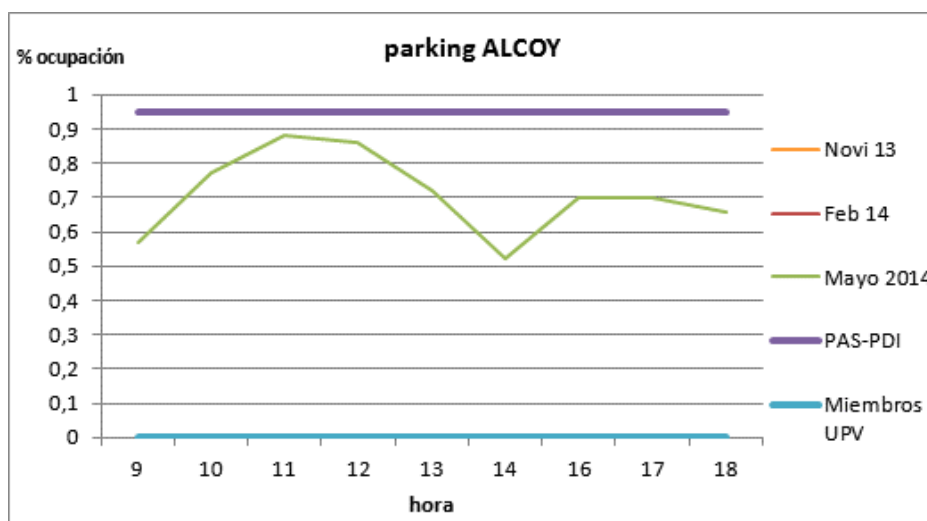
Medias de ocupación horarias en el P1 del campus de Alcoy, durante los miércoles del mes de mayo (2014)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Se observa que el máximo de ocupación se alcanza en el horario considerado de mañana (09:00-14:00 horas), en particular entre las 11-12 horas, registrándose valores superiores al 85% de ocupación.

El acceso a este aparcamiento se realiza mediante tarjeta de la UPV, por lo que sólo pueden acceder miembros de la comunidad universitaria. Además, a partir de aproximadamente el 95% de ocupación sólo se permite el acceso al colectivo PAS-PDI.

En la siguiente gráfica se presentan los resultados comparándose con el máximo de ocupación permitido para toda la comunidad universitaria, a partir del cual sólo pueden acceder miembros del colectivo PAS-PDI.



Resultados del porcentaje de ocupación del parking de Alcoy comparados con el máximo de ocupación permitido en toda la comunidad universitaria

Se deduce de los resultados que no se alcanza en ningún momento el máximo de ocupación (100%) y que, en ninguna franja horaria, se supera el porcentaje a partir del cual sólo pueden entrar PAS-PDI. Por tanto, se puede considerar que no existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario en el Campus de Alcoy.

Aparcamiento libre del Campus

Además del aparcamiento regulado, en la zona exterior al parking subterráneo regulado y de las pistas deportivas, existe una zona de aparcamiento en superficie para motocicletas con acceso libre. La oferta actual de este tipo de aparcamiento es de 15 plazas.




Durante la inspección realizada el día 23 de Octubre de 2014 en el horario considerado de máxima ocupación (10:00 -12:30 h) la ocupación de esta zona es de sólo el 13% (es decir, sólo hay ocupadas 2 de las 15 plazas disponibles).



Aparcamiento indebido de motos y coches en zona peatonal en el interior del Campus

Puesto que los edificios de la UPV en Alcoy se encuentran totalmente integrados en el casco urbano de Alcoy, no existe una zona peatonal como tal propia de la universidad. No obstante, la plaza Ferrándiz i Carbonell, de carácter peatonal, pese a ser municipal puede considerarse de uso mayoritariamente universitario, puesto que en ella solamente se encuentran ubicados los edificios de la UPV.

Por tanto, durante la auditoría realizada el 23 de octubre de 2014 se han inspeccionado durante la franja horaria de 10:00-12:30 (máxima ocupación) los vehículos a motor estacionados sobre esta plaza peatonal (Plaça Ferrándiz i Carbonell):

MOTOS APARCADAS EN ZONA PEATONAL			
Ubicación	Plaça Ferrandiz i Carbonell	Nº motos	15
			
			

Las motos mal estacionadas en el Campus de Alcoy se concentran en la plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell; mientras que las plazas habilitadas para aparcamiento de este tipo de vehículos (frente a edificio Polideportivo), tal como se ha visto, se encuentran prácticamente vacías (sólo ocupadas 2 de 15).

COCHES MAL APARCADOS			
Ubicación	Plaça Ferrandiz i Carbonell	Nº vehículos	2
			

Si bien los “coches mal aparcados” sobre la zona peatonal son vehículos de servicios de la universidad (bien propios o externalizados) cuyo análisis se realiza en el documento 5. Desplazamiento de mercancías y servicios externalizados, las motos estacionadas sobre la plaza peatonal sí se puede considerar aparcamiento incorrecto por parte de usuarios de la universidad, puesto que la UPV dispone de una zona con plazas para aparcamiento de este tipo de vehículos (estando en el momento de la inspección realizada el día **23 de octubre de 2014** durante la franja valle de máxima ocupación, como se ha visto en el apartado anterior, prácticamente vacía)

Aparcamiento exterior en las proximidades del Campus

A continuación se identifica de forma aproximada la **oferta** de aparcamiento en las proximidades del Campus (calles adyacentes a los edificios universitarios), así como a evaluar la **demanda** según la observación *in situ* realizada el día **23 de octubre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**).

OFERTA Y DEMANDA APARCAMIENTO EXTERIOR			
	Oferta aproximada de plazas	% Ocupación	Observaciones
Calle Bartolomé J. Gallardo	6	100%	Zona sobresaturada con coches mal aparcados
Calle Rigoberto Albors	11	100%	
Calle Joan Cantó	8	100%	
Calle Zorrilla	8	100%	Zona sobresaturada con coches mal aparcados
Calle Alarcón	20	100%	Zona sobresaturada con algún coche mal aparcado
TOTAL	53	100%	

Se observa que algunas de las calles se encuentran incluso con una ocupación por encima de su oferta disponible (zonas sobresaturadas) debido a vehículos incorrectamente estacionados en zonas prohibidas (por ejemplo, de carga y descarga) o sobre pasos de peatones

Además, el resto de calles perpendiculares o de continuación de éstas también se encontraban al 100% de ocupación durante la inspección realizada.

En cualquier caso, puesto que tras el análisis del aparcamiento regulado del campus, se ha observado que a lo largo del día quedan plazas sin cubrir (incluso en la franja de mayor ocupación), se puede considerar que esta saturación en el aparcamiento de las calles adyacentes al campus no interfiere en el estacionamiento por parte la comunidad universitaria. La mayor parte de los vehículos estacionados en las calles son de personal ajeno a la UPV.

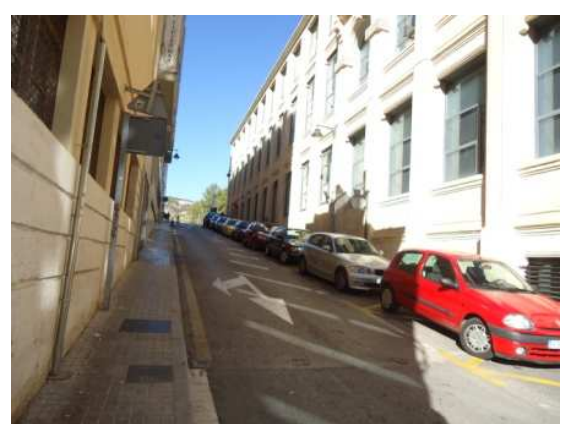
Calle Bartolomé J. Gallardo



Calle Joan Cantó



Calle Zorrilla



Calle Alarcón



Aparcamiento indebido en las proximidades del Campus de Alcoy

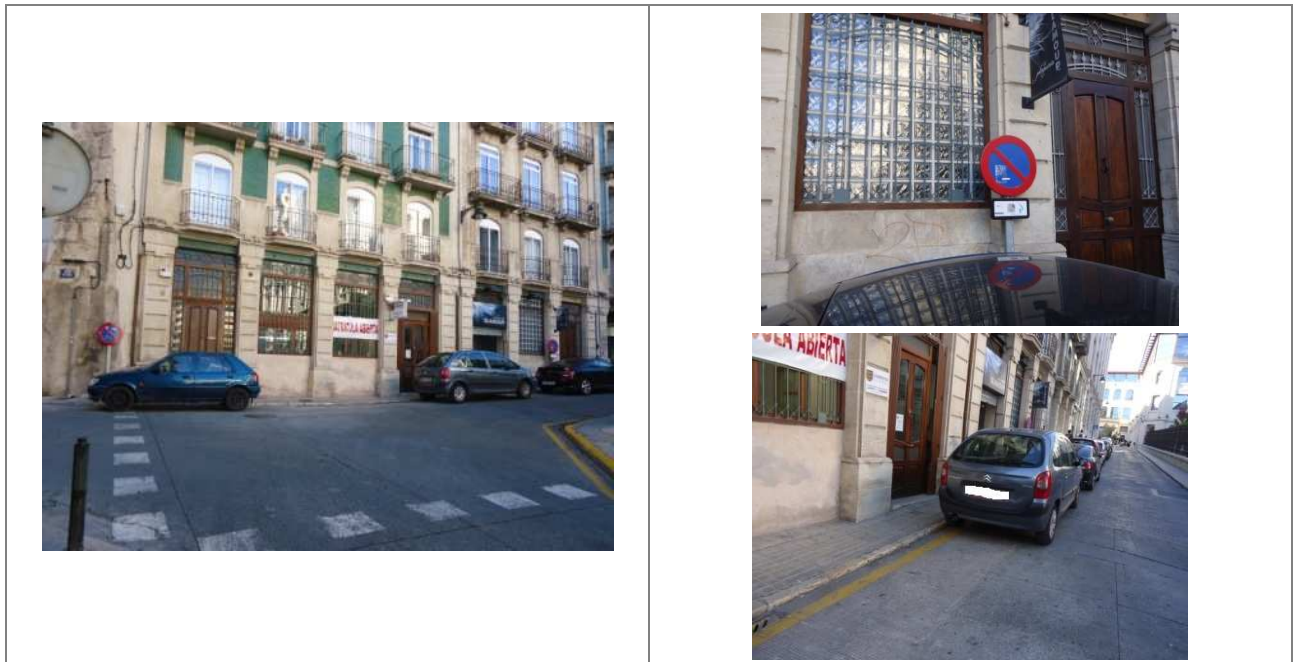
Se detectan algunas zonas de aparcamiento indebido de coches y motos en los alrededores del campus.

La siguiente tabla resume los resultados del conteo realizado el **24 de octubre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**).

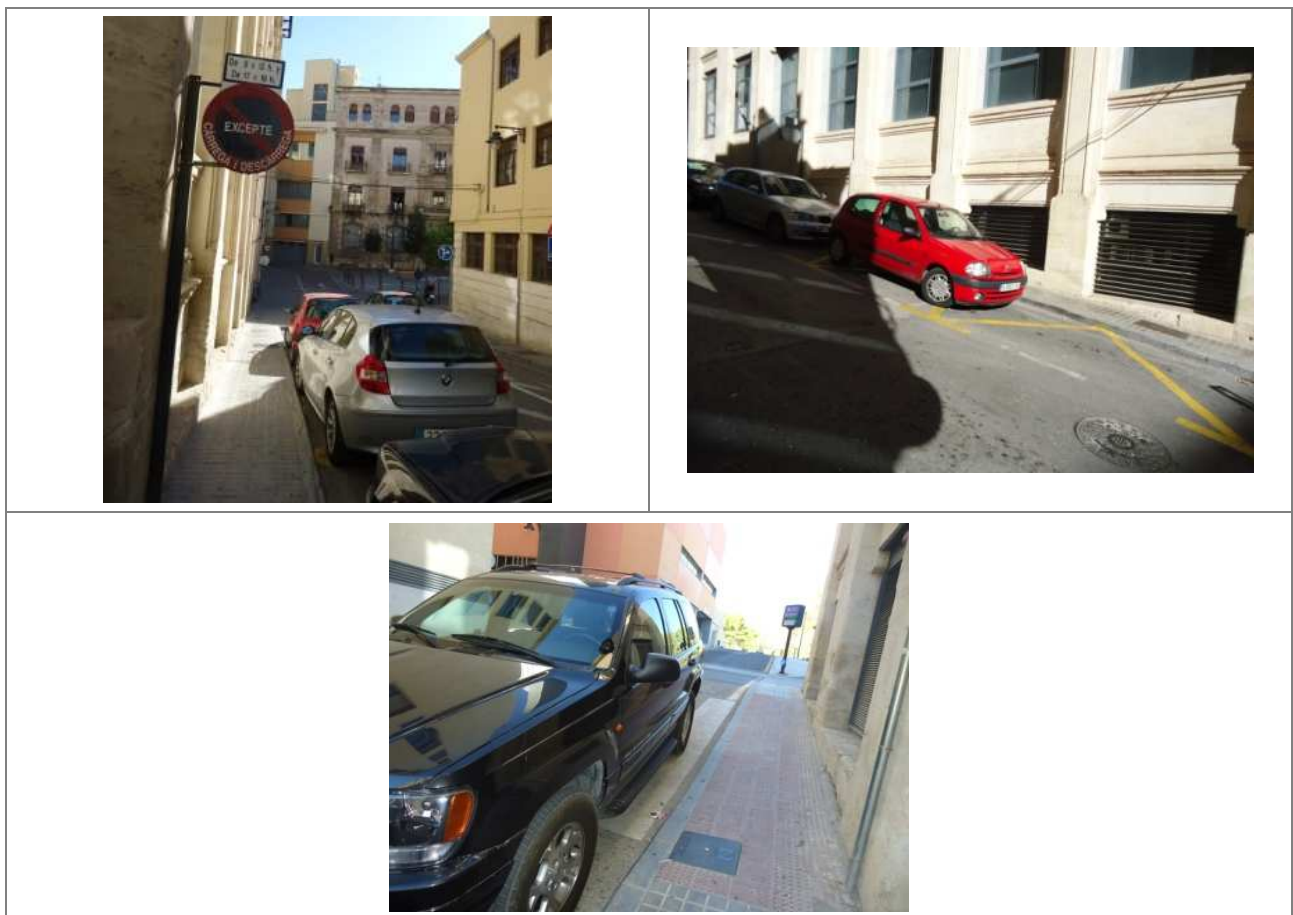
ZONAS APARCAMIENTO INDEBIDO ALREDEDOR DEL CAMPUS			
UBICACIÓN		Nº vehículos estacionados	
		Coches	Motos
C/ Bartolomé J. Gallardo	Aparcamiento en vial (en zona de prohibido aparcar)	3	0
C/ Zorrilla	Aparcamiento en vial (2 coches mal aparcados en zona de carga /descarga y 1 sobre paso de peatones)	3	0
C/Alarcón	Aparcamiento en vial (1 coche mal aparcado sobre paso de peatones)	1	0
Plaça Mossen Josep	Sobre acera peatonal	0	5
TOTAL		7	5

Zonas de aparcamiento indebido alrededor del campus de Alcoy

C/ Bartolomé J. Gallardo



C/ Zorrilla



Calle Alarcón



Plaça Mossen Josep



1.2.2. Campus de Gandía

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

A estas plazas propias de la universidad, hay que sumarle la oferta de aparcamiento libre (municipal) de las calles adyacentes al Campus, lo que supone unas 140 plazas más.

En cuanto a la demanda, se observa que quedan libres un porcentaje considerable de plazas en los aparcamientos de la UPV (reguladas y no reguladas), mientras que la ocupación en las calles próximas a los accesos peatonales al Campus es muy elevada, encontrándose en ellas incluso vehículos mal estacionados (fuera de plaza o en zonas donde está prohibido).

Respecto al aparcamiento de motocicletas, señalar que la oferta de plazas disponible no es elevada, y se han encontrado algunas motocicletas mal estacionadas en el vial cerca del acceso principal.

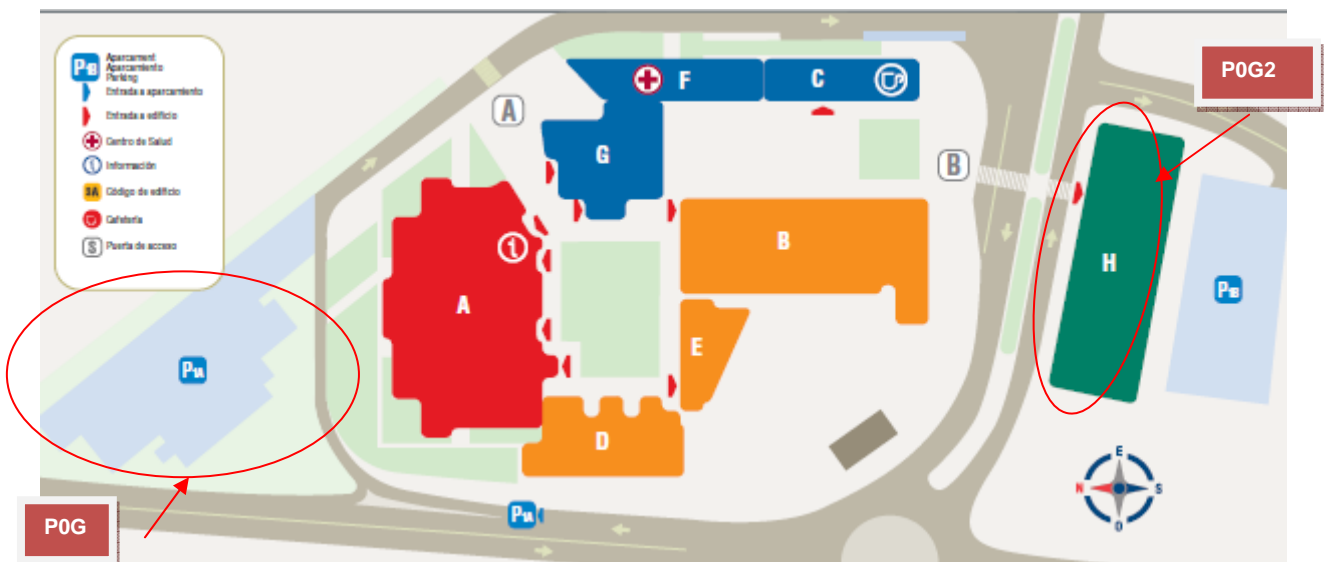
Aparcamiento regulado en el interior del Campus

En este primer apartado se describe la **oferta de aparcamiento regulado** disponible en el interior del Campus de Gandía.

PLAZAS DE APARCAMIENTO REGULADO EN EL CAMPUS				
APARCAMIENTO	Nº PLAZAS DISPONIBLES			
	Coches	Motos	Reservadas discapacitados	Otras reservas
P0G Gandía	125	0	3 (fuera de la zona cerrada con barreras)	0
P0G2: Gandía 2 (*)	64	0	1	0
TOTAL	189	0	4	0

(*) Sólo aparcamiento subterráneo para PAS – PDI

Plazas de aparcamiento regulado en el campus de Gandía



Plano general de localización de los parkings regulados de la UPV en Gandía. Fuente: UPV. 2014

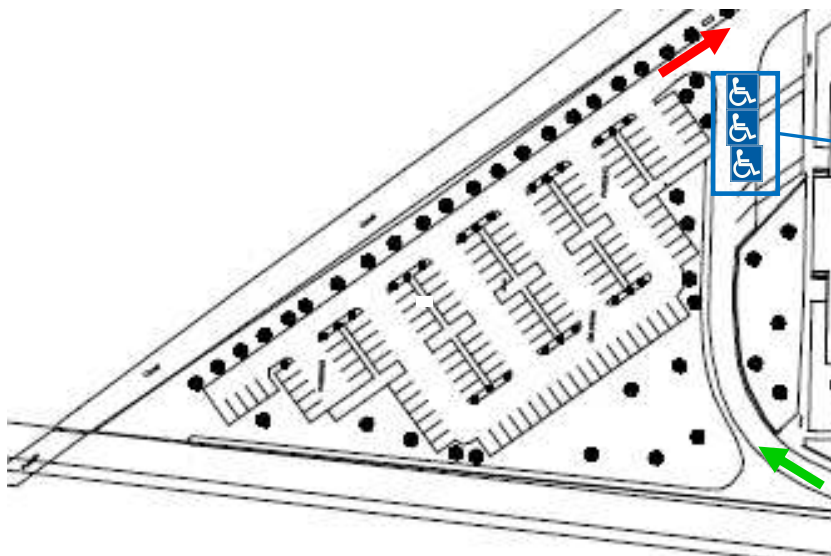
Nota: La codificación de ISECO para el aparcamiento codificado in situ como P1A de Gandía es P0G.

El aparcamiento regulado P0G2 es un aparcamiento subterráneo para PAS-PDI de la universidad ubicado en el sótano del edificio H (CRAI) del Campus, mientras que el aparcamiento P0G tiene distribución en superficie y da servicio al personal del campus de la UPV en los edificios de la zona norte.

A continuación, se describen brevemente las principales características este aparcamiento superficie regulado:

IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO

CÓDIGO	P_{0G}	UBICACIÓN	Al norte del edificio A (Aulario) del Campus. El acceso se efectúa por la carretera Camí Vell de Valencia.
SEÑALIZACIÓN		Está señalizado el aparcamiento en la entrada, así como las plazas y los pasos de peatones; Sin embargo, no están señalizados los sentidos de circulación en los carriles interiores	



3 plazas de discapacitados
(fuera de la zona cerrada
con barrera)



IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO



Vial de entrada al aparcamiento



Identificación de entrada al aparcamiento



Entrada parking



Salida parking

Aparcamiento cerrado mediante el uso de barreras, tanto en las entradas como salida del parking



No hay señalización de sentidos de circulación pero sí de los pasos de peatones y las plazas de aparcamiento

IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO


Plazas reservadas para personas con movilidad reducida. Adecuada señalización de las mismas

Una vez analizada la oferta de plazas reguladas para el estacionamiento de vehículos a motor en este Campus, se procede a analizar la **demanda** de este tipo aparcamiento, empleando para ellos los datos de ocupación facilitados por la empresa Iseco.

Se han estudiado los **índices de ocupación a lo largo del día de los dos aparcamientos regulados** del Campus de Gandía, considerando aquellos datos procedentes de periodos considerados de actividad normal de la universidad durante el pasado curso 2013- 2014:

Se han tomado los datos de ocupación de un día de la semana considerado como de ocupación normal (miércoles) en los meses de Noviembre 2013, Febrero 2014 y Mayo 2014.

Asimismo, se han analizado los valores del horario de mañana, desde las **09:00 a 14:00**, y de tardes, desde las **16:00 a 18:00**, en **periodo de lunes a viernes lectivos**. Estas franjas horarias con las que se han considerado como las horas de mayor índice de ocupación, en las que puede haber mayores problemas de aparcamiento aparejados.

Los resultados de la evolución de las medias de ocupación de cada aparcamiento durante los miércoles de cada uno de estos tres meses son los que se presentan a continuación:

Ocupación POG GANDÍA									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	34%	43%	45%	38%	36%	25%	37%	35%	30%
Febrero 14	53%	66%	64%	59%	30%	30%	54%	54%	43%
Mayo 2014	35%	48%	54%	50%	43%	29%	38%	39%	33%

Resultado de la evolución de las medias de ocupación del aparcamiento POG del campus de Gandía

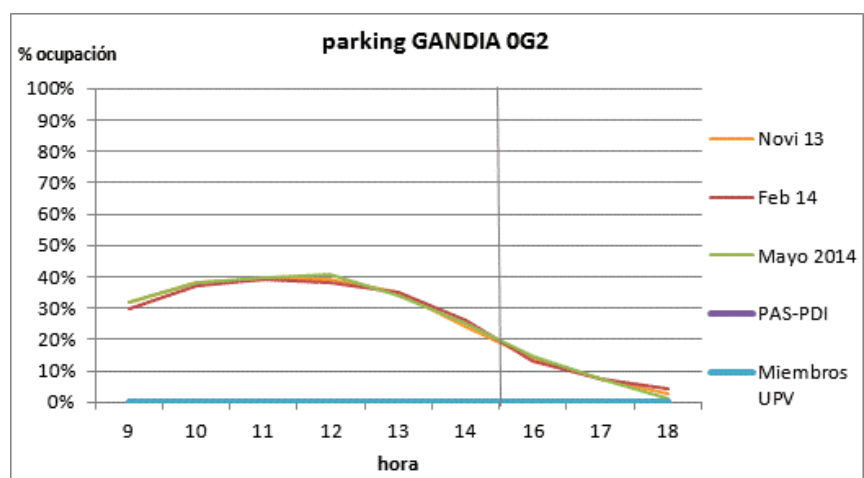
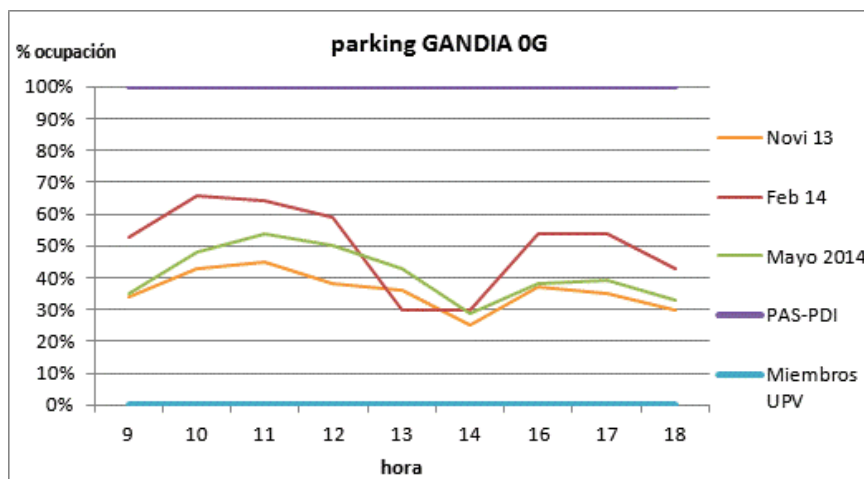
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

% Ocupación P0G2 GANDÍA 2									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	32%	38%	39%	39%	35%	24%	14%	8%	3%
Febrero 14	30%	37%	39%	38%	35%	26%	13%	8%	5%
Mayo 2014	32%	38%	40%	41%	34%	25%	15%	7%	1%

Resultado de la evolución de las medias de ocupación del aparcamiento P0G2 del campus de Gandía

Se observa que los aparcamientos no se llenan en ninguna franja horaria del día, quedando plazas libres incluso en horario de máxima ocupación (que se estima en torno a las 10:00 - 12:00 horas). Incluso en este intervalo punta, en el peor de los supuestos se observa quedan entre un 35-40% de plazas libres.

Por otra parte, se ha realizado el análisis de estos resultados comparándolos con los porcentajes de ocupación permitidos, a partir de los cuales se ponen limitaciones al acceso al aparcamiento.



Porcentaje de ocupación de los parkings de Gandía

En el caso del Campus de Gandía, los porcentajes permitidos de ocupación por tipo de usuario son los que se presentan en las siguientes tablas:

Mañanas hasta las 14:30						
Parking		Miembros UPV		PAS-PDI		Plazas totales
OG:	Gandia	100%	125	100%	125	125
OG2:	Gandia 2	0%	0	0%	0	65

Tardes desde las 14:30						
Parking		Miembros UPV		PAS-PDI		Plazas totales
OG:	Gandia	100%	125	100%	125	125
OG2:	Gandia 2	0%	0	0%	0	65

Porcentajes permitidos de ocupación por tipo de usuario en el Campus de Gandía

Es decir, la entrada al parking de la zona norte del campus (P0G) es únicamente para miembros de la comunidad universitaria de la UPV, por lo que no se admite el acceso de personal ajeno a la UPV (se regula el acceso mediante tarjeta autorizada y barrera). Sin embargo, no existen limitaciones en cuanto a su ocupación, por lo que pueden ser ocupados indistintamente por personal estudiante o PAS-PDI.

En cambio, la entrada al aparcamiento subterráneo de la zona sur (P0G2) es exclusiva para miembros PAS-PDI, si bien muy próximo a éste existe un aparcamiento no regulado para todo el personal, por lo que a priori no supone un problema para el estacionamiento de los estudiantes de este edificio.

Aparcamiento libre en el interior del Campus

Además de los dos aparcamientos regulados que se dispone en el Campus de Gandía, existe una zona de aparcamiento en superficie no regulada que sirve para el estacionamiento de los vehículos a motor de los usuarios del Campus (zona de edificio H).

Se procede a continuación a describir la oferta de **oferta de aparcamiento libre** disponible en el interior del Campus de Gandía asociado a la zona mencionada:

OFERTA PLAZAS DE APARCAMIENTO LIBRE EN EL CAMPUS			
UBICACIÓN	Nº PLAZAS DISPONIBLES		
	Coches	Reservadas discapacitados	Motos
Edificio H - Ronda de l'Àgora (P1B)	50	2	1 zona (aprox. 4 motos)
TOTAL	50	2	4

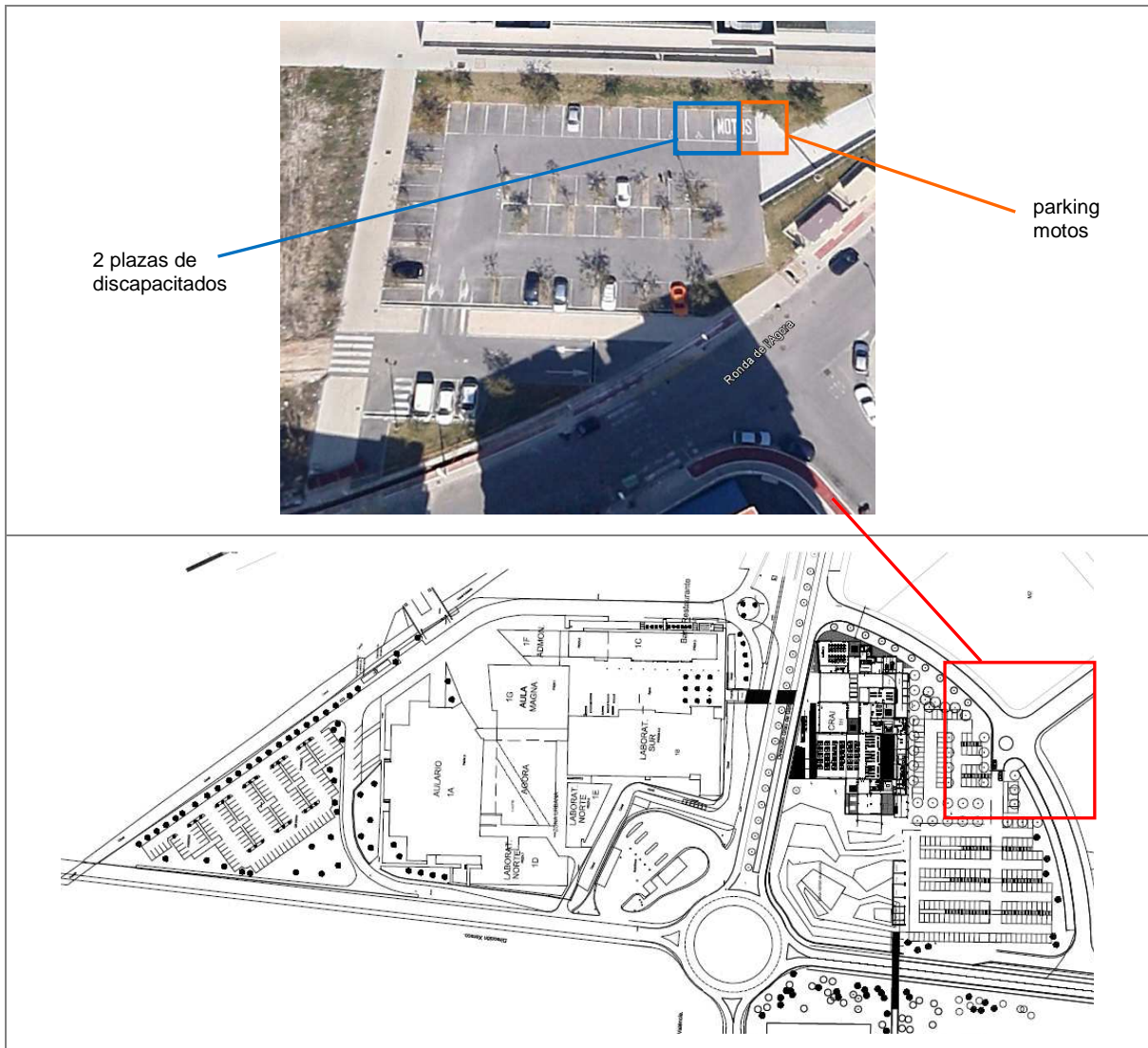
Oferta de aparcamiento libre disponible en el interior del Campus de Gandía

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Plano general de localización del parking no regulado de la UPV en Gandía. Fuente: UPV. 2014

Aparcamiento edificio H - Ronda de L'Àgora



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Aparcamiento en superficie con las plazas señalizadas. Tiene dos puntos de acceso a la vía Ronda de l'Àgora; no obstante, si bien uno de ellos tiene señalizados los sentidos de circulación de entrada y salida, el otro **punto de acceso no se sabe si es para entrada o salida puesto que no se señala** el sentido de circulación.

Tampoco se encuentra identificado el aparcamiento.

Por otra parte, **en estos puntos de acceso el tramo de acera de la calle, Ronda de l'Algero, que se interrumpe no tiene pasos de peatones** para garantizar la conexión peatonal.

La zona interior del aparcamiento tiene una acera peatonal perimetral conectada mediante pasos peatonales, permitiendo una conexión continua desde la acera exterior al parking hasta la entrada al edificio H. No obstante, no hay continuidad peatonal desde todas las plazas de aparcamiento hasta estas aceras ya que no hay itinerarios peatonales ni pasos que crucen los carriles de circulación interiores.

Los viales de circulación interna no se encuentran señalizados en todos los carriles. En cualquier caso, la pintura de señalización de los pasos, plazas, etc. está bastante borrada.

El aparcamiento no está regulado mediante barreras, y oferta mayoritariamente plazas para turismos (aunque también dispone de una zona para aparcamiento de motocicletas).



Punto de entrada y salida señalizado pero no hay señal identificativa del parking; La acera de la calle exterior no dispone de paso de peatones en este punto de acceso.



Vista general del parking



Punto de acceso al parking: No señalizada la entrada o salida de vehículos

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Conexión peatona de acera interior a través de pasos



Pintura de señalización bastante borrada



Plazas para aparcamiento de coches señalizadas



Zona para aparcamiento de motos señalizada. 1 moto aparcada fuera de plaza

Durante la observación *in situ* realizada el día **16 de octubre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**) se observó la demanda de este aparcamiento no regulado:

OCUPACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO LIBRE EN EL CAMPUS GANDÍA			
UBICACIÓN	Plazas ocupadas / Plazas disponibles (%)		
	Coches	Motos	Reservadas discapacitados
Aparcamiento Ronda de L'Àgora– edificio H	38/50 (75%)/	3(*)/4 (75%)	0/2 (0%)
TOTAL	75%	75%	0%

(*) Hay una moto aparcada fuera de la zona habilitada

Ocupación de las plazas de aparcamiento libre en el campus de Gandía

Aparcamiento indebido de motos en zona peatonal en el interior del Campus

Se ha analizado la presencia de motos estacionadas en la zona peatonal en la franja horaria de 10:00-12:30 (máxima ocupación) durante la auditoría realizada el **16 de octubre de 2014**:

No se han encontrado motos incorrectamente estacionadas en las zonas peatonales del interior del Campus.

Aparcamiento indebido de coches en el interior del Campus

Igualmente, se ha inspeccionado en la auditoría del 16 de octubre de 2014 la zona peatonal interior del Campus durante la franja horaria de 10:00-12:30 (máxima ocupación) y no se han encontrado coches incorrectamente estacionados.

Se ha observado la presencia de bolardos extraíbles en los accesos peatonales del Campus, lo cual permite el acceso y parada temporal de vehículos a motor autorizados por Seguridad de UPV. No obstante, la parada de vehículos de mercancías y servicios externalizados se trata en el documento 5. *Desplazamiento de vehículos de mercancías y servicios externalizados*.

Aparcamiento exterior en las proximidades del Campus

A continuación se identifica de forma aproximada la **oferta** de aparcamiento en las proximidades del Campus, así como a evaluar la **demanda** según la observación *in situ* realizada el día **16 de octubre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**).

OFERTA Y DEMANDA APARCAMIENTO EXTERIOR				
	Oferta aproximada de plazas		% Ocupación	
	Indistinta (*)	Motos	Indistinta (*)	Motos
Calle Polígono Universidad	50	5	86%	60%
Calle Paraninfo	36	--	90%	--
Ronda de l'Àgora	52	--	70%	--
TOTAL	138	5		

(*) Oferta indistinta de plazas para vehículos a motor (coches, motos, camionetas, etc.)

Oferta y demanda de aparcamiento exterior en las proximidades del campus de Gandía

Calle Polígono Universidad



Calle Paraninfo



Ronda de l'Àgora



La ocupación es alta (en torno al 85-90%) en el tramo más próximo a los edificios de la UPV

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La ocupación disminuye en el tramo más alejado al Campus (aprox. 50%)

Aparcamiento indebido en las proximidades del Campus de Gandía

Se detectan algunas zonas de aparcamiento indebido de coches y motos en los alrededores del campus.

La siguiente tabla resume los resultados del conteo realizado el **16 de octubre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**).

ZONAS APARCAMIENTO INDEBIDO ALREDEDOR DEL CAMPUS			
UBICACIÓN		Nº vehículos estacionados	
		Coches	Motos
C/ Polígono Universidad	Aparcamiento en vial (en zona de prohibido aparcar)	13	5
C/ Paraninfo	Aparcamiento en vial	4	1
TOTAL		17	6

Zonas de aparcamiento indebido alrededor del campus de Gandía

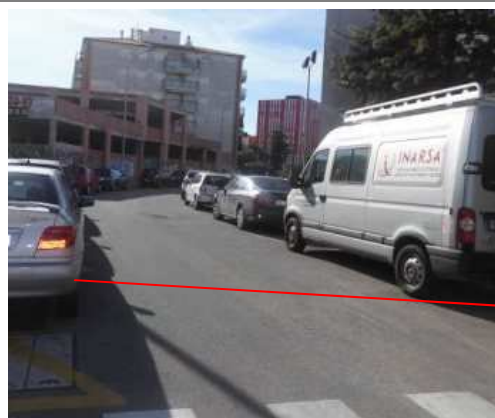
Aparcamiento indebido en C/Polígono Universidad



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



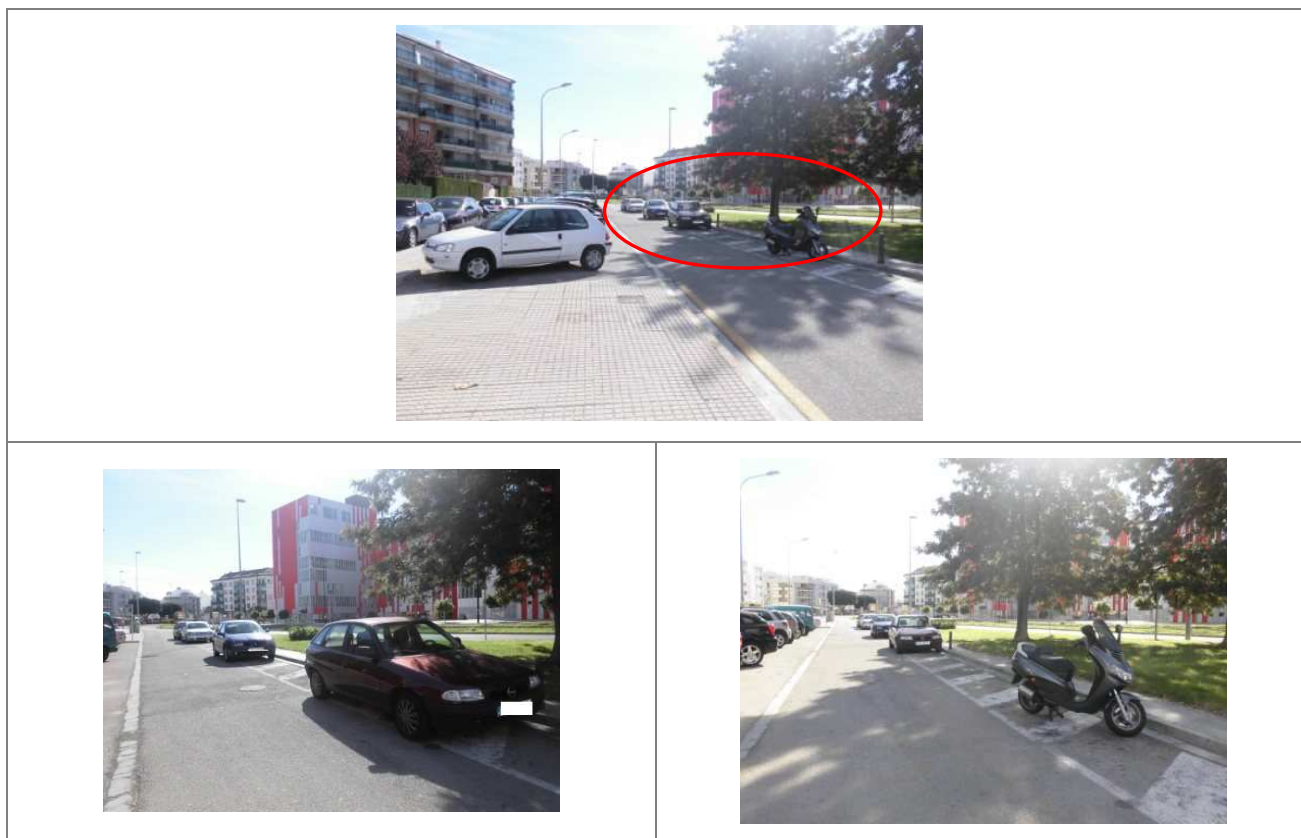
Poligono Industrial – 2º tramo desde acceso A hasta acceso lateral (este)



Poligono Industrial – 3º tramo desde acceso lateral (este) hasta enlace cruce con S3quia del Rei



Aparcamiento indebido en C/Paraninfo



1.2.3. Campus de Vera

El número total de plazas ofertadas para aparcamiento de vehículos a motor en este Campus asciende a 5079, estando distribuidas la mayoría de éstas (92%) en los 12 aparcamientos regulados del Campus. El resto se distribuye en las distintas zonas de aparcamiento libre (no regulado mediante barrera) ubicadas en el interior de este recinto universitario.

En este apartado se analiza con mayor detalle la oferta y demanda de aparcamiento en el Campus, según su tipología, así como las diferentes zonas de aparcamiento indebido de vehículos a motor dentro del Campus.

Por último, se analizan el aparcamiento exterior en las proximidades del Campus y los puntos encontrados en el exterior del recinto universitario con vehículos incorrectamente estacionados.

Aparcamiento regulado en el interior del Campus

En primer lugar se procede a describir la **oferta de aparcamiento regulado** disponible en el interior del Campus de Vera.

PLAZAS DE APARCAMIENTO REGULADO EN EL CAMPUS				
APARCAMIENTO	Nº PLAZAS DISPONIBLES			
	Coches	Motos	Reservadas discapacitados	Otras reservas
P1A: Oeste	455	-	5	
P1B: Tarongers	512	15	15	12 (**)
P3A: Rectorado	880	-	16	
P4A: Telecomunicaciones	287	-	8	
P5A: Aulario Industriales	17	-	2	
P6A: Piscina	159	36	4	
P6B: I1I2	284	-	8	6 (**)
P7A: Centro	826	-	11	
P7B: Euiti	134	-	2	
P7C: ADEC	145	-	4	
P8A: Trinquet	228	15	2	
P8B: CPI	574	-	16	
TOTAL	4501	66 (*)	93	18

(*) Además en el P6A hay una zona para aparcamiento de motos sin delimitar de aprox.36m²

(**) Plazas reservadas delimitadas por una barrera interior.

Oferta de aparcamiento regulado en el campus de Vera

El número de plazas totales disponibles en aparcamientos regulados del Campus de Vera es de **4678**, de las cuales 4501 son para coche, 66 para moto y el resto son reservadas para discapacitados (93) y otras reservas (18).

El 99% de las plazas no reservadas son para el aparcamiento de coches; sólo el 1% corresponden a moto. Cabe destacar que sólo tres de estos aparcamientos disponen de plazas para estacionamiento de motocicletas: P1B: Tarongers, P6A: Piscina y P8A: Trinquet

El siguiente plano muestra la ubicación en el Campus de Vera de los 12 aparcamientos de vehículos a motor indicados:



Plano de ubicación de aparcamientos en Campus de Vera.

Fuente: UPV. 2014

En las siguientes tablas se describen brevemente las principales características de los aparcamientos **en superficie regulados** del Campus de Vera:

IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO			
CÓDIGO	P _{1A}	UBICACIÓN	E.T.S.G.E (entre accesos R y S del Campus) - Aparcamiento formado por plazas en superficie y subterráneas
SEÑALIZACIÓN	En el aparcamiento en superficie está señalizado la zona de aparcamiento, las plazas y los sentidos de circulación en los carriles		

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Este aparcamiento dispone de un panel que lo identifica como Aparcamiento P1A



Aparcamiento cerrado mediante el uso de barreras, tanto en las entradas como salida del parking



Señalizaci3n de sentidos de circulaci3n y pasos de peatones

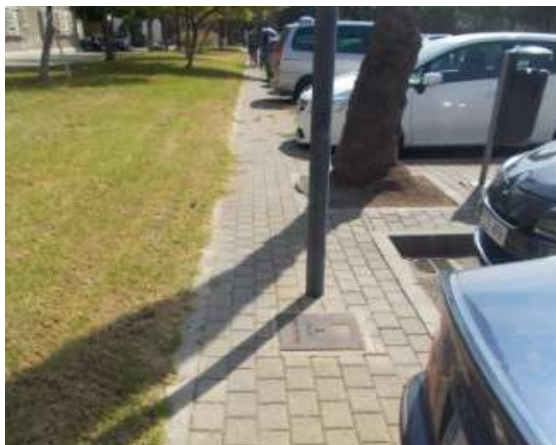


Plazas reservadas para personas con movilidad reducida. Correcta se~nalizaci3n de las mismas



Varias plazas no disponibles por estar ocupadas por contenedor de residuos

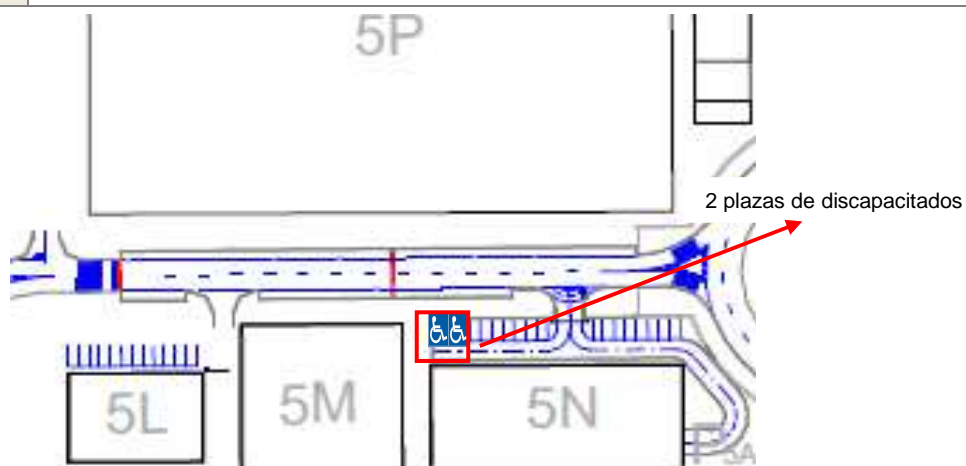
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Se estrecha acera peatonal por vehículos estacionados invadiendo parte de la acera

IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO

CÓDIGO	P _{5A}	UBICACIÓN	Calle Vicente Ferrer (edificios 5N y 5L)
SEÑALIZACIÓN	Está señalizado el aparcamiento y las plazas pero no los sentidos de circulación ni los carriles		



ZONA Edificio 5N

IDENTIFICACI3N DEL APARCAMIENTO



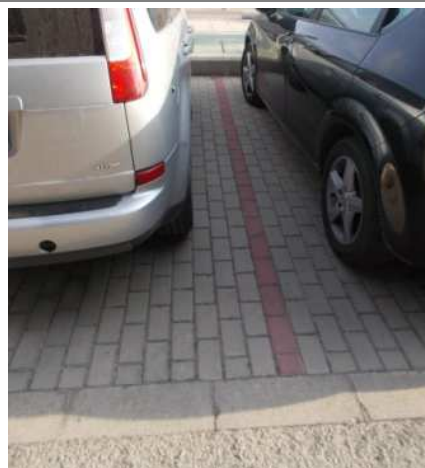
Señalización identificaci3n del parking



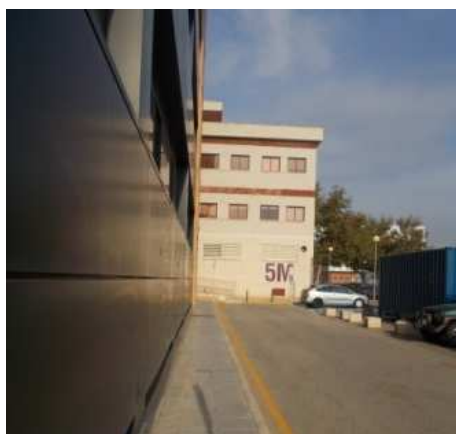
No señalización de carriles ni sentidos de circulaci3n.
No hay barrera de acceso



Señalización vertical y horizontal de prohibido aparcar en una acera de la zona de aparcamiento



Delimitaci3n de plazas mediante señalización horizontal



No marcas carriles ni sentidos de circulaci3n



Acceso peatonal al parking

IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO



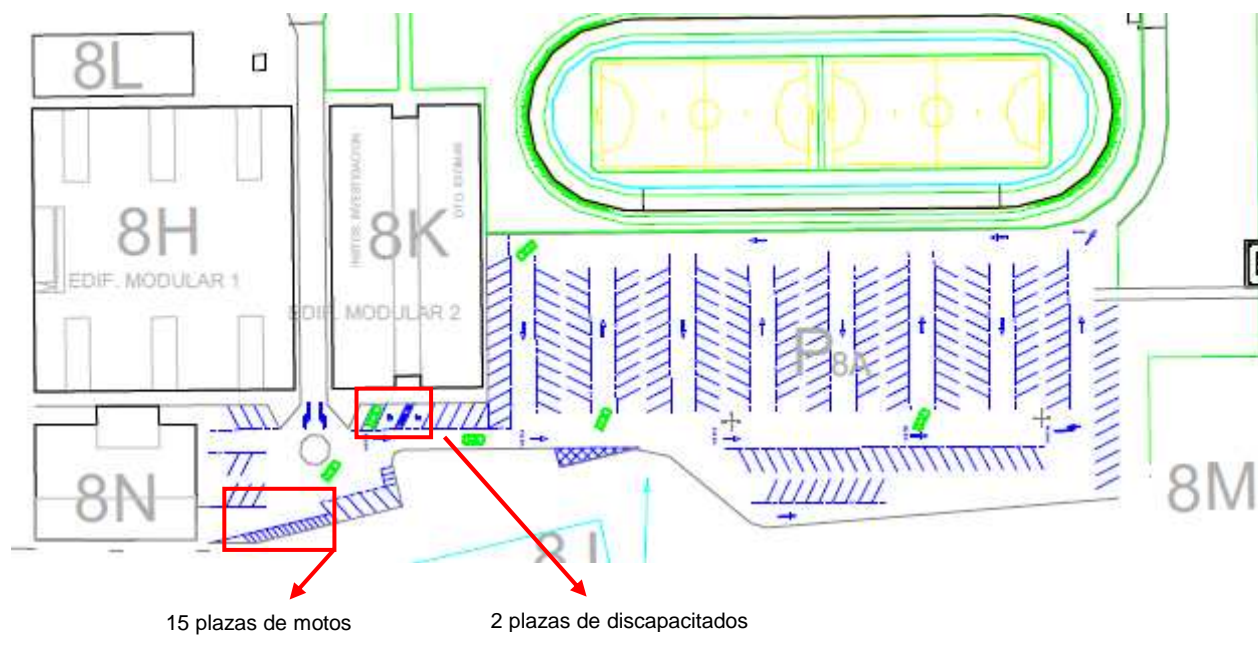
2 plazas reservadas para personas con movilidad reducida



4 plazas no hábiles para aparcamiento pues están ocupadas por un contenedor

IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO

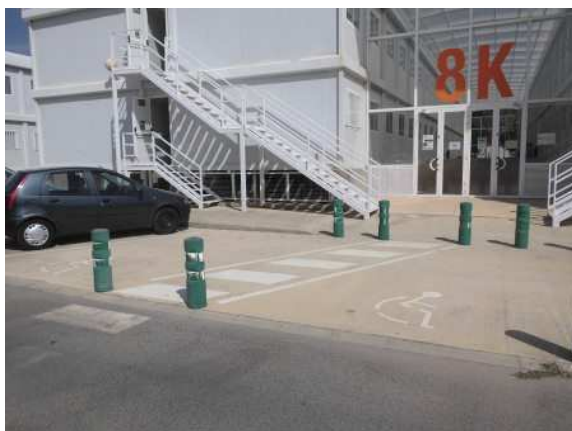
CÓDIGO	P_{8A}	UBICACIÓN	Junto a velódromo	SUPERFICIE	8.356 m ²
SEÑALIZACIÓN		Está señalizado el aparcamiento, las plazas y los sentidos de circulación en los carriles			



IDENTIFICACI3N DEL APARCAMIENTO



IDENTIFICACIÓN DEL APARCAMIENTO



A continuación se procede a analizar la **demanda de aparcamiento regulado** según los datos de ocupación proporcionados por la empresa Iseco.

Para ello, se han estudiado los **índices de ocupación a lo largo del día de los aparcamientos regulados** del Campus de Vera, tomando aquellos datos procedentes de periodos considerados como de actividad normal de la universidad durante el pasado curso 2013- 2014. En este sentido, se ha analizado la información de ocupación de un día tipo de ocupación habitual (miércoles) en los meses de Noviembre 2013- Febrero 2014 – Mayo 2014.

Los valores analizados han sido tomados de **09:00 a 14:00** y de **16:00 a 18:00**, que son los considerados como las horas de mayor índice de ocupación, pues se estima que antes o después no hay problemas de aparcamiento en la UPV. Además, como selección temporal adicional, se han eliminado los sábados y domingos, al igual que los días festivos, y todos aquellos que influyan en una ocupación no habitual de los aparcamientos.

Por otra parte, para el estudio de los resultados de la ocupación de cada parking se han tomado como referencia los porcentajes máximos de ocupación permitidos, para cada aparcamiento:

- a) Miembros UPV: Porcentaje máximo de ocupación del aparcamiento por miembros externos a la UPV. Por encima de este porcentaje el aparcamiento únicamente puede emplearse por miembros de la comunidad universitaria del Campus de Vera (acceso mediante tarjeta UPV).
- b) PAS-PDI: Porcentaje de ocupación del aparcamiento a partir del cual sólo se permite la entrada a personal del colectivo PAS-PDI

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Mañanas hasta las 14:30						
Parking		Miembros UPV		PAS-PDI		Plazas totales
1A:	Oeste	30%	137	90%	410	455
1B:	Tarongers	0%	0	0%	0	512
3A:	Rectorado	0%	0	80%	704	880
4A:	Telecomunicaciones	0%	0	60%	172	287
5A:	Aulario Industriales	0%	0	0%	0	17
6A:	Piscina	0%	0	60%	95	159
6B:	I1I2	0%	0	60%	170	284
7A:	Centro	0%	0	80%	661	826
7B:	Euiti	0%	0	80%	107	134
7C:	ADEC	0%	0	70%	102	145
8A:	Trinquet	0%	0	70%	160	228
8B:	CPI	0%	0	50%	287	574

Tardes desde las 14:30						
Parking		Miembros UPV		PAS-PDI		Plazas totales
1A:	Oeste	0%	0	90%	410	455
1B:	Tarongers	0%	0	0%	0	512
3A:	Rectorado	0%	0	90%	792	880
4A:	Telecomunicaciones	0%	0	80%	230	287
5A:	Aulario Industriales	0%	0	0%	0	17
6A:	Piscina	0%	0	80%	127	159
6B:	I1I2	0%	0	80%	227	284
7A:	Centro	0%	0	90%	743	826
7B:	Euiti	0%	0	90%	121	134
7C:	ADEC	0%	0	90%	131	145
8A:	Trinquet	0%	0	80%	182	228
8B:	CPI	0%	0	80%	459	574

Porcentajes de máximos de ocupación según franja horaria en los aparcamientos del campus de Vera

En las siguientes tablas se muestran los **resultados** de la media de ocupación horaria de los **miércoles** de cada uno de los meses considerados (Noviembre 13, Febrero 14 y Mayo 2014) en cada parking del campus de Vera.

% Ocupación P1A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	81%	91%	90%	90%	85%	75%	85%	79%	64%
Febrero 14	69%	83%	88%	88%	80%	67%	63%	60%	48%
Mayo 2014	75%	90%	91%	89%	82%	67%	66%	61%	46%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P1A del campus de Vera

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

% Ocupación P1B									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	61%	73%	78%	80%	77%	66%	42%	39%	34%
Febrero 14	58%	71%	76%	77%	73%	64%	37%	27%	24%
Mayo 2014	61%	73%	78%	79%	76%	67%	39%	36%	29%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P1B del campus de Vera

% Ocupación P3A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	87%	96%	95%	92%	89%	76%	76%	73%	64%
Febrero 14	81%	91%	92%	91%	87%	74%	70%	67%	58%
Mayo 2014	77%	91%	91%	90%	87%	76%	73%	71%	63%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P3A del campus de Vera

% Ocupación P4A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	83%	93%	94%	94%	90%	76%	75%	73%	65%
Febrero 14	78%	88%	89%	87%	82%	69%	71%	70%	67%
Mayo 2014	75%	84%	85%	83%	78%	66%	68%	66%	64%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P4A del campus de Vera

% Ocupación P5A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Febrero 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Mayo 2014	80%	93%	95%	98%	95%	89%	85%	80%	81%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P5A del campus de Vera

Nota: No se incluyen los datos de este aparcamiento los meses de noviembre 2013 ni febrero 2014, puesto que hubo problemas de conexión en el registro de información, y los datos registrados eran erróneos.

% Ocupación P6A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	85%	89%	88%	86%	81%	71%	72%	75%	71%
Febrero 14	66%	79%	81%	78%	76%	68%	71%	68%	61%
Mayo 2014	72%	82%	81%	80%	78%	74%	74%	75%	71%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P6A del campus de Vera

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

% Ocupación P6B									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	87%	95%	95%	94%	94%	83%	69%	65%	50%
Febrero 14	87%	97%	98%	99%	97%	87%	77%	72%	57%
Mayo 2014	84%	95%	96%	96%	94%	84%	69%	67%	53%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P16B del campus de Vera

% Ocupación P7A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	76%	91%	91%	91%	86%	72%	78%	75%	68%
Febrero 14	68%	82%	85%	85%	78%	66%	75%	74%	67%
Mayo 2014	69%	84%	85%	82%	77%	67%	70%	68%	62%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P7A del campus de Vera

% Ocupación P7B									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	77%	86%	85%	84%	79%	73%	90%	88%	79%
Febrero 14	84%	91%	91%	91%	83%	72%	89%	86%	74%
Mayo 2014	71%	85%	85%	83%	78%	68%	82%	82%	73%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P7B del campus de Vera

% Ocupación P7C									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	82%	91%	91%	85%	75%	61%	60%	58%	51%
Febrero 14	85%	94%	95%	92%	84%	73%	77%	74%	66%
Mayo 2014	87%	96%	97%	96%	90%	81%	73%	70%	64%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P7C del campus de Vera

% Ocupación P8A									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	42%	63%	68%	74%	71%	59%	45%	41%	32%
Febrero 14	45%	68%	74%	74%	70%	60%	53%	50%	41%
Mayo 2014	47%	67%	73%	75%	73%	61%	56%	50%	38%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P8A del campus de Vera

% Ocupación P8B									
MES	HORA								
	9	10	11	12	13	14	16	17	18
Noviembre 13	50%	63%	65%	64%	62%	55%	46%	40%	30%
Febrero 14	51%	65%	67%	67%	66%	59%	53%	48%	37%
Mayo 2014	50%	66%	68%	67%	64%	59%	51%	45%	32%

Porcentajes de ocupación horaria en el aparcamiento P8B del campus de Vera

Nota: Se han señalado en rojo los valores de ocupación que superan el máximo de ocupación a partir del cual ya sólo pueden aparcar PAS-PDI.

En las gráficas que se presentan a continuación se muestran los resultados de porcentajes de ocupación obtenidos (como media de los miércoles de los meses de Nov13 y Feb-Mayo 14) y se comparan con los porcentajes de acceso permitidos en cada aparcamiento en función del tipo de usuario ("PAS-PDI" y "Miembros UPV").

Tal y como se observa en los resultados expuestos, la tendencia de ocupación a lo largo del día, en los tres meses estudiados es muy similar, siendo en todos los casos mayor durante el horario de mañana (09:00 a 14:00) que durante el de tarde. Asimismo, como cabía esperar, durante las mañanas la curva de ocupación alcanza su máximo (punto de inflexión) durante el intervalo de 10:00 a 13:00 horas.

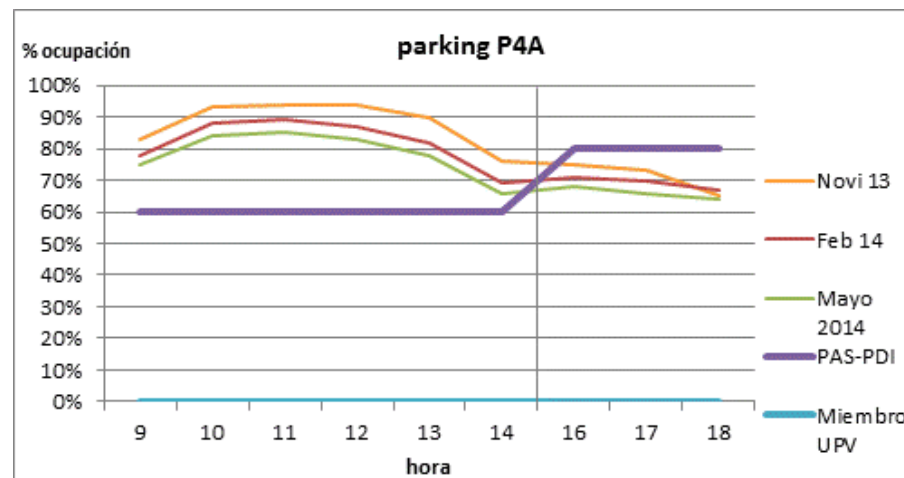
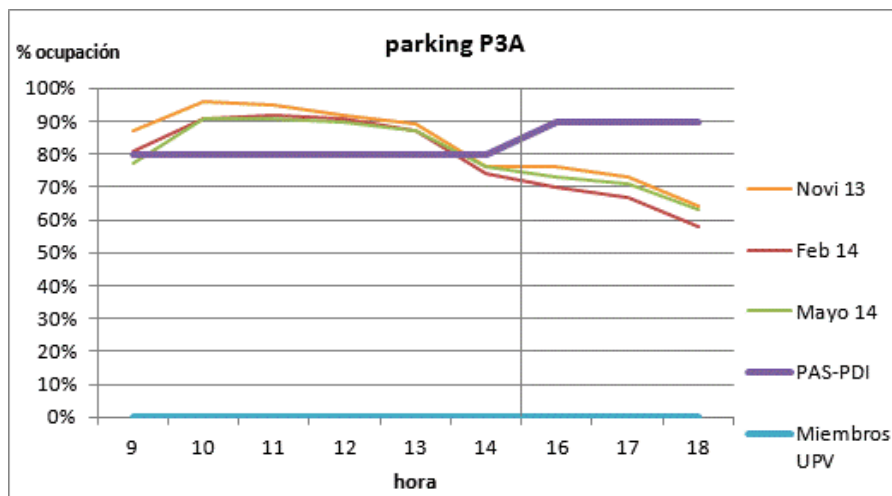
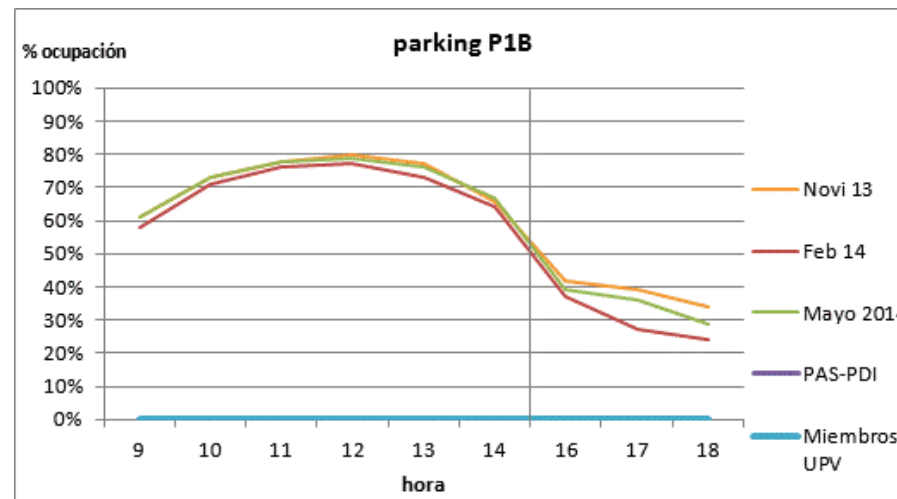
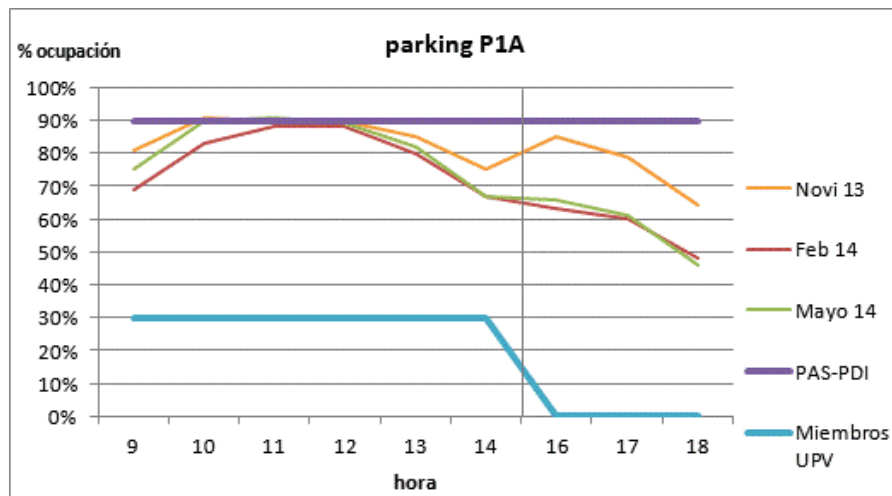
Si se analiza la ocupación respecto a los porcentajes a partir de los cuales sólo pueden entrar PAS y PDI, se puede concluir que en 8 de los 12 aparcamientos regulados (P3A, P4A, P5A, P6A, P6B, P7B, P7C, P8B) se supera este porcentaje durante prácticamente todo el horario de mañana. Esto supone que durante este intervalo los estudiantes no pueden acceder a estos aparcamientos.

Las mayores restricciones en cuanto al uso de los aparcamientos por toda la comunidad universitaria del Campus se dan en el aparcamiento P1B-Tarongers) y P5A - Aulario Industriales, en los que la totalidad de las plazas son para uso de PAS-PDI, seguido de los aparcamientos P8B, P4A, P6A y P6B.

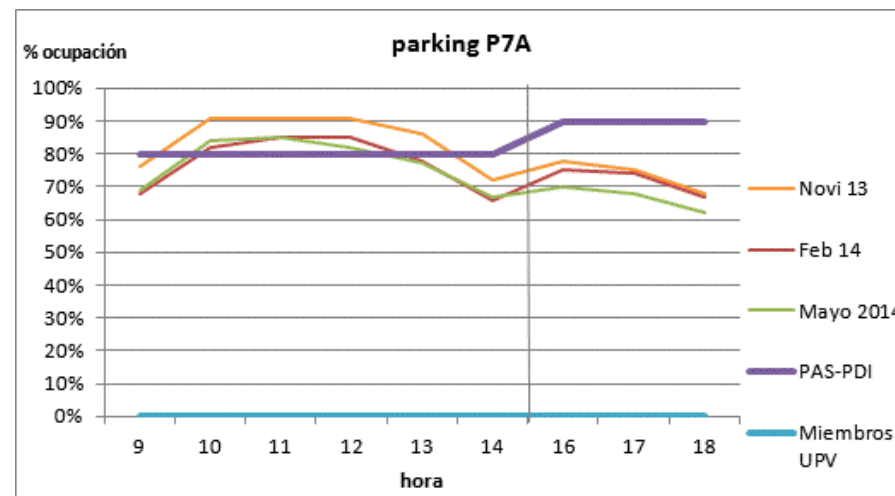
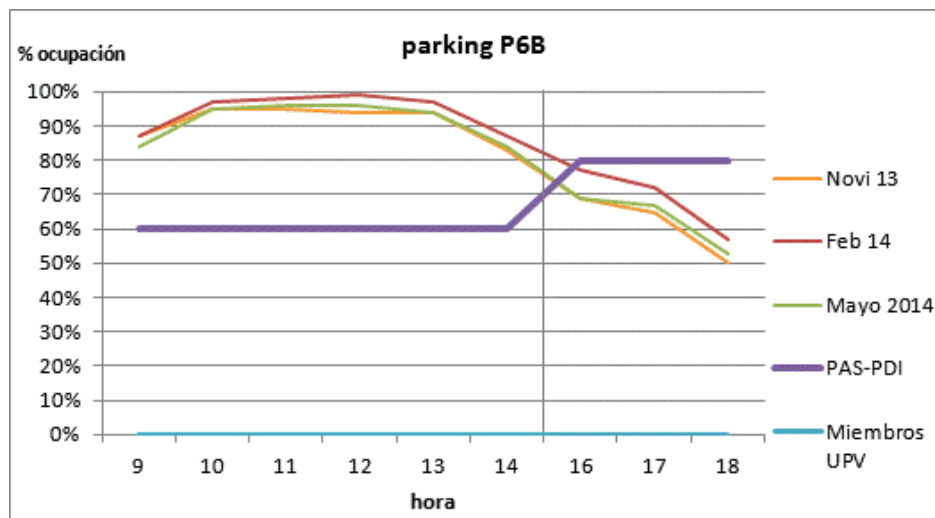
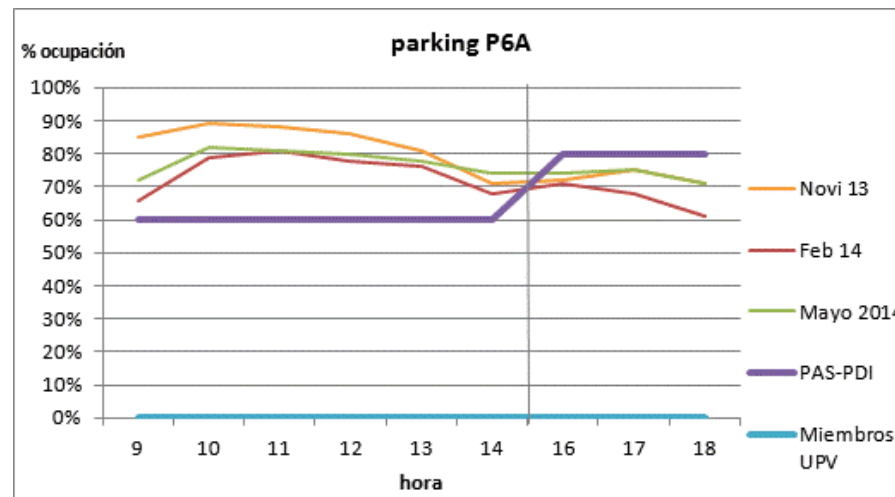
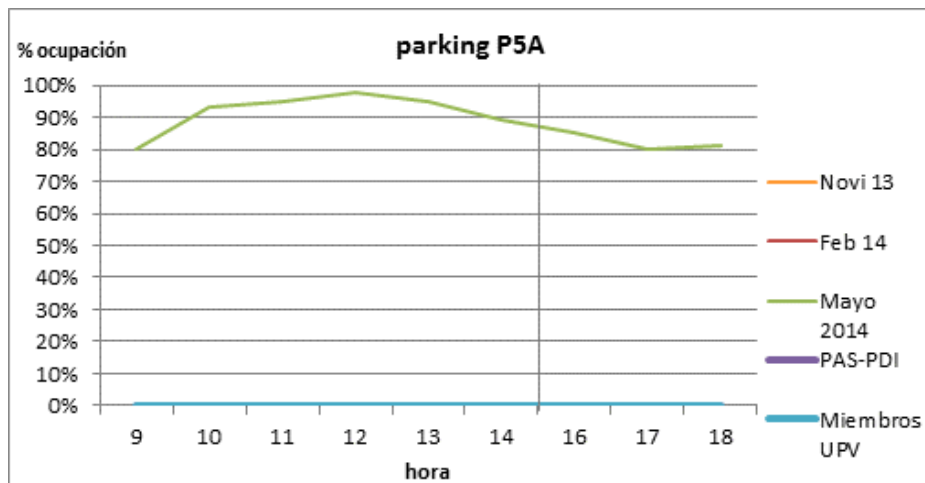
Por otra parte cabe señalar, que la ocupación de los aparcamientos regulados no llega al 100%, quedando en todos ellos un determinado porcentaje de plazas libres, tanto en periodo de mañana como de tarde (en algunos casos de hasta un 30-40% en horario de máxima ocupación de la mañana, como en el caso de los aparcamientos P8A y P8B)

Por último, señalar respecto al empleo libre del aparcamiento de la UPV que sólo se permite, hasta alcanzar un 30% en horario de mañana, en el aparcamiento P1A.

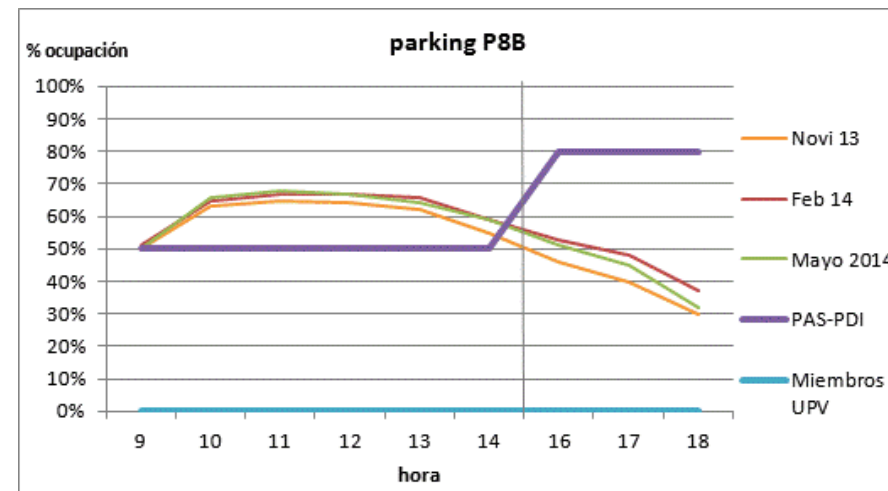
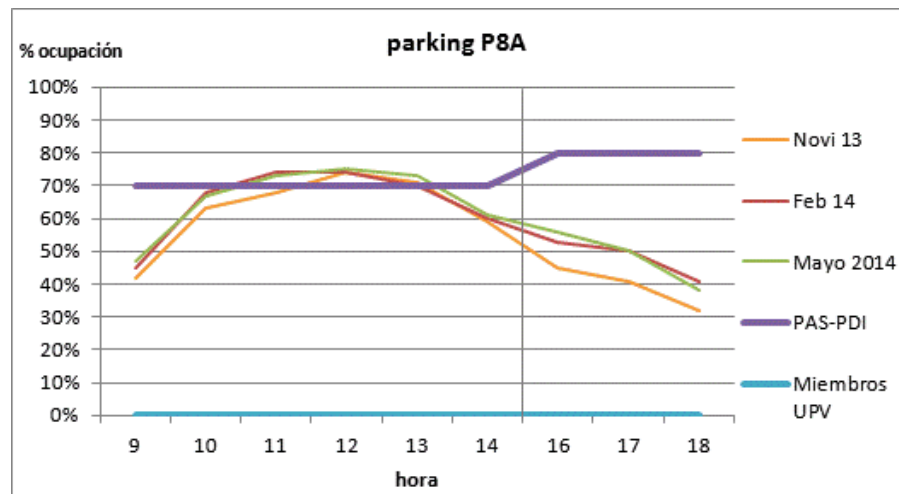
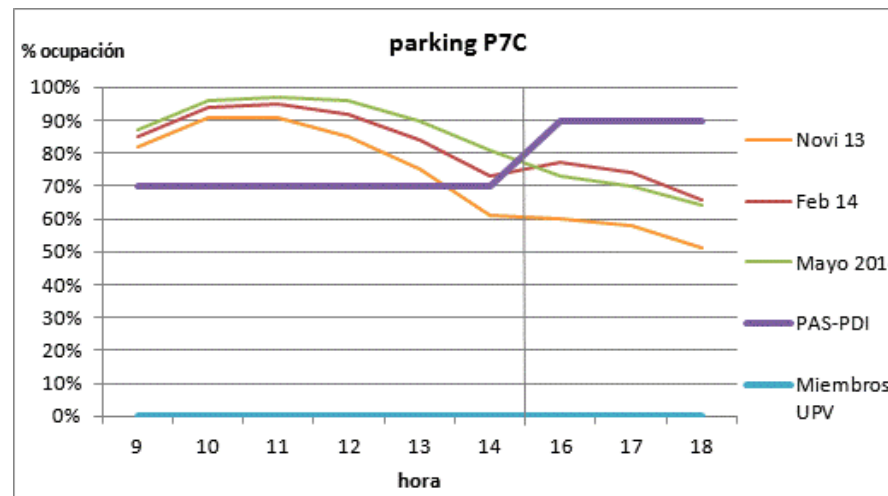
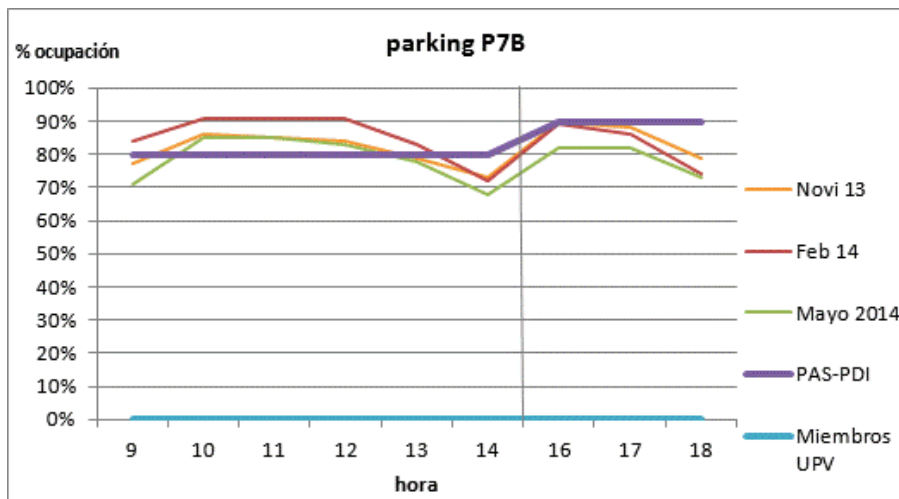
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Evolución horaria de la ocupación de cada uno de los aparcamientos de vehículos a motor del campus de Vera

Aparcamiento libre en el interior del Campus

En este apartado se procede a describir la **oferta de aparcamiento libre** disponible en el interior del Campus de Vera.

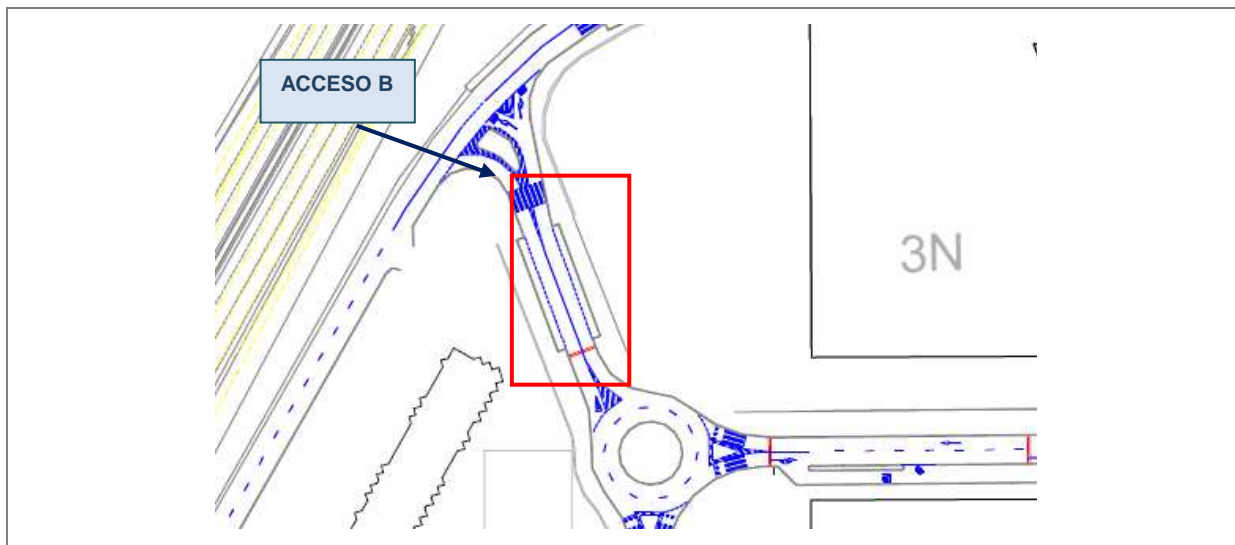
En la siguiente tabla se indica la ubicación y número de plazas ofertadas en el Campus de Vera para aparcamiento no regulado de vehículos a motor:

PLAZAS DE APARCAMIENTO LIBRE EN EL CAMPUS			
UBICACIÓN	Nº PLAZAS DISPONIBLES		
	Coches	Reservadas discapacitados	Motos
Acceso B – c / Vicente Aguilera Cerní	10	0	0
Acceso D – c/Salvatore Corrado Misseri	32	1	0
Acceso E - c/ Vicente Ferrer	32	0	0
Acceso G – c/ José Calavera Ruiz	100	2	0
c/ Pedro Duque	53	1	0
Acceso H – calles Kisshomaru Uesiba y Luis García Lorente	75	2	0
Acceso I – cafetería El Trinquet	64	2	0
Edificio 9B	27	0	0
TOTAL	393	8	0

Oferta de plazas de aparcamiento libre disponible en el Campus de Vera

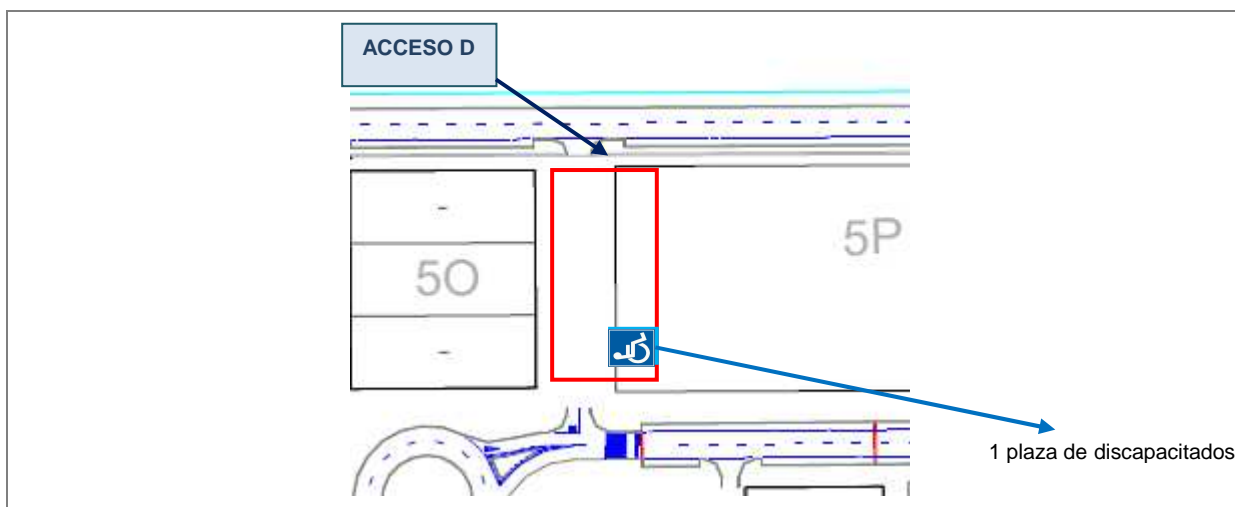
A continuación se presentan las principales características de estas zonas, así como la ocupación detectada durante la auditoría realizada el día 25 de septiembre de 2014 en la franja horaria de máxima ocupación (10:00-12:30).

Acceso B- c / Vicente Aguilera Cerní



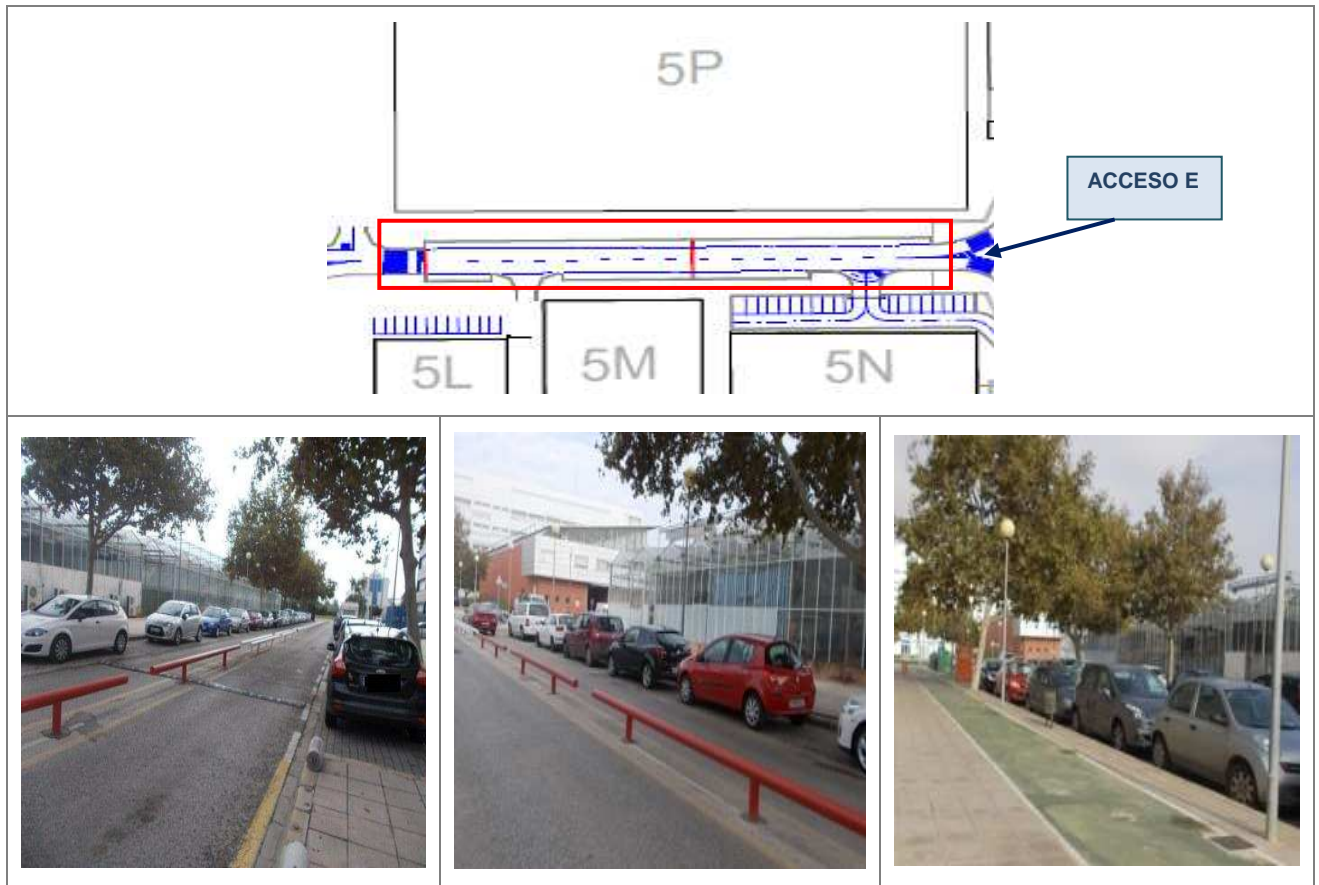
Plazas para aparcamiento de coches en línea sin señalizar

Acceso D- c /Salvatore Corrado Misseri

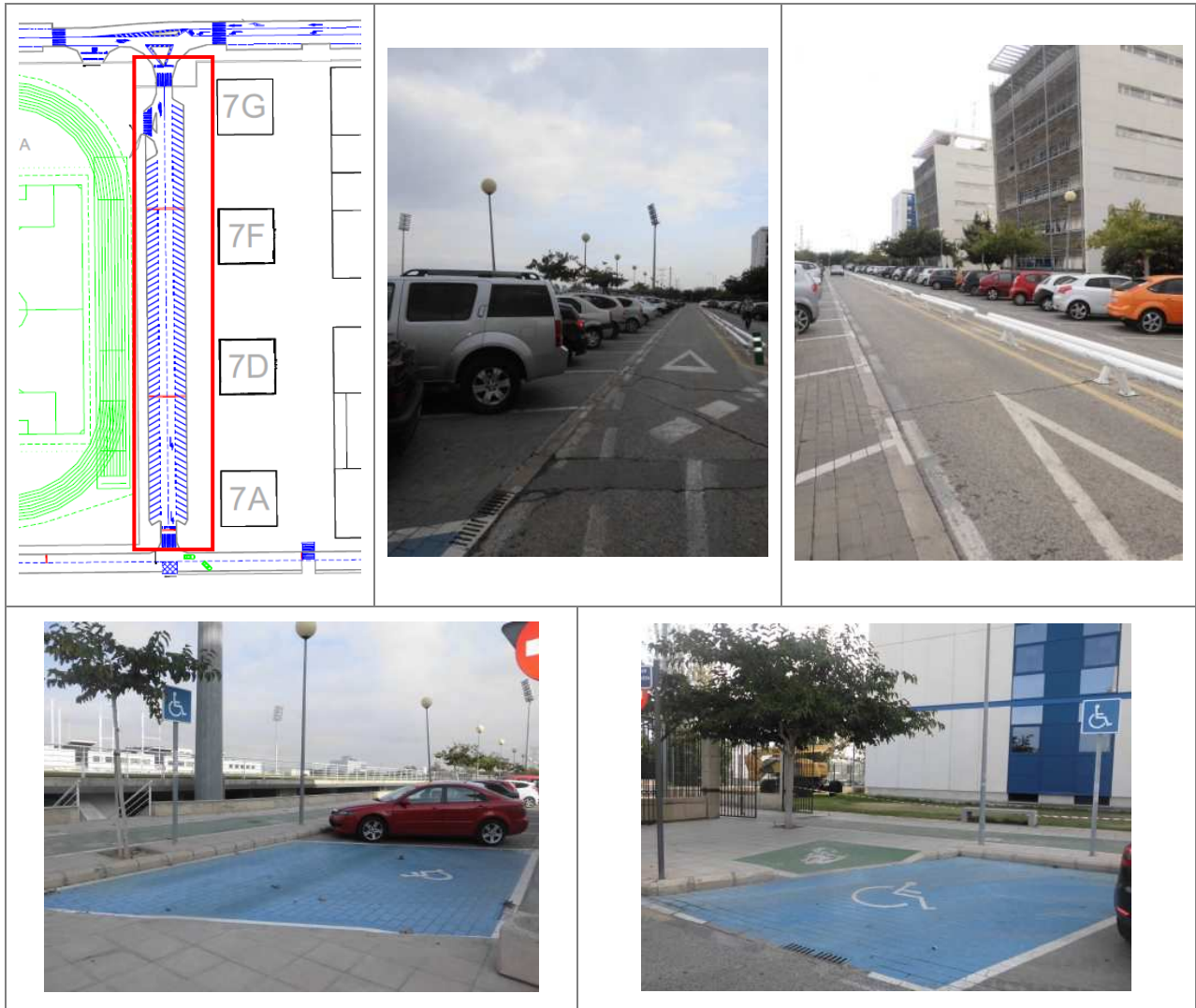


Plazas para aparcamiento señalizadas con marcas de color amarillo. Algunas plazas no disponibles por estar ocupadas por contenedores de obra

Acceso E - c/ Vicente Ferrer

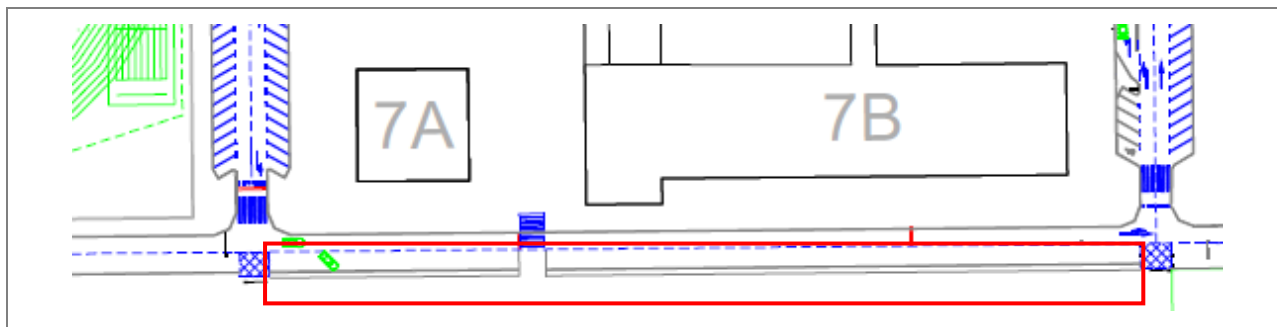


Acceso G – c/ José Calavera Ruiz



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

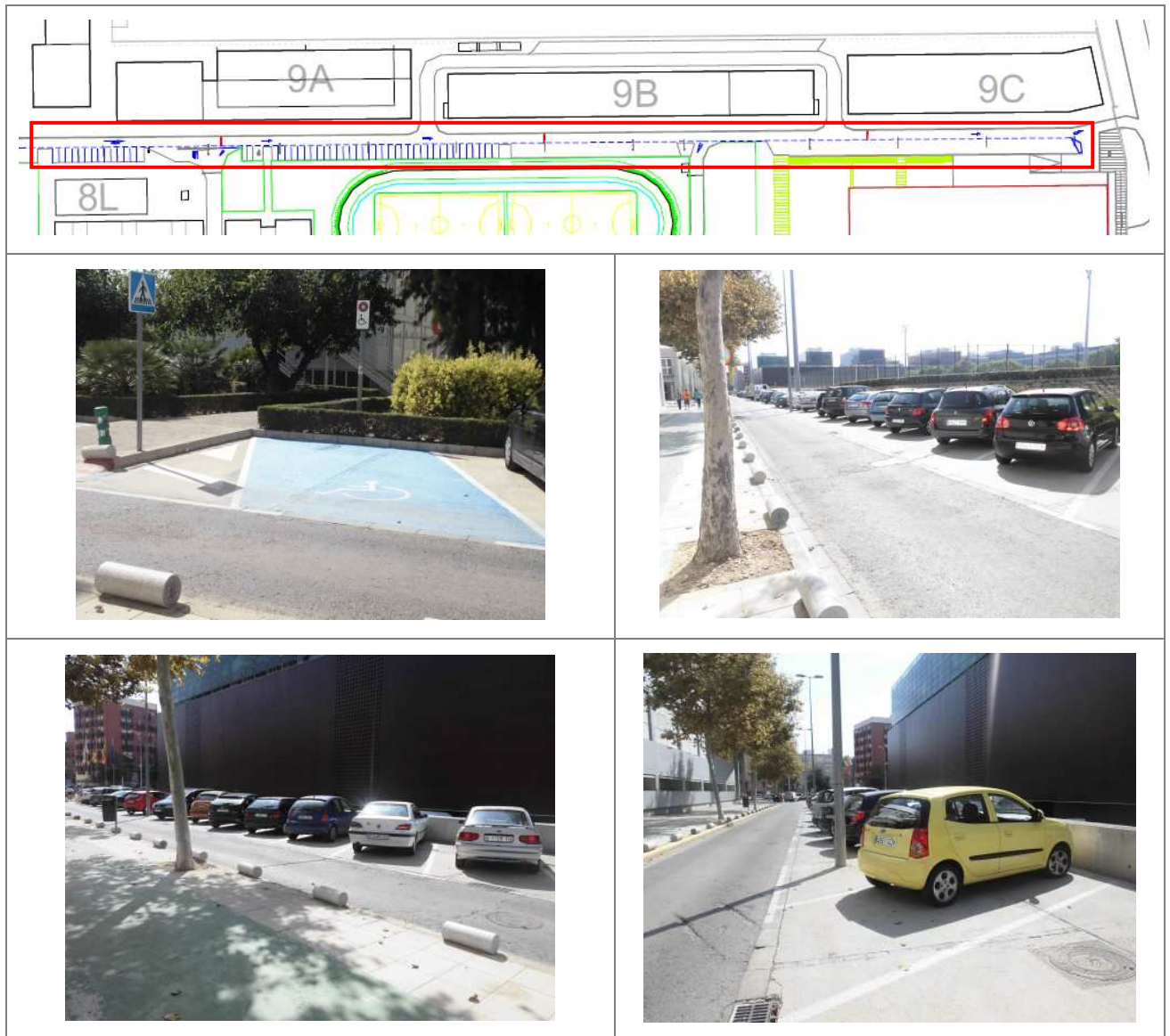
c/ Pedro Duque



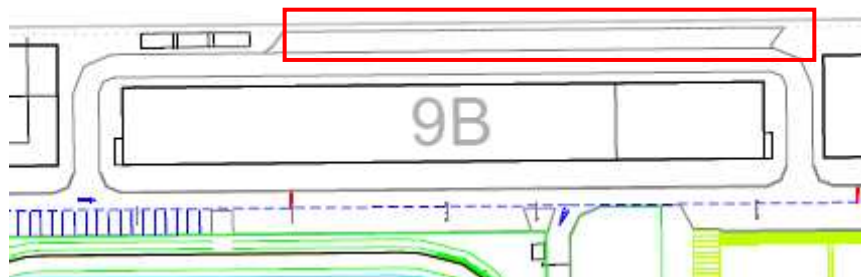
Acceso H – calles Kisshomaru Uesiba y Luis Garc3a Lorente



Acceso I – cafetería El Trinquet



Edificio 9B



Se ha analizado la **demanda de aparcamiento libre** según la observación *in situ* realizada el día **25 de septiembre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**).

UBICACIÓN	Plazas ocupadas / Plazas disponibles (%)	
	Coches	Reservadas discapacitados
Acceso B – c / Vicente Aguilera Cerní	10/10 (100%)	-
Acceso D – c/Salvatore Corrado Misseri	32/32 (100%) (*)	0 / 1 (0%)
Acceso E - c/ Vicente Ferrer	32/32 (100%)	-
Acceso G – c/ José Calavera Ruiz	100/100 (100%)	1 / 2 (50%)
c/ Pedro Duque	53/53 (100%)	0 / 1 (0%)
Acceso H – calles Kisshomaru Uesiba y Luis García Lorente	74/75 (99%)	0 / 2 (0%)
Acceso I – cafetería El Trinquet	63/64 (98%)	0 / 2 (0%)
Edificio 9B	27/27 (100%)	-
TOTAL	391/393 (99%)	1/8 (12,5%)

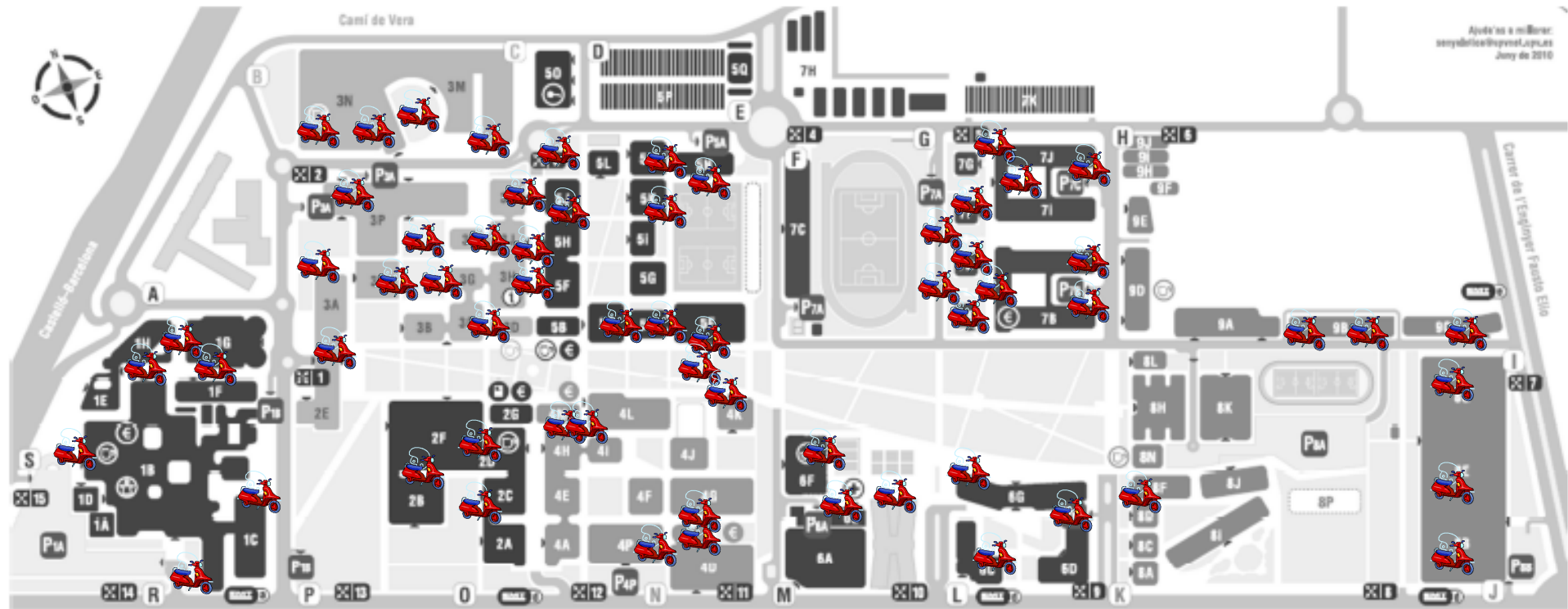
Demanda de aparcamiento libre en el Campus de Vera en franja horaria de 10:00-12:30 h. (25/09/2014)

(*) Este aparcamiento está sobreesaturado de coches (36 coches en 32 plazas, es decir, un 113% de ocupación), ya que hay algunos mal aparcados fuera de plaza (incluso considerando que la oferta real es aún inferior a 32 plazas pues varias actualmente están ocupadas por un contenedor de obra)

Se puede concluir tras la inspección realizada que la **ocupación de las plazas de aparcamiento libre para coches en el Campus es de prácticamente el 100% (99%)**.







Aparcamiento indebido de motos en zona peatonal en el interior del Campus

Se ha analizado la presencia de motos estacionadas en la zona peatonal en la franja horaria de 10:00-12:30 (máxima ocupación). El plano y las tablas siguientes muestran los resultados de la auditoría realizada el **25 de septiembre de 2014**.



Puntos de estacionamiento indebido de motos en Campus de Vera Fuente: Elaboración propia. 2014

MOTOS APARCADAS EN ZONA PEATONAL

Ubicación	Zona peatonal acceso R; acceso a Edif. 1B	Nº motos	10	Ubicación	Acera cara oeste Edif. 1B	Nº motos	1
							
Ubicación	Acera acceso norte edificio 1C	Nº motos	1	Ubicación	Calle peatonal Enric Valor (acceso Edif. 1H y 1G)	Nº motos	8
							
Ubicación	Calle peatonal Enric Valor (entre edif. 1Gy 1F)	Nº motos	8				
							

MOTOS APARCADAS EN ZONA PEATONAL



Ubicación Acera entre edificios 1H y 1G

Nº motos 3



Ubicación Acera entre Edificios 2F y 2B

Nº motos

1







Ubicación Bajo edificio rectorado (Edif. 2E)

Nº motos







4



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación		Pasaje peatonal entre edif. 3C y 3D		Nº motos		10	
							
Ubicación		Acera entre Edif. 3C y 3G		Nº motos		1	
				Ubicación		Acera entre Edif. 3Q y 3A	
				Nº motos		1	
Ubicación		Zona peatonal entre edif. 3F y 3G		Nº motos		2	
							

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Pasaje peatonal C/ Dario Maravall entre edif. 3I y 3J	Nº motos	2	Ubicación	Bajo Edificio 3N	Nº motos	2
							
Ubicación	Bajo Edificio 3M	Nº motos	3	Ubicación	Bajo Edificio 3P lado sur-este	Nº motos	7
							
Ubicación	Bajo Edificio 3P lado nor-oeste	Nº motos	6				
							

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Zona peatonal Cafetería Edificio 3N	Nº motos	1	Ubicación	Acera C/Gianluigi Colalucci (Sur Edif. 3M)	Nº motos	1
Ubicación	Calle peatonal entre edificios 3H-3J-3K y 5G-5I-5K		Nº motos	11			
Ubicación	Pasaje peatonal entre edificios 5C y 5D	Nº motos	19	Ubicación	Entre edificios 5D y 5E	Nº motos	3

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Calle peatonal entre edificios 5J-5H	Nº motos	2					
Ubicación	Acera edificio 5L. C/ Vicente Ferrer frente rotonda C/Luis Blanes	Nº motos	5	Ubicación	Zona peatonal entre Edif. 5M y 5N	Nº motos	5	
Ubicación	Entre Edif.5K y campo fútbol ETSII	Nº motos	1	Ubicación	Sur Edif 5N y campo fútbol	Nº motos	2	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Acceso a edificio 5E (lado C/F.Modigliani)	Nº motos	3	Ubicación	Aparcabis zona verde entre edif. 5F y 4K	Nº motos	1
							
Ubicación	Acera edificio 4K	Nº motos	3				
							
Ubicación	Acera José Calavera Ruiz. Edif 7D-7F	Nº motos	2	Ubicación	Acera José Calavera Ruiz. Edif 7A-7D	Nº motos	2
							







UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Garaje, en zona de aparcabicis	Nº motos	3	Ubicación	Junto entrada Edif 7J	Nº motos	3
							
Ubicación	Junto entradas Edif 7F y 7G	Nº motos	10	Ubicación	Junto entrada Edif 7D	Nº motos	4
							
Ubicación	Junto entrada Edif 7B	Nº motos	13	Ubicación	Junto entrada Edif 7A	Nº motos	12
							

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Frente entrada Edif 7B	Nº motos	4	Ubicación	Frente entrada Edif 7E	Nº motos	1
Ubicación	Frente entrada Edif 7J	Nº motos	1	Ubicación	Junto entrada Edif 9B	Nº motos	2
Ubicación	Junto entrada Edif 9B	Nº motos	1	Ubicación	Frente entrada Edif 9C	Nº motos	3

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Sótano Edificio 8B	Nº motos	4	Ubicación	Sótano Edificio 8E	Nº motos	3
							
Ubicación	Sótano Edificio 8 G	Nº motos	6	Ubicación	Lado este Edificio 6D (frente edificio 8F)	Nº motos	5
							
Ubicación	Entre edificio 6G y 6D (cerca de la Plaza James H. Whitelaw) Calle peatonal	Nº motos	2	Ubicación	Lado Norte Edificio 3C (frente a la puerta)	Nº motos	1
							

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Junto a pistas. Lado Este edificio 6F. Calle peatonal	Nº motos	2	Ubicación	Lado norte edificio 6B .Plaza Nicolás Redondo	Nº motos	1
							
Ubicación	Lado Noroeste edificio 6G (C/ Belisario Betancur)	Nº motos	1	Ubicación	Al lado de la puerta edificio 6E	Nº motos	1
							
Ubicación	Edificio 4L (Acera Puerta Biblioteca)	Nº motos	2	Ubicación	Norte Edificio 4H (Aparcamiento Valenbici) Calle Norman Foster	Nº motos	1
							

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ubicación	Cara Sur edificio 4M. Calle peatonal Calle Norman Foster	Nº motos	11	Ubicación	Zona peatonal oeste edificios 2A,2C y 2D	Nº motos	12
Ubicación	Puerta edificio 4G	Nº motos	1	Ubicación	Bajo edificio 4P	Nº motos	6
Ubicación	Puerta Edificio 4D		Nº motos	1			

Tal como se puede apreciar en las fotografías mostradas, se observan motocicletas estacionadas junto a las entradas de la mayoría de edificios. Las zonas con mayor concentración de motos indebidamente estacionadas son:

- Zona de acceso a los edificios 7A-7B-7F y 7G
- Pasaje peatonal entre edificios 5C y 5D
- Calle Enric Valor
- Bajo Edificio 3P
- Zona peatonal oeste edificios 2A,2C y 2D
- Cara Sur edificio 4M. Calle peatonal - Calle Norman Foster
- Calle peatonal entre edificios 3H-3J-3K y 5G-5I-5K
- Zona peatonal frente a acceso R (acceso a Edificio 1B)
- Pasaje peatonal entre edif. 3C y 3D

En cualquier caso, se observa que los mayores problemas se encuentran en aquellas zonas en que las motos se han encontrado estacionadas sobre aceras con poca anchura libre para circulación peatonal, tal como se ha visto en varios puntos de la calle José Calavera Ruiz y frente a los edificios 9B y 9C, donde las motos ocupan la franja destinada al desplazamiento peatonal e invaden el carril-bici.

Por otra parte destacar que el **número total de motos aparcadas en zona peatonal** detectadas en la auditoría del día 25 de septiembre en el periodo de máxima ocupación es de **243 motos**, mientras que la oferta actual de plazas reguladas en el Campus para aparcamiento para este tipo de vehículos es sólo de 66 plazas (distribuidas en únicamente tres de los parkings habilitados en el recinto universitario). La diferencia entre la oferta y la demanda para el estacionamiento de este tipo de vehículos se manifiesta muy elevada.

Por último, con respecto al control y actuaciones por la UPV para evitar o reducir este tipo de aparcamiento indebido, cabe señalar que la universidad no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y penalizar este tipo de actuaciones.

Aparcamiento indebido de coches en el interior del Campus

Se ha analizado la presencia de coches incorrectamente estacionadas en zonas no habilitadas para ello (zonas con prohibición expresa de no aparcar o fuera de las plazas delimitadas) en franja horaria de 10:00-12:30 (máxima ocupación). En las siguientes tablas se muestran los resultados de la inspección realizada el **25 de septiembre de 2014**.

Ubicación	Acceso A – calle Joaquín Rodrigo Vidre	Nº coches	2
<p>Coches aparcados en lado norte del vial sobre zona señalizada con prohibición de estacionar</p>			

Ubicación	Zona aparcamiento entre edificios 50 y 5P	Nº coches	9 (6 en zona de aparcamiento +3 dentro del vial de invernaderos)

Al igual que ocurría con el estacionamiento indebido de motos, señalar que la universidad no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y sancionar este tipo de actuaciones. En caso de obstaculizar accesos o causar problemas, el personal de Seguridad realiza avisos verbales al usuario del vehículo.

Aparcamiento exterior en las proximidades del Campus

Seguidamente se procede a identificar de forma aproximada la **oferta** de aparcamiento en las proximidades del Campus, así como a evaluar la **demanda** según la observación *in situ* realizada el día **25 de septiembre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30 h**).

OFERTA Y DEMANDA APARCAMIENTO EXTERIOR

	Oferta aproximada de plazas	% Ocupación
Avenida de Los Naranjos	530	98%
Calle Agustí Alaman i Rodrig	85	100%
Entre Edificios 7H y 5Q	37	100%
Camino de Vera	70	100%
TOTAL	722	99%

Oferta y demanda de aparcamiento exterior en el campus de Vera

Avenida de Los Naranjos

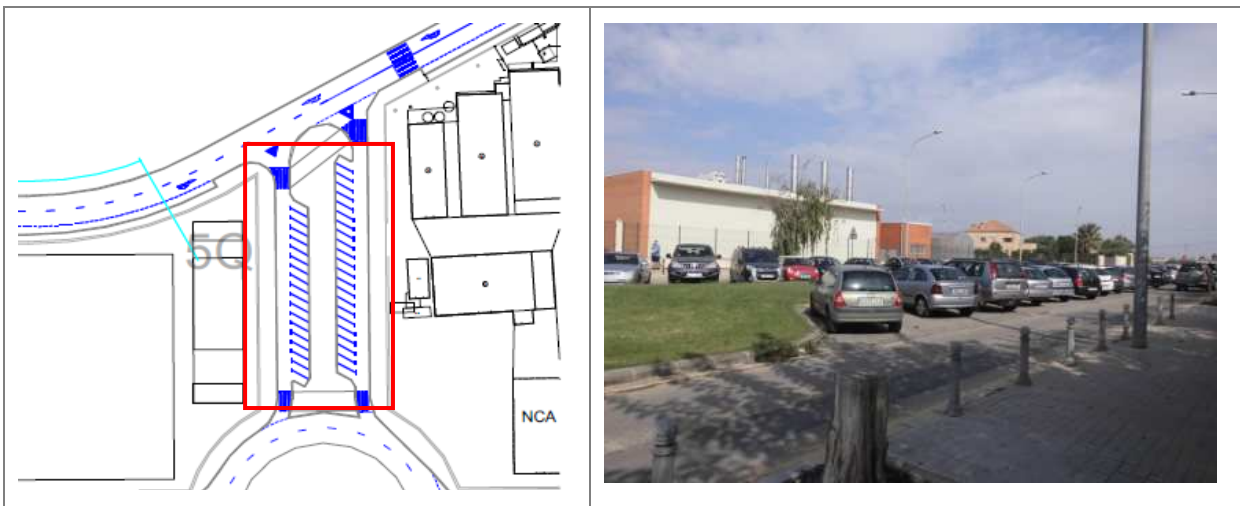


UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Calle Agustí Alaman i Rodrig



Entre Edificios 7H y 5Q



Camino de Vera



Tal como se ha observado durante la inspección realizada, prácticamente la totalidad (99%) del aparcamiento ofertado en las calles próximas al Campus se encuentra ocupado.

Aparcamiento indebido en las proximidades del Campus

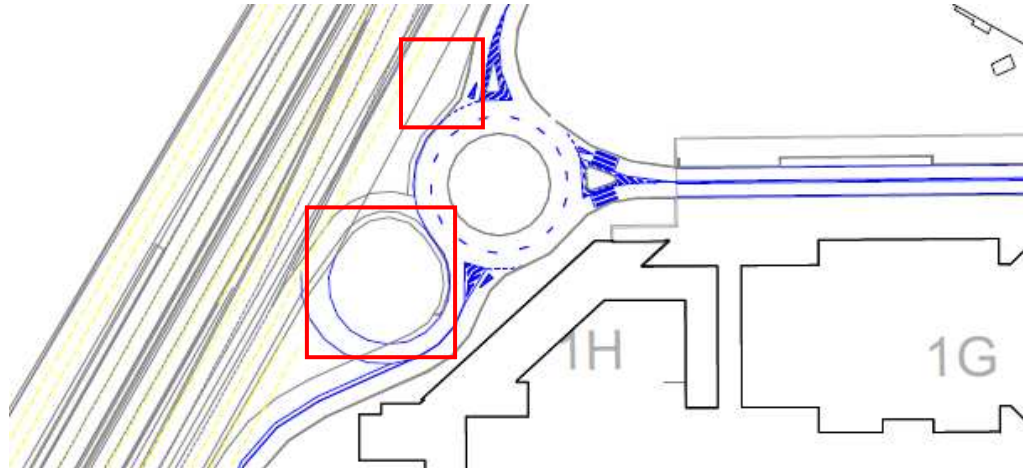
Se detectan algunas zonas de aparcamiento indebido de coches en los alrededores del campus.

La siguiente tabla resume los resultados del conteo realizado el **25 de septiembre de 2014** en la franja horaria de máxima ocupación (**10:00-12:30**).

ZONAS APARCAMIENTO INDEBIDO ALREDEDOR DEL CAMPUS		
UBICACIÓN		Nº coches estacionados
Frente acceso A	Área sin pavimentar	35
Frente acceso B	Aparcamiento sobre acera	6
Norte Edificio 7H, accediendo por vial entre 7H y 7K	Área sin pavimentar	17
c/ Ingeniero Fausto Elio	Aparcamiento en vial	45
TOTAL		103

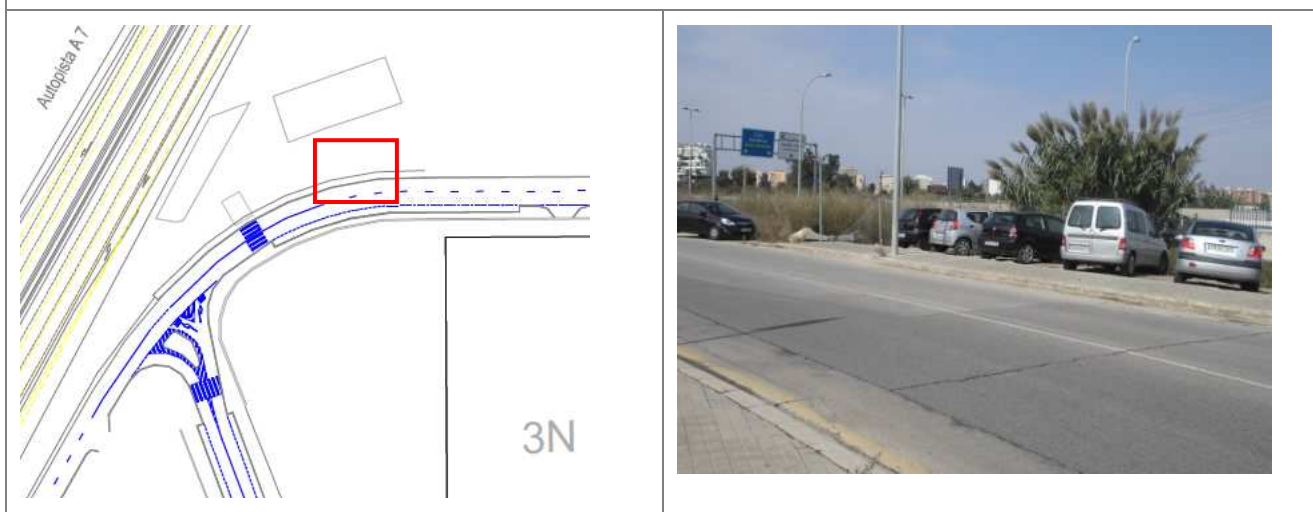
Aparcamiento indebido alrededor del campus de Vera

FRENTE ACCESO A



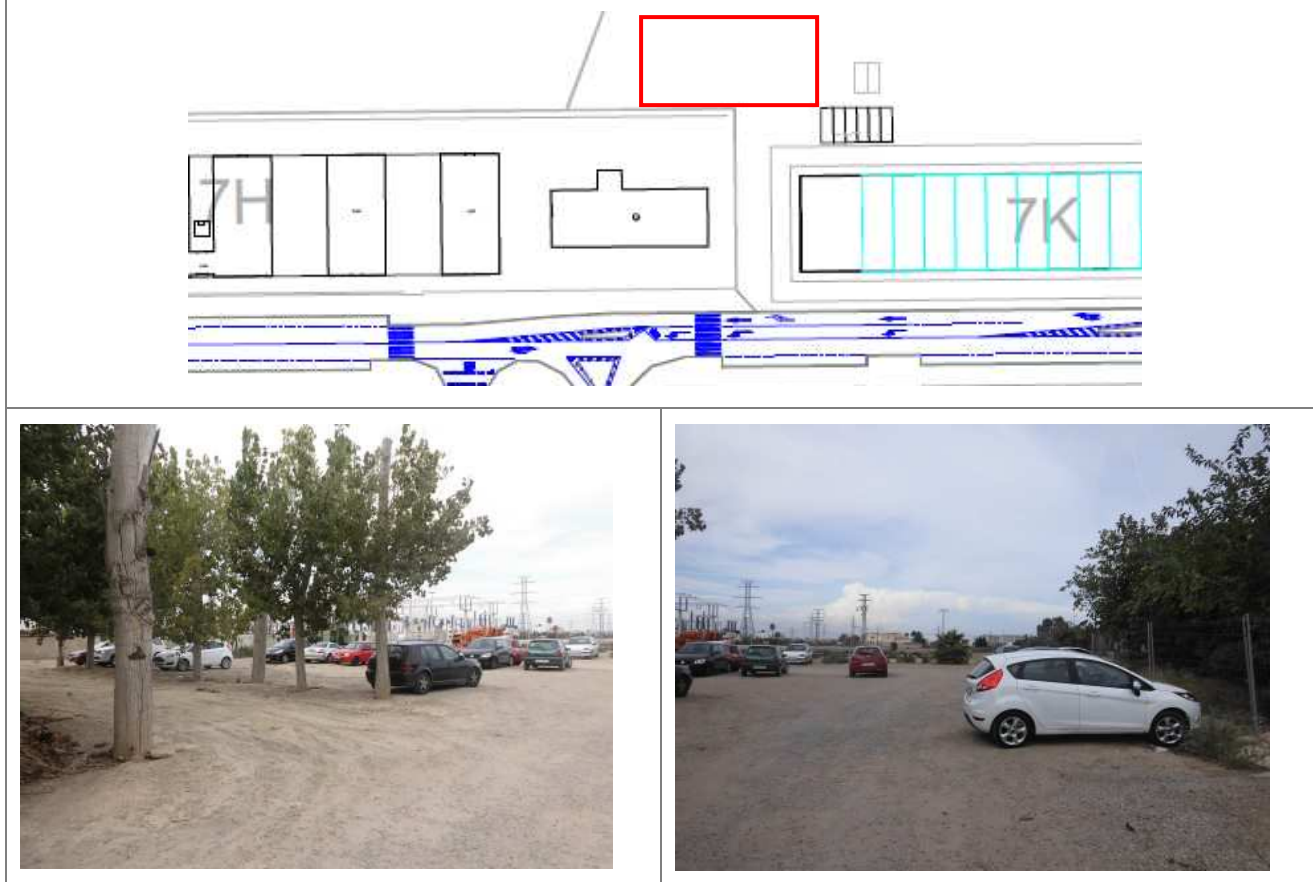
Zona de aparcamiento indebido frente acceso A

PLANO FRENTE ACCESO B



Zona de aparcamiento indebido frente acceso B

NORTE EDIFICIO 7H ENTRANDO VIAL ENTRE 7H Y 7K



Zona de aparcamiento indebido: Norte edificio 7H accediendo por vial entre 7H y 7K

C/ INGENIERO FAUSTO ELIO



Zona de aparcamiento indebido en calle Ingeniero Fausto Elio

Además de comprobarse durante la inspección realizada del aparcamiento exterior en las proximidades al Campus de Vera que su ocupación era muy próxima al 100%, se han encontrado varias zonas con aparcamiento indebido de vehículos a motor, con hasta más de 100 vehículos mal estacionados en ellas.

1.3. Flota de vehículos propios de la Universidad

En este apartado se describe la flota actual de vehículos a motor de la Universitat Politècnica de València para sus desplazamientos por el interior y exterior del Campus.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

En la siguiente tabla se muestra la lista de vehículos facilitada por la Unidad de Medio Ambiente de la UPV. Hay que considerar que la **compra de vehículos** en la UPV no se encuentra centralizada, pudiendo adquirirse directamente por las distintas áreas, y que la información al respecto puede no estar completamente actualizada.

Además, **no hay criterios** definidos para toda la universidad, dirigidos a priorizar el uso de **vehículos ecoeficientes**.

FLOTA ACTUAL DE VEHÍCULOS A MOTOR DE LA UPV	
Vehículo	Centro
Moto carro	Área de Comunicación
Nissan pathfinder	Dpto. Comunicaciones (EPSA)
Camión Wolkswagen	Bellas artes
Ford Transit	Bellas artes
VW	Bellas artes
Hiundai Trajet	Ciencia Animal
S.D.	CTT
Ford Mondeo	Deportes
Ford Transit	Deportes
Ford Transit Combi	Deportes
Peugeot 807	Deportes
Polaris Trail Boss 325 (quad)	Deportes
Nissan Trade	Dpto. Biotecnología
Citroen AX	Dpto. Ciencia Animal
Fiat Seicento	Dpto. Ciencia Animal
Lancia PHEDRA	Dpto. Ciencia Animal
Land Rover	Dpto. Ingeniería del Terreno
Mercedes Benz Vito	Dpto. Ingeniería Rural y Agroalimentaria
Camión Renault	Dpto. Máquinas y Motores
Massey Ferguson	Dpto. Mecanización Agraria
Nissan Patrol	Dpto. Mecanización Agraria
S.D.	Dpto. Mecanización Agraria
S.D.	Dpto. Mecanización Agraria
Nissan Pickup	Centro de Ecología Química Agrícola
Mitsubishi	Dpto. Biotecnología
Galloper Super Exceed	Dpto. Ingeniería Electrónica

FLOTA ACTUAL DE VEHÍCULOS A MOTOR DE LA UPV	
Peugeot	Eps Alcoy
Ford Transit 2010	Facultad de Bellas Artes
Renault espace	Física aplicada
S.D	IBM
Nissan Vannette	Instituto Agroforestal Mediterráneo
S.D	ITQ
Ford Escort	Laboratorio Automóviles
Renault 6	Mantenimiento
Renault Express	Mantenimiento
Vespa 250 cc	Mantenimiento
Vespacar G-ATM	Mantenimiento
Vespino	Mantenimiento
Vespino	Mantenimiento
Vespino	Mantenimiento
Vespino	Mantenimiento
Suzuki	S.D.
Vespa Car Piaggio	Oficina Técnica
Vespino	Oficina Técnica
Renault f6	Publicaciones
Ford Escorpio	Rector
Mercedes Benz Vito Monovolumen	Rector
Peugeot 407	Rector
AUDI A6	Rector
AUDI A6	Rector
AUDI A6	Rector
Renault espace	Sede central
Berlingo 19D Combi x	Servicio de Publicaciones
Vespino Gilera	S.D.
Mercedes Benz Vito	Eps Alcoy
S.D.	Instituto de Transportes

S.D. Sin datos disponibles

Flota actual de vehículos a motor de la UPV

Fuente: Unidad de medio ambiente de la UPV

Tras analizar la información disponible referente a la flota actual de vehículos, se puede concluir que **no se dispone de una lista actualizada y completa de las características de los vehículos a motor de la UPV.**

Además, de los datos disponibles es posible deducir que:

- ✓ La mayoría son vehículos motorizados de cuatro ruedas (especialmente furgonetas y coches), y sólo se dispone de 9 motocicletas. Son vehículos cuya propiedad se distribuye entre los asociados a Departamentos o áreas específicas de la UPV (por ejemplo, Deportes, Institutos, etc.), Mantenimiento y Servicios centrales /rectorado.
- ✓ Ninguno de ellos es eléctrico o híbrido, y no se conoce si el combustible de cada uno (diésel o gasolina)
- ✓ Por la fecha de las matrículas de las que se tiene información, se considera que la edad de la flota de vehículos fluctúa bastante: desde 25 años de algunos vehículos de departamentos/escuelas hasta los 4 años (los más recientes asociados al Rectorado).

1.4. Coche compartido

La UPV no dispone de un servicio propio para fomentar los desplazamientos compartidos en el acceso a sus campus, que facilite el encuentro entre los miembros de la comunidad universitaria.

En el caso del Campus de Vera, la Unidad de Medio Ambiente oferta en su web el sistema para COMPARTIR COCHE del Ayuntamiento de Valencia, incluyendo el enlace para acceder a la plataforma disponible en la página principal del Ayuntamiento, e indicando que se debe seleccionar la opción *Ir a la Universidad y Campus de Vera* en el apartado de DESTINO.

1.5. Resumen y conclusiones

1. Red vial de acceso

Red vial de acceso al Campus de Alcoy

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

Considerando las vías de tráfico rodado adyacentes a los edificios de la UPV, hay un único punto de acceso para vehículos a motor: el aparcamiento en el edificio 4 (Polideportivo – Centro de Investigación). La entrada al parking se realiza desde la calle Alarcón y la salida por la calle Zorrilla – Sant Domenech.

Las calles con circulación de vehículos a motor ubicadas en las proximidades del Campus, se caracterizan por ser calles estrechas con un vial de sentido único de circulación, con reducida oferta de aparcamiento. Además del trazado, el pavimento adoquinado y la presencia de reductores de velocidad y bolardos obligan a los conductores a reducir su velocidad.

Red vial de acceso al Campus de Gandía

Las principales vías de acceso al Campus de Gandía son:

- **Camí Vell de Valencia (Carretera Nazaret-Oliva - CV605) - Calle Polígono Universidad**, constituye la principal vía de acceso a la zona norte del campus para vehículos motorizados. Esta vía enlaza por una parte:
 - al norte con las carreteras N-337 y N-332, en el caso de los desplazamientos con origen Valencia-Alicante o Gandía pueblo
 - al sur y al este con la Carretera de Sèquia del Rei y la calle Paraninfo, que conectan con el núcleo poblacional del Grao y la Playa de Gandía.
- **Ronda de l'Àgora**: Desde esta vía es posible el acceso de vehículos a motor al edificio CRAI del Campus a través del aparcamiento. Esta ronda enlaza por un lado con la Carretera de Sèquia del Rei y por otra, por el tramo sur del Camí Vell de València.

Por otra parte el acceso a las pistas deportivas de la universidad, ubicadas fuera del recinto universitario, se realiza a través de la calle de la Ràbida. En ella se indica mediante señal vertical la limitación de velocidad en el tramo de 30 Km/h.

Los **únicos accesos posibles al Campus para vehículos a motor** son a través de los aparcamientos: zona norte principal - parking P0G y zona sur CRAI - parking P0G2 (este último con dos puntos de entrada, uno al subterráneo y otro al que se encuentra en superficie).

El resto de accesos son peatonales, y sólo es posible el acceso de vehículos permitidos por Seguridad de UPV (por ejemplo, para vehículos de mantenimiento, descarga de mercancías, etc.).

La vía principal CV-605 (Camí Vell de València) dispone de un desvío para la entrada al Campus. En este punto el vial se bifurca, por un lado hacia el vial interno de circulación entre edificios y parking (que enlaza con la calle Polígono Universidad), y por otro hacia el propio aparcamiento de vehículos a motor (P0G). La limitación de velocidad para la circulación en el tramo de vial próximo al campus es de 20 km/h.

El Campus de UPV en Gandía **no dispone de viales interiores para la circulación de vehículos motorizados.**

Red vial de acceso al Campus de Vera

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

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

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Calle Ingeniero Fausto Elio (al este del Campus)

Los accesos al Campus para vehículos a motor son los codificados como: A, B, D, E, G, H, I, J, K, L, M, N, P, R, S y el acceso ubicado en C/Enginyer Fausto Elio (frente a edificio 8B). Hay accesos para vehículos a motor desde todas las vías colindantes.

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

Se trata de un vial con dos sentidos de circulación (hacia zona Malvarrosa y hacia centro ciudad – ronda nord), cada uno de ellos con tres carriles para coches y uno habilitado para la circulación de taxi-autobús urbano (en algunos tramos también para motocicletas).

Por la zona central de la vía discurre el trazado de las líneas 4 y 6 de tranvía.

Únicamente dispone de 2 puntos de cruce para vehículos a motor para cambio de sentido de circulación. Los cruces se encuentran regulados mediante semáforos.

La **rotonda Avenida de Catalunya - Avenida de los Naranjos** es una rotonda muy amplia con 8 carriles de circulación, los cuales no se encuentran señalizados en todos los tramos. Cuenta con regulación semafórica en 5 puntos.

El **Camí de Vera al oeste** del Campus. Desde esta vía es posible acceder al campus mediante vehículos a motor por los puntos de acceso codificados como S, A y B.

Esta vía es de un sentido único de circulación (hacia norte) y cuenta con 4 carriles en su inicio, para pasar a sólo dos tras su bifurcación en el acceso (A). En este segundo tramo al acceso A la velocidad se limita a 40 Km/h.

El tramo del **Camí de Vera al norte** del Campus, se inicia en el Acceso B y finaliza en acceso D. A partir de ahí, se inicia el vial de la **calle Agustí Alaman i Rodrig** que continua por el norte del Campus hasta las cocheras de la EMT. Desde estas vías es posible acceder al campus por los puntos codificados como D, E, G (entrada) y H (salida).

a) Tramo Camí de Vera (norte)

Se trata de una vía de un sentido único de circulación que cuenta con dos carriles de circulación. Tanto los carriles como los sentidos se encuentran señalizados, aunque la señalización horizontal se encuentra muy borrada. Limitación de velocidad en el tramo de 40 Km/h.

b) Tramo Agustí Alaman i Rodrig

Vial de doble sentido, con un carril para cada sentido de circulación. La señalización horizontal que indica los carriles y sentidos está prácticamente borrada. Hay bolardos protegiendo todas las aceras, rotonda e isletas para evitar el estacionamiento indebido.

En la **Calle Ingeniero Fausto Elio** (al este del Campus) existen dos puntos de salida para vehículos a motor. El vial es de dos sentidos de circulación, cada uno de ellos con tres carriles; los carriles y sentidos de circulación se encuentran señalizados.

Por la zona central de la vía discurre el trazado de las líneas de tranvía.

La **rotonda Avenida de los Naranjos – Calle Fausto Elio** es una rotonda pequeña atravesada por las vías de tranvía, que cuenta con 4 carriles de circulación, los cuales no se encuentran señalizados en todos los tramos. Los puntos de cruce de la calzada con las vías de tranvía se encuentran regulados mediante semáforos. La zona de intersección está claramente señalizada.

2. Red vial interior

Red vial interior del Campus de Vera

El Campus de Vera en Valencia dispone de dos tramos independientes de vial interior para la circulación de vehículos a motor (vial zona oeste y vial zona este). Ambos tramos conectan determinados accesos con áreas reservadas para el aparcamiento, así como para la carga / descarga de mercancías.

Los accesos A, B, D, E, G, H, I y P comunican con la red vial interior; mientras que los accesos J, K, L, M, N, P, R y S comunican directamente con aparcamientos regulados mediante barrera evitando la circulación interior de vehículos.

Las normas de circulación por la red vial interior se señalizan en los accesos de vehículos a motor que comunican con esta red interior, siendo las siguientes:

- En zona universitaria la limitación de velocidad es de 30 Km/hora
- No está permitida la entrada al Campus ni circulación por la red interior de la zona universitaria de camiones con peso superior a 5,5 toneladas ni vehículos con altura superior, incluida la carga, a 3 metros
- El paso y circulación de autobuses por el interior del Campus tampoco está permitido

Las principales características de los distintos tramos de vial interior son las siguientes:

Vial zona oeste

- Tramo vial C/Adolfo Suarez (desde acceso P): 2 carriles, uno en cada sentido de circulación. Tanto la delimitación de carriles como los sentidos se encuentran señalizados. La calzada se encuentra delimitada mediante bolardos de hormigón para impedir que los vehículos a motor invadan la zona peatonal.
- Tramo vial C/Princesa Munia Al Hussein (rotonda rectorado): 2 carriles de circulación. Tanto los carriles como los sentidos están señalizados. La calzada se encuentra separada de la zona peatonal/ciclista mediante bolardos de hormigón. Zonas de intersección señalizadas mediante marcas en el vial.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre: 2 carriles de circulación (uno de entrada y otro de salida al Campus por el acceso A), separados entre sí por una barra metálica y con las aceras peatonales mediante bolardos. Los sentidos de circulación no se encuentran señalizados.
- Tramo C/Alicia Alonso: doble sentido de circulación, con un carril cada uno. Los sentidos están señalizados horizontalmente y los carriles separados mediante barra metálica. Existen bolardos que separan la calzada de las zonas de circulación peatonal y ciclista.
- Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera Cerní hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci: vial de doble sentido de circulación (un carril por sentido); los carriles se encuentran delimitados mediante señalización horizontal, aunque los sentidos de circulación no se encuentran señalizados. Presencia de bolardos en las aceras.
- Tramo vial entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela: 1 carril de circulación no señalizado; tampoco está señalizado el sentido de circulación. Existen bolardos en una de las aceras.
- Tramo C/Gianluigi Colalucci – C/Luis Blanes: La señalización horizontal de los sentidos de circulación se encuentra bastante borrada. Mediana de separación de carriles con barra metálica (excepto en los pasos de peatones que es mediante bolardos o hitos de plástico). Hay bolardos que impiden que vehículos a motor invadan la acera.
- Tramo por c/ Vicente Ferrer hasta acceso E: Vial de dos carriles, de doble sentido de circulación (un carril por sentido). Hay señalización horizontal de los sentidos y de los carriles de circulación. Presencia de barra metálica en la separación de los carriles y bolardos sobre la acera. Hay un reductor de velocidad en la mitad del tramo.

Vial zona este

- Tramo vial desde acceso G – c/ José Calavera Ruiz: 2 carriles de entrada al campus con sentidos señalizados sobre la calzada. Acceso a plazas de aparcamiento libre desde ambos carriles. Barras metálicas impiden el estacionamiento indebido entre ambos carriles. Hay 1 reductor de velocidad en la mitad del tramo.
- Tramo vial c/ Pedro Duque: 1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Desde él se accede a plazas de aparcamiento libre. Hay 2 reductores de velocidad en el tramo y bolardos sobre la acera.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Tramo vial calles Kisshomaru Uesiba y Luis García Lorente - acceso H: 2 carriles de salida del campus con sentidos señalizados sobre la calzada. Acceso a plazas de aparcamiento libre desde ambos carriles. Barras metálicas entre ambos carriles y sobre isletas, y bolardos sobre la acera. 1 reductor de velocidad en la mitad del tramo
- Tramo vial desde cafetería El Trinquet - acceso I: 1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Acceso a plazas de aparcamiento libre. Hay bolardos y barras metálicas impiden el estacionamiento indebido sobre la acera.
- Tramo vial alrededor Edificio 9B: 1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Acceso a plazas de aparcamiento libre. Barra metálica impide el estacionamiento indebido sobre la acera

Asimismo existe un tramo del vial de la zona este, en la c/ Vicente Enrique y Tarancón (actualmente sin uso). Es un tramo regulado mediante barreras al principio y al final del mismo, conectado en su inicio con la zona peatonal. Tiene acceso a plazas de aparcamiento en superficie, actualmente sin uso. Tiene un solo carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Tiene 1 reductor de velocidad a mitad del tramo y bolardos que impiden el estacionamiento indebido sobre la acera.

Del **análisis del vial interior** se desprende:

- En la mayoría de los tramos, existen barras metálicas y bolardos que impiden el estacionamiento indebido sobre la línea que limita ambos carriles, sobre isletas, sobre la acera y el vial ciclista.
- Todos los tramos cuentan con pasos de peatones que cruzan la calzada para permitir el cruce peatonal entre aceras.
- Algunos son elevados para favorecer la reducción de la velocidad de los vehículos. Igualmente algunos tramos disponen de barras reductoras de velocidad.
- El 50% de los tramos no tienen señalización horizontal (o no es visible) en los carriles, indicando el sentido de circulación: Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre, Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera Cerní hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci, Tramo vial entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela, Tramo C/Gianluigi Colalucci – C/Luis Blanes, Tramo vial c/ Pedro Duque, Tramo vial desde cafetería El Trinquet - acceso I y Tramo vial alrededor Edificio 9B.

Por otra parte, en el Campus existen **viales de corta longitud** que comunican muchos accesos con aparcamientos regulados, **evitando desde los mismos la circulación interior de vehículos a motor.**

3. Aparcamiento

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Alcoy

Se dispone de un **aparcamiento regulado mediante barrera**, subterráneo, con una oferta total de 242 plazas para coches y 9 plazas reservadas para discapacitados. No hay plazas para motos.

Se observa que el máximo de ocupación se alcanza en el horario considerado de mañana (09:00-14:00 horas), en particular entre las 11-12 horas, registrándose valores superiores al 85% de ocupación.

El acceso a este aparcamiento se realiza mediante tarjeta de la UPV, por lo que sólo pueden acceder miembros de la comunidad universitaria. Además, a partir del 95% de ocupación, sólo se permite el acceso a PAS-PDI.

Se deduce de los resultados que no se alcanza en ningún momento el máximo de ocupación (100%) y que, en ninguna franja horaria, se supera el porcentaje a partir del cual sólo pueden entrar PAS-PDI. Por tanto, se puede considerar que no existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario en el Campus de Alcoy.

Además del aparcamiento regulado, en la zona exterior existe una zona de **aparcamiento en superficie para motocicletas con acceso libre** (frente a edificio Polideportivo). La oferta actual de este tipo de aparcamiento es de 15 plazas. Se observa una ocupación del 13% de estas plazas.

Motos mal estacionadas se concentran en la plaza peatonal de Ferrandiz y Carbonell.

Con respecto al **aparcamiento exterior**, se observa que las calles próximas presentan niveles de ocupación del 100%, incluso superiores en algunos casos (zonas sobresaturadas) debido a vehículos incorrectamente estacionados en zonas prohibidas (por ejemplo, de carga y descarga) o sobre pasos de peatones.

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Gandía

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

Se dispone de **dos aparcamientos regulados** mediante barrera con un total de 189 plazas para coches y 4 plazas reservadas para discapacitados. No hay plazas de motos.

La entrada al parking de la zona norte del campus (P0G) es únicamente para miembros de la comunidad universitaria de la UPV, por lo que no se admite el acceso de personal ajeno a la UPV (se regula el acceso mediante tarjeta autorizada y barrera). Sin embargo, no existen limitaciones en cuanto a su ocupación, por lo que pueden ser ocupados indistintamente por personal estudiante o PAS-PDI.

En cambio, la entrada al aparcamiento subterráneo de la zona sur (P0G2) es exclusiva para miembros PAS-PDI, si bien muy próximo a éste existe un aparcamiento no regulado para todo el personal, por lo que a priori no supone un problema para el estacionamiento de los estudiantes de este edificio.

Los aparcamientos no se llenan en ninguna franja horaria del día, quedando plazas libres incluso en horario de máxima ocupación (que se estima en torno a las 10:00 -12:00 horas). Incluso en este intervalo punta, en el peor de los supuestos, se observa que quedan entre un 35-40% de plazas libres.

Además de los dos aparcamientos regulados, existe una zona de **aparcamiento en superficie no regulada** que sirve para el estacionamiento de los vehículos a motor de los usuarios del Campus (zona de edificio H). Hay 50 plazas para coches, 2 plazas reservadas para discapacitados y una zona con aproximadamente 4 plazas para motos. Se observan niveles de ocupación de las plazas de coches y de motos del 75% respectivamente.

No se han encontrado **motos incorrectamente estacionadas** en las zonas peatonales del interior del Campus.

No se han encontrado **coches incorrectamente estacionados**. Se observa la presencia de bolardos extraíbles en los accesos peatonales del Campus, lo cual permite el acceso y parada temporal de vehículos de carga y descarga o servicios externalizados.

A estas plazas propias de la universidad, hay que sumarle la oferta de **aparcamiento libre** (municipal) **de las calles adyacentes** al Campus, lo que supone unas 140 plazas más. La ocupación en las calles próximas a los accesos peatonales al Campus es muy elevada, encontrándose en ellas incluso vehículos mal estacionados (fuera de plaza o en zonas donde está prohibido).

Respecto al aparcamiento de motocicletas, señalar que se han encontrado algunas motocicletas mal estacionadas en el vial cerca del acceso principal.

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Vera

El número total de plazas ofertadas para aparcamiento de vehículos a motor en este Campus asciende a 5079, estando distribuidas la mayoría de éstas (92%) en los 12 aparcamientos regulados del Campus. El resto se distribuye en las distintas zonas de aparcamiento libre (no regulado mediante barrera) ubicadas en el interior de este recinto universitario.

El número de plazas totales disponibles en **aparcamientos regulados** del Campus de Vera es de 4678, de las cuales 4501 son para coche, 66 para moto y el resto son reservadas para discapacitados (93) y otras reservas (18).

El 99% de las plazas no reservadas son para el aparcamiento de coches; sólo el 1% corresponden a moto. Cabe destacar que sólo dos de estos aparcamientos disponen de plazas para estacionamiento de motocicletas: P1B: Tarongers, P6A: Piscina y P8A: Trinquet.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

De los 12 aparcamientos regulados, hay 9 subterráneos y 3 en superficie, estos últimos son: P1A: Oeste, P5A: Aulario Industriales y P8A: Trinquet.

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

La tendencia de ocupación a lo largo del día, en los meses estudiados es muy similar, siendo en todos los casos mayor durante el horario de mañana (09:00 a 14:00) que durante el de tarde. Asimismo, como cabía esperar, durante las mañanas la curva de ocupación alcanza su máximo (punto de inflexión) durante el intervalo de 10:00 a 13:00 horas.

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

Si se analiza la ocupación respecto a los porcentajes a partir de los cuales sólo pueden entrar PAS y PDI, se puede concluir que, en 8 de los 12 aparcamientos regulados (P3A, P4A, P5A, P6A, P6B, P7B, P7C, P8B) se supera este porcentaje durante prácticamente todo el horario de mañana. Esto supone que durante este intervalo los estudiantes no pueden acceder a estos aparcamientos.

Las mayores restricciones en cuanto al uso de los aparcamientos por toda la comunidad universitaria del Campus se dan en el aparcamiento P1B-Tarongers) y P5A - Aulario Industriales, en los que la totalidad de las plazas son para uso de PAS-PDI, seguido de los aparcamientos P8B, P4A, P6A y P6B.

Por otra parte cabe señalar, que la ocupación de los aparcamientos regulados no llega al 100%, quedando en todos ellos un determinado porcentaje de plazas libres, tanto en periodo de mañana como de tarde (en algunos casos de hasta un 30-40% en horario de máxima ocupación de la mañana, como en el caso de los aparcamientos P8A y P8B)

Por último, señalar, respecto al empleo libre del aparcamiento de la UPV, que sólo se permite, hasta alcanzar un 30% en horario de mañana, en el aparcamiento P1A.

Además de la oferta de aparcamiento regulado por barrera, en el Campus de Vera se dispone de plazas de **aparcamiento libre** situadas en los tramos de vial interior: 393 plazas para coches y 8 reservadas para discapacitados. No hay plazas para motos.

Del análisis de la demanda, se puede concluir que la ocupación de las plazas de aparcamiento libre para coches en el Campus es de prácticamente el 100% (99%).

Asimismo se detecta sobresaturación en el tramo Acceso D – c/Salvatore Corrado Misseri, con un 113% de ocupación debido a la presencia de coches aparcados fuera de plaza.

Las plazas reservadas para discapacitados presentar entorno al 12% de ocupación.

Se observa un gran número de **motocicletas aparcadas en zonas peatonales** (se han contado hasta 243 motos en el periodo de máxima ocupación), junto a las entradas de la mayoría de edificios.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Aunque se distribuyen por todo el Campus, las zonas con mayor concentración de motos indebidamente estacionadas son:

- Zona de acceso a los edificios 7A-7B-7F y 7G
- Pasaje peatonal entre edificios 5C y 5D
- Calle Enric Valor
- Bajo Edificio 3P
- Zona peatonal oeste edificios 2A,2C y 2D
- Cara Sur edificio 4M. Calle peatonal - Calle Norman Foster
- Calle peatonal entre edificios 3H-3J-3K y 5G-5I-5K
- Zona peatonal frente a acceso R (acceso a Edificio 1B)
- Pasaje peatonal entre edif. 3C y 3D

Los mayores problemas se encuentran en aquellas zonas en que las motos se han encontrado estacionadas sobre aceras con poca anchura libre para circulación peatonal, tal como se ha visto en varios puntos de la calle José Calavera Ruiz y frente a los edificios 9B y 9C, donde las motos ocupan la franja destinada al desplazamiento peatonal e invaden el carril-bici.

Por otra parte destacar que, si el número total de motos detectadas en el periodo de máxima ocupación es de 243 motos, y la oferta actual de plazas en el Campus para este tipo de vehículos es sólo de 66 plazas, **la diferencia entre la oferta y la demanda se manifiesta muy elevada**. Además hay que considerar que las plazas existentes están **distribuidas únicamente en 3 parkings**.

Con respecto al control y actuaciones por la UPV para evitar o reducir el aparcamiento indebido de motos, cabe señalar que la universidad no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y penalizar este tipo de actuaciones.

El **aparcamiento indebido de coches en el interior** del Campus presenta una incidencia muy reducida, debido a la presencia de numerosos elementos (bolardos, barras, etc) en los puntos de riesgo (aceras, líneas entre carriles de circulación, isletas, etc) situados junto a los tramos de vial interior. En la franja horaria de máxima ocupación, se han contado únicamente 11 coches indebidamente estacionados, de los cuales la mayoría se encontraban en una zona muy concreta: entre los edificios 5O y 5P.

Al igual que ocurría con el estacionamiento indebido de motos, señalar que la universidad no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y sancionar este tipo de actuaciones. En caso de obstaculizar accesos o causar problemas, el personal de Seguridad realiza avisos verbales al usuario del vehículo.

En el exterior del Campus, las vías adyacentes presentan una **oferta** aproximada de unas 700 plazas para coches, de las cuales más de 500 se encuentran en la Avenida de los

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Naranjos. Se ha observado que, la ocupación de estas plazas exteriores alcanza prácticamente la **saturación** en la franja horaria de máxima ocupación (99%).

Asimismo se detectan algunas zonas de aparcamiento **indebido de coches en los alrededores** del campus: Frente al acceso A, frente al acceso B, al norte del edificio 7H, accediendo por vial entre los edificios 7H y 7K y en la c/ Ingeniero Fausto Elio. El conteo de vehículos en estas zonas en hora punta asciende a unos 100 coches.

4. Flota de vehículos

Del análisis de la **flota de vehículos propiedad de la UPV** , se concluye:

- La compra de vehículos en la UPV no se encuentra centralizada, pudiendo adquirirse directamente por las distintas áreas. Son vehículos cuya propiedad se distribuye entre los asociados a Departamentos o áreas específicas de la UPV (por ejemplo, Deportes, Institutos, etc.), Mantenimiento y Servicios centrales /rectorado.
- La información disponible al respecto puede no estar completamente actualizada.
- No hay criterios definidos para toda la universidad, dirigidos a priorizar el uso de vehículos ecoeficientes. Ninguno de los vehículos es eléctrico o híbrido.
- La mayoría son vehículos motorizados de cuatro ruedas (especialmente furgonetas y coches), y sólo se dispone de 9 motocicletas.
- La edad fluctúa bastante: desde 25 años de algunos vehículos de departamentos/escuelas hasta los 4 años (los más recientes asociados al Rectorado).

5. Coche compartido

La UPV **no dispone de un servicio propio** para fomentar los **desplazamientos compartidos** en el acceso a sus campus, que facilite el encuentro entre los miembros de la comunidad universitaria.

En el caso del Campus de Vera, la Unidad de Medio Ambiente oferta en su web el sistema para COMPARTIR COCHE del Ayuntamiento de Valencia.

2. DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA

En este apartado se describen las redes ciclistas, es decir, las infraestructuras que permiten el acceso a los Campus de la Universitat Politècnica de València en bicicleta, así como los desplazamientos por su interior en el caso del Campus de Vera.

Asimismo se estudiará:

- El aparcamiento de bicicletas, tanto los puntos disponibles como el uso que se hace de ellos.
- Los equipamientos disponibles para uso ciclista en los Campus (taquillas, duchas...)
- La sistemática de actuación ante robos de bicicletas
- Los sistemas de préstamo de bicicletas

2.1. Red ciclista

2.1.1. Campus de Alcoy

Red ciclista en las proximidades del Campus

La ciudad de Alcoy no dispone en la actualidad de red ciclista, y por tanto, no hay actualmente carril-bici en las vías próximas con acceso al Campus.

No obstante, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy prevé en su estrategia 1.3. una serie de acciones encaminadas al *Fomento de la movilidad en bicicleta* en el municipio. Dentro de estas acciones destaca:

- Acción I.3.1. Creación de una Red de itinerarios ciclistas (carriles bici y ciclo-calles)

Esta acción indica que *“a diferencia de otras ciudades, cuya topografía es más plana, la orografía de Alcoy dificulta la implantación de una red ciclista integral y completa que conecte entre sí todos sus barrios. Aun así, resulta ventajosa la intercomunicación ciclista de los principales nodos de actividad de la ciudad como, los servicios públicos, la administración, el comercio, la universidad, el hospital, los parques urbanos o los centros deportivos. Por todo ello, se proyecta una red ciclista sencilla, compuesta por carriles bici y ciclo – vías de trazado y pendientes compatibles con la actividad que se desea implantar, que enlace los barrios de la Zona Norte, del Ensanche, de Santa Rosa y de Batoy, así como los del Centro y del Viaducto.*



Los itinerarios ciclistas planteados se recorrerán longitudinalmente en sentido Noreste-Suroeste, y viceversa, discurrirán en paralelo a las curvas de nivel, y se complementarán con conexiones transversales en aquellos espacios en los que la pendiente longitudinal de las calles (organizadas según la líneas de máxima pendiente del terreno) permitan dicha conexión”.

2.1.2. Campus de Gandía

Red ciclista en las proximidades del Campus

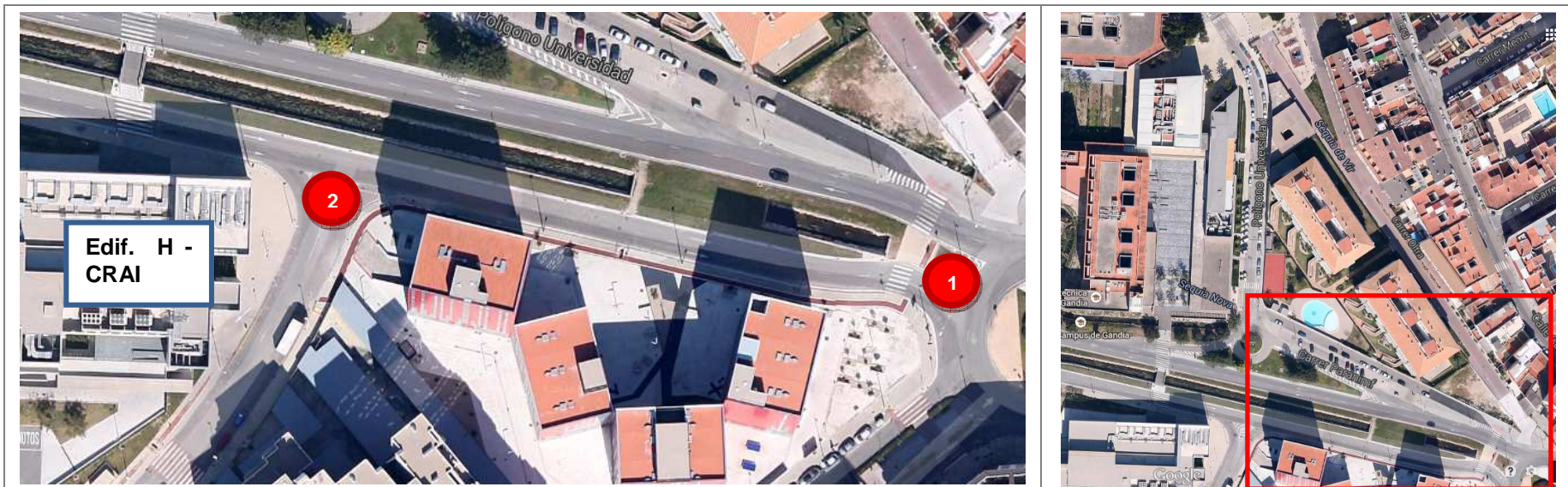
Se ha estudiado la red ciclista en las vías próximas al Campus de la UPV en Gandía. Para ello se han analizado diferentes características de ésta, como el tipo de vial ciclista, anchura libre para circulación ciclista, señalización del carril y continuidad del itinerario, así como las posibilidades de acceso desde éste hasta los puntos de aparcabicis ubicados en el Campus.

A continuación se describen gráficamente los tramos de carril-bici que actualmente existen en la zona exterior de las proximidades del Campus de UPV en Gandía, analizando las principales características del itinerario:



Recorrido actual de carril-bici en las proximidades del Campus de la UPV en Gandía. Fuente: Elaboración propia. 2014

TRAMO 1 - ACERA LADO SUR DE CTRA. SÈQUIA DEL REI (vial entre edificios de las dos zonas del Campus)



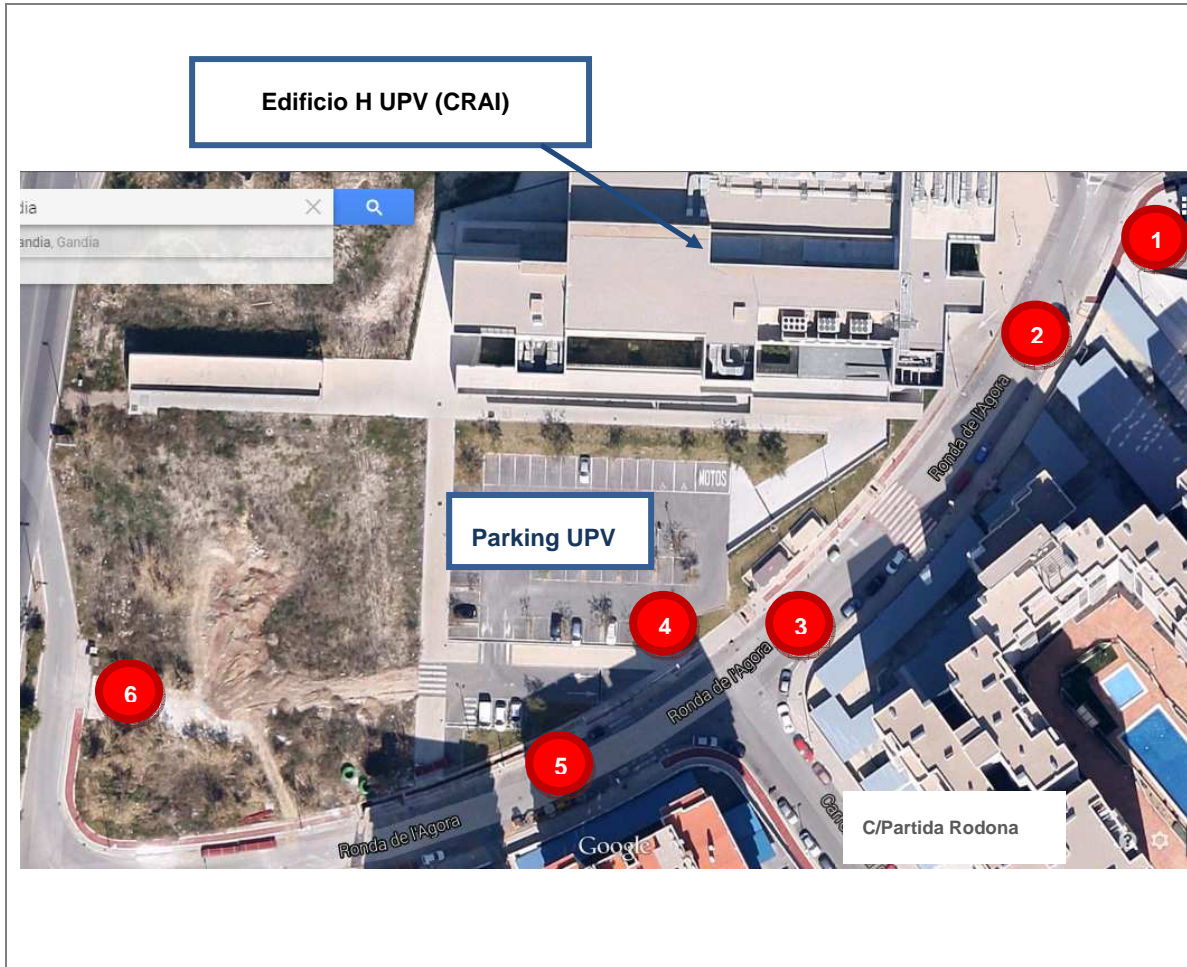
El tramo se inicia en el paso de peatones de la Ctra. Sèquia del Rei (1) , previo a la rotonda de la carretera con c/ Oltra. El carril-bici continúa por la acera sur de la carretera hasta esquina con C/Ronda del Àgora (2), donde conecta con el tramo de carril de esta calle.

El tramo estudiado en Ctra. Sèquia del Rei sólo conecta con c/Ronda del Àgora y no continúa por la acera ubicada frente al acceso del edificio H (CRAI) ni por el otro lado con la acera norte de la carretera. Desde el paso de peatones inicial, además de con la acera sur, es posible conectar con una calle peatonal que llega hasta al acceso A al Campus.

En cuanto a sus características, **señalar que es un tramo ciclista del tipo “acera bici” (trazado en la acera de la calle), con anchura adecuada si es unidireccional pero estrecho si se considera para doble sentido (no se señalizan el sentido/s).** La **señalización** y estado de **conservación** de la **pintura identificativa** del carril es adecuada.



TRAMO 2 - RONDA DE L'AGORA (Zona este Edificio H y aparcamiento exterior)



Edificio H UPV (CRAI)

Parking UPV

1.- Tramo de vial ciclista sobre el trazado de la acera (acera este de la Ronda), continuación del tramo anterior por la misma acera.

Sus características en cuanto a dimensiones y señalización son iguales al tramo anterior.

2.- A la altura de la entrada al aparcamiento subterráneo de la UPV, el carril se interrumpe, para continuar en la acera de enfrente (acera del lado del Campus UPV); **Sin embargo, no existe un paso ciclista** que permita el cruce entre aceras en bicicleta.

3 - Carril discurre por acera continuo hasta el parking en superficie de la UPV junto a edificio H. **En este punto el carril se interrumpe temporalmente (existe un pequeño tramo sin señalizar del carril)**

4.- Se inicia de nuevo el vial bici sobre la acera del lado de UPV , y desde este punto permanece continuo hasta el final de este tramo (6). **Señalar que en los puntos de acceso al parking en superficie no se interrumpe el carril, ni se señala / identifica de manera diferenciadora** (son puntos de cruce de peatones/ciclistas/vehículos a motor).

5.- A la altura del paso de peatones, se permite el cruce del carril-bici hasta la acera opuesta, para continuar por la acera de la calle Partida Rodona. **Sin embargo, el paso ciclista no está segregado** del de peatones **ni señalizado**.

6- El carril-bici por acera lado UPV continua sólo hasta el punto donde la acera termina (conexión con Ctra. Camí Vell de València). La **circulación por este último tramo de carril se ve dificultada por la vegetación crecida** que actúa como **obstáculo**.

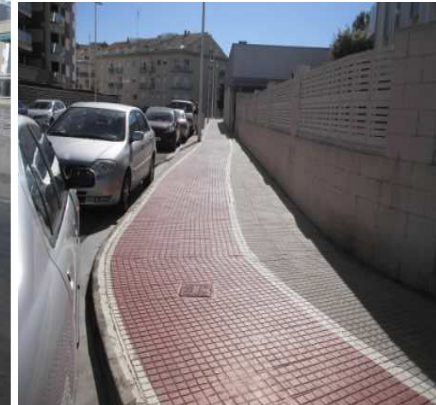




Accesos a parking - carril no se interrumpe/ no se identifica diferenciado



Carril-bici continua en acera opuesta hasta C/de la Partida Rodona- El paso ciclista no está habilitado/señalizado



Tramo de acceso al aparcamiento



Vegetación crecida a un lado del carril – Obstaculiza circulación



Fin del tramo de vial bici

TRAMO 3 - CALLE DE LA RÁBIDA (paralelo a acceso principal pistas deportivas UPV)

 <p>Pistas deportivas UPV</p> <p>Acceso A Campus</p>	<p>Tramo de carril-bici por calzada que discurre por la calle de acceso a las pistas deportivas de la UPV en Gandía. Desde el carril es posible el acceso directo al punto de aparcabicis de las pistas.</p> <p>El carril es unidireccional (sin señalización de sentido) y la pintura de señalización del mismo se encuentra muy deteriorada.</p> <p>Señalización vertical de carril-bici y de circulación de los vehículos a motor por la calzada a 30 km/h.</p> <p>Sin embargo, no se ha encontrado conexión de este tramo de carril con otros en calles adyacentes. La conexión con el recinto principal de la UPV sólo es posible realizarse desde este carril a través de una calle de uso peatonal hasta acceso A</p>
--	---



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tras el análisis de la red ciclista en las vías próximas al Campus en Gandía se puede concluir que:

- No existe carril-bici en los tramos de calles de acceso directo a los edificios del Campus (accesos A y B), es decir, ni en la calle Polígono Universidad ni en la parte de la calle Ctra. Sequia del Rei desde donde se accede al edificio H.
- No obstante, sí existe carril-bici en el resto de acera de esta Ctra. Séquia de Rei y en la acera de Ronda de l'Agora , por lo que una prolongación de estos tramos hasta acceso al edificio del CRAI sería factible. Se observa que hay suficiente espacio en la acera de esta zona para habilitar un vial ciclista.
- Respecto a los edificios de la zona norte del Campus, no hay ningún tramo de carril-bici próximo, si bien sería posible la conexión de los tramos actuales, por ejemplo: mediante prolongación de los tramos 1 y 2 y conexión a través de un paso ciclista por la carretera Sèquia del Rei hasta acceso B de la zona norte (conectando con los puntos de aparcabicis de esa zona peatonal); prolongación de los tramos 1 y 2 por acera calle Paraninfo hasta Calle Polígono Universidad y acceso A)
- Por otra parte, el tramo de carril-bici existente en la calle donde se ubican las pistas deportivas, aunque permite el acceso directo hasta éstas, no tiene continuidad por ninguno de sus dos extremos. Sería posible la conexión ciclista con el acceso A mediante una prolongación de este tramo 3, a lo largo del tramo peatonal de la calle Ràbida.

Red ciclista interior

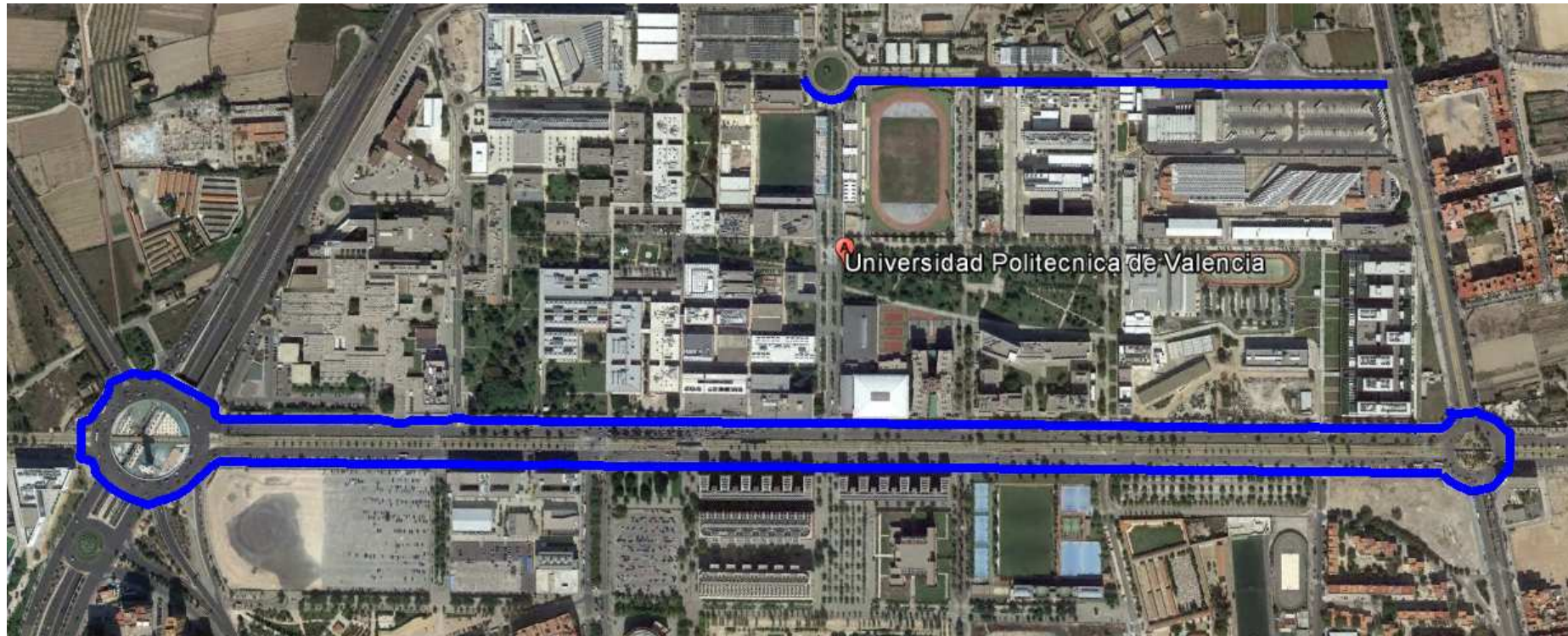
El Campus de Gandía no dispone de una red ciclista interior, puesto que se trata de un campus para circulación exclusivamente peatonal.

2.1.3. Campus de Vera

El Campus de Vera en la ciudad de Valencia cuenta con una red ciclista exterior, que discurre por las proximidades al recinto, y una red interior para la circulación de bicicletas dentro del Campus.

Red ciclista en las proximidades del Campus

A continuación se describe de forma gráfica –mediante fotografías- el carril-bici existente en el exterior del Campus de Vera, tanto en el tramo que discurre por ambos lados de la Avda de los Naranjos (sur) como por la Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte del Campus). En la calle Ingeniero Fausto Elio, el carril-bici procedente de ambas vías se interrumpe.



Recorrido actual de carril-bici en las proximidades del Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia. 2014

CALLE INGENIERO FAUSTO ELIO



Interrupción del carril-bici procedente de Avda. de los Naranjos en C/Fausto Elio



Tramo de carril-bici esquina c/ Fausto Elio – Avda. de los Naranjos



Interrupción del carril-bici procedente de Calle Agustí Alaman i Rodrig



- Con respecto a la Calle Ingeniero Fausto Elio:

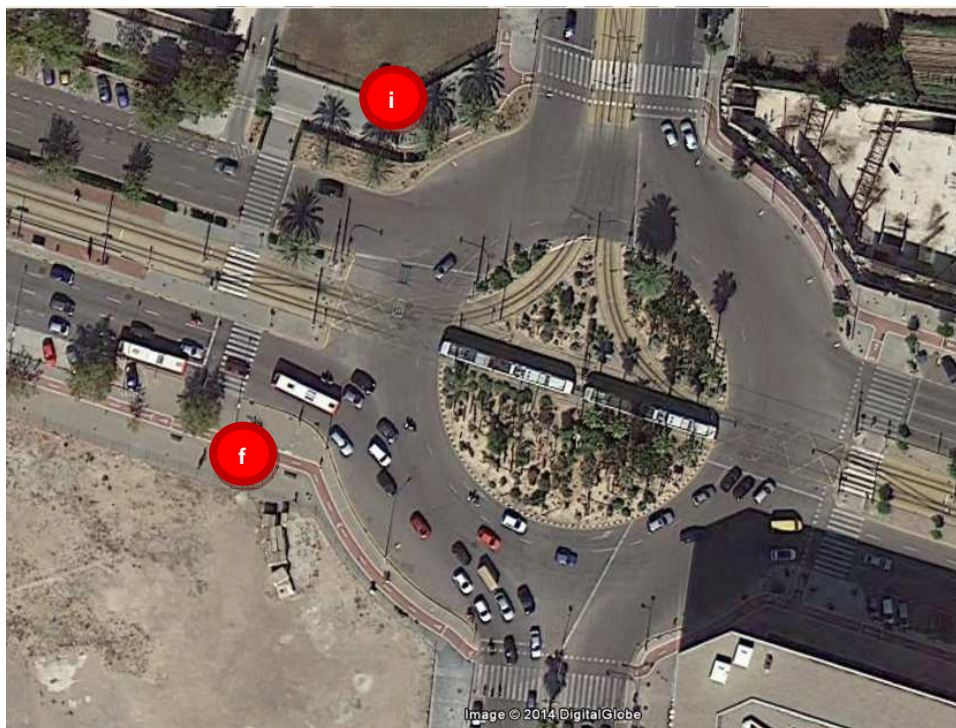
- El carril se interrumpe en el cruce con la Avda. de los Naranjos y en el cruce con la Calle Agustí Alaman i Rodrig, dejando por tanto la acera del Campus que da a la Calle Ingeniero Fausto Elio sin carril-bici.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Esta acera tiene anchura suficiente para poder trazar un carril-bici que conecte los tramos anteriores.



ROTONDA C/ INGENIERO FAUSTO ELIO – AVDA. DE LOS NARANJOS



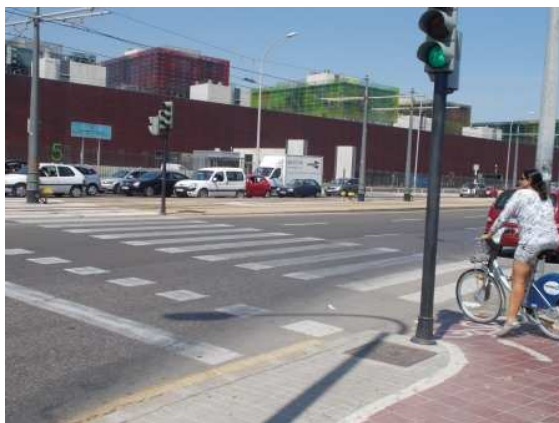
Tramo continuo de carril-bici bidireccional, señalado mediante color rojo y con los sentidos de circulación delimitados. La conexión entre los diferentes tramos de la rotonda en los cruces con la calzada se realizan a través de pasos ciclistas (segregados de los pasos de peatones).

Señalar que en uno de los tramos de la acera de la rotonda, la zona peatonal se estrecha mucho (dificultando e incluso impidiendo la circulación peatonal) por la presencia del carril-bici

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Inicio (i) tramo carril-bici: esquina c/Fausto Elio previo a cruce con rotonda con Avda. Naranjos y acceso J al Campus.



El carril-bici cruza c/ Fausto Elio por rotonda, en dirección a la Malvarrosa y a acera sur de Avenida de los Naranjos, a través de pasos ciclistas segregados y señalizados.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Estrechez de zona peatonal por ocupación del carril-bici en la acera de la rotonda



Señalización horizontal del carril



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cruce desde rotonda hasta acera lado sur de Avda. de los Naranjos.
Fin de tramo (f)

AVENIDA DE LOS NARANJOS

La descripción del itinerario de carril-bici que discurre por las aceras de la Avenida de los Naranjos procede a realizarse subdividiendo éste en los diferentes tramos comprendidos entre los accesos al Campus de Vera:

Tramo desde Acceso J a Acceso K



Carril-bici acera Norte

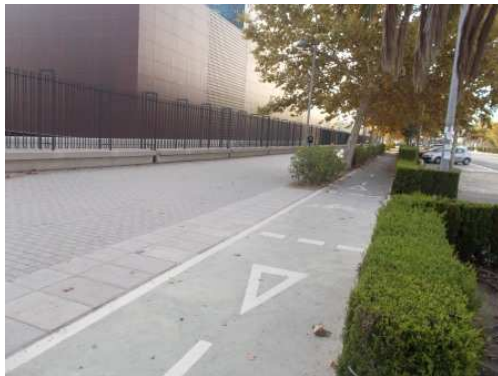
Carril-bici bidireccional pero estrecho para ser de doble sentido. Señalización horizontal y vertical del carril-bici pero no de los sentidos de circulación. Separación de la calzada a través de un seto. El carril es continuo en todo el tramo pero no entra en ninguno de los dos accesos.

1^{er} tramo desde esquina con c/ Ingeniero Fausto Elio hasta acceso J al Campus



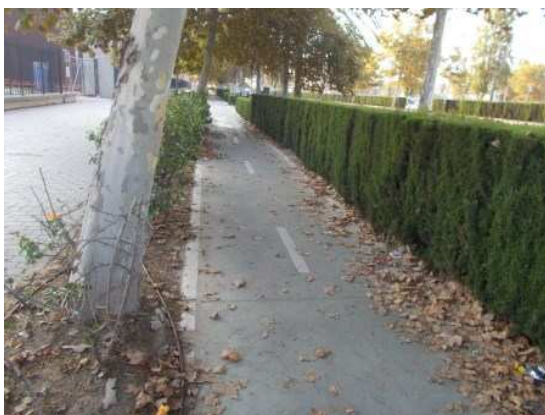
Cambio de color de carril-bici a la altura del acceso J: no entra en el Campus por el acceso

Tramo desde acceso J hasta acceso entre edificios 8P-8I (entrada en obras)

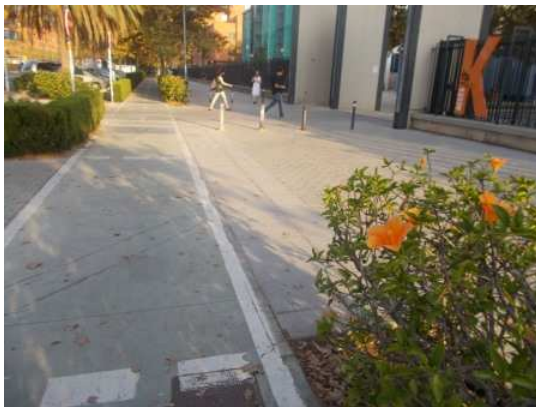


Cambio señalizado en color verde, bidireccional y continuo.

Tramo desde acceso edificios 8P-8I (entrada en obras) hasta acceso K



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



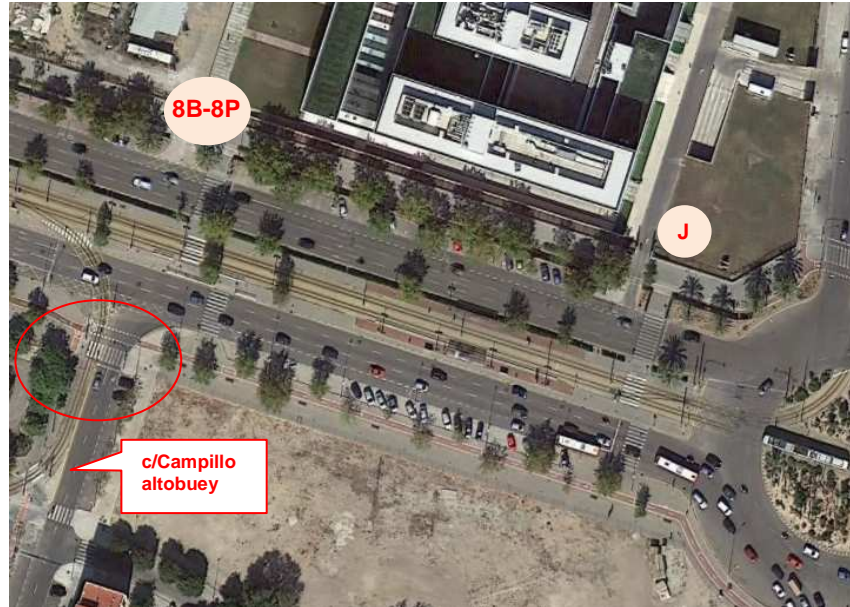
Carril-bici acera Sur:

Vial ciclista bidireccional, con carriles delimitados (con misma anchura que tramo anterior); adecuada señalización en todo el tramo (señalización horizontal y vertical). Los cruces con la calzada de las calles que la cortan se realiza mediante pasos ciclistas señalizados.

Primer tramo desde esquina con c/ Lluís Peixó hasta acceso J



Tramo de carril hasta cruce con calle Campillo altobuey



Cruce con la calzada de la calle Campillo altobuey a través de un paso ciclista segregado del peatonal y señalizado.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Esquina C/Campillo altobuey y Avda. de los Naranjos

Tramo desde cruce con c/Campillo Altobuey hasta cruce a altura acceso K



Conexión carril-bici acera Norte - Sur

Cruce a la altura de acceso J (Acera norte ↔ sur de Avda. Naranjos):

Se observa que en este cruce no hay paso ciclista desde el tramo de carril-bici de acera norte hasta el sur, **por lo que la conexión entre ambos tramos en este punto no es posible.**

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cruce a la altura de acceso ubicado entre edificios 8B-8P (acera norte ↔ sur de Avda. los Naranjos):
Se observa que en este cruce no hay paso ciclista desde el tramo de carril-bici de acera norte hasta el sur, **por lo que la conexión entre ambos tramos en este punto no es posible mediante bicicleta.**



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo desde Acceso K a Acceso L



Carril-bici acera Norte

Tramo ciclista continuo y bidireccional; Los carriles son estrechos y no se señalizan los sentidos de circulación. Adecuado estado señalización (pintura) y conservación. **El carril-bici no entra en ninguno de los dos accesos al Campus ubicados en este tramo.**



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Carril-bici frente a acceso L

Carril-bici acera Sur

Carril-bici bidireccional bien señalizado y delimitado, aunque no se señalizan los sentidos de circulación. Se trata de **un tramo continuo**: los cruces con la calzada (y/o las vías de tranvía) de las calles que la cortan se realiza mediante pasos ciclistas señalizados.

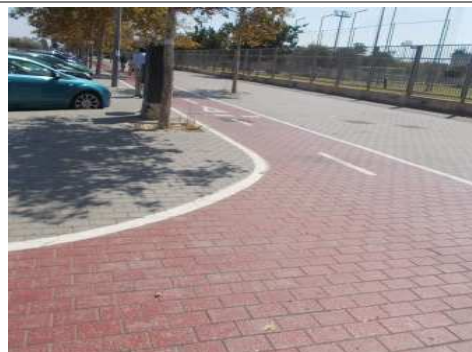
Tramo hasta cruce con calle Profesor Ernest Lluch



Cruce carril-bici con c/Profesor Ernest Lluch



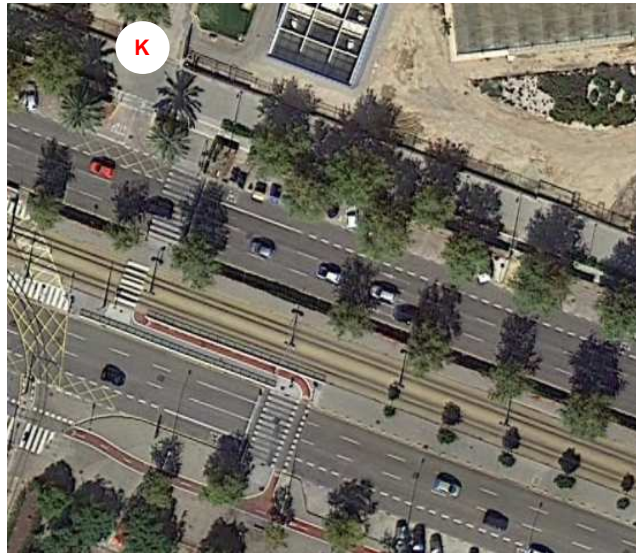
Desde cruce de carril-bici con c/Profesor Ernest Lluch hasta zona a la altura acceso L



Conexión carril-bici acera Norte - Sur

Cruce a la altura de acceso K (acera norte ↔ sur de Avda. Naranjos):

Existe señalizado un carril-bici que conecta los tramos de carril-bici de la zona norte y sur de la Avenida; **Sin embargo, en el cruce sólo hay un paso ciclista señalizado (en calzada sur)** para cruzar la zona de paso de vehículos a motor (calzada y vías de tranvía).



Itinerario ciclista señalizado en las aceras del cruce con vías de tranvía.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

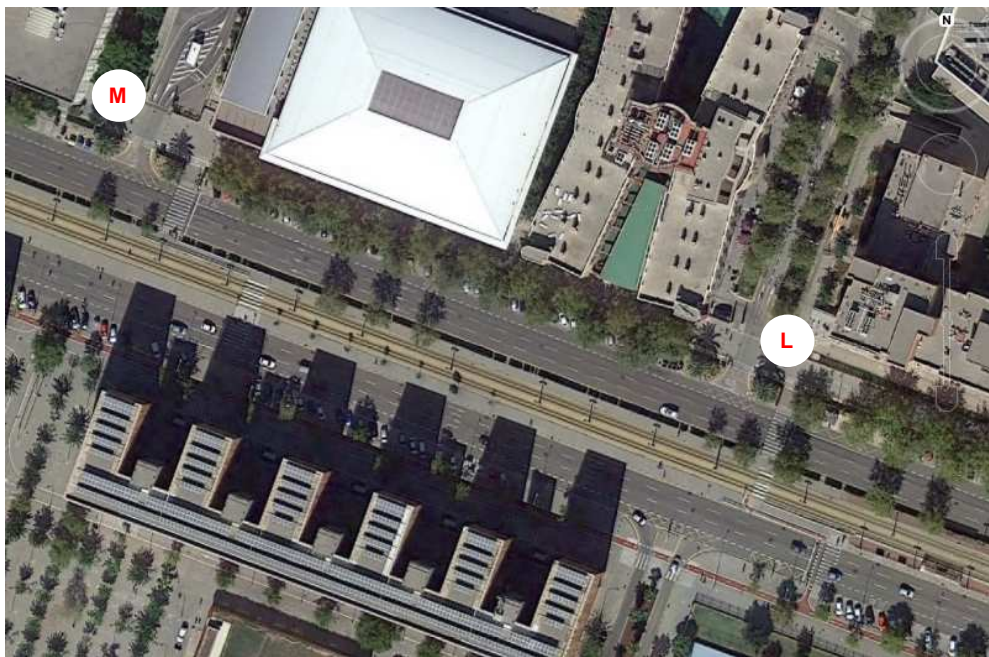


Sin paso ciclista señalado para cruzar las vías



No hay paso ciclista habilitado

Tramo desde Acceso L a M



Carril-bici acera Norte

Vial ciclista bidireccional, de las mismas características que el tramo anterior. La vegetación de los matorrales que lo delimitan en algunos puntos obstaculizan la circulación. El carril-bici es continuo por todo el tramo de acera, si bien no entra en el interior del Campus por ninguno de los accesos del tramo.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo de carril a su paso por acceso M

Carril-bici acera Sur

Tramo hasta cruce con calle Profesor Ernest Lluch



Conexión carril-bici acera Norte – Sur

Cruce a la altura de acceso L (acera norte ↔ sur de Avda. Naranjos):

Existe señalizado un carril-bici, que se inicia en el tramo de carril-bici de la acera sur de la avenida, que pretende conectar el carril-bici de la zona norte y sur de la avenida; **Sin embargo**, en todo el cruce sólo uno de los pasos ciclistas está señalizado/segregado (en calzada sur) para cruzar la zona de paso de vehículos a motor (calzada y vías de tranvía) y además el carril-bici de conexión se interrumpe al llegar al paso del tranvía.

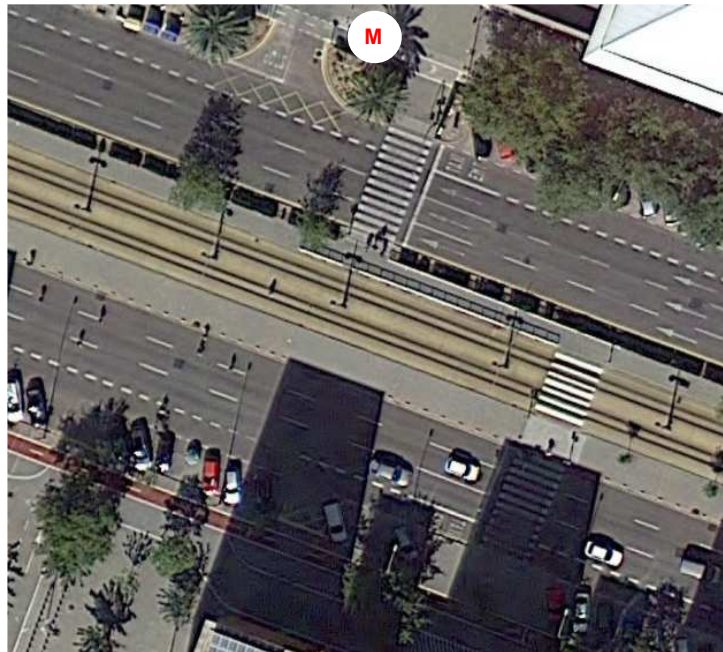


UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cruce a la altura de acceso M (Acera sur ↔ norte de Avda. Naranjos)

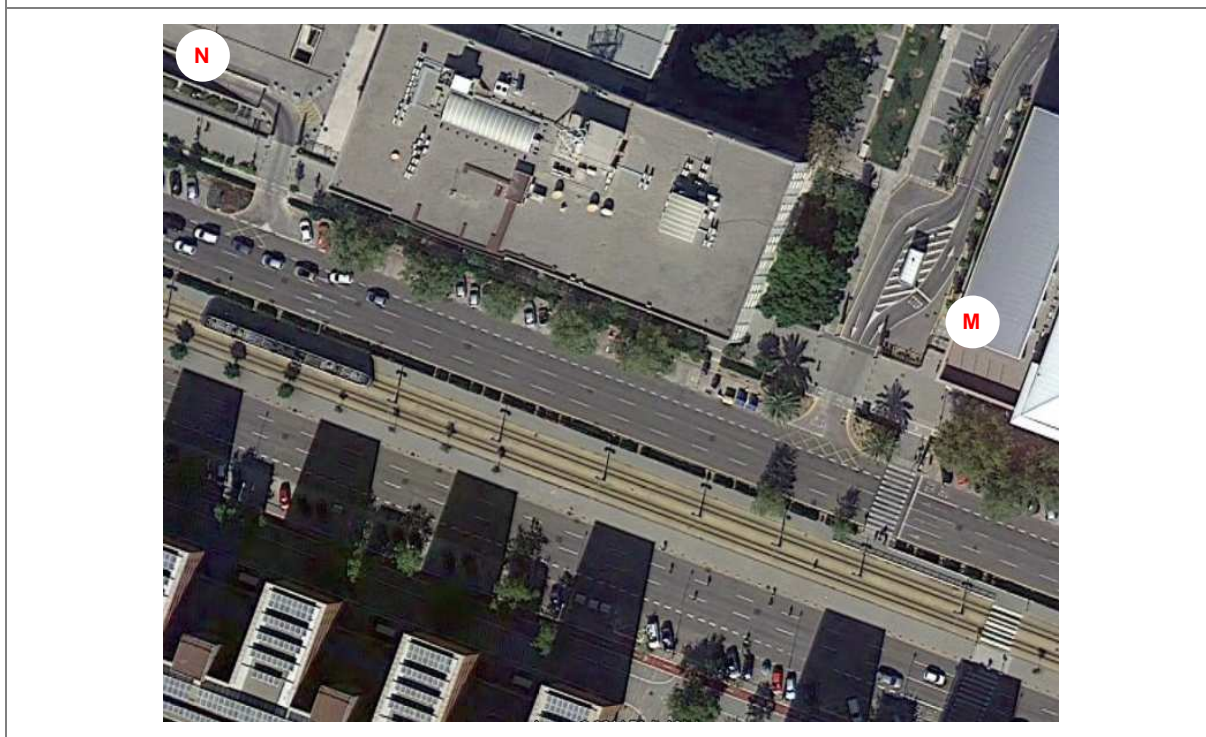
Se observa que en este cruce no hay paso ciclista desde el tramo de carril-bici de acera norte hasta el sur, por lo que la conexión en bicicleta entre ambos tramos en este punto no es posible.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo desde Acceso M a N



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

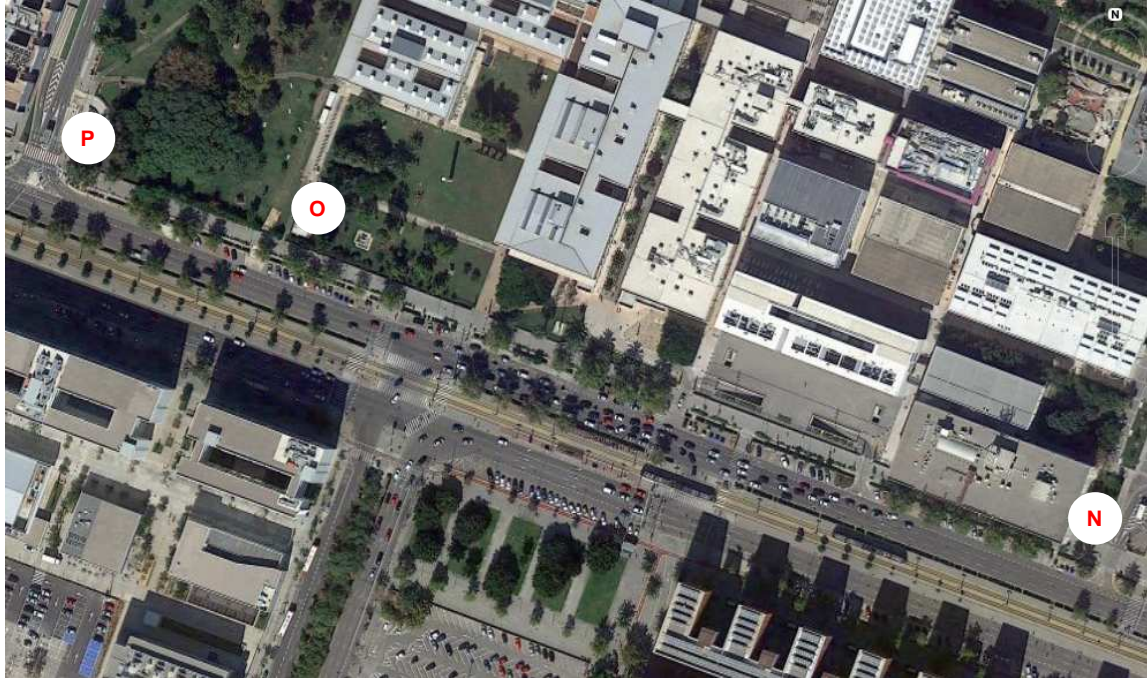


Tramo de carril entre el acceso M y el acceso N: **estrecho para ser de doble sentido**, con seto lateral y señalización horizontal parcialmente borrada. La **pintura del carril es poco perceptible** y **no se indican los sentidos de circulación**.



Tramo de carril en acceso N: la pintura del carril es poco perceptible y **no se aprecia señalización en el cruce con el acceso de vehículos a motor**

Tramo desde Acceso N a P



Tramo entre acceso N y acceso O: presenta zona ajardinada a ambos lados, que con su crecimiento reduce la anchura efectiva del carril

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cruce con paso de peatones: el carril y la señalización en el cruce son poco perceptibles



No se dispone de carril-bici en este cruce de la Avda de los Naranjos (intersección con viales y tranvía)



Conexión con el carril-bici existente al otro lado de la Avda de los Naranjos, junto al Campus de la Universitat de València (UV): carril claramente delimitado, con pintura fácilmente visible y con señalización horizontal en el cruce con peatones

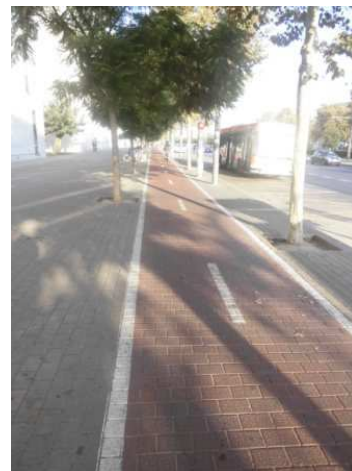
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo frente a Facultad de Derecho (UV): carril con pintura claramente visible, sin seto u otras plantas en sus laterales



Cruces con peatones señalizados (lado Campus de la Universitat de València)



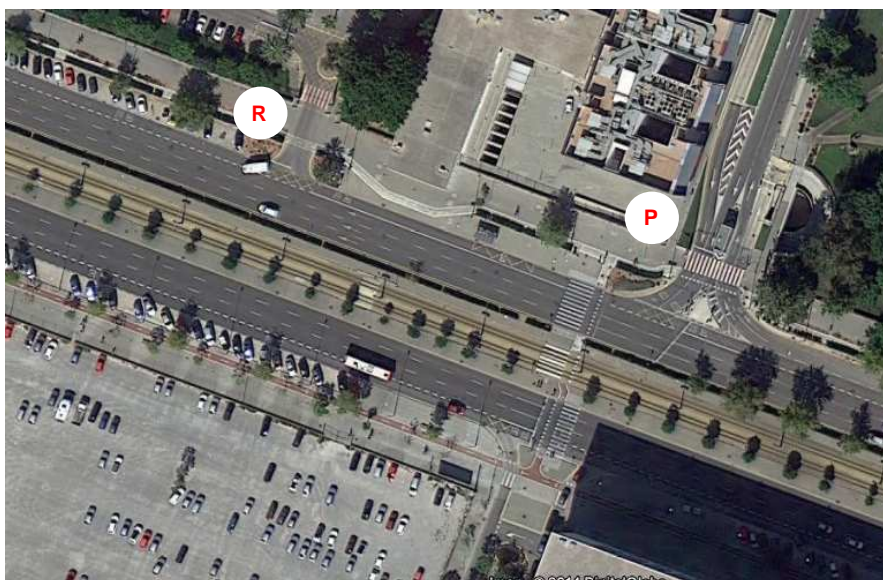
Cruces y carril-bici claramente señalizados (lado Campus de Universitat de València)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

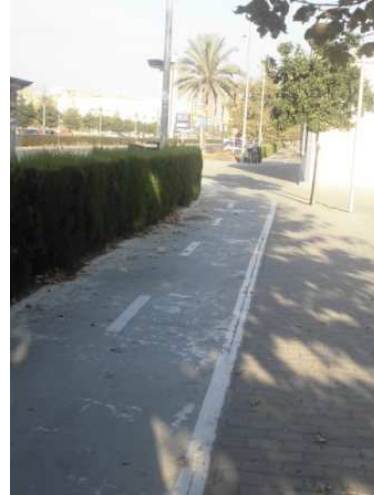


Carril-bici junto a paso de peatones en cruce de la Avda Naranjos conectado con el carril del lado del Campus de Vera, en las proximidades del acceso P

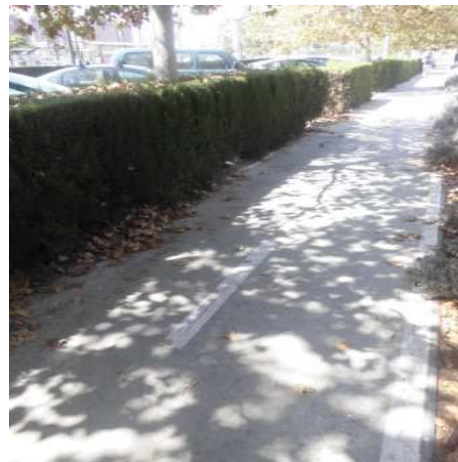
Tramo desde Acceso P a R



Tramo desde Acceso P a R



Carril-bici en las proximidades del acceso P (entre acceso P y acceso R): **pintura muy deteriorada**



Acceso R: carril poco visible, con pintura muy deteriorada. **No hay señalización en el cruce.** Barrera vegetal a ambos lados del carril desde el acceso R en dirección a la rotonda de la Avda. de Cataluña.

ROTONDA AVDA. NARANJOS – AVDA. CATALUÑA



Conexión del carril-bici de la Avda. Naranjos-lado Campus de Vera- con la rotonda de la Avda. Cataluña



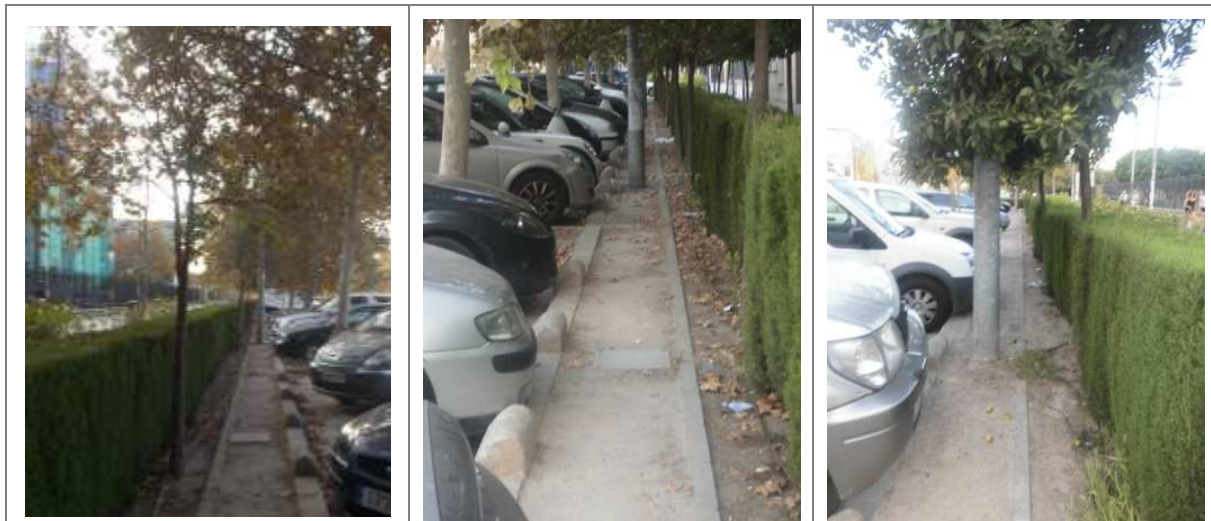
Carril-bici en la rotonda Avda Naranjos-Avda Cataluña

De las fotos anteriores pueden obtenerse las siguientes conclusiones:

- Con respecto al tramo de carril-bici que discurre por la Avda. de los Naranjos, en la **acera próxima al Campus de Vera** (acera norte de la avenida):
 - Se trata de un carril estrecho considerando cada sentido de circulación (anchura inferior a 1 metro). Se evidencia dificultad en los cruces de ciclistas que circulan en ambos sentidos (choque de manillares y choque de manillar con la barrera vegetal).
 - El pavimento se encuentra deteriorado y la pintura que lo identifica como carril ciclista está parcialmente borrada, especialmente en algunos tramos.
 - No presenta una señalización claramente visible en todos sus cruces con otros modos de desplazamiento.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Cuenta con vegetación en uno o ambos lados que constituye una barrera vegetal y que, al crecer, invade el carril reduciendo más su anchura útil. Asimismo, los restos vegetales –como hojas- al caer quedan sobre el carril dificultando en ocasiones la circulación.
- La vegetación (especialmente los setos) al crecer dificulta la visibilidad en los cruces. Se requiere un mantenimiento frecuente para garantizar la seguridad en los cruces.
- La barrera vegetal genera un espacio muerto junto a la zona de aparcamiento de coches, que no puede ser utilizado para el desplazamiento peatonal por los conductores que bajan del vehículo y quieren incorporarse a la acera, debido a la presencia de obstáculos, tal y como se observa en las siguientes fotografías:



Espacio generado tras la barrera vegetal, por el cual los conductores que bajan de su coche no pueden andar debido a los obstáculos que suponen las farolas y los árboles. Como el seto impide el paso hasta la acera, los conductores que se apean del vehículo se ven obligados a andar por el vial reservado al tráfico rodado, con el peligro que conlleva.

- Con respecto al tramo de carril-bici que discurre por la Avda de los Naranjos, en la **acera próxima al Campus de la Universitat de València (acera sur)**:
 - El carril se identifica mediante pintura claramente visible y el símbolo de la bicicleta que indica su uso, todo ello en buen estado de conservación en términos generales.
 - Se señalizan claramente los cruces con itinerarios peatonales y la calzada, indicando la obligatoriedad del ciclista de ceder el paso.
 - El carril se identifica mediante pintura de color rojo claramente visible y el símbolo de la bicicleta que indica su uso, todo ello en correcto estado de conservación en términos generales.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- No existe barrera vegetal a ninguno de los lados del carril, lo cual facilita la circulación ciclista en ambos sentidos de una forma más cómoda y más segura, además de favorecer el acceso a la zona peatonal (posibilita por ejemplo el desplazamiento de los conductores que bajan de sus vehículos y deben alcanzar la acera sin necesidad de invadir la calzada).



La configuración de aparcamiento – acera – carril ciclista – acera permite al conductor alcanzar la acera sin necesidad de circular por la calzada.

Con respecto al cruce de la Avda. de los Naranjos mediante carril-bici cabe señalar que no todos los cruces peatonales disponen lateralmente de paso ciclista segregado. Se observa a los ciclistas circulando por la calzada en los cruces del vial con las vías del tranvía.

CALLE AGUSTÍ ALAMAN I RODRIG



Carril-bici en el exterior del acceso H y conexión con tramo interior: pintura muy deteriorada, sin señalización de carriles.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo desde el acceso H hacia las instalaciones de la EMT: pintura muy deteriorada, sin señalización de carriles.



Carril en el acceso G, con pintura muy deteriorada, conectado con el carril interior del campus.



Carril cruzando el acceso G, junto a paso de peatones: pintura muy deteriorada, sin señalización en el cruce ni marcas delimitando los carriles. Se observa una señal indicando el uso exclusivo para bicis.

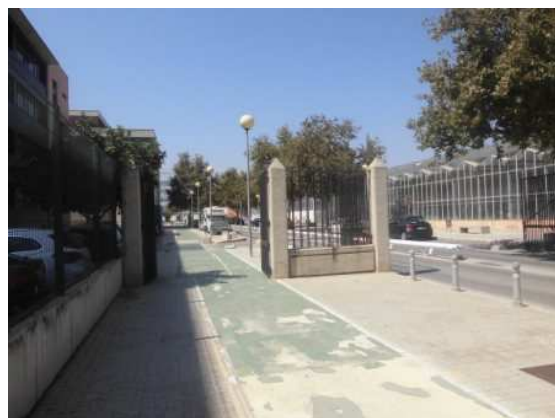
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo desde acceso G a acceso F: pintura muy deteriorada y presencia de obstáculos (salida de emergencia y árboles cuyas ramas invaden el carril)



Tramo de carril frente acceso F: pintura claramente visible, señalización horizontal y vertical en el cruce. No se identifican carriles. No está conectado con el carril-bici interior



Unión del tramo nuevo en el exterior del acceso F con el carril pre-existente y conexión de éste con el carril interior en el acceso E

De las fotos anteriores pueden obtenerse las siguientes **conclusiones**:

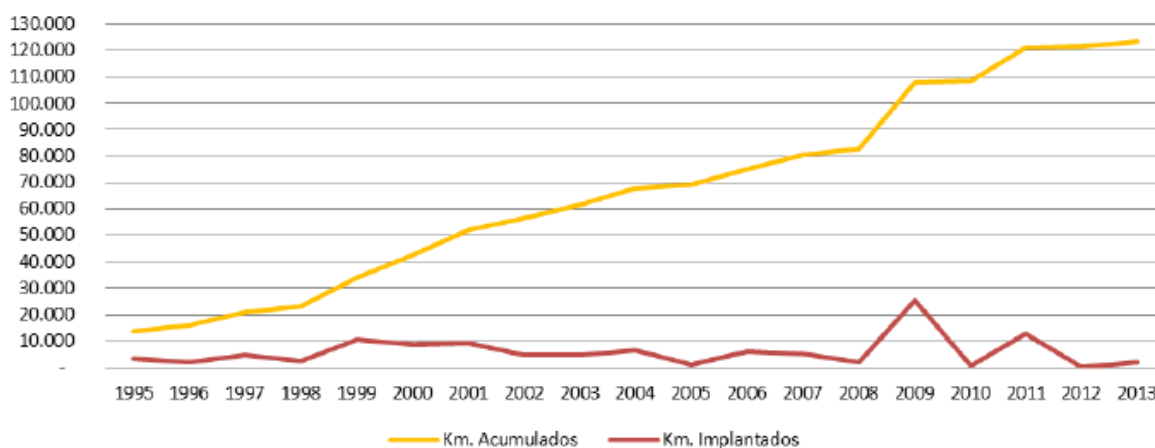
- Con respecto al tramo de carril-bici que discurre por la Calle Agustí Alaman i Rodrig, (únicamente existe vial ciclista en la acera próxima al Campus de Vera):
 - El pavimento y pintura se encuentran muy deteriorados en todo el recorrido, a excepción del tramo que discurre frente al acceso F.
 - El uso del carril es bidireccional, sin embargo no se encuentran marcados los carriles en cada sentido de circulación.
 - En el tramo desde el acceso G al acceso F, existen obstáculos que dificultan, incluso impiden, el desplazamiento ciclista (una salida de emergencia y árboles cuyas ramas invaden gran parte del carril).

Red ciclista de Valencia

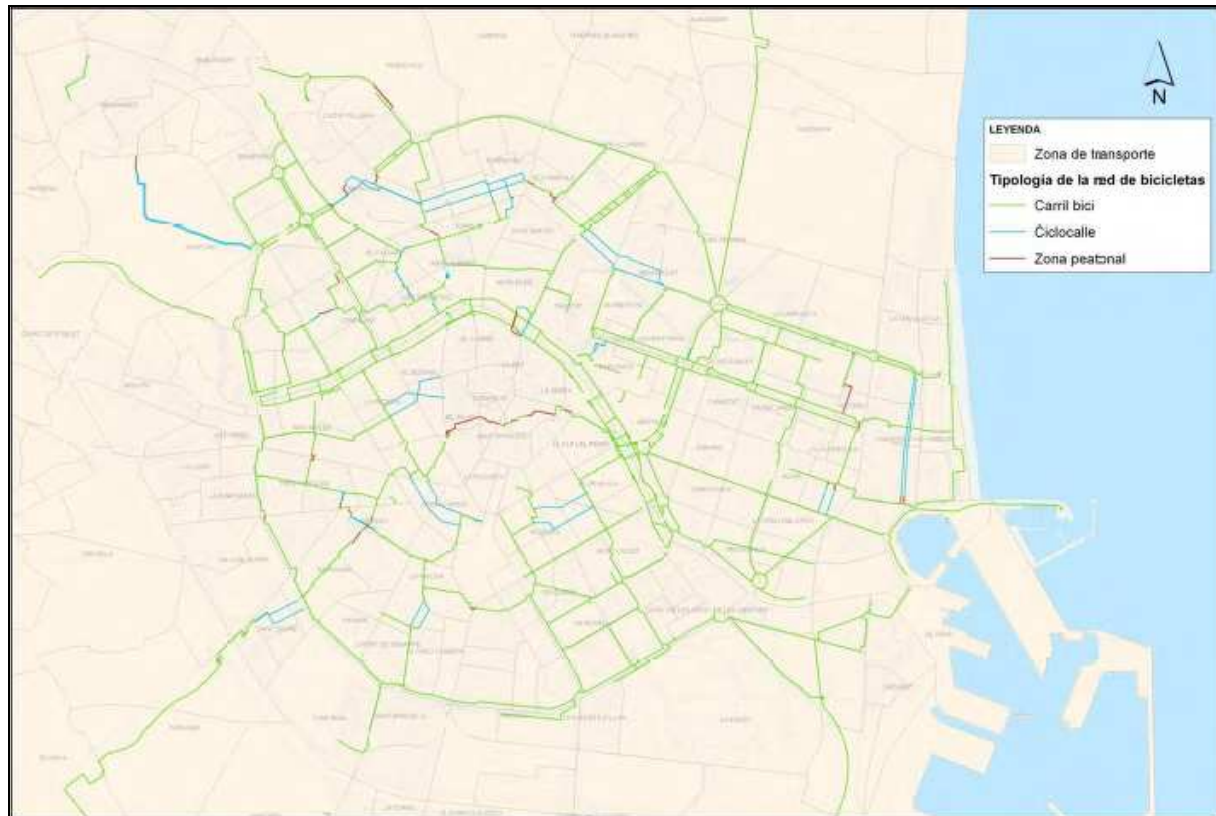
Según se refleja en el Plan de Movilidad, la ciudad de Valencia cuenta (julio 2013) con 123 kilómetros de carriles bici (bidireccionales), 31 kilómetros de ciclocalles (sentido único) y 4,1 kilómetros de itinerarios ciclistas por zonas peatonales.

En el siguiente gráfico se puede observar como el aumento acumulado de kilómetros de carriles bici en la ciudad ha sido constante del año 1995 al 2008, y como en los últimos 5 años, el incremento ha sido notable (se da un salto cuantitativo importante), debido principalmente a los carriles bici implantados en los años 2008 y 2011.

Evolución histórica de la red de carriles bici en Valencia

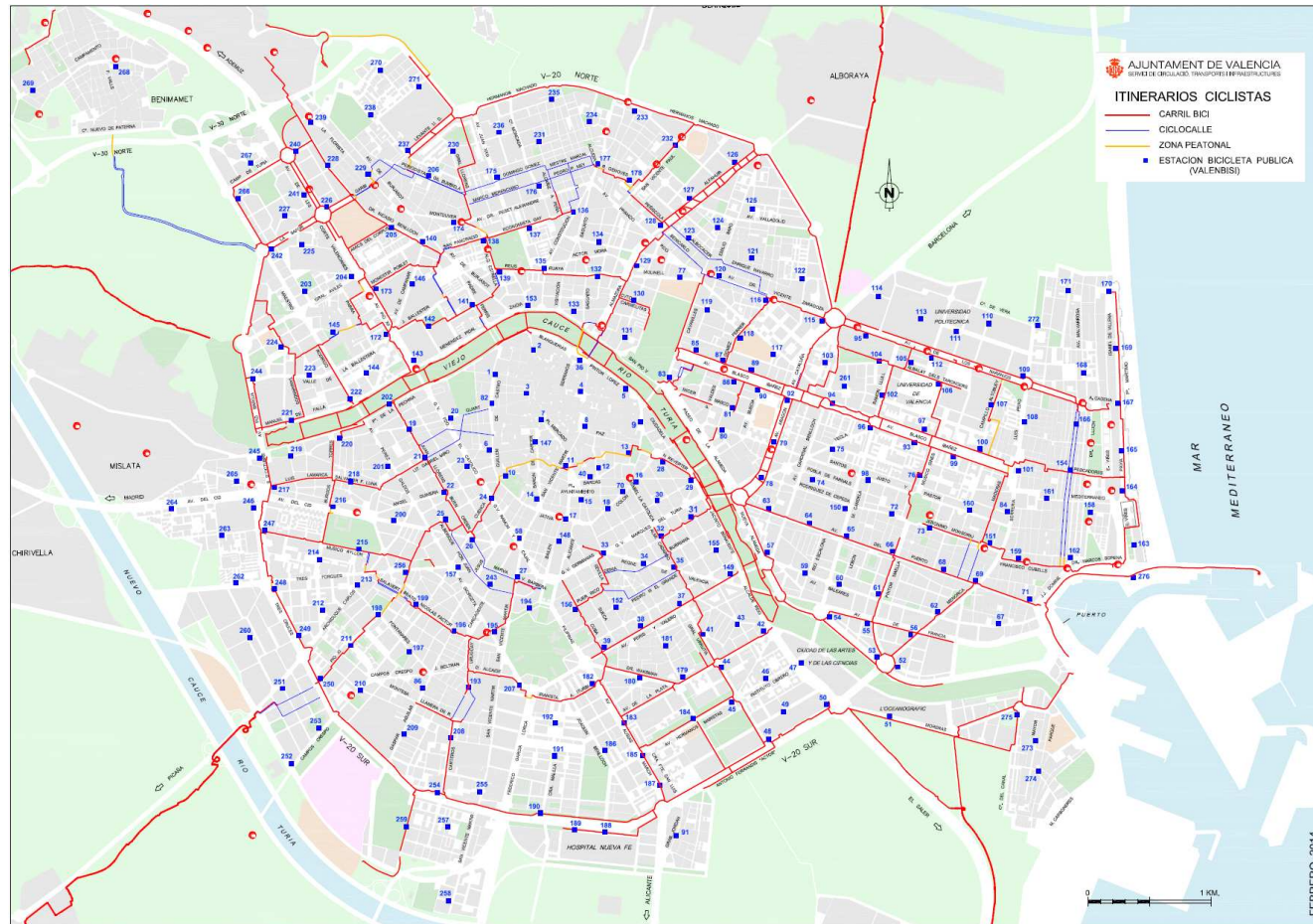


La red de carriles bici según el PMUS puede verse en el siguiente plano:



Plano de la red ciclista municipal de Valencia. Fuente: *Plan de Movilidad Urbana Sostenible. 2013*

Y el plano que publica el Ayuntamiento es su página web, de febrero de 2014, que incorpora también las estaciones de Valenbisi, es el siguiente:



Plano de la red ciclista municipal de Valencia. Fuente: web Ayuntamiento de Valencia. 2014

En los planos se observa el carril-bici que discurre por ambos lados de la Avda de los Naranjos (junto al Campus de la Universitat Politècnica de València y junto al Campus de la Universitat de València), **pero no se incluye el tramo de carril existente al norte del Campus de la UPV, en la Calle Agustí Alaman i Rodrig.**



Con respecto a la **demanda de movilidad ciclista** en la ciudad de Valencia, el PMUS pone de manifiesto la importancia que tiene la movilidad hacia y desde las zonas universitarias:

- ✓ Se observa como las principales intensidades de tráfico de bicicletas tienen lugar en la zona universitaria (Blasco Ibáñez y Tarongers).
- ✓ En la zona universitaria (Benimaclet, Vega Baixa, Amistat y Ciutat Jardí) se concentra el mayor número de relaciones de movilidad en bicicleta (pública y privada).
- ✓ Bicicleta privada:
 - De la lectura de estos aforos se ve claramente como el uso principal de la bicicleta se da en el ámbito universitario englobado entre la avenida de Aragón (2.942 bicicletas al día) la avenida Blasco Ibáñez (entre 2.422 y 2.185 según tramo) y la avenida de los Narajos (2.408 bicicletas día).
 - Las principales relaciones de movilidad en bicicleta privada siguen produciéndose en la zona noroeste de la ciudad.
- ✓ Bicicleta pública:
 - En los barrios de Benimaclet, de la Vega Baixa, Amistat, Ciutat Jardí, Gran Vía y Mont Olivet es donde hay registrados más usuarios de Valenbisi. Esta distribución coincide con las áreas de mayor demanda de Valenbisi y también de intensidades de bicicletas que corresponde con la zona de las universidades (Blasco Ibáñez y Tarongers).

Con respecto a las acciones previstas en relación al fomento de la bicicleta, la ESTRATEGIA 4 del PMUS tiene como objetivo “Asegurar una infraestructura ciclista adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando la red de vías para bicicletas de la ciudad”.

Para ello, el primer programa - **4.1. Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas**- para la mejora de la movilidad ciclista “va ligado a la ejecución de los carriles bici y ciclocalles planificados en la ciudad de Valencia”.

Los ejes o calles y avenidas donde se plantea la construcción de carriles bici son:

- Calle Luis Peixó (entre Av. Blasco Ibáñez y Av. Tarongers)
- Calle Padre Tomás de Montañana
- Calle Rio Escalona
- Eje av. Juan Verdeguer Av. Islas Baleares
- Av. Alcalde Gisbert Rico
- Av. del Profesor López Piñero
- Av. Regne de Valencia
- Gran Vía Marqués del Turia
- Calle Isabel la Católica
- Calle Colón
- Calle Xàtiva
- Calle Guillem de Castro
- Calle Russafa (entre calle Colón y Gran Vía)
- Calle San Vicente (entre calle Marvà y Plaza San Agustín)
- Gran Vía Fernando el Católico
- Eje Av. del Cid - San José de Calasanz - San Francisco de Borja - Pintor Benedito
- Eje Calle Cuenca - calle Pio XII – calle Campos Crespo
- Eje Calle Santa Cruz de Tenerife – Fray Junípero Serra - Av. José Roca Coll
- Calle Bernat Descoll
- Av. de Campanar
- Av. Maestro Rodrigo (entre Calle Navarro y Calle de la Safor)
- Calle Padre Ferris
- Av. de la Constitución
- Calle Sagunto

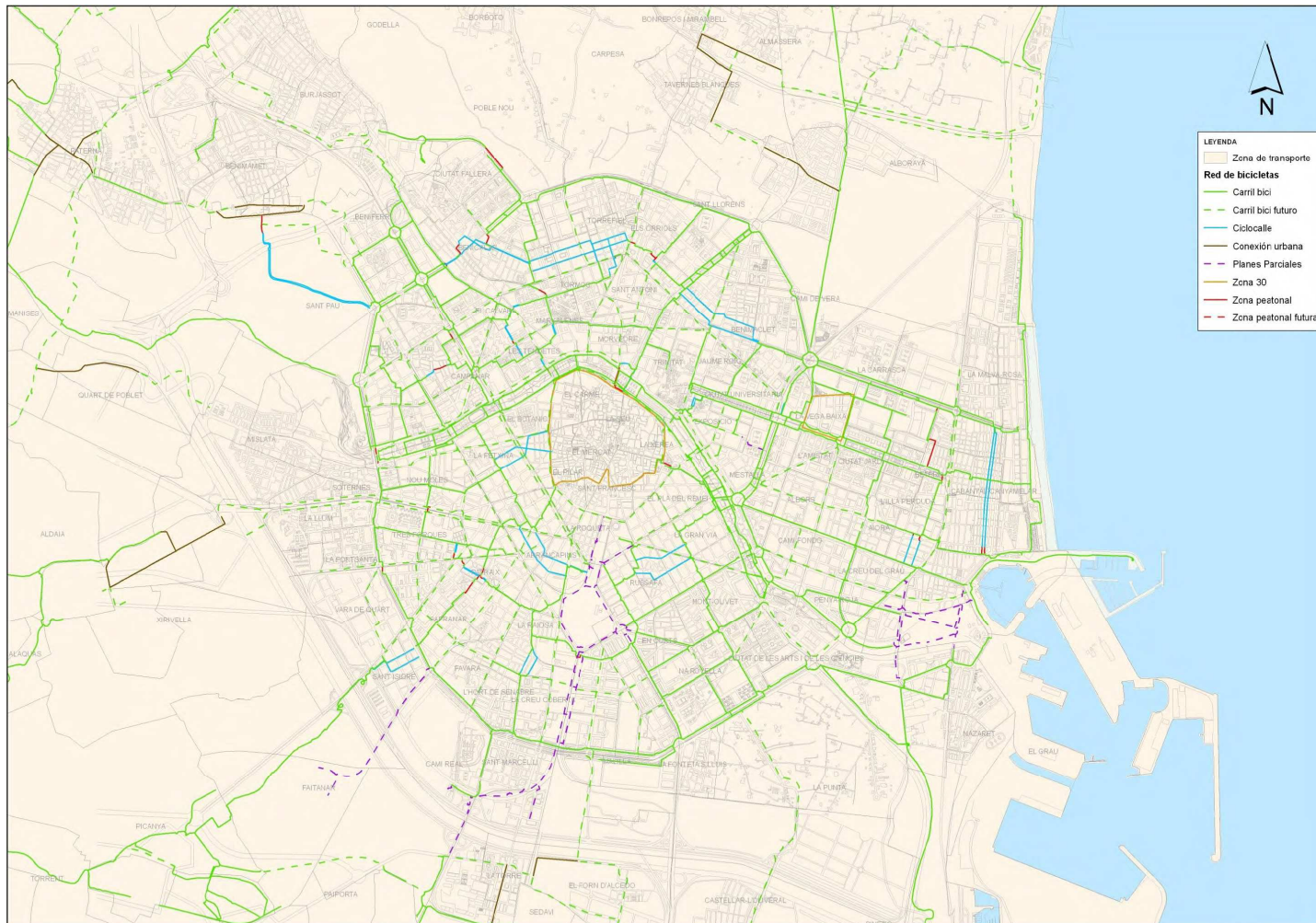
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Calle Molinell
- Av. Primado Reig (entre calle Molinell y Avda. de Catalunya)
- Av. de Catalunya (entre Blasco Ibáñez y Tarongers)
- Calle Pintor López - Plaza Tetuán
- Calle General Elio
- Polígono Vara de Quart
- Calle Ramiro de Maeztu.
- Calle de Bilbao
- Calle Ministro Luis Mayans
- Calle Mistral
- Calle Hermanos Villalonga
- Av. Tres Forques
- Carretera de Malilla
- Avenida Ingeniero Joaquin Benlloch
- Calle Isla Cabrera

El Plan de Movilidad también plantea la eliminación de los carriles bici e itinerarios ciclistas existentes en el centro de la ciudad (dentro de la Ronda Interior), donde el vehículo privado y la bicicleta compartirán el espacio.

Con la implantación de los **carriles bici proyectados (89,6 kilómetros)**, el PMUS prevé que la ciudad de Valencia cuente con una **mall de 213 kilómetros**, así como superar los 110.000 desplazamientos diarios en bicicleta, más de un 30% por encima de los valores del 2013.

A continuación se muestra un plano con la red ciclista, que incorpora los nuevos tramos previstos en el PMUS de Valencia.



Plano de la red ciclista municipal de Valencia (actual y prevista). Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia. Dic 2013

Por otra parte, el programa **4.2: Mantenimiento y mejora de la red existente** del PMUS prevé “implementar medidas de mantenimiento de la red (señalización y mejora del pavimento) y mejoras en el diseño de ciertos puntos, para adaptar la red a los criterios de diseño actuales (eliminación de puntos de conflicto con el peatón, simplificar la red, gestión semafórica, tiempos de despeje adecuados...)”.

En las proximidades del Campus de Vera, el PMUS de Valencia sólo identifica las siguientes necesidades de mantenimiento y mejora en:

1 punto donde se requiere el mantenimiento de la señalización en la Avda Naranjos

1 punto con falta de conexión en la zona de la rotonda Avda. Naranjos – C/ Ing. Fausto Elio

1 punto con falta de visibilidad en la zona de la rotonda Avda. Naranjos – C/ Ing. Fausto Elio



Y en toda Valencia, únicamente se identifican:

28 puntos con falta de conexión

1 puntos con falta de visibilidad



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

9 puntos donde se requiere mejorar el mantenimiento de la señalización

3 puntos donde se requiere mejorar el mantenimiento del firme

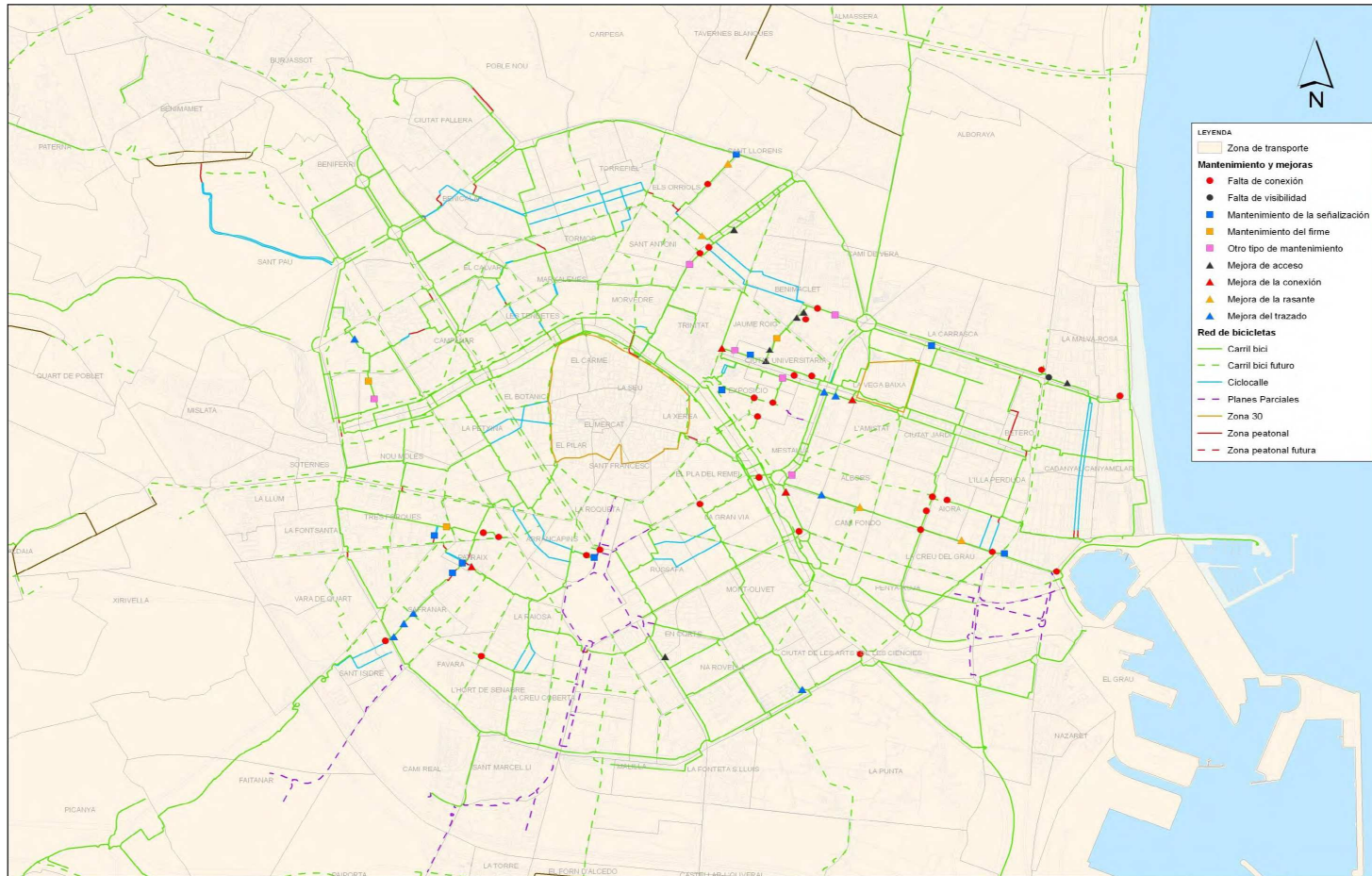
6 puntos donde se requiere otro tipo de mantenimiento

7 puntos donde se requiere mejora de acceso

4 puntos donde se requiere mejora de la conexión

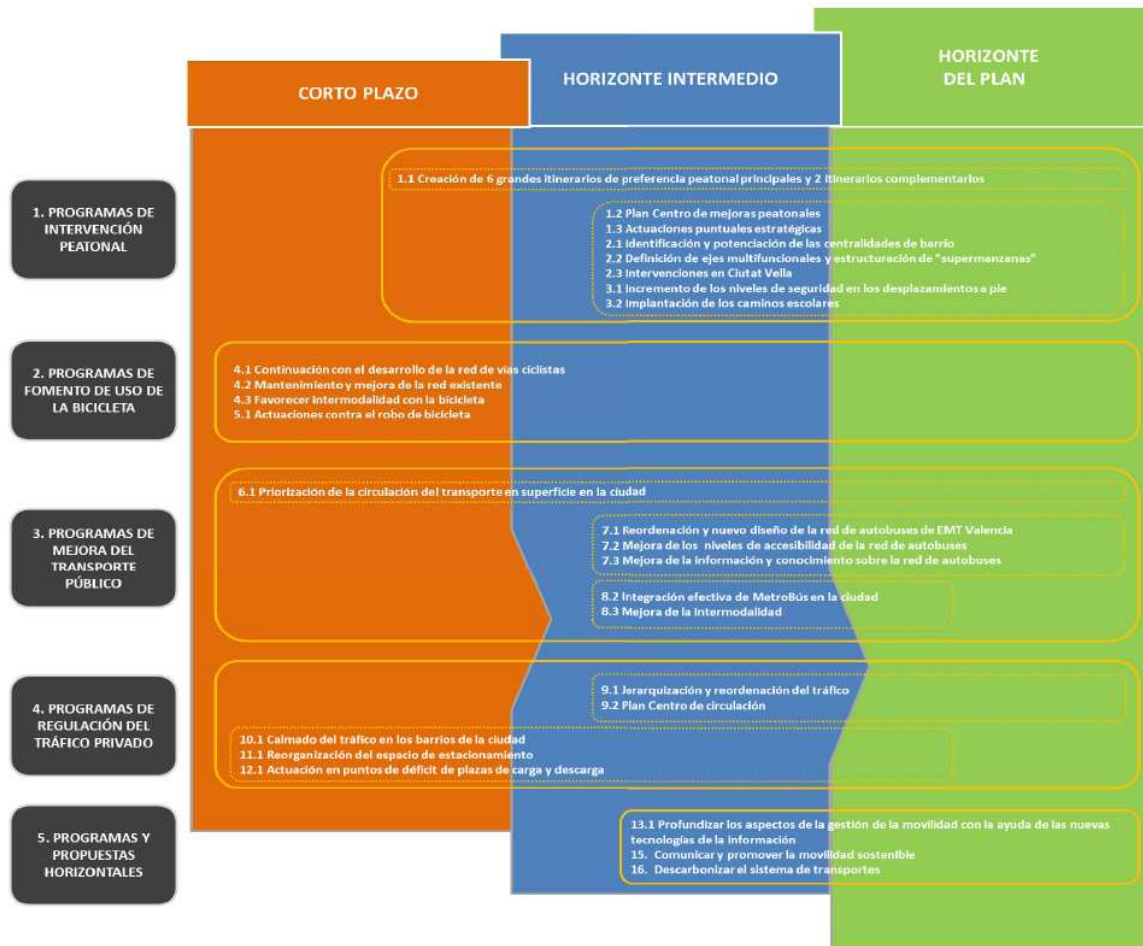
4 puntos donde se requiere mejora de la rasante

8 puntos donde se requiere mejora del trazado



Puntos detectados de necesidad de mantenimiento y mejora de la red ciclista de la ciudad de Valencia. Fuente: PMUS de Valencia

Las acciones del PMUS relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta están previstas a **corto plazo**.

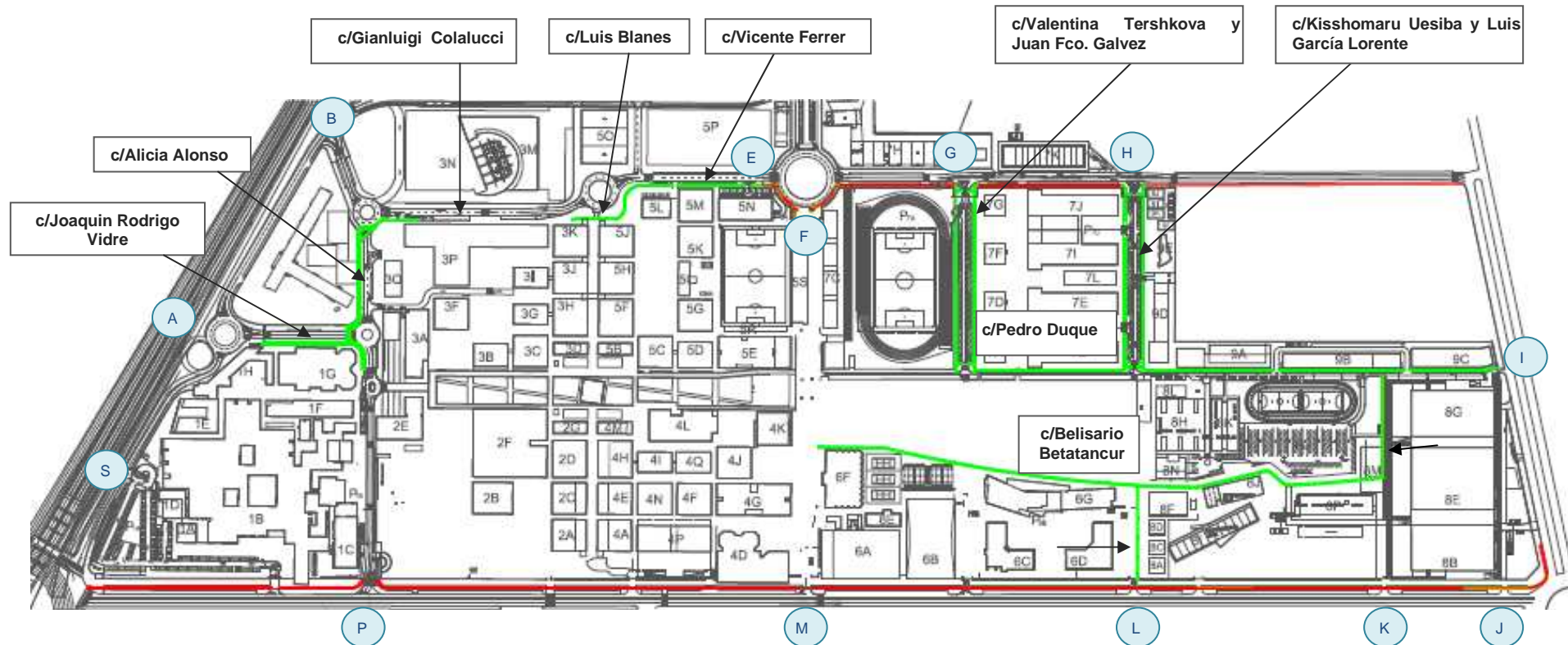


Acciones del PMUS que están previstas relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta

Red ciclista interior

A continuación se procede a analizar la red ciclista del Campus de Vera.

En primer lugar se muestra un plano con los tramos de carril-bici existentes; posteriormente se analiza *in situ* cada uno de los tramos, para extraer finalmente conclusiones en relación a la continuidad, señalización y estado de conservación de la red actual.



Plano de la red ciclista del Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia sobre plano de Universitat Politècnica de València. 2014

- Red ciclista interior
- Red ciclista exterior

Observando el trazado del carril-bici en el plano anterior se puede concluir con respecto a su continuidad que:

- El tramo de carril que discurre por Belisario Betancur queda interrumpido a la altura de la piscina, sin continuar su trazado en la parte oeste del Campus.
- El tramo existente en José Calavera Ruiz no continúa hacia la parte oeste del Campus.
- No hay carril-bici en el eje vertical formado por los accesos F-M.
- En la parte este, el carril se interrumpe a la altura del edificio 8M, sin conectar con ningún acceso.
- No existe carril-bici en el eje horizontal del Campus en la mitad oeste del mismo; asimismo, en la zona oeste del campus el único acceso con carril-bici es el A, por lo que no es posible la conexión con el tramo de vial ciclista que actualmente existe en esta parte del Campus.
- Tampoco existe carril-bici en el eje vertical formado por el acceso P y la rotonda de rectorado

Por tanto, se observa que la **red es discontinua en su trazado interior, no dando cobertura a la totalidad del Campus; no permite la conexión en todos los accesos al Campus con la red ciclista exterior**, que discurre paralela a buena parte de su perímetro.

A continuación se procede a describir cada uno de los tramos de la red ciclista interior del Campus de Vera, analizando tanto su características para el desplazamiento en bicicleta (por, ejemplo, anchura, estado del pavimento, etc.), así como el estado de señalización e identificación de la misma y continuidad en su trazado:

Tramo Kisshomaru Ueshiba-Luis García Lorente

En el **LADO ESTE** se observa:

- El pavimento y pintura están muy deteriorados
- Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial (marcas muy borradas), delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
- No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



En el **LADO OESTE** se observa:

- El pavimento y pintura están muy deteriorados
- Señalización visible que indica el uso ciclista del vial y el peligro en los pasos de peatones.
- Inexistencia de señalización que delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
- No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



En el **cruce** se **aprecia** que está **señalizado** el paso del **carril-bici** junto al paso de **peatones**.



Tramo Pedro Duque

- El pavimento y la pintura se encuentran deteriorados en algunos puntos.
- Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.



Tramo José Calavera Ruiz

En el **LADO ESTE** se observa:

- El pavimento y pintura están muy deteriorados.
- Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



En el **LADO OESTE** se observa:

- El pavimento y pintura están muy deteriorados.
- Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
- No está señalizado el paso del carril-bici junto al paso de peatones.



En el **cruce** se observa:

- Está señalizado el paso del carril-bici junto al paso de peatones.
- Pavimento y pintura en buen estado: ejecución reciente inmediatamente antes y después del paso de peatones.
- Se aprecia claramente el diferente color y estado de conservación en la unión de tramos.
- A partir de este punto, el carril se dirige a la salida, y no continúa hacia la parte oeste del campus.



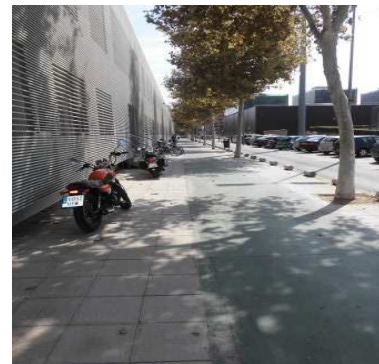
Tramo desde Cafetería El Trinquet a Acceso I

La pintura del carril se encuentra parcialmente borrada en algunos puntos.

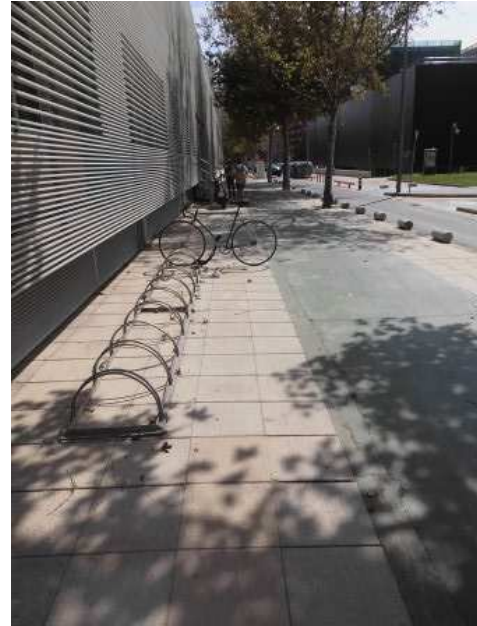
Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación. No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.

En parte del recorrido, los peatones se ven obligados a circular por el carril-bici debido a la existencia de obstáculos en su itinerario: aparcabicis, motos, rampas de edificios. Lo mismo ocurre en el acceso I.

Se observa cómo algunas bicicletas de los aparcabicis ubicados en la acera, invaden el carril-bici.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo Belisario Betancur

El pavimento y la pintura se encuentran deteriorados en algunos puntos.

Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.

Se aprecia cambio de pavimento a la altura de las pistas de tenis.

El carril se interrumpe a la altura de la piscina cubierta. El pavimento junto a la piscina no está pintado.





UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo desde el Acceso L a Belisario Betancur

La pintura del carril se encuentra parcialmente borrada en algunos puntos.

Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.

Está señalizada la obligación de ceder el paso en los cruces.



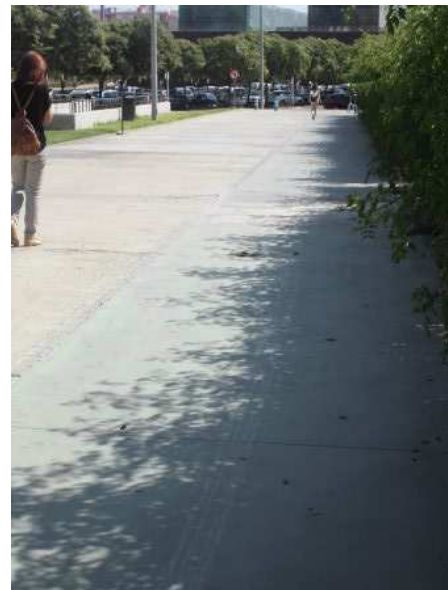
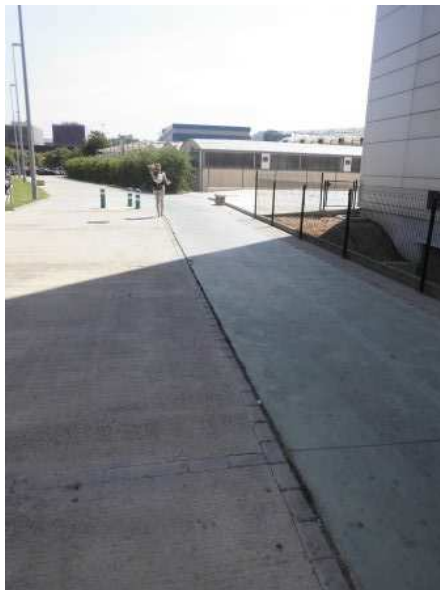


Tramo desde edificio 8N a 8M

La pintura del carril se encuentra parcialmente borrada en algunos puntos.

Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.

El carril se interrumpe a la altura del edificio 8M.





Tramo desde acceso E por c/ Vicente Ferrer y Luis Blanes

- El carril discurre por la acera sur de la calle Vicente Ferrer y Luis Blanes.
- El pavimento y pintura están bastante deteriorados, sobretodo en el primer tramo de c/Vicente Ferrer desde el acceso E.
- Además, existen zonas en las que el pavimento está formado por losetas de hormigón que hacen que éste sea irregular.
- Inexistencia de señalización que indique el uso ciclista del vial, delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
- Los pasos para ciclistas en las intersecciones con los viales de acceso a los aparcamientos de tráfico rodado de la zona no están señalizados. Además, en algunos tramos previos a los parkings se reduce la anchura del vial bici mediante la presencia de bolardos (obstáculos)
- Se observa cómo algunas motos mal aparcadas sobre la acera invaden parcialmente el carril-bici.
- **A la altura del paso de peatones frente a edificio 3K (en calle Gianluigi Colalucci, frente a aparcamiento subterráneo) el vial ciclista se interrumpe**, dificultándose el cruce de bicis a través del paso de peatones.



Vista del carril-bici en el Acceso E del campus

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Motos ocupan espacio del vial de circulación ciclista



A la altura del paso de peatones frente a edificio 3K (en calle Gianluigi Colalucci) el vial ciclista se interrumpe

Tramo c/ Alicia Alonso y Princesa Muna Al Hussein

- El pavimento y pintura están bastante deteriorados en la mayor parte del tramo.
- No hay señalización que delimite los carriles del vial ciclista y marque los sentidos de circulación.
- No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.
- Delimitación señalizada del vial bici del de tráfico rodado mediante bolardos pero no del peatonal.



Inicio de del carril-bici en la zona de la rotonda que lleva al acceso B, a la altura del paso de peatones de la rotonda con c/ Gianluigi Colalucci (el carril-bici se vuelve a iniciar tras su interrupción al principio de esa misma calle).

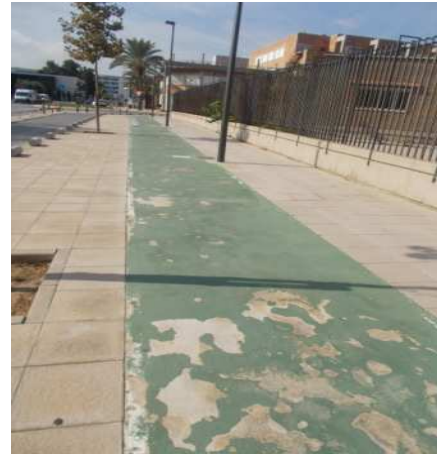


Tramo acera sur c/ Gianluigi Colalucci hasta cruce con c/ Alicia Alonso

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo acera oeste c/ Alicia Alonso



Mal estado pavimento tramo c/ Alicia Alonso

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Cruce C/Alicia Alonso con Princesa Muna Al Hussein



Continuación del tramo de carril-bici por acera frente edificio 1G: carril con indicación de uso ciclista pero con pavimento muy deteriorado

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Fin del tramo de carril-bici en paso de peatones c/ Princesa Muna Al Hussein (frente a entrada a edificio 1G)

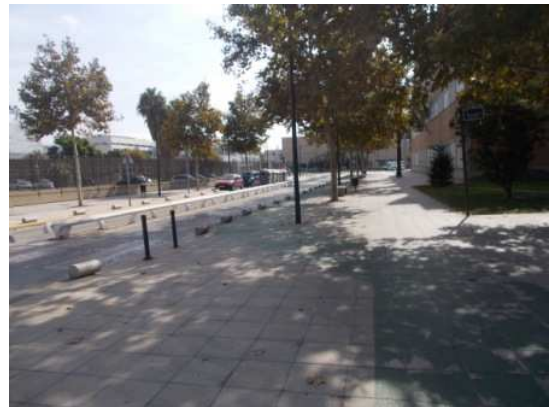
Tramo desde Acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre hasta rotonda C/Alicia Alonso con Princesa Muna Al Hussein

- El pavimento y pintura están bastante deteriorados en la mayor parte del tramo.
- No hay señalización que delimite los carriles del vial ciclista y marque los sentidos de circulación.
- No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.
- Delimitación señalizada del vial bici del de tráfico rodado mediante bolardos pero no del peatonal



Inicio en acceso A del carril-bici por c/ Joaquín Rodrigo Vidre

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Fin del tramo que enlaza con tramo de carril-bici
C/Alicia Alonso- Princesa Muna Al Hussein

Tras analizar las principales características de los distintos de los tramos de carril-bici existentes en el interior del Campus se puede concluir que:

- En todos los tramos de la red interior el pavimento y la pintura se encuentran deteriorados en algunos puntos.
- No existe señalización que delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
- En la mayoría de los tramos la señalización que indica el uso ciclista del vial es visible (marcas muy borradas) o no existe.
- En los cruces de la calzada, en general no está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.

2.2. Aparcamiento de bicicletas

La disponibilidad de un aparcabici cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción de la bicicleta, que incluya también un plan de itinerarios ciclistas, campañas de promoción y educación, calmado del tráfico motorizado, etc.

Cuando no está en uso, el vehículo debe mantenerse en las mejores condiciones posibles, a salvo de las condiciones climáticas, el vandalismo o el robo. El aparcamiento forma parte del desplazamiento, si éste no se puede realizar en condiciones adecuadas, puede afectar a la realización de los desplazamientos llegando incluso a inhibirlos: si no se dispone de aparcamiento en origen o en destino, no se realiza el desplazamiento.

Se denomina aparcamiento de bicicletas o aparcabici el lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso o, también, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización.

Por soporte de bicicletas se entiende el elemento al que se candan o amarran (atan y aseguran por medio de sistemas antirrobo como cadenas, candados, etc.) dichos vehículos. El aparcamiento de bicicletas está formado por varios soportes, los cuales pueden servir, generalmente, para una o dos bicicletas.

Actualmente existen **4 tipos de aparcamiento de bicicletas en los tres Campus de la UPV**. A continuación se muestran los diferentes tipos y sus principales características, indicando los Campus donde están presentes:

TIPOS DE APARCABICIS EN LOS CAMPUS DE LA UPV		
MODELO	Características	Campus en el que se encuentra
Soporte cuadrado con apoyo	Variante del modelo "U" invertida con un apoyo para la base de la rueda delantera de la bici. Un mismo soporte sirve para aparcar 2 bicicletas.	Campus de Alcoy Campus de Gandía Campus de Vera
Soporte de rueda – tipo 1 (soportes horizontales)	Consisten en un elemento en el que se encaja una de las dos ruedas de la bicicleta. Existen variantes de este modelo, como disponer de un apoyo para el anclaje de la rueda/barra.	Campus de Vera
Soporte de rueda – tipo 2 (soportes verticales)		Campus de Gandía
Soporte de rueda con apoyo		Campus de Vera
Soporte recto		Campus de Vera

Las siguientes fotografías muestran los modelos de aparcamientos presentes los Campus de la UPV:



Soporte de rueda – tipo 1 (soportes horizontales)



Soporte de rueda – Campus Gandía



Cuadrado con apoyo



Soporte de rueda con apoyo



Soporte recto – variante de soporte de rueda

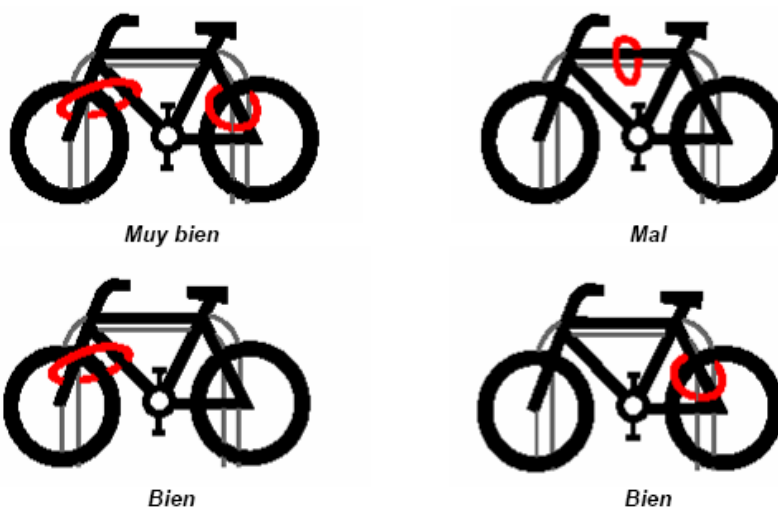
a) Modelo “**cuadrado con apoyo**”: Variante del modelo denominado como soporte de “U” invertida con un apoyo para la base de la rueda delantera de la bicicleta.

El soporte estándar de tipo U-Invertida es el más sencillo y, por otra parte, es en general el más seguro y estable: está constituido por una pieza metálica acodada que permite amarrar dos bicicletas, una de cada lado. La ventaja principal del soporte de tipo U-Invertida modelo estándar respecto a otros tipos de soportes es que permite candar la bicicleta con dos antirrobo, fijando el cuadro y las dos ruedas al soporte; **si bien esta ventaja no se da para todos los tipos de este modelo, como ocurre con el disponible los Campus de la UPV: el modelo “cuadrado con apoyo” no permite este amarre doble de la bicicleta**, debido a que el apoyo con el que cuenta sirve de base de la rueda delantera y se emplea para poder atar dos bicis en un mismo soporte.



Soporte estándar de tipo U-Invertida

La figura siguiente muestra la manera correcta de atar la bicicleta al modelo estándar de la U-Invertida:



Ejemplos de buenas y malas prácticas de estacionamiento de bicicletas en modelo de aparcabicis de “U” invertida. Fuente: “Manual de aparcamiento de bicicletas”. IDAE

Como ya se ha comentado, el modelo en variante de U Invertida existente en los Campus de la UPV, “Cuadrado con apoyo”, cuenta como **inconvenientes** que puede facilitar la inseguridad de las bicicletas durante su aparcamiento, **puesto que sólo se realiza** el anclaje a una de las dos barras del soporte en U; de esta manera, aumenta la inseguridad ante robos.

En cambio, este modelo comparte la **ventaja** del de U invertida tradicional de no dañar la rueda durante su aparcamiento.



Modelo en variante de U Invertida con “Cuadrado de apoyo”

b) Modelo de **Soporte de rueda:**

Los aparcamientos de bicicletas conocidos como soportes de rueda o de horquilla (en terminología anglosajona *butterfly racks*), consisten en un elemento en el que se encaja una de las dos ruedas de la bicicleta. Son los modelos más sencillos y económicos disponibles en el mercado.

En los Campus de la UPV existen 3 tipos de soporte de rueda con diferentes configuraciones (soporte horizontal, soporte vertical y soporte recto). Además, existe una variante de soporte de rueda con apoyo en forma de U invertida.

De todas las configuraciones la que menos se recomienda es la de soportes horizontales, ya que en este tipo generalmente la bicicleta acaba reclinándose por su propio peso, provocando una fuerza de torsión que puede dañar la rueda.

El modelo de soporte de rueda estándar (en cualquiera de sus configuraciones) ofrece los siguientes inconvenientes:

- No permite atar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta al soporte.
- La rueda puede ser dañada fácilmente por vandalismo o incluso durante el uso normal, ya que es el único punto del vehículo que queda inmovilizado y cualquier movimiento de la bicicleta aplica presión en ese punto.
- No permite aparcar bicicletas con carga, por estar apoyada únicamente por una rueda.

La variante de “Soporte de rueda con apoyo” mejora el inconveniente de la inestabilidad en el aparcamiento, puesto que permite atar la bicicleta a la barra.



Modelo de Soporte de rueda con apoyo

2.2.1. Campus de Alcoy

En el siguiente plano se muestra la ubicaci3n de los puntos de aparcabicis disponibles en el Campus de Alcoy:

PLANO DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS CAMPUS DE ALCOY



Plano de distribuci3n de los puntos de aparcamiento de bicicletas en el campus de Alcoy

Fuente: Elaboraci3n propia sobre plano UPV. 2014

Como se puede observar, actualmente sólo hay dos puntos de aparcabicis en este Campus, ambos ubicados en la Plaça Ferrándiz i Carbonell. El tipo de aparcabicis habilitado es de "Cuadrado con apoyo":



Modelo de aparcabicis de "Cuadrado con apoyo" en Campus de Alcoy

La oferta de este aparcamiento de bicicletas, tal como se detalla en la siguiente tabla, es de 20 plazas distribuidas en dos puntos de aparcabicis:

OFERTA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS				
Ubicación	Tipo	Número de plazas	Estado de conservación	Señalización
Pl. Ferrándiz i Carbonell - Frente a Edificio 2	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
Pl. Ferrándiz i Carbonell - Frente a Edificio 3	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no

Oferta de plazas de aparcamiento de bicicletas en el campus de Alcoy

Durante la auditoría realizada el 23 de octubre de 2014 durante la franja horaria de mayor ocupación (considerada entre las 10:00 y 12:30 horas) se analizó la demanda de los aparcamientos de bicicletas disponibles en el Campus, observándose que se encontraban vacíos durante toda la franja:

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h			
Ubicación	Grado de ocupación		Observaciones
Pl. Ferrándiz i Carbonell - Frente a edificio 2	0/10	0%	Motos obstaculizando acceso a algunos soportes del aparcabicis
Pl. Ferrándiz i Carbonell - Frente a edificio 3	0/10	0%	--

Grado de ocupación de las plazas de aparcamiento de bicicletas en el campus de Alcoy

Las siguientes imágenes muestran de manera gráfica los resultados obtenidos en las inspecciones de los aparcabicis del Campus realizadas:



En relación a los aparcamientos para bicicleta en el municipio de Alcoy, cabe señalar que en su **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** se propone como acción la creación de “**Zonas destinadas al estacionamiento de bicicletas**”, puesto que la oferta actual es considerada insuficiente. Esta acción se complementará con el resto de propuestas descritas en el Plan para el fomento de la movilidad ciclista en Alcoy. Los modelos de aparcabicis que propone a corto- medio plazo para las vías públicas son los de tipología “U invertida”.

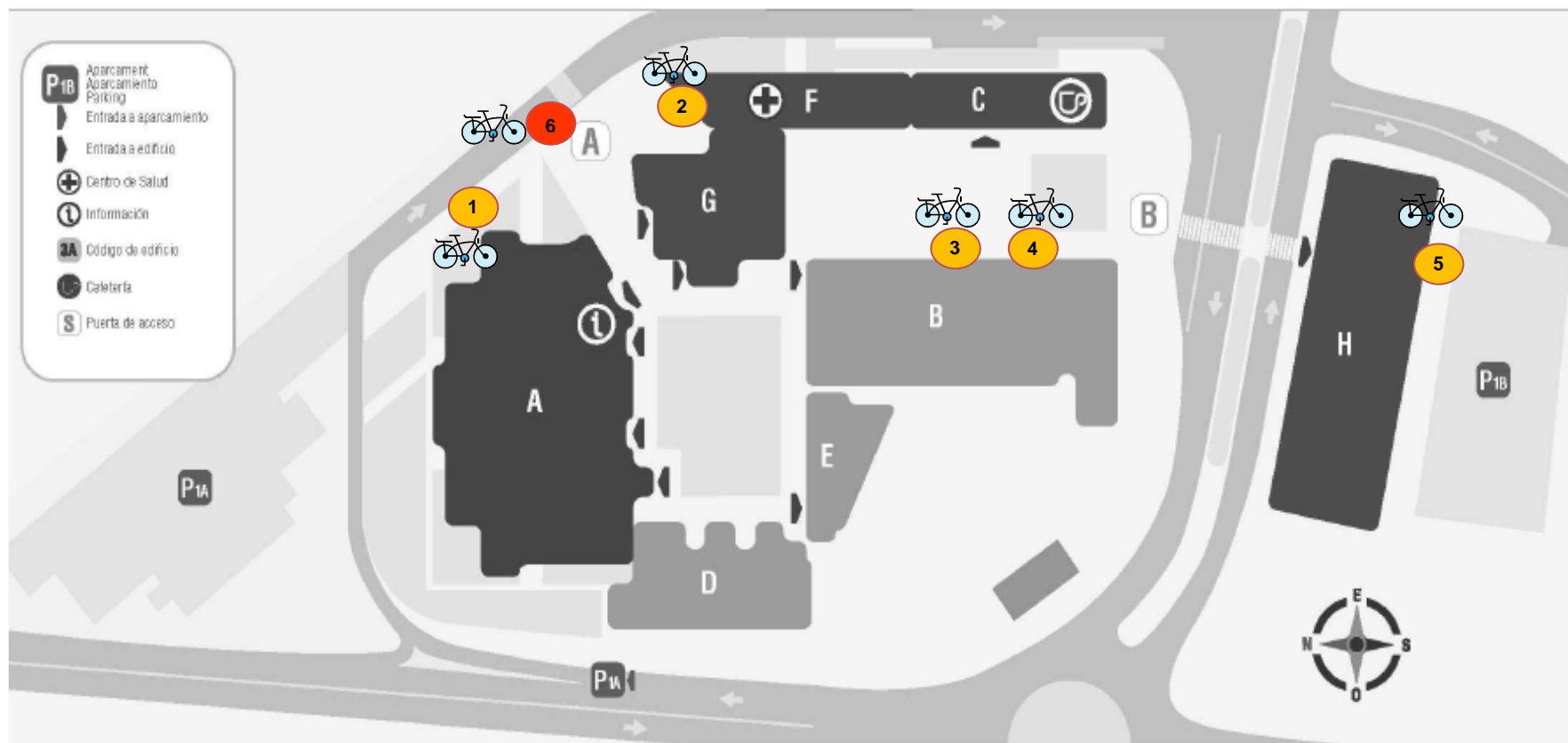
2.2.2. Campus de Gandía

En siguiente plano del campus de Gandía se muestra la distribución de los puntos de aparcamiento de bicicletas actuales. Tal y como se puede observar, hay 7 puntos de aparcabicis propios de la universidad, distribuidos 5 de ellos en la zona de edificios del norte del Campus, otro en la zona exterior (frente al aparcamiento) del edificio H y otro más en las pistas deportivas que la UPV tiene en el municipio.

Además, existe 1 punto de préstamo de bicicletas del sistema municipal de la ciudad de Gandía. Éste se describe en el apartado 2.5.2.

En la tabla que se presenta a continuación se muestra un resumen de la **oferta de plazas** de aparcamiento de bicicletas con las que cuenta el Campus, describiendo a su vez la ubicación de éstos, el tipo o modelo la señalización de los mismos. También se describe el estado de conservación y limpieza detectado en los puntos de aparcabicis durante la auditoría realizada en octubre de 2014.

PLANO DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS CAMPUS DE GANDÍA



Plano de distribución de los puntos de aparcamiento de bicicletas en el Campus *Fuente: Elaboración propia. 2014*

OFERTA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS

Nº	Ubicaci3n	Tipo	Nº de plazas	Estado de conservaci3n	Señalizaci3n
1	Acceso principal (A)	Soporte de rueda	14	Adecuado	no
2	Edificio F (lado norte)	Cuadrado con apoyo	6	Adecuado	no
3	Edif. B1 cara este - Reprografa	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
4	Edif. B1 cara este - Delegaci3n de alumnos	Cuadrado con apoyo	22	Adecuado	no
5	Edif. CRAI - lado sur (zona parking)	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
6	Pistas deportivas	Soporte de rueda	12	Adecuado	no
7 (*)	Acceso A- lado acera municipal	Soporte de rueda	14	Adecuado	no

Oferta de plazas de aparcamiento de bicicletas en el campus de Gandía

(*) El aparcabici ubicado en el exterior del recinto universitario frente al acceso A se considera también, según informaci3n facilitada por la Unidad de Medio Ambiente de la UPV, como propio de la universidad.

La oferta total de plazas es de 88, distribuidas entre las zonas de acceso a edificios del Campus (76) y las 12 ubicadas en las pistas deportivas.

A continuaci3n se muestran los resultados de ocupaci3n de los aparcabici disponibles en el Campus durante la inspecci3n realizada el día **16 de octubre de 2014** en la franja horaria valle (10:00 – 12:30 horas), considerado como horario de máxima ocupaci3n en la universidad.

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h

Nº	Ubicaci3n	Grado de ocupaci3n		Observaciones
1	Acceso principal (A)	0/14	0%	--
2	Edificio F (lado norte)	1/6	17%	--
3	Edif. B1 cara este -Reprografa	1/8	12,5%	--
4	Edif. B1 cara este -Delegaci3n de alumnos	5/22	23%	--
5	Edificio H (CRAI) - lado sur (zona parking)	1/12	8%	--
6	Pistas deportivas	0/12	0%	--
7	Acceso A- lado acera municipal	0/14	0%	Motos mal aparcadas en el acceso a este aparcabici

Grado de ocupaci3n de las plazas de aparcamiento de bicicletas del campus de Gandía

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcabicis nº 1: Acceso principal (A)



Aparcabicis nº 2: Edificio F (lado norte)



Aparcabicis nº 3: Edificio B1 cara este -Reprografía



Aparcabicis nº 4: Edificio B1 cara este -Delegación de alumnos



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcabicis nº 5: Edif. H (CRAI) en su lado sur (zona de parking)



Aparcabicis nº 6: Pistas deportivas del campus de la UPV



Aparcabicis nº 7: Frente a acceso A al Campus (Motos estacionadas en el acceso al aparcabicis)

La ocupación detectada en los puntos de aparcabicis ha sido baja. Varios de ellos se encuentran incluso vacíos. **Los de mayor ocupación son aquellos ubicados en la zona peatonal de reprografía y delegación de alumnos, de modelo “Cuadrado con soporte”.**

Por otra parte, cabe señalar, que en uno de ellos se han encontrado motocicletas mal estacionadas obstaculizando el acceso al aparcamiento.



Puntos de bicicletas incorrectamente estacionadas

No se observan bicicletas mal estacionadas en la zona peatonal interior del campus de la UPV en Gandía durante la auditoría realizada del día 16 de octubre de 2014 **durante la franja horaria de mayor ocupación (10:00 – 12:30 horas)**.

2.2.3. Campus de Vera

En el plano del Campus que se presenta a continuación se muestra la distribución de los puntos de aparcamiento de bicicletas. Tal y como se observa, hay aparcabicis propios de la universidad en **98 puntos** distribuidos por todo el recinto universitario.

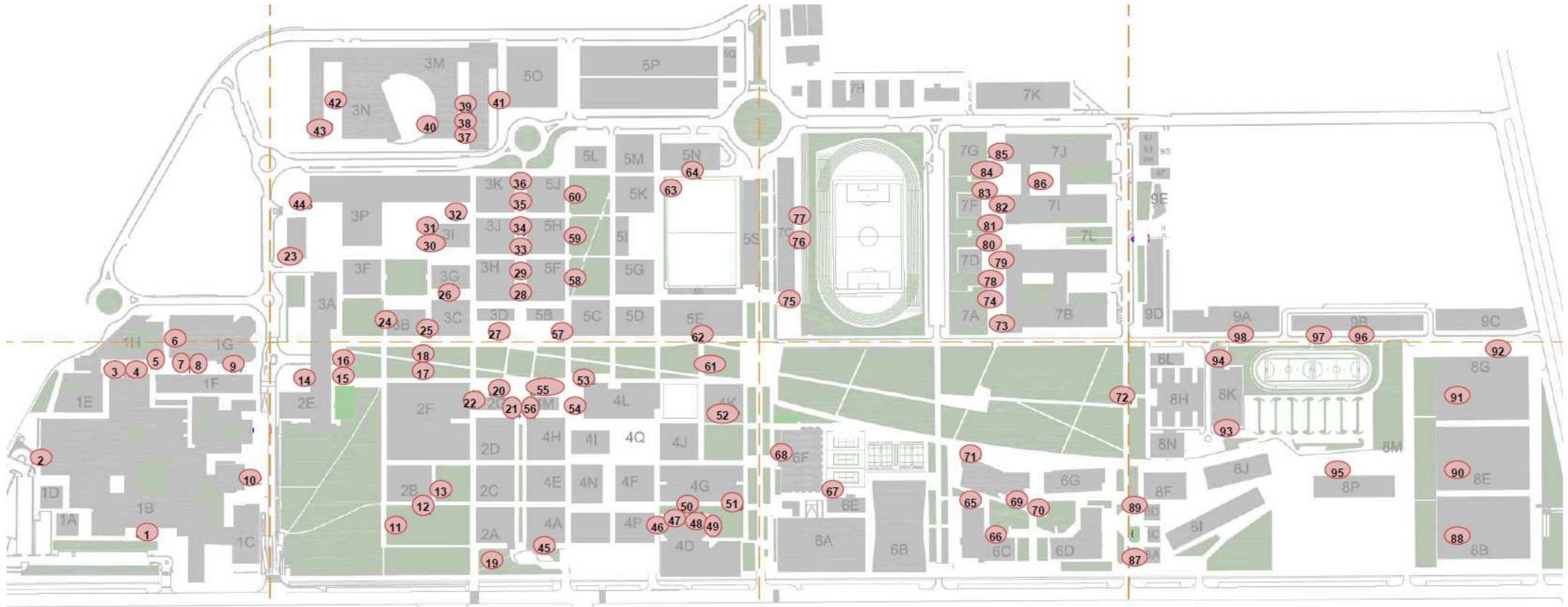
Además, existen cuatro puntos aparcamiento asociados a sistemas de préstamo de bicicletas, tres de ellos del sistema municipal de la ciudad de Valencia y otro promovido por una asociación de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales (ETSII). Los sistemas de préstamo de bicicletas se describen en el apartado 2.5.2. del presente documento.

En las tablas siguientes se presenta, por un lado, un resumen de la **oferta de plazas de aparcamiento de bicicletas** con las que cuenta el Campus, describiendo a su vez la ubicación de éstas, el tipo o modelo y la señalización de las mismas. También se describe el estado de conservación y limpieza detectado durante la auditoría realizada en septiembre de 2014.

Por otro lado, en la inspección realizadas el día **25 de septiembre de 2014** se realizaron conteos de bicicletas estacionadas durante la franja horaria de mayor actividad en el Campus (de **10:00 a 12:30 horas**), en los puntos de aparcamiento disponibles en el recinto universitario, con el objetivo de determinar el **grado de ocupación aproximado de los aparcamientos reservados para bicicletas** en el Campus de Vera, en el que se ha considerado el horario de máxima ocupación.

Los resultados de esta auditoría, en los que se refleja la demanda de plazas de estacionamiento de bicicletas, también se presentan tabulados a continuación:

PLANO DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS CAMPUS DE VERA



Plano de distribución de los puntos de aparcamiento de bicicletas en el campus de Vera

Fuente: Elaboración propia. 2014

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

OFERTA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS					
Nº	Ubicación	Tipo	Número de plazas	Estado de conservación	Señalización
1	Edif. 1B. Entrada principal (sur)	Cuadrado con apoyo	50	Adecuado	no
2	Edif. 1B Oeste. Frente guardería	Cuadrado con apoyo	6	Adecuado	no
3	Edif. 1B. Nor-oeste	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
4	Edif. 1B. Nor-este	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
5	Edif. 1H. Sur	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no
6	Edif. 1G. oeste	Cuadrado con apoyo	30	Adecuado	no
7	Edif. 1G. suroeste	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
8	Edif. 1G. sur	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
9	Edif. 1G. sureste	Cuadrado con apoyo	24	Adecuado	no
10	Edif. 1B. Este	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
11	Jardín entre ed.2B y acceso O	Soporte de rueda	24	Adecuado	no
12	Edif. 2B. Sur	Soporte de rueda	22	Adecuado	no
13	Edif. 2B. Este	Soporte de rueda	30	Adecuado	no
14	Edif. 2E. Oeste	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
15	Jardín frente oeste Edif.2E(S). Esq con C/Santiago Calatrava	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
16	Jardín frente edi Edif.2E(N) Esq con C/ Paul Samuelson	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
17	Jardín C/Santiago Calatrava frente a Ed. 2F	Cuadrado con apoyo	24	Adecuado	no
18	Jardín C/Paul Samuelson frente a Edif. 3B	Cuadrado con apoyo	22	Adecuado	no
19	Jardín Edificio 2AEste	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no
20	Edificio 2G Norte	Cuadrado con apoyo	82	Adecuado	no
21	Entre edificio 4M y 2G (cara este edificio 2G)	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no
22	Edificio 2G Oeste (bajo escaleras)	Soporte de rueda con apoyo	9	Adecuado	no
23	Edificio 3Q	Cuadrado con apoyo	16	Adecuado	no
24	Edif. 3B. Este	Soporte de rueda	9	Adecuado	no
25	Entre Edif. 3B y 3C	Soporte de rueda	9	Adecuado	no
26	Frente Edif. 3G y 3C	Cuadrado con apoyo	53		
26	Frente Edif. 3G y 3C	Soporte de rueda	5	Adecuado	no
27	Frente Edif. 3D	Cuadrado con apoyo	34	Adecuado	no
28	Entre edif. 3H y 5F -Sur	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
29	Entre edif. 3H y 5F -Norte	Cuadrado con apoyo	10	1 soporte roto	no
30	Oeste Edif. 3I – punto Sur	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

OFERTA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS

Nº	Ubicación	Tipo	Número de plazas	Estado de conservación	Señalización
31	Oeste Edif. 3I – punto Norte	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no
32	Edif. 3I Norte	Cuadrado con apoyo	24	Adecuado	no
33	Entre edif. 3J y 5H -Sur	Cuadrado con apoyo	4	Adecuado	no
34	Entre edif. 3J y 5H -Norte	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
35	Entre edif. 3K y 5J -Sur	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
36	Entre edif. 3K y 5J -Norte	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
37	Edif. 3N – C/Fco.Lozano - Sur	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
38	Edif. 3N – C/Fco.Lozano	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
39	Edif. 3N – C/Fco.Lozano - Norte	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
40	Edif. 3M. Sur – C/G.Colalucci	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
41	C/Montserrat Caballé	Soporte de rueda	10	oxidado	no
42	Edif. 3N. Oeste	Cuadrado con apoyo	28	Adecuado	no
43	Edif. 3N. Oeste – C/G.Colalucci	Cuadrado con apoyo	20	Adecuado	no
44	Edif. 3P. Oeste	Cuadrado con apoyo	16	Adecuado	no
45	Edificio 4A Sur	Cuadrado con apoyo	28	Adecuado	no
46	Edificio 4D Noroeste (Esquinero-junto al C30) En el lado oeste de la puerta principal	Soporte de rueda	11	Adecuado	no
47	Edificio 4D Noroeste (Esquinero –junto al C29) : En el lado oeste de la puerta principal	Soporte de rueda	6	Adecuado	no
48	Edificio 4D Noreste (Esquinero – junto al C32) En lado este de la puerta principal	Soporte de rueda	5	Adecuado	no
49	Edificio 4D Noreste (Esquinero – junto al C31) En lado este de la puerta principal	Soporte de rueda	11	Adecuado	no
50	Edificio 4G Puerta principal (suroeste) entre edificio 4D y 4G)	Cuadrado con apoyo	20	Adecuado	no
51	Edificio 4G Sureste (entre edificio 4D y 4G)	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
52	Sótano Edificio 4K	Soporte de rueda con apoyo	340	Adecuado	no
53	Edificio 4L Norte (frente biblioteca)	Cuadrado con apoyo	28	Adecuado	no
54	Edificio 4L Oeste (cara este 4M)	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no
55	Edificio 4M Norte	Cuadrado con apoyo	84	Adecuado	no
56	Entre edificio 4M y 2G (cara oeste edificio 4M)	Cuadrado con apoyo	14	Adecuado	no

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

OFERTA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS					
Nº	Ubicación	Tipo	Número de plazas	Estado de conservación	Señalización
57	Entre edif. 5B y 5C	Cuadrado con apoyo	6	Adecuado	no
58	Edif 5F. Este	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
59	Edif 5H. Este	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
60	Edif 5J. Este	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
61	Jardín entre edif. 5E y 4K	Cuadrado con apoyo	40	Adecuado	no
62	Edif 5E. Sur	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
63	Entre edif. 5K y campo futbol	Soporte de rueda	13	Adecuado	no
64	Entre edif. 5N y campo futbol	Soporte de rueda	22	Adecuado	no
65	Edificio 6C Norte	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
66	Entre el edificio 6C y 6G	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
67	Edificio 6E Norte	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
68	Cara oeste Edificio piscina cubierta	Cuadrado con apoyo	20	Adecuado	no
69	Plaza James H. Whitelaw (junto escaleras edificio 6G)	Soporte de rueda	10	Adecuado	no
70	Plaza James H. Whitelaw	Soporte de rueda	30	Adecuado	no
71	Edificio 6G Norte	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
72	Placeta Jardín cara oeste edificio 8N	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
73	Edif. 7B	Soporte de rueda	50	Adecuado	no
74	Edif. 7A	Soporte de rueda	20	Adecuado	no
75	Edificio 7C Sur	Cuadrado con apoyo	10	Adecuado	no
76	Edificio 7C Este	Soporte de rueda	20	Adecuado	no
77	Edificio 7C Este	Soporte de rueda	13	Adecuado	no
78	Edif. 7D	Soporte de rueda	30	Adecuado	no
79	Edif. 7B	Soporte de rueda con apoyo	50	Adecuado	no
80	Edif. 7D	Soporte de rueda con apoyo	40	Adecuado	no
81	Edif. 7F	Soporte de rueda con apoyo	21	Adecuado	no
82	Edif. 7I	Soporte de rueda con apoyo	22	Adecuado	no
83	Edif. 7F	Soporte de rueda con apoyo	22	Adecuado	no
84	Edif. 7G	Soporte de rueda con apoyo	22	Adecuado	no
85	Edif. 7J	Soporte de rueda con apoyo	22	Adecuado	no

OFERTA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS					
Nº	Ubicación	Tipo	Número de plazas	Estado de conservación	Señalización
86	Garaje Edif. 7I - Edif. 7G	Cuadrado con apoyo	24	Adecuado	no
87	Edificio 8ª Oeste	Soporte de rueda	4	Adecuado	no
88	Edificio 8B	Soporte recto	37	Adecuado	no
89	Edificio 8D Oeste	Soporte de rueda	8	Adecuado	no
90	Edificio 8E	Soporte recto	63	Adecuado	no
91	Edificio 8G	Soporte recto	42	Adecuado	no
92	Enfrente 9C	Soporte de rueda	17	Adecuado	no
93	Edificio 8K Sur	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
94	Edificio 8K Norte	Cuadrado con apoyo	8	Adecuado	no
95	Edificio 8P	Cuadrado con apoyo	12	Adecuado	no
96	Edif. 9B	Soporte de rueda	10	Adecuado	no
97	Edif. 9B	Soporte de rueda	10	Adecuado	no
98	Edif. 9A	Soporte de rueda	22	Adecuado	no
TOTAL			2202		

Oferta de plazas de aparcamiento de bicicletas en el campus de Vera

Los aparcabici 96, 97 y 98, con las bicicletas aparcadas en ellos, ocupan la acera impidiendo el desplazamiento peatonal en dichos puntos.

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h				
Nº	Ubicación	Grado de ocupación		Observaciones
1	Edif. 1B. Entrada principal (sur)	4/50	8%	--
2	Edif. 1B Oeste. Frente guardería	2/6	33%	--
3	Edif. 1B. Nor-oeste	3/12	25%	--
4	Edif. 1B. Nor-este	5/12	42%	--
5	Edif. 1H. Sur	4/14	29%	--
6	Edif. 1G. oeste	2/30	7%	--
7	Edif. 1G. suroeste	1/10	10%	--
8	Edif. 1G. sur	5/10	50%	--
9	Edif. 1G. sureste	14/24	58%	--
10	Edif. 1B. Este	1/12	8%	--
11	Jardín entre ed.2B y acceso O	0/24	0%	--
12	Edif. 2B. Sur	1/22	5%	--
13	Edif. 2B. Este	14/30	47%	--
14	Edif. 2E. Oeste	2/8	25%	--

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h				
Nº	Ubicación	Grado de ocupación		Observaciones
15	Jardín frente oeste Edif.2E(S). Esquina con C/Santiago Calatrava	4/8	50%	--
16	Jardín frente edi Edif.2E(N)	1/8	13%	--
17	Jardín C/Santiago Calatrava frente a Ed. 2F	2/22	54%	--
18	Jardín C/Paul Samuelson frente a Edif. 3B	13/24	9%	--
19	Jardín Edificio 2AEste	8/14	57%	No está en el plano de la UPV
20	Edificio 2G Norte	10/82	12%	Zona en forma de placeta formada por 6 módulos de aparcabais Una bicicleta esta aparcada ocupando dos aparcabais
21	Entre edificio 4M y 2G (cara este edificio 2G)	14/14	100%	--
22	Edificio 2G Oeste (bajo escaleras)	4/9	44%	--
23	Edif. 3Q	1/16	6%	--
24	Edif. 3B. Este	0/9	0%	--
25	Entre Edif. 3B y 3C	2/9	22%	--
26	Frente Edif. 3G y 3C	30/58	52%	2 bicis mal aparcadas a farolas
27	Frente Edif. 3D	12/34	35%	Zona formada por 3 grupos de aparcabais
28	Entre edif. 3H y 5F -Norte	6/10	60%	--
29	Entre edif. 3H y 5F -Sur	9/10	90%	--
30	Oeste Edif. 3I – punto Sur	12/14	86%	--
31	Oeste Edif. 3I – punto Norte	10/14	71%	--
32	Edif. 3I Norte	1/24	4%	--
33	Entre edif. 3J y 5H -Sur	4/4	100%	--
34	Entre edif. 3J y 5H -Norte	6/10	60%	--
35	Entre edif. 3K y 5J -Sur	0/10	0%	--
36	Entre edif. 3K y 5J -Norte	2/8	25%	--
37	Edif. 3N – C/Fco. Lozano - Sur	7/10	70%	--
38	Edif. 3N – C/Fco. Lozano	3/10	30%	--
39	Edif. 3N – C/Fco. Lozano - Norte	4/10	40%	--
40	Edif. 3N. Sur – C/G.Colalucci	7/10	70%	--
41	C/Montserrat Caballé	0/10	0%	--
42	Edif. 3N. Oeste (frente cafetería)	12/28	43%	--
43	Edif. 3N. Oeste – C/G. Colalucci	5/20	25%	1 de las bicis está rota (sin ruedas)
44	Edif. 3P. Oeste	0/16	0%	--

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h				
Nº	Ubicación	Grado de ocupación		Observaciones
45	Edificio 4A Sur	11/28	39%	En el plano pone 13
46	Edificio 4D Noroeste (Esquinero-junto al C30) En el lado oeste de la puerta principal	7/11	64%	En el plano de la UPV consta que hay 5
47	Edificio 4D Noroeste (Esquinero – junto al C29) : En el lado oeste de la puerta principal	6/6	83%	En el plano de la UPV consta que hay 11
48	Edificio 4D Noreste (Esquinero – junto al C32) En lado este de la puerta principal	1/5	20%	En el plano de la UPV consta que hay 11
49	Edificio 4D Noreste (Esquinero – junto al C31) En lado este de la puerta principal	2/11	18%	En el plano de la UPV consta que hay 5
50	Edificio 4G Puerta principal (suroeste) entre edificio 4D y 4G)	7/20	35%	En el plano de la UPV constan 30
51	Edificio 4G Sureste (entre edificio 4D y 4G)	6/10	60%	1 bicicleta mal aparcada (en la farola) y3 motos mal aparcadas Dos módulos de aparcabicis
52	Sótano Edificio 4K	4/ 340	0,5%	--
53	Edificio 4L Norte (frente biblioteca)	27/28	96%	2 motos mal aparcadas 1bicicleta mal aparcada
54	Edificio 4L Oeste (cara este 4M)	6/14	43%	--
55	Edificio 4M Norte	21/84	25%	Zona en forma de placeta formada por 6 módulos de aparcabais
56	Entre edificio 4M y 2G (cara oeste edificio 4M)	14/14	100%	--
57	Entre edif. 5B y 5C	6/6	100%	--
58	Edif 5F. Este	10/10	100%	--
59	Edif 5H. Este	5/10	50%	--
60	Edif 5J. Este	4/10	40%	--
61	Jardín entre edif. 5E y 4K	12/40	30%	1 moto aparcada en la zona destinada a aparcabicis
62	Edificio 5E. Sur	7/12	58%	--
63	Entre edif. 5K y campo futbol	11/13	85%	--
64	Entre edif. 5N y campo futbol	13/22	59%	--
65	Edificio 6C Norte	1/8	13%	No está en el plano Moto mal aparcada
66	Entre el edificio 6C y 6G (junto a la entrada al P6B)	2/10	20%	--
67	Edificio 6E Norte	1/10	10%	Moto mal aparcada

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h				
Nº	Ubicación	Grado de ocupación		Observaciones
68	Cara oeste Edificio piscina cubierta	10/20	50%	Mal ubicado en el plano de la UPV Dos módulos de aparca bicis
69	Plaza James H. Whitelaw (junto escaleras edificio 6G)	1/10	10%	--
70	Plaza James H. Whitelaw	2/30	7%	Tres módulos de aparcabicis
71	Edificio 6G Noroeste (Calle Belisario Betancur)	8/12	67%	Moto mal aparcada
72	Placeta cara oeste edificio 8N	3/12	9%	Tres módulos de aparca bicis a ambos lados de la puerta
73	Edif. 7B	32/50	64%	--
74	Edif. 7A	3/20	15%	--
75	Edificio 7C Sur	1/10	10%	--
76	Edificio 7C Este	1/20	10%	2 módulos aparcabicis
77	Edificio 7C Este	0/13	0%	--
78	Edif. 7D	2/30	7%	--
79	Edif. 7B	20/50	40%	--
80	Edif. 7D	1/40	3%	--
81	Edif. 7F	0/21	0%	--
82	Edif. 7I	19/22	86%	--
83	Edif. 7F	4/22	18%	--
84	Edif. 7G	3/22	14%	--
85	Edif. 7J	7/22	32%	2 motos impiden el acceso a algunos módulos del aparcabicis
86	Garaje Edif. 7I - Edif. 7G	3/24	13%	3 motos aparcadas en la zona destinada a aparcabicis
87	Edificio 8A Oeste (C/ James H Whitelaw)	0/4	0%	--
88	Edificio 8B (sótano)	5/37	50%	4 motos aparcada en la zona destinada a aparcabicis Zona formada por varios módulos.
89	Edificio 8D Oeste	6/8	75%	--
90	Edificio 8E (sótano)	25/63	14%	3 motos aparcada en la zona destinada a aparcabicis Zona formada por varios módulos.
91	Edificio 8G (sótano)	12/42	40%	2 motos aparcada en la zona destinada a aparcabicis 5 motos mal aparcadas zona destinada peatones.
92	Enfrente 9C	10/17	29%	Zona formada por 2 módulos de aparcabicis

DEMANDA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS – Franja horaria: 10.00 – 12.30 h				
Nº	Ubicación	Grado de ocupación		Observaciones
93	Edificio 8K Sur	0/8	0%	Dos módulos de aparcabicis a ambos lados de la puerta
94	Edificio 8K Norte	0/8	0%	Dos módulos de aparca bicis a ambos lados de la puerta
95	Edificio 8P Norte	0/12	59%	--
96	Edif. 9B	1/10	10%	Ocupa la franja destinada a desplazamiento peatonal
97	Edif. 9B	5/10	50%	Ocupa la franja destinada a desplazamiento peatonal
98	Edif. 9A	0/22	0%	Ocupa la franja destinada a desplazamiento peatonal
TOTAL		632 / 2202	30%	

Grado de ocupación de las plazas de aparcamiento de bicicletas del campus de Vera

Las siguientes imágenes muestran de manera gráfica los resultados obtenidos en las inspecciones de aparcabicis del Campus realizadas:



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento n3: Edif. 1B. Nor-oeste



Aparcamiento n4: Edif. 1B. Nor-este



Aparcamiento n5: Edif. 1H. Sur



Aparcamiento n6: Edif. 1G. oeste









Aparcamiento n7: Edif. 1G. suroeste



Aparcamiento n8: Edif. 1G. sur

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	
Aparcamiento nº 9: Edif. 1G. sureste	Aparcamiento nº 10: Edif. 1B. Este
	
Aparcamiento nº 11: Jardín entre edificio 2B y acceso O	Aparcamiento nº 12: Edif. 2B. Sur
	
Aparcamiento nº 13: Edif. 2B. Este	Aparcamiento nº 14: Edif. 2E. Oeste

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 15: Jardín frente oeste Edif.2E(S).
Esquina con C/Santiago Calatrava



Aparcamiento nº 15: Bici mal aparcada en valla
junto al aparcabicis



Aparcamiento nº 16: Jardín frente edif. Edif.2E (N)



Aparcamiento nº 17: Jardín C/Santiago Calatrava
frente a Edificio 2F



Aparcamiento nº 18: Jardín C/Paul Samuelson
frente a Edif. 3B



Aparcamiento nº 19: Jardín Edificio 2A Este

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

<p>Aparcamiento nº 20: Edificio 2G Norte</p>	<p>Aparcamiento nº 20: Bicicleta empleando dos soportes, aunque permite un mejor amarre de la bici (amarre doble)</p>
<p>Aparcamiento 21: Entre edificio 4M y 2G (cara este edificio 2G)</p>	<p>Aparcamiento nº 22: Edificio 2G Oeste (bajo escaleras)</p>
<p>Aparcamiento nº 23: exterior edificio 3Q.</p>	<p>Aparcamiento nº 24: Edificio 3B. Este</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	
<p>Aparcamiento nº 25: Entre Edificio 3B y 3C</p>	<p>Aparcamiento nº 26: Frente Edif. 3G y 3C. Formado por 5 grupos de aparcabicis. 4 grupos de tipo "Cuadrado con soporte"</p>
	
<p>Aparcamiento nº 26: 1 grupo de aparcabicis de tipo "soporte de rueda"</p>	<p>Aparcamiento nº 26: 1 bici mal aparcada en farola</p>
	
<p>Aparcamiento nº 27: Frente Edificio 3D</p>	<p>Aparcamiento nº 28: Entre edificios 3H y 5F - Norte</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 29: Entre edif. 3H y 5F -Sur .
1 soporte roto



Aparcamiento nº 30: Edificio 3I – punto Sur



Aparcamiento nº 31: Oeste Edif. 3I – punto Norte



Aparcamiento nº 32: Edificio 3I Norte



Aparcamiento nº 33: Entre edif. 3J y 5H -Sur



Aparcamiento nº 34: Entre edif. 3J y 5H -Norte

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 35: Entre edificios 3K y 5J -Sur



Aparcamiento nº 36: Entre edificios 3K y 5J -Norte



Aparcamiento nº 37-38-39: Edificio 3N – C/ Fco. Lozano



Aparcamiento nº 40: Edif. 3N. Sur – C/G. Colalucci



Aparcamiento nº 41: C/Montserrat Caballé

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	
<p>Aparcamiento nº 41: Soportes oxidados</p>	<p>Aparcamiento nº 42: Edificio 3N. Oeste (frente cafetería)</p>
	
<p>Aparcamiento nº 43: Edif. 3N. Oeste – C/G.Colalucci</p>	<p>Aparcamiento nº 44: Edificio 3P. Oeste</p>
	
<p>Aparcamiento 45: Edificio 4A Sur</p>	<p>Aparcamiento 46: Edificio 4D Noroeste (Esquinero-junto al C30) En el lado oeste de la puerta principal</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	
<p>Aparcamiento 47: Edificio 4D Noroeste (Esquinero – junto al C29) : En el lado oeste de la puerta principal</p>	<p>Aparcamiento 48: Edificio 4D Noreste (Esquinero – junto al C32) En lado este de la puerta principal</p>
	
<p>Aparcamiento 49: Edificio 4D Noreste (Esquinero – junto al C31) En lado este de la puerta principal</p>	<p>Aparcamiento 50: Edificio 4G Puerta principal (suroeste) entre edificio 4D y 4G)</p>
	
<p>Aparcamiento 51: Edificio 4G Sureste (entre edificio 4D y 4G)</p>	<p>Aparcamiento 52: Sótano Edificio 4K</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento 53: Edificio 4L Norte (frente biblioteca)



Aparcamiento 54: Edificio 4L Oeste (cara este 4M)



Aparcamiento 55: Edificio 4M Norte



Aparcamiento 56: Entre edificio 4M y 2G (cara oeste edificio 4M)



Aparcamiento nº 57: Entre edificio 5B y 5C



Aparcamiento nº 58: Edificio 5F- Este

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 59: Edificio 5H - Este



Aparcamiento nº 60: Edificio 5J - Este



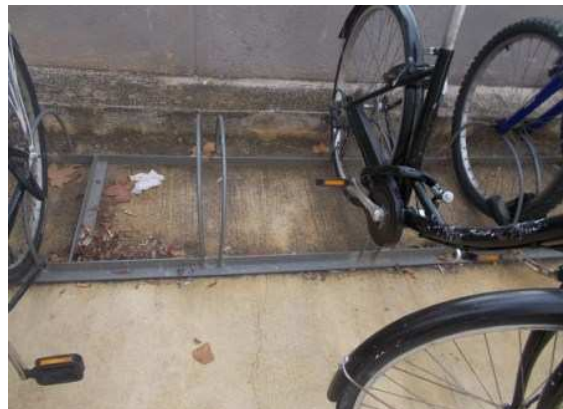
Aparcamiento nº 61: Jardín entre edif. 5E y 4K . 1 moto estacionada en la zona de aparcabicis



Aparcamiento nº 62: Edificio 5E -Sur



Aparcamiento nº 63: Entre edificio 5K y campo fútbol



Aparcamiento nº 63: Detalle del tipo (soporte de rueda)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 64: Entre edificio 5N y campo futbol



Aparcamiento nº 64: : Detalle del tipo (soporte de rueda)



Aparcamiento nº 65: Edificio 6C Norte



Aparcamiento nº 66: Entre el edificio 6C y 6G (junto a la entrada al P6B)



Aparcamiento nº 67: Edificio 6E Norte



Aparcamiento nº 68: Cara oeste Edificio piscina cubierta

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	
<p>Aparcamiento nº 69: Plaza James H. Whitelaw (junto escaleras edificio 6G)</p>	<p>Aparcamiento nº 70: Plaza James H. Whitelaw</p>
	
<p>Aparcamiento nº 70: Plaza James H. Whitelaw</p>	<p>Aparcamiento nº 71: Edificio 6G Noroeste (Calle Belisario Betancur)</p>
	
<p>Aparcamiento nº 72: Placeta cara oeste edificio 8N</p>	<p>Aparcamiento nº 72: Placeta cara oeste edificio 8N</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 73: Frente a Edificio 7B



Aparcamiento nº 74: Frente a Edificio 7A



Aparcamiento nº 75: Edificio 7C Sur



Aparcamiento nº 76: Edificio 7C Este



Aparcamiento nº 77: Edificio 7C Este



Aparcamiento nº 78: Frente a Edificio 7D

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 79: Frente a Edificio 7B



Aparcamiento nº 80: Frente a Edificio 7D



Aparcamiento nº 81: Frente a Edificio 7F



Aparcamiento nº 82: Frente a Edificio 7I



Aparcamiento nº 83: Frente a Edificio 7F



Aparcamiento nº 84: Frente a Edificio 7G

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 85: Frente a Edificio 7J. Motos impiden el acceso a algunos módulos



Aparcamiento nº 86: Garaje Edif. 7I - Edif. 7G. Motos impiden el acceso a algunos módulos



Aparcamiento nº 87: Edificio 8A Oeste (C/ James H Whitelaw)



Aparcamiento nº 88: Edificio 8B (sótano)



Aparcamiento nº 89: Edificio 8D Oeste



Aparcamiento nº 90: Edificio 8E (sótano)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aparcamiento nº 91: Edificio 8G (sótano)



Aparcamiento nº 92: Frente edificio 9C



Aparcamiento nº 93: Edificio 8K Sur



Aparcamiento nº 94: Edificio 8K Norte



Aparcamiento nº 95: Edificio 8P Norte



Aparcamiento nº 96: Frente a Edificio 9B. Ocupa la franja destinada a desplazamiento peatonal

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	
<p>Aparcamiento nº 97: Frente a Edificio 9B. Ocupa la franja destinada a desplazamiento peatonal</p>	<p>Aparcamiento nº 98: Frente a Edificio 9A. Ocupa la franja destinada a desplazamiento peatonal</p>

**Demanda de los puntos de aparcamiento de bicicletas del campus de Vera.
Franja horaria: 10:00-12:30 h. 25 / Septiembre / 2014**

Del análisis realizado a los aparcamientos ciclistas se pueden extraer las siguientes conclusiones:

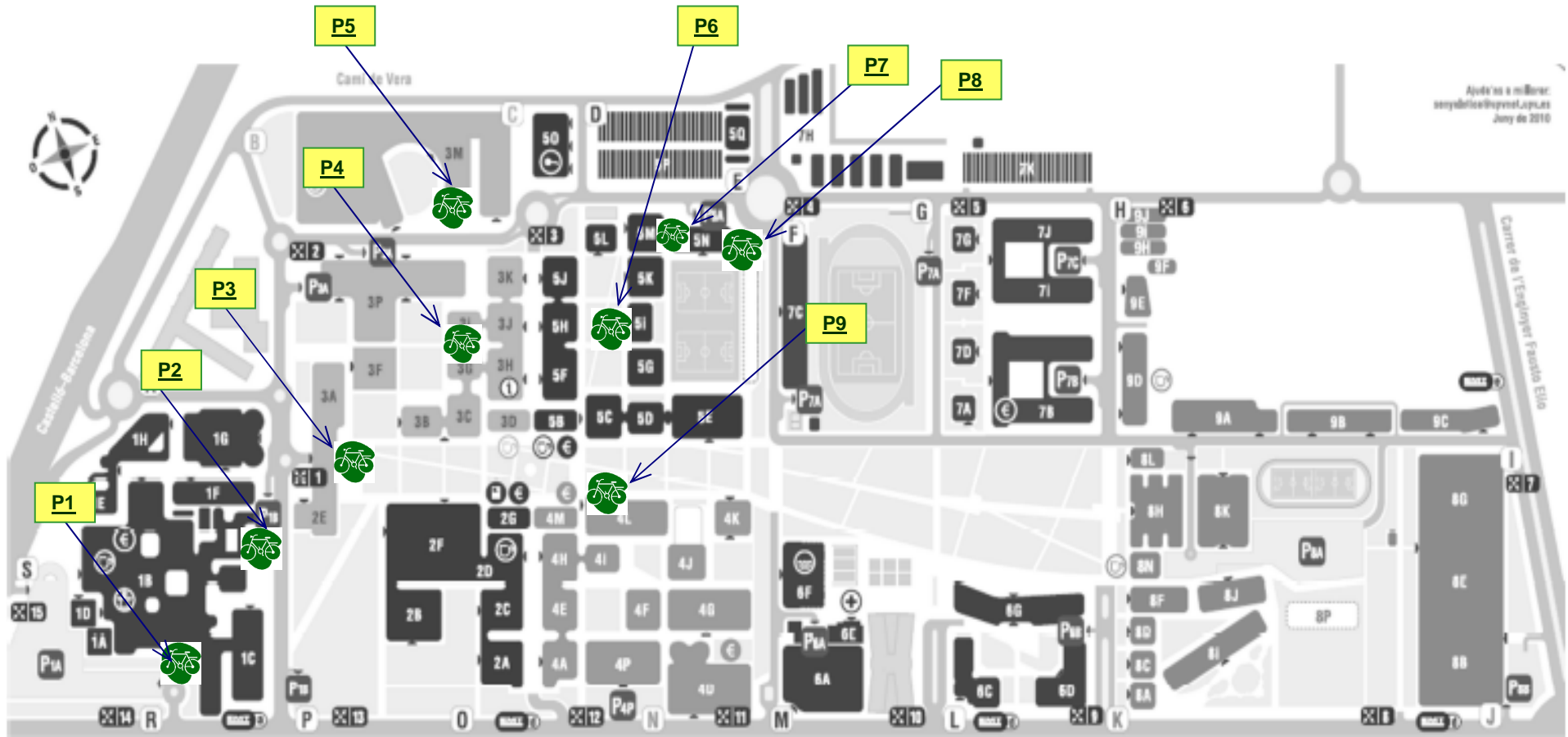
- El Campus cuenta con una oferta de 2202 plazas de aparcabicis distribuidas en **98 puntos** de aparcamiento ubicados prácticamente por todo el Campus, principalmente en los accesos a los edificios. Por tanto, la distribución de los aparcamientos de bicicletas es en general adecuada.
- La mayor concentración se da en la mitad oeste del campus, fundamentalmente alrededor de los edificios de los bloques 3 y 5): No obstante, es de destacar en la mitad este del Campus una importante concentración de puntos de aparcabicis en la zona de edificios del bloque 7 (con un total de 11 puntos ofertando unas 180 plazas). Sin embargo, no se observan aparcabicis cerca de los edificios 6A, 6B, 5P, 5S, 7K, 8J-8I.
- Cabe destacar la existencia de puntos de aparcabicis en aquellas zonas consideradas como puntos atractores de la comunidad universitaria, tales como la Biblioteca General, Casa del Alumno o zonas de deportes (piscina, campo de fútbol, pistas de atletismo, etc.). En general, la oferta de plazas en estos focos es más elevada que en otros puntos.
- De los 98 puntos de aparcabicis existentes en el Campus de Vera, el 98 % de ellos se encuentran en buenas condiciones de conservación (sólo dos de ellos no lo están).
- Respecto a la tipología de los aparcabicis, la mayoría de ellos (el 61% de las plazas ofertadas) son del tipo "cuadrado con apoyo". El resto son de soporte de rueda en sus diferentes configuraciones. Entre este último tipo el más ofertado es el soporte de rueda con configuración horizontal (26% del total).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Los resultados de las auditorías realizadas en el horario considerado como de máxima ocupación demuestran que el empleo de los aparcamientos del Campus por parte de los usuarios de la universidad es de en torno al 30 % (valor promedio del total de ocupación registrada).
- Sin embargo, a este respecto hay que señalar que se han encontrado algunas zonas de aparcamiento de bicicletas bastante llenas (con ocupación superior al 80%) o incluso saturadas con ocupación del 100%, como por ejemplo, en los aparcabicis ubicados en:
 - Entre edificio 4M y 2G (cara este edificio 2G), entre edificios 3J y 5H –Sur, entre edificio 4M y 2G (cara oeste edificio 4M), entre edif. 5B y 5C y en edificio 5F (cara este), con un 100% de ocupación.
 - Edificio 4L Norte (frente acceso a Biblioteca General), con un 96% de ocupación (un total de 27 bicicletas aparcadas). Aquí además se ha encontrado una bicicleta mal estacionada junto al aparcabicis.
 - Entre edificios 5K y el campo futbol, Entre edificios 3H y 5F-Sur, Edificio 7I , Edificio 4D Noroeste y al Oeste Edif. 3I- punto Sur con una ocupación de aproximadamente entre 80 y 90%.
- Por el contrario, destaca la baja ocupación registrada del aparcamiento subterráneo ubicado junto a la Casa del Alumno (Sótano Edificio 4K), con una oferta de 340 plazas y una ocupación de sólo el 0,5 % (2 de 240).
- Por último señalar que se han observado algunas motos mal estacionadas en puntos de aparcamiento de bicicletas, bien obstaculizando el acceso a módulos de aparcabicis, o bien ocupando una plaza destinada para el aparcamiento de una bicicleta.

Puntos de bicicletas incorrectamente estacionadas

El siguiente plano muestra la distribución espacial dentro del Campus de Vera de los puntos de bicicletas mal estacionadas detectadas durante la auditoría del día 25 de septiembre de 2014 en periodo considerado de máxima ocupación (10:00 – 12:30 h):



Plano de localización de los puntos de estacionamiento indebido de bicicletas. Fuente: Elaboración propia. 2014

PUNTOS DE BICICLETAS INCORRECTAMENTE APARCADAS

	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P1	Entrada principal Edificio 1B	2	2 bicicletas atadas a la barandilla de la entrada principal del edificio 1B. Justo al lado está el punto de aparcabici n° (1) con 50 plazas ofertadas (de tipo cuadrado con apoyo) y una ocupación de sólo el 8% durante la inspección



Amarradas la barandilla de la entrada principal de la Escuel Téc. Sup. de Ingeniería de Edificación

	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P2	Edificio 1B Lado Este. Junto a punto Valenbisi	2	Bicicletas atadas a las vallas junto al punto de Valenbisi en c/Adolfo Suarez; Se encuentra próximo el punto de aparcabici n° (10) con 12 plazas ofertadas y una ocupación del 8% en el momento de la inspección



Bicicletas atadas a las vallas junto al punto de Valenbisi edificio 1B Cara este

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P3	Jardín frente oeste Edif.2E(S). Esq con C/Santiago Calatrava	1	Bicicletas atadas a las vallas junto al aparcabici n° (15). Este aparcabici durante el momento de la inspección tiene un 50% de ocupación (el número de plazas totales ofertadas es 8)
			
	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P4	Zona entre Edificios 3G y 3B	2	2 de ellas candadas a farolas junto a aparcabici n° (26) y la otra aparcada sobre otra bien estacionada. Este aparcabici dispone de 58 plazas (53 de tipo "cuadrado con soporte" y 5 de tipo "soporte de rueda". La ocupación en el momento de la inspección del 52%; No obstante, se estima que en otros momentos este aparcabici pueda tener una ocupación muy alta (excepto los del tipo de soporte de rueda que quedan vacíos)
			

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

			
P5	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
	Sur Edificio 3M (acera C/Gianluigi Colalucci)	1	Bicicleta atada a una señal vertical de circulación; Muy próximos, en la C/ Fco. Lozano, hay 3 puntos de aparcabicis (nº 37-38-39) con una oferta de 30 plazas de tipo "Cuadrado con apoyo" y con una disponibilidad en el momento de la inspección de un 53,3%
			
P6	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
	Jardín ETSII (frente a edificio 5H)	2	Candada a una farola de la zona; Existen 3 puntos de aparcabicis (nº 58-59-60) en los edificios de enfrente con una oferta total de 30 plazas de tipo "Cuadrado con soporte" y una ocupación en el momento de la inspección del 63,3%
			

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P7	Entre Edificio 5M y 5N	1	Atada a la barandilla de la rampa de acceso al edificio 5N. Hay dos puntos de aparcabiciis próximos: nº (63 y 64) con un total de 35 plazas ofertadas y ocupación de 69% en el momento de la inspección; Aunque hay plazas libres, ambos son aparcabiciis de tipo soporte de rueda



	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P8	Entre Edificio 5N y campo de futbol ETSII	2	Candadas a la barandilla de la rampa de acceso al edificio. Hay un punto de aparcabiciis próximo (nº 64) con 22 plazas ofertadas y una ocupación del 59% en el momento de la inspección; Sin embargo, se trata de aparcabiciis de tipo soporte de rueda.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Ubicación	Nº bicicletas	Observaciones
P9	En la puerta de acceso a la Biblioteca	1	Bicicletas atadas a las vallas junto al aparcabicis nº 53 Este aparcabicis durante el momento de la inspección tiene un 96% de ocupación (nº plazas totales ofertadas es 28). No obstante, cercanos a esta zona se encuentran varios aparcabicis con mayor disponibilidad.



Puntos de bicicletas incorrectamente estacionadas. Franja horaria: 10:00 – 12:30 h. Fecha: 25/09/2014

Durante la auditoría realizada, se han observado 14 bicicletas mal aparcadas distribuidas en un total de 9 puntos del Campus, **concentrados todos ellos en la mitad oeste** del mismo (principalmente bloques de edificios 5 y 3).

Aunque el número de bicicletas encontrado no es elevado, sí resulta sin embargo interesante analizar la problemática asociada a cada uno de estos puntos, en relación a su proximidad con zonas de aparcamientos disponibles (considerando no sólo su ubicación relativa respecto a la bicicleta mal aparcada, sino también la oferta disponible y la tipología del aparcabicis).

Teniendo en cuenta estos criterios, de los resultados observados se pueden deducir las siguientes consideraciones:

- Todos los puntos donde se han encontrado bicicletas mal estacionadas se encuentran muy próximos a puntos de aparcabicis habilitados por la universidad en el Campus.
- Además, en todos estos aparcabicis próximos se han encontrado plazas disponibles para el aparcamiento de bicicletas (la disponibilidad observada varía de aproximadamente un 30% a un 90% en algunos casos). Sólo en el punto encontrado en la Biblioteca General la ocupación era alta (del 96%).

- Destaca el hecho de que muchos de los aparcabicis próximos a los puntos de bicicletas mal aparcadas son del tipo cuadrado con apoyo (no sólo del tipo soporte de rueda). Por tanto, en los puntos observados el modelo de aparcabicis próximo no parece que siempre influya en la decisión de aparcar fuera de la plaza habilitada.

Por tanto, se puede concluir de la observación realizada que la causa del aparcamiento incorrecto de bicicletas no parece radicar de la necesidad de ampliar/modificar la distribución de los puntos de aparcabicis existentes ni de aumentar la oferta de plazas, puesto que se ha visto que en todos los casos se dispone de puntos de aparcabicis próximos con plazas disponibles.

2.3. Equipamientos para bicicletas

El uso de taquillas sólo está reservado a los socios de deportes. Sin embargo, el uso de las duchas de las instalaciones deportivas de los Campus, sí un servicio abierto a toda la comunidad universitaria de la UPV.

Por otra parte cabe señalar también la existencia en el Campus de Vera del denominado "Taller de Bicicletas", ubicado en el edificio 3K (próximo a "zona Ágora"), que proporciona un servicio de reparaciones y venta de bicicletas.

2.4. Robos de bicicletas

Por otra parte, dentro de este documento destinado al análisis de los desplazamientos en bicicleta a los Campus, también se ha realizado un estudio sobre los robos de bicicletas aparcadas, en los puntos de estacionamiento de los Campus, que se han sido reportados a Seguridad de la UPV durante los últimos años.

2.4.1. Campus de Alcoy

Según información facilitada por el área de Seguridad de la UPV, en el Campus de Alcoy no hay constancia de robos de bicicletas durante los últimos años.

2.4.2. Campus de Gandía

En el Campus de Gandía no existe registro de los robos de bicicletas reportados. No obstante, el Equipo de Seguridad de dicho Campus informa que durante los tres últimos años se han robado sólo unas dos bicicletas.

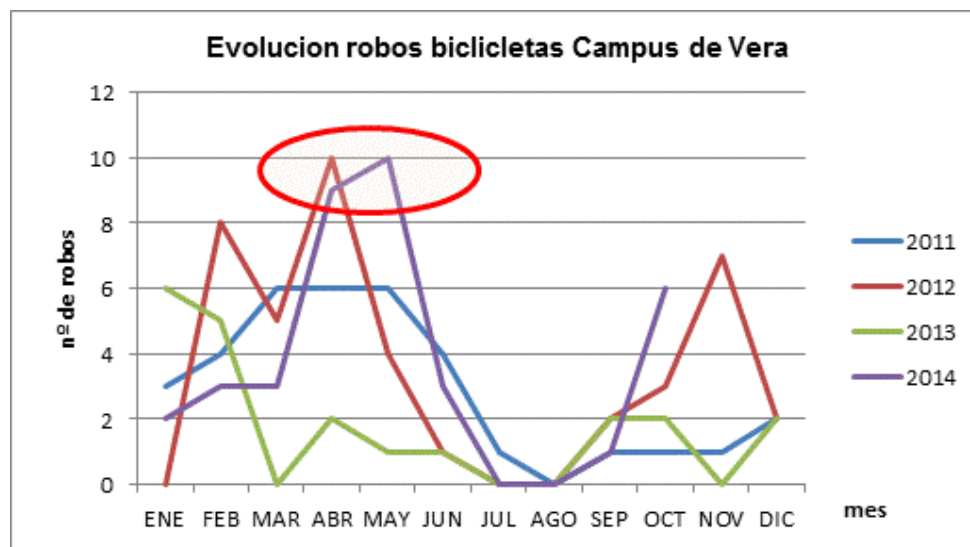
2.4.3. Campus de Vera

La tabla que se presenta a continuación muestra la **evolución anual en los robos de bicicletas aparcadas** en el Campus de Vera , reportadas a Seguridad, desde el año 2011:

ROBOS DE BICICLETAS REGISTRADOS													
AÑO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
2011	3	4	6	6	6	4	1	0	1	1	1	2	35
2012	0	8	5	10	4	1	0	0	2	3	7	2	42
2013	6	5	0	2	1	1	0	0	2	2	0	2	21
2014	2	3	3	9	10	3	0	0	1	6	--	--	37

Registro de robo de bicicleta en campus de Vera. Periodo 2011-2014

Fuente: Datos proporcionados por Seguridad de la UPV. 2014.



Evolución de robo de bicicletas en campus de Vera. Periodo 2011-2014

Realizado una comparativa de los tres periodos de los que se disponen de datos completos (2011 a 2013), destaca el año 2012 por el elevado número de robos que en él se produjeron en comparación con los otros periodos considerados.

A final del año se alcanzaron hasta 42 bicicletas robadas; señalar que, sólo en los meses de febrero a abril de ese año, ya se llevan habían llevado a cabo 23 robos de bicicletas (más de un 50% del total para ese año). No obstante, si se considera el año actual 2014 (con datos sólo hasta octubre 2014), también se observa que durante el primer semestre del año se han registrado más robos que durante el mismo periodo en todos los años con registro, lo cual indica que la **tendencia es que el número de robos aumente respecto años anteriores.**

Por otra parte, se observa que en los cuatro años analizados (2011- oct 2014) el periodo del año, donde se produce el pico de mayor número de robos, es el comprendido entre los meses de febrero y mayo.

Entre las actuaciones de la universidad frente al robo de bicicletas, según información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV, destaca el refuerzo de la vigilancia de las zonas de aparcabicis por personal de Seguridad en aquellos periodos en los que se ha registrado un aumento significativo del número.

Por último, señalar que **no se dispone de información adicional registrada sobre los robos producidos que permita realizar un análisis detallado de sus causas: no se tienen datos registrados de la franja horaria ni de la ubicación del aparcabicis** donde se produjeron los robos (información sobre el lugar concreto del Campus y tipo de aparcabicis), **ni tampoco de la sistemática empleada** (“modus operandi”) para llevar a cabo estos robos.

No obstante, según información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV, se estima que la mayoría de éstos se producen por rotura de candados (sobre todo en bicicletas de mayor valor económico amarradas con candados débiles o más fáciles de cortar).

En cuanto a las **bicicletas que se encuentran si atar por el Campus de Vera**, el servicio de Seguridad de la UPV lleva desde 2013 un registro de las mismas:

BICICLETAS ENCONTRADAS SIN ATAR EN CAMPUS DE VERA													
AÑO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
2013	S.D	S.D	S.D	S.D	S.D	S.D	S.D	S.D	2	3	0	0	5
2014	6	4	9	4	12	6	4	0	7	7	--	--	59

Número de bicicletas sin atar en campus de Vera. Años 2013-2014

S.D. Sin datos registrados hasta Septiembre de 2013

Puesto que el registro de estos datos es bastante reciente, y no se tienen datos de un periodo completo, no es posible extraer conclusiones de los datos registrados. En cualquier caso, destaca que **en el periodo de 12 meses comprendido entre noviembre 2013 - octubre 2014 se hayan encontrado ya 59 bicicletas sin candar** en el Campus.

Según información facilitada por el servicio de Seguridad, el procedimiento seguido con estas bicicletas encontradas es almacenarlas temporalmente, y si no son reclamadas por el propietario, son donadas a organizaciones sin ánimo de lucro.

2.5. Sistemas de préstamo de bicicletas

2.5.1. Campus de Alcoy

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

Sin embargo, dentro de las actuaciones futuras previstas hay que destacar las acciones previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio dentro de la estrategia I.3. *Fomento de la movilidad en bicicleta*. En esta línea el Plan prevé la implantación de un Sistema Municipal de Préstamo de bicicletas, con puntos de toma y devolución automatizada.

Para ello propone una serie de líneas de actuación:

- *“Establecer, teniendo en cuenta la demanda del uso de la bicicleta, la población de la ciudad y la oferta de infraestructura, el número de puntos y de bicicletas de préstamo”.*
- *“Estudiar la repercusión de la implantación del servicio en los principales focos de actividad de la ciudad”*(entre los que se encuentra el Campus de la UPV)
- *“Determinar los puntos de instalación de los terminales de préstamo, revisando la ubicación de los centros atractores y generadores más importantes, así como las demandas existentes y las ubicaciones estratégicas de servicios”.*
- *“Velar porque la cobertura posible de servicio, una vez instalado el mismo, que asegure que la mayoría de los usuarios no tenga que andar más de 350 metros hasta llegar al destino”.*
- *“Definir las características mínimas del servicio, en lo referente a horarios y tarifas”.*
- *“Habilitar un entorno web para gestionar la información necesaria para el usuario del sistema”*
- *“Autorizar e implantar el servicio de apps para telefonía móvil con la indicación del identificador del punto de préstamo”*

*En añadidura, en el caso de Alcoy, que presenta una abrupta topografía, se “establecerá, dentro del sistema de préstamo de bicicletas públicas descrito, la instalación de **terminales de préstamo de bicicletas eléctricas en diversos puntos de la ciudad**”.*

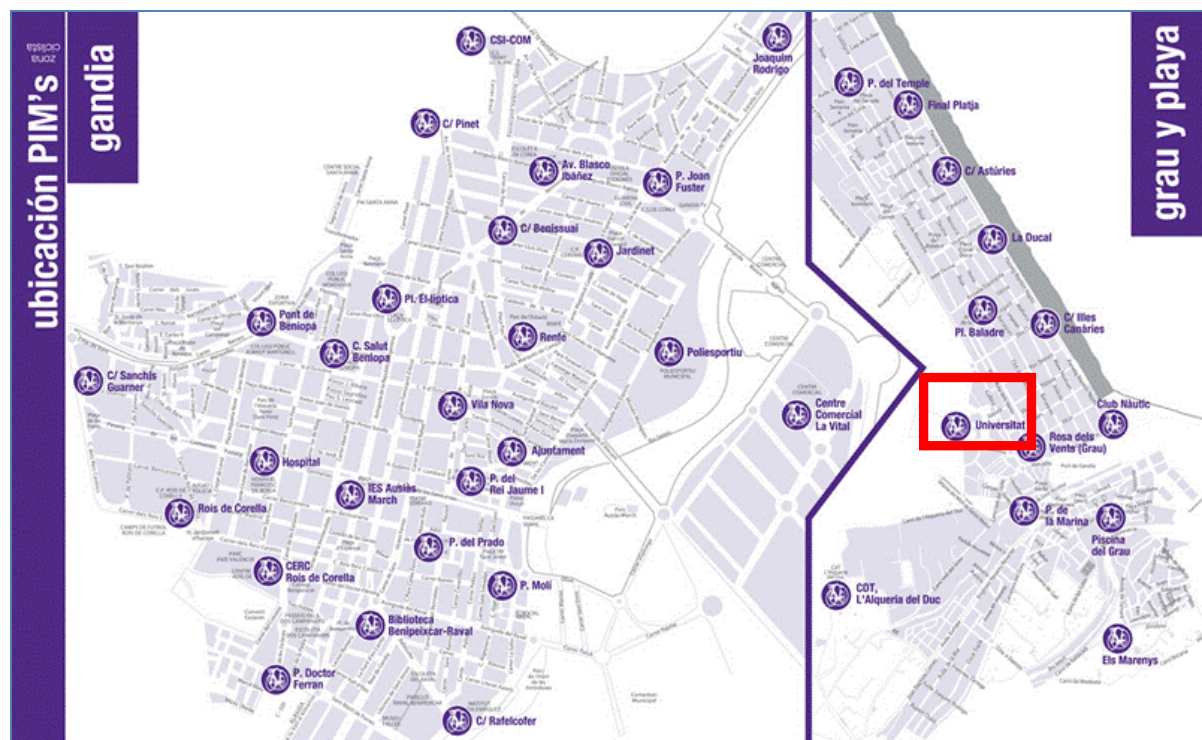
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

2.5.2. Campus de Gandía

Gandía dispone de un sistema de préstamo municipal de bicicletas, denominado SAFORBICI, que cuenta con un total de 40 estaciones.

Adicionalmente, en junio de 2014, SAFORBICI amplía su servicio con dos bases nuevas, que permiten la conexión con la urbanización San Nicolás y el Polígono Benieto.

La estación **Universitat** se encuentra en el Campus de la UPV en Gandía.



Ubicación de la parada de “Universitat” de SAFORBICI en el campus de la UPV en Gandía

Fuente: www.saforbici.es

La estación “Universitat” se ubica junto al acceso A al Campus y cuenta con 24 puntos de anclaje.



Durante la auditoría realizada en el Campus de Gandía el día 16 de **octubre de 2014** durante la franja horaria de mayor ocupación (10:00 a 12:30 horas) se han encontrado sólo 8 bicis disponibles de las 24 ofertadas.



Vista del grado de ocupación de la estación de SAFORBICI en el Campus de Gandía

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Los abonos del servicio de préstamo pueden ser de corta duración, con distintas tarifas por día, semana o mes, o de larga duración, con una tarifa anual de 30 € + IVA. Estos abonos dan derecho al uso de la bici durante 1 hora; transcurridos 5 minutos se puede coger nuevamente una bicicleta.

Tarifa diaria	Tarifa semanal	Tarifa mensual	Tarifa anual
3 € + IVA	10 € + IVA	20 € + IVA	30 € + IVA
<i>Por día</i>	<i>Por semana</i>	<i>Por mes</i>	<i>Por año</i>
<i>Abono de corta duración</i>	<i>Abono de corta duración</i>	<i>Abono de corta duración</i>	<i>Abono de larga duración</i>

2.5.3. Campus de Vera

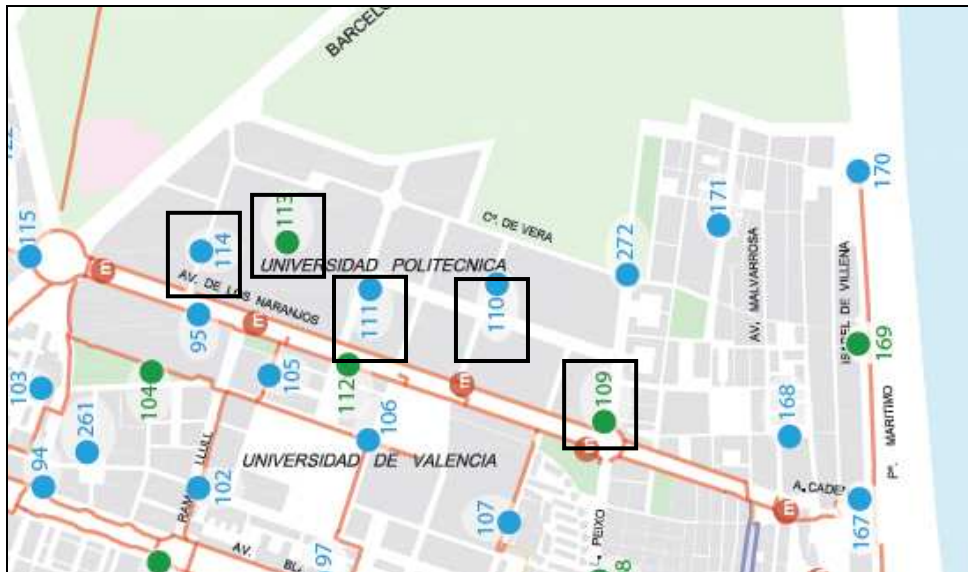
En junio de 2010 en la ciudad de Valencia se instaló el sistema de alquiler de bicicleta pública Valenbisi, que cuenta con 275 estaciones, 5.500 puntos de anclaje y 2.750 bicicletas, y está disponible las 24 horas del día, los 365 días del año.

El sistema abarca toda la ciudad y la distribución de sus estaciones se observa en el siguiente plano:



Plano de estaciones Valenbisi. Fuente: PMUS de Valencia

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Estaciones Valenbisi en el campus de Vera y proximidades. *Fuente: Ayuntamiento de Valencia*

Consideramos estaciones Valenbisi que pueden utilizar los miembros de la Universitat Politècnica de València principalmente las que se encuentran dentro del recinto universitario:

Nº 110 – UPV Tinquet con 30 puntos de anclaje

Nº 111 – UPV Galileo con 30 puntos de anclaje

Nº 113 – UPV Caminos con 38 puntos de anclaje

Nº 114 - UPV Informática con 30 puntos de anclaje

Así como la estación Nº 109- Naranjos-Ingeniero Fausto Elio con 20 puntos de anclaje que se encuentra en la acera exterior del Campus, en el cruce entre ambas calles.

Por tanto, se dispone de 128 puntos de anclaje (bornetas) en el interior del Campus de Vera, y 20 puntos más en la acera exterior, lo que hace un total de 148 puntos de anclaje disponibles para los miembros de la comunidad universitaria.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Nº 109- Naranjos-Ingeniero Fausto Elio



Nº 110 - UPV Trinquet



Nº 111 - UPV Galileo

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Nº 113- UPV Caminos (Moto ocupando punto de anclaje de bicis)



Nº 114 - UPV Informàtica (Edif. 1B C/Adolfo Suarez)

Existen dos tipos de **abonos** para poder utilizar el sistema de bicicleta pública:

- Con el abono de Larga Duración es posible realizar un número ilimitado de trayectos durante un año, 12 meses consecutivos, 365 días al año durante las 24 horas. El importe del abono anual de Valenbisi cuesta 27,12 Euros. Los primeros treinta minutos de utilización son gratuitos. Si la bicicleta se utiliza más de 30 minutos el coste es el siguiente: de 30 a 60 minutos 0,52 céntimos de Euro y cada 60 minutos adicionales 2,08 Euros.
- Abono de Corta Duración (una semana). En los terminales de acceso al servicio es posible obtener, de manera inmediata, un abono de duración semanal (Abono de Corta Duración). Para ello, únicamente es necesario disponer de una tarjeta de crédito y seguir las instrucciones indicadas en la pantalla y en el datafono. El importe del abono semanal Valenbisi es de 13,04 Euros. Con esto, los 30 primeros minutos de utilización son gratuitos. 30 minutos adicionales tienen un coste de 1,04 Euros y cada 60 minutos adicionales 3,12 Euros.

DEMANDA

Según el PMUS de Valencia, el sistema de bicicleta pública Valenbisi cuenta con 95.000 usuarios registrados y una media de 25.500 usos diarios en día laborable. Durante el año 2012 llegaron a estar registrados 112.000 usuarios y en el año 2011 se llegó a puntas de 45.000 usos diarios, muy por encima de las previsiones iniciales.

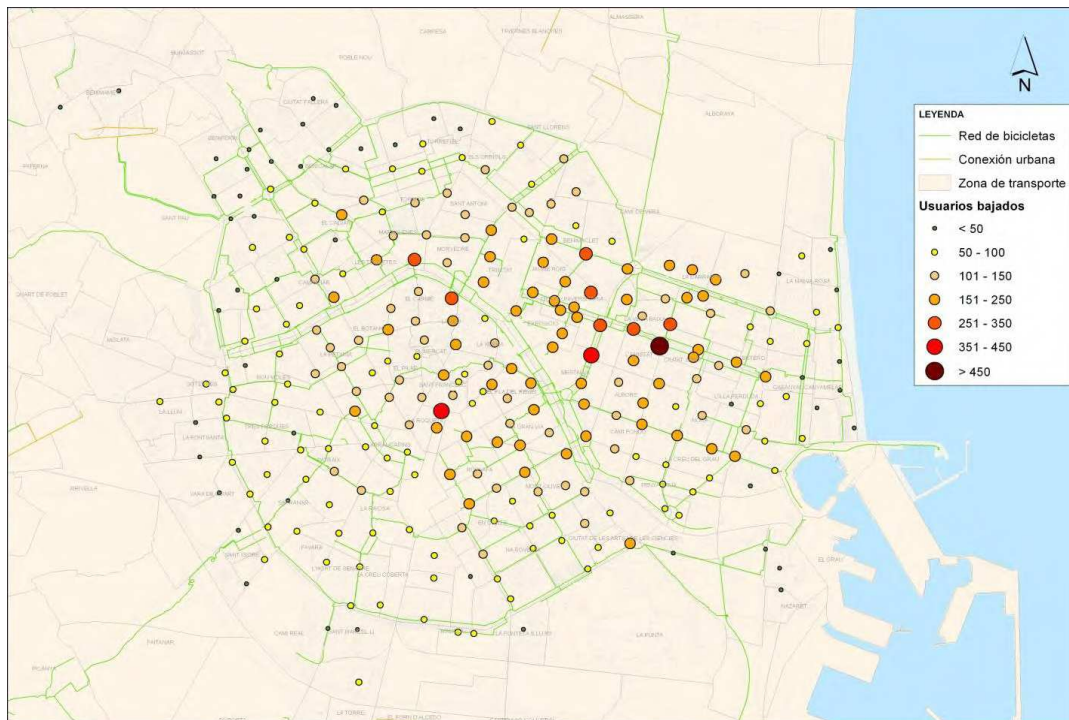
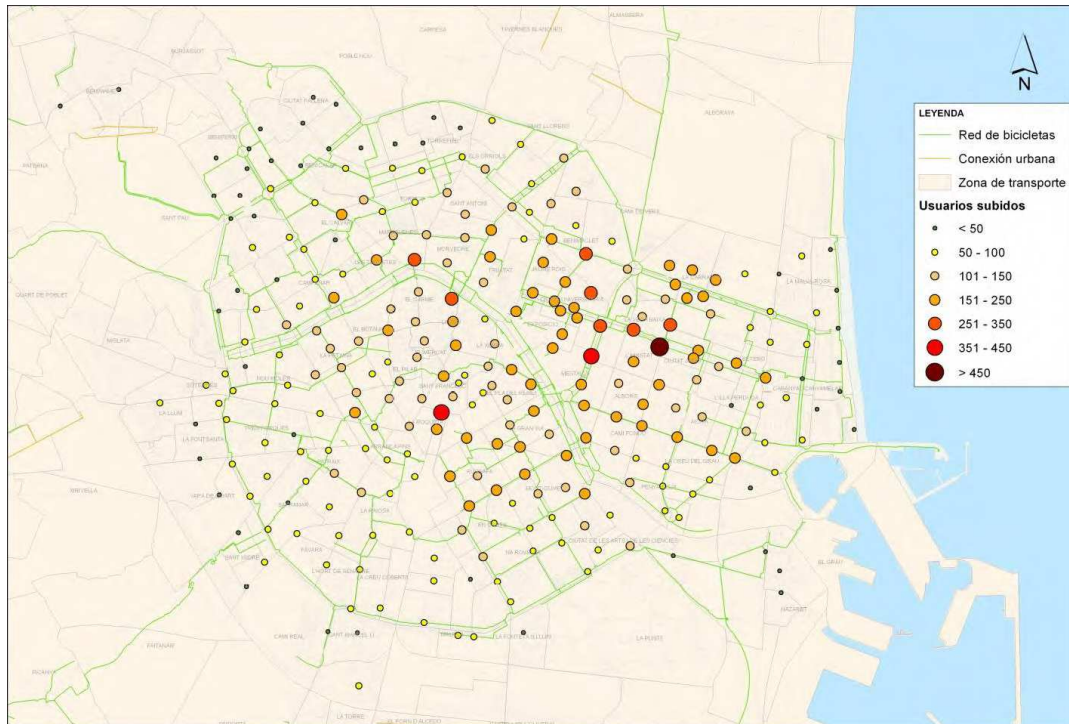
Comparando los datos de demanda con los de otros sistemas de bicicleta pública implantados en ciudades grandes, Valenbisi obtiene indicadores muy positivos.

Sistema	Valenbici	Bicing	Sevici
Ciudad	Valencia	Barcelona	Sevilla
Operador	JCDecaux	Clear Channel	JCDecaux
Habitantes	797.028	1.620.943	702.355
Bicicletas	2.750	6.000	2.650
Estaciones	275	420	260
Bicicletas/ Estaciones	10	14	10
Usuarios registrados	99.400	108.941	51.251
Usos diarios (laborable)	25.500	42.600	16.345
Abono anual	26,1 €	46,5 €	30,8 €
Usos por bicicleta	9,3	7,1	6,2
Población abonada	12,5%	6,7%	7,3%
Usuarios/Usos	3,9	2,6	3,1
% usuarios por usos	26%	39%	32%
Bicicletas/1.000 habitantes	3,45	3,70	3,77
Usuarios por Bicicleta	36,1	18,2	19,3

Comparación de demanda de sistemas de bicicleta pública

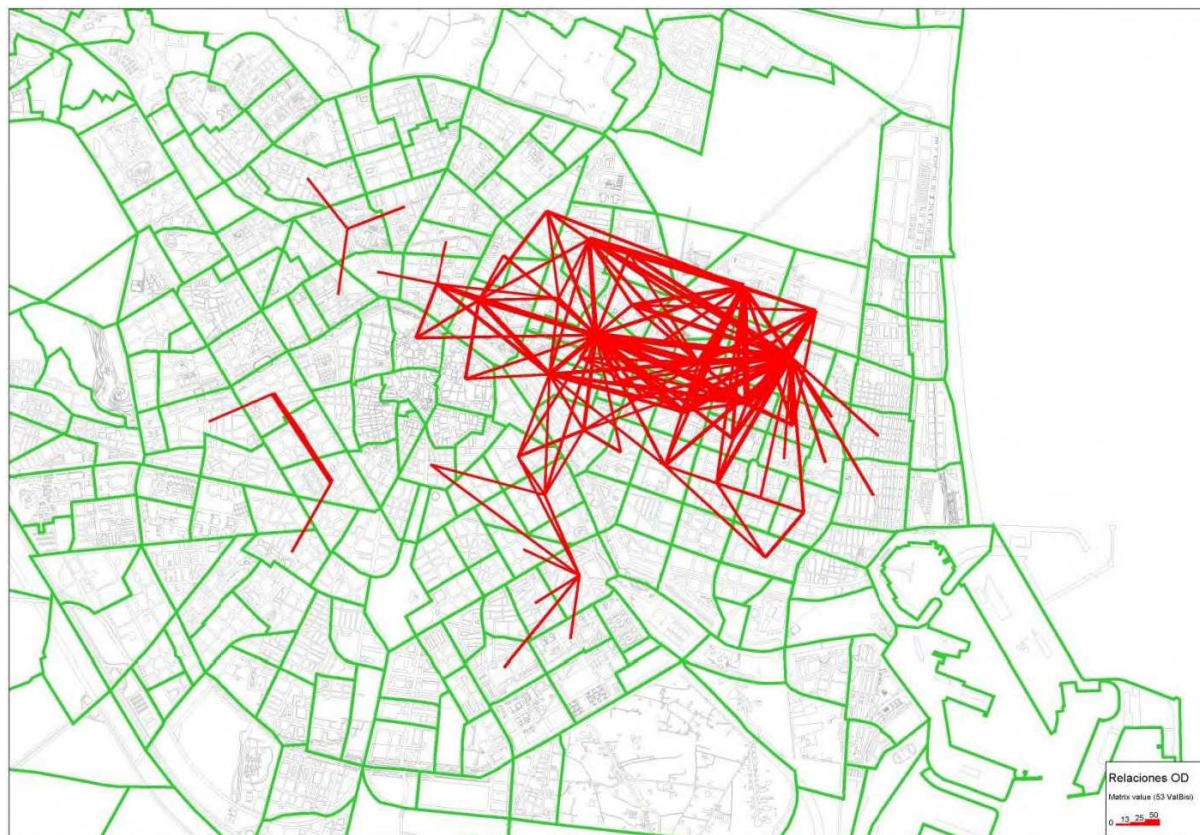
NOTA: BiciMad es el sistema de **bicicleta pública de Madrid** en funcionamiento desde el 23 de junio de 2014. La primera fase cubre el centro de la ciudad, y cuenta con 123 estaciones, 3.126 anclajes y 1.560 bicicletas eléctricas.

Los siguientes planos muestran el volumen de usuarios que suben y bajan (resultados similares) en las distintas estaciones de Valencia, así como las relaciones de movilidad en bicicleta pública. Se observa la importancia cuantitativa que tiene la zona universitaria (noreste de Valencia, Blasco Ibáñez-Tarongers).



Usuarios subidos y bajados en las estaciones Valenbisi. Fuente: PMUS Valencia

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Principales relaciones de movilidad en bicicleta pública. *Fuente: PMUS Valencia*

Por último, se presentan los resultados del **análisis de la demanda** de las estaciones de préstamo Valenbisi utilizadas por la UPV, según la toma de datos realizada el día 16 de octubre de 2014, considerando las siguientes franjas horarias:

- Mañana 8:00-10:00 (entrada)
- Mediodía 13:00-16:00 (salida y entrada)
- Tarde 18:00-20:30 (salida)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Mañana 8:00-10:00 (entrada)

Estación Valenbisi	8:00		8:15		8:30		8:45		9:00		9:15		9:30		9:45		10:00	
	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born
109 Naranjos-Ing Fausto Elio	9	11	9	11	11	9	14	6	15	4	19	1	18	2	20	0	19	1
110 Trinquet	18	12	23	7	26	4	17	13	18	12	19	1	21	9	27	3	27	3
111 Galileo	23	7	26	4	30	0	30	0	30	0	29	1	30	0	30	0	30	0
113 Caminos	3	35	13	25	16	22	23	15	28	10	35	3	35	0	37	1	35	0
114 UPV Informática	10	20	12	16	23	7	26	4	30	0	30	0	30	0	30	0	29	1

Mediodía 13:00-16:00 (salida y entrada)

Estación Valenbisi	13:00		13:15		13:30		13:45		14:00		14:15		14:30		14:45		15:00		15:15		15:30		15:45		16:00	
	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born
109 Naranjos-Ing Fausto Elio	12	8	14	6	11	9	11	9	9	11	4	16	2	18	1	19	0	20	2	18	4	16	5	15	8	12
110 Trinquet	12	8	6	24	6	24	5	25	0	30	1	29	1	29	6	24	7	23	15	15	15	14	16	14	16	
111 Galileo	4	26	0	30	1	29	0	30	1	29	0	30	1	29	1	29	10	20	22	8	28	2	30	0	30	0
113 Caminos	0	38	0	38	0	38	0	38	1	37	0	38	1	37	0	38	6	32	33	5	38	0	38	0	37	1
114 UPV Informática	12	18	8	22	6	24	1	29	1	29	3	27	1	29	2	28	14	16	30	0	30	0	30	0	30	0

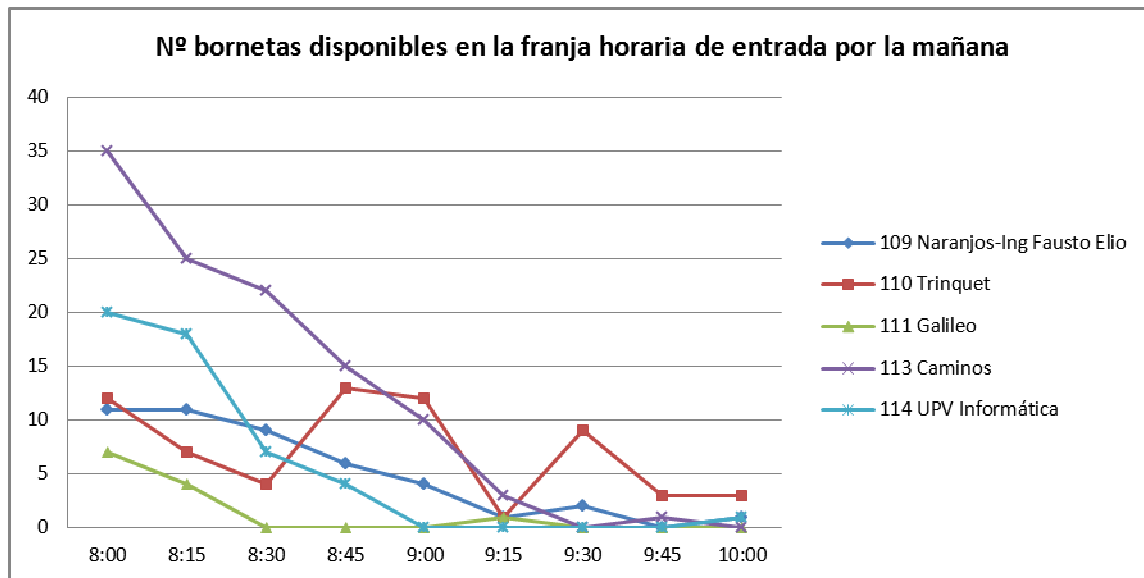
Tarde 18:00-20:30 (salida)

Estación Valenbisi	18:00		18:15		18:30		18:45		19:00		19:15		19:30		19:45		20:00		20:15		20:30	
	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born	Bicis	Born
109 Naranjos-Ing Fausto Elio	13	7	11	9	9	11	3	17	0	20	0	20	0	20	0	20	0	20	0	20	0	20
110 Trinquet	28	2	27	2	26	3	22	7	21	8	18	11	14	15	9	20	0	29	0	29	0	29
111 Galileo	13	17	6	24	5	25	8	22	6	24	5	25	5	25	1	29	0	30	0	30	0	30
113 Caminos	33	5	29	9	16	22	1	37	1	37	0	38	0	38	0	38	0	38	0	38	0	38
114 UPV Informática	21	9	19	11	14	16	11	19	8	22	2	28	2	28	1	29	1	29	0	30	1	29

Nota: A partir de las 18:15, en la estación 110 Trinquet hay una borneta que no se encuentra operativa.

Análisis de la demanda de las estaciones de préstamo Valenbisi. Día 16/10/2014. Fuente: www.valenbisi.es

Mañana 8:00-10:00 (entrada)



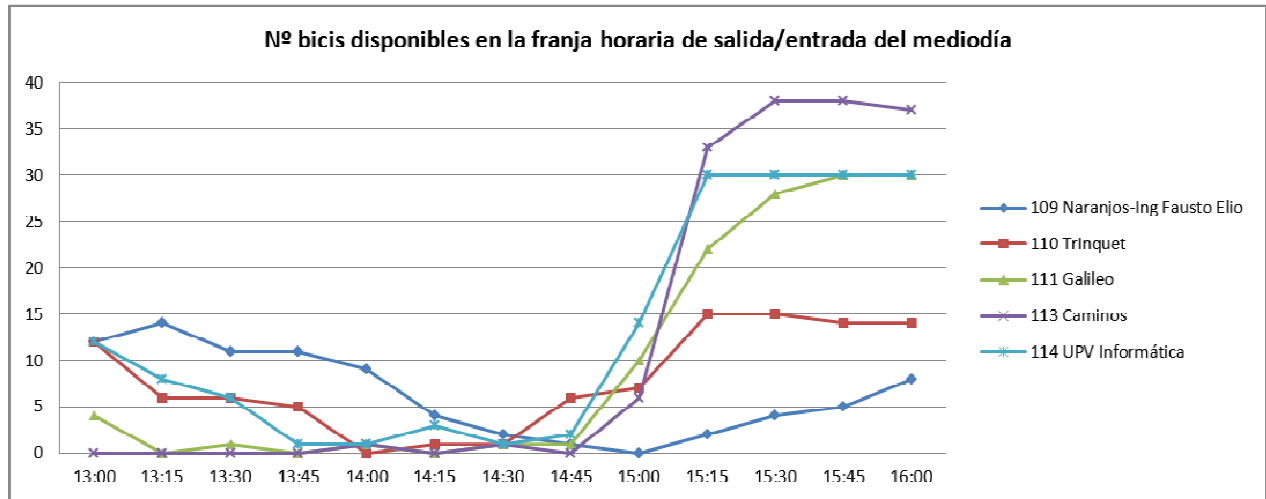
Número de bornetas disponibles en estaciones Valenbisi próximas al Campus de Vera. Franja horaria de entrada de mañana

Durante el periodo de entrada por la mañana, el número de puntos de anclaje disponibles se va reduciendo hasta que prácticamente todas las estaciones se quedan sin bornetas libres. Eso supone que los usuarios que llegan no disponen de punto de anclaje libre y, por tanto, no pueden dejar su bicicleta.

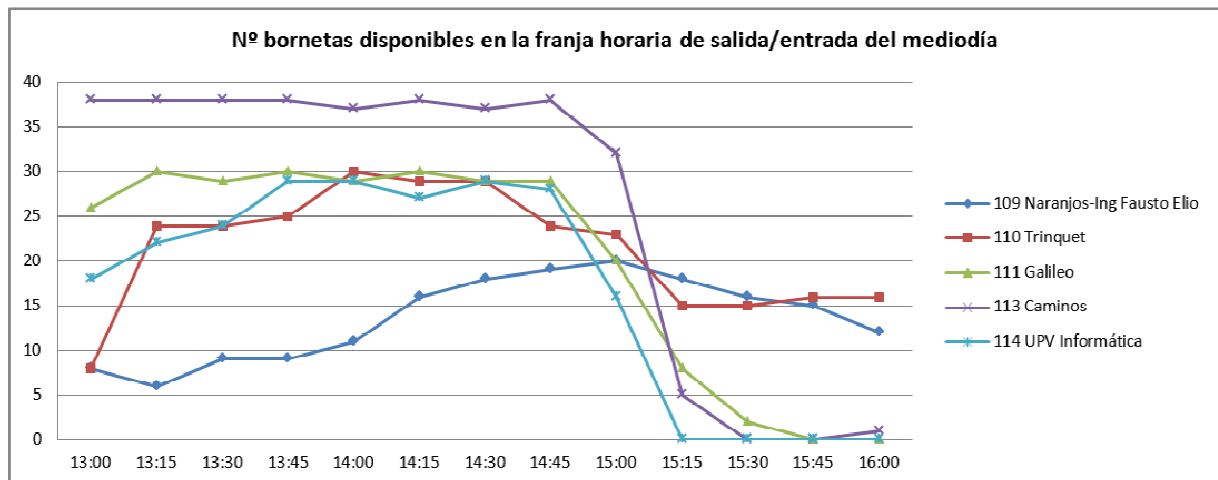
El orden de saturación es el siguiente: 1º 111-Galileo (8:30), 2º 114-Informática (9:00), 3º 113-Caminos (9:30), 4º Naranjos-Ing Fausto Elio (9:45).

La estación 110-Trinquet tiene un comportamiento diferente: presenta subidas y bajadas seguramente debido a movimientos internos de las bicis en el interior del campus.

Mediodía 13:00-16:00 (salida y entrada)



Número de bicis disponibles en estaciones Valenbisi próximas al campus de Vera en Franja horaria de entrada/salida del mediodía



Número de bornetas disponibles en estaciones Valenbisi próximas al campus de Vera en Franja horaria de entrada/salida del mediodía

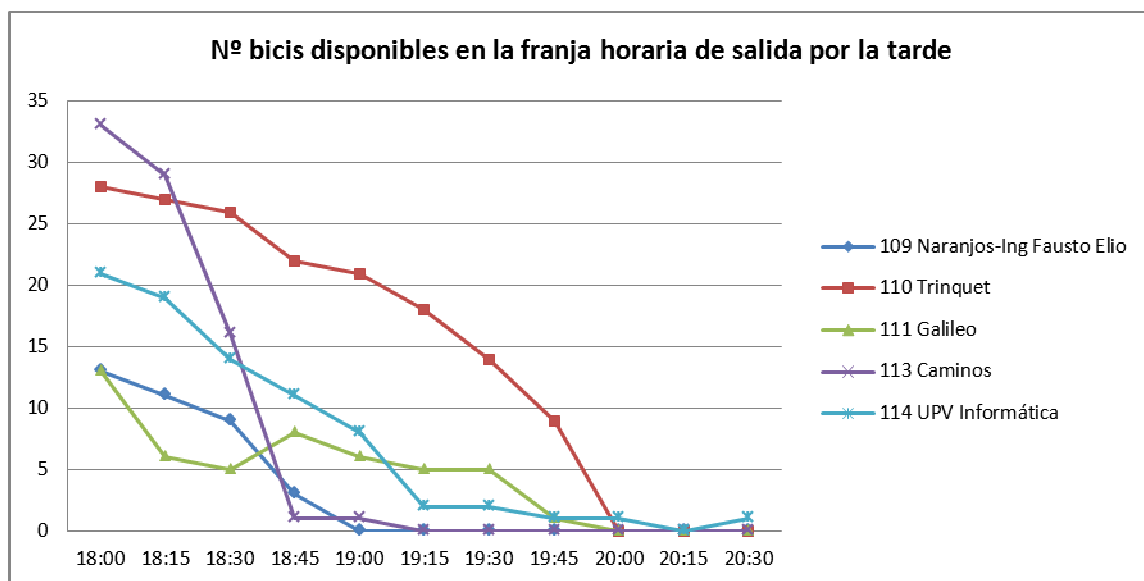
Con respecto a las bicicletas, van disminuyendo durante el periodo de salida del mediodía hasta que no hay bicis disponibles en ninguna estación a las 14:30-14:45. Esto supone que los usuarios que salen no disponen de bicicleta para su trayecto de vuelta a partir de esa hora.

El orden es el siguiente: 1º 113-Caminos (a las 13:00 ya no tiene bicis libres), 2º 111-Galileo (13:15), 3º 114-Informática (13:45), 4º 110-Trinquet (14:00) y 5º 109 Naranjos-Ing Fausto Elio (15:00).

Con respecto a los puntos de anclaje, van disminuyendo a partir de las 14:45, coincidiendo con la entrada de la tarde.

Tres estaciones se quedan sin bornetas libres durante el periodo del mediodía en el siguiente orden: 1º La estación 114-Infornática no dispone de bornetas libres desde las 15:15. 2º 113-Caminos (15:30) y 3º 111-Galileo (15:45). 110-Trinquet y 109-Naranjos-Ing. Fausto Elio continúan con bornetas disponibles a las 16:00.

Tarde 18:00-20:30 (salida)



Número de bicis disponibles en estaciones Valenbisi próximas al campus de Vera en Franja horaria de salida por la tarde

El número de bicicletas disponible va disminuyendo durante el periodo de salida de la tarde hasta que no hay bicis disponibles en alguna estación a partir de las 19:00 y en ninguna estación a las 20:15. Esto supone que los usuarios que salen no disponen de bicicleta para su trayecto de vuelta a partir de ese momento.

El orden es el siguiente: 1º 109 Naranjos-Ing Fausto Elio (19:00), 2º 113-Caminos (19:15), 3º 111-Galileo y 110-Trinquet (20:00) y 5º 114-Infornática (20:15).

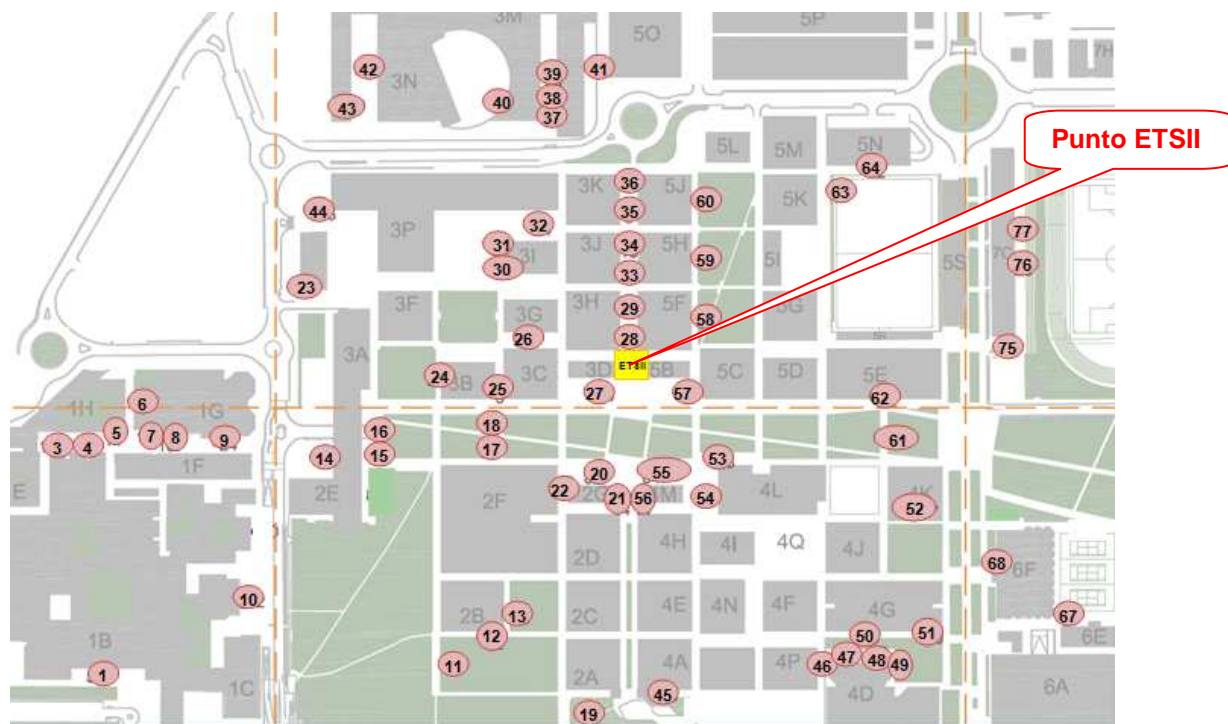
Por otra parte, además del sistema de préstamo Valenbisi, señalar que se ha encontrado **otro sistema de préstamo interno de bicicletas** en el campus de Vera promovido por una Comisión de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales – ETSII (*Comisión Mueve*). Se trata de un sistema de préstamo para desplazamientos por el interior del Campus.

La zona de aparcamiento cuenta con una oferta de 6 soportes de aparcabicis del modelo “Cuadrado con apoyo” y esta **está reservada exclusivamente a usuarios de este sistema de préstamo** (existe señalización expresa de que no es para uso de bicicletas particulares).



Vista del aparcamiento de bicicletas de la Comisión de la ETSII

La ubicación del punto de aparcamiento de estas bicicletas es la siguiente:



Ubicación del puntos de aparcamiento de la Comisión de la ETSII

La ocupación detectada durante la auditoría realizada el 15 de Septiembre de 2014 durante el horario considerado de máxima ocupación (10:00 – 12:30 horas) era del 100%.

2.6. Resumen y conclusiones

Las conclusiones del análisis de los desplazamientos en bicicleta, tanto para el acceso a los campus, como en el interior de los mismos, son las siguientes:

1. Red ciclista en las proximidades de los Campus

Red ciclista en las proximidades del Campus de Alcoy

Actualmente la ciudad de Alcoy no dispone en la actualidad de red ciclista, y por tanto, no existe un vial ciclista con acceso al Campus. No obstante, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy prevé la creación de una red de itinerarios ciclistas sencilla, compuesta por carriles bici y ciclo-calles, con trazado y pendientes compatibles con las características del municipio, y que permita la comunicación entre los principales nodos de actividad de la ciudad, entre los que se encuentra el Campus de la UPV.

Red ciclista en las proximidades del Campus de Gandía

En la actualidad existen tramos discontinuos de carril-bici en las proximidades a las instalaciones del Campus, si bien ninguno de ellos permite el acceso directo al Campus:

El *tramo 1* es un *vial ciclista que discurre por acera sur de la Carretera Sequia del Rei* (calle entre edificios de las dos zonas del Campus) entre intersección con Ronda del Ágora y rotonda con calles Oltra y Alcoy. No dispone de señalización ni delimitación de los sentidos de circulación (sería estrecho si se considera bidireccional). La identificación del carril mediante trazado en la acera es clara y se encuentra en buen estado de conservación.

El *tramo 2* *discurre por la calle Ronda del Ágora, al este este del edificio H (CRAI) del Campus*, siendo una continuación del tramo 1 con el cual comparte las mismas características de identificación y señalización. El tramo se interrumpe (en enlace de la calle con Ctra. Camí Vell de València), no conectando desde este punto con ninguna otra vía ciclista del municipio.

En cuanto a las características de continuidad en este tramo, cabe señalar que:

- en los dos puntos que el carril cruza de una acera a otra no existen pasos ciclistas correctamente segados/identificados.
- en la última parte de su trazado, la circulación ciclista se ve dificultada por la vegetación crecida que actúa como obstáculo
- en los puntos de acceso al parking en superficie del edificio CRAI no se interrumpe el carril, ni se señala / identifica de manera diferenciadora (puntos de cruce de peatones/ciclistas/vehículos a motor)

El tramo 3 es un carril-bici que discurre por la calle Ràbida paralelo a acceso principal pistas deportivas de la UPV. El carril es unidireccional pero sin señalización de sentido) y la pintura de señalización del mismo se encuentra muy deteriorada. Existe señalización vertical de carril-bici y de circulación de los vehículos a motor por la calzada a 30 km/h.

Desde el carril es posible el acceso directo al punto de aparcabicis de las pistas. Sin embargo, no se ha encontrado conexión de este tramo de carril con otros en calles adyacentes.

Con respecto a la **continuidad de la red existente en las proximidades del Campus y su conexión con los accesos al Campus** se puede concluir que:

No existe carril-bici en los tramos de calles de acceso directo a los edificios del Campus (accesos A y B), es decir, ni en la calle Polígono Universidad ni en la parte de la calle Ctra. Sequia del Rei desde donde se accede al edificio H.

No obstante, sí existe carril-bici en el resto de acera de esta Ctra. y en la acera de Ronda de l'Agora, por lo que una prolongación de estos tramos hasta acceso al edificio del CRAI sería factible. Se observa que hay suficiente espacio en la acera de esta zona.

Respecto a los edificios de la zona norte del Campus, no hay ningún tramo de carril-bici próximo, si bien sería posible la conexión de los tramos actuales (por ejemplo, mediante prolongación de los tramos 1 y 2 y conexión a través de un paso ciclista por la carretera sequia del Rei hasta acceso B (para acceso peatonal con los puntos de aparcabicis de esa zona; prolongación de los tramos 1 y 2 por acera calle Paraninfo hasta Calle Polígono Universidad y acceso A)

Por otra parte, el tramo de carril-bici en calle donde se ubican las pistas deportivas permite el acceso directo hasta éstas, pero no tiene continuidad por ninguno de sus dos extremos. Sería posible la conexión ciclista con el acceso A mediante una prolongación de este tramo 3, a lo largo del tramo peatonal de la calle Ràbida.

Red ciclista en las proximidades del Campus de Vera

El carril-bici exterior actualmente existente en las proximidades de este Campus discurre por el trazado de las aceras exteriores, y se compone de los siguientes tramos:

- ✓ **Ambos lados de la Avda de los Naranjos** (calle al sur del recinto universitario)

Acera norte, próxima al recinto del Campus de Vera

Tramo ciclista bidireccional, estrecho para ser de doble sentido (anchura inferior a 1 metro), en el que no están señalizados los sentidos de circulación. Es un tramo continuo por todo el tramo de acera, si bien **no entra en el interior del Campus por ninguno de los accesos de la Avenida** de los Naranjos.

El pavimento se encuentra deteriorado en algunos puntos y la pintura que lo identifica como carril ciclista está parcialmente borrada, especialmente en algunos tramos.

No presenta una señalización claramente visible en todos sus cruces con otros modos de desplazamiento (por ejemplo, en los puntos de acceso al Campus)

Cuenta con vegetación en uno o ambos lados que constituye una barrera vegetal y que, al crecer, invade el carril reduciendo más su anchura útil. Asimismo los restos vegetales –como hojas- al caer quedan sobre el carril dificultando en ocasiones la circulación.

La vegetación (especialmente los setos) al crecer dificulta la visibilidad en los cruces. Se requiere un mantenimiento frecuente para garantizar la seguridad en los cruces.

La barrera vegetal genera un espacio muerto junto a la zona de aparcamiento de coches, que no puede ser utilizado para el desplazamiento peatonal por los conductores que bajan del vehículo y quieren incorporarse a la acera, debido a la presencia de obstáculos,

Acera sur, próxima al recinto del Campus de la Universitat de Valencia

El vial ciclista de esta acera está claramente delimitado, con pintura fácilmente visible y con señalización horizontal en el cruce con peatones, sin seto u otras plantas en sus laterales que puedan obstaculizar la circulación ciclista

- El carril se identifica mediante pintura claramente visible y el símbolo de la bicicleta que indica su uso, todo ello en buen estado de conservación en términos generales.
- Se señalizan claramente los cruces con itinerarios peatonales y la calzada, indicando la obligatoriedad del ciclista de ceder el paso.
- El carril se identifica mediante pintura de color rojo claramente visible y el símbolo de la bicicleta que indica su uso, todo ello en correcto estado de conservación en términos generales.
- No existe barrera vegetal a ninguno de los lados del carril, lo cual facilita la circulación ciclista en ambos sentidos de una forma más cómoda y más segura, además de favorecer el acceso a la zona peatonal (posibilita por ejemplo el desplazamiento de los conductores que bajan de sus vehículos y deben alcanzar la acera sin necesidad de invadir la calzada).

En relación a la conexión ciclista entre los tramos de carril-bici ubicados en las dos aceras de la Avda. de los Naranjos mediante carril-bici cabe señalar que **no todos los cruces** peatonales de la avenida **disponen de paso ciclista segregado y señalizado** por lo que en estos caso los ciclistas se ven obligados a circular por la calzada en los cruces del vial con las vías del tranvía.

✓ Rotondas de Avda, de los Naranjos

El itinerario ciclista en la rotonda Avenida de los Naranjos con Avenida de Cataluña es continuo en todos los tramos; existe conexión de todos los tramos de carril-bici mediante pasos ciclistas señalizados en los cruces con la calzada.

Por otra parte, el carril-bici de la rotonda de Avenida de los Naranjos con C/Ingeniero Fausto Elio, de doble sentido de circulación señalizado, es continuo en toda la rotonda a través de pasos ciclistas en los cruces con la calzada / vías de tranvía y se encuentra correctamente identificado. No obstante, es importante señalar que algún punto del tramo de carril-bici, éste se ocupa prácticamente la totalidad de la acera por la que discurre, obstaculizando y reduciendo el espacio para la circulación peatonal.

✓ Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte del Campus)

Únicamente existe vial ciclista en la acera próxima al Campus de Vera). Su pavimento y pintura de identificación se encuentran muy deteriorados en todo el recorrido, a excepción del tramo que discurre frente al acceso F.

El uso del carril es bidireccional, sin embargo no se encuentran señalizados los carriles en cada sentido de circulación.

En el tramo que discurre desde el acceso G al acceso F, existen obstáculos que dificultan, incluso impiden, el desplazamiento ciclista (una salida de emergencia y árboles cuyas ramas invaden gran parte del carril).

Desde este tramo es posible conectar con la red ciclista interior del Campus mediante el punto de acceso G.

Por último, respecto a la **continuidad y cobertura** general del carril-bici en las proximidades del Campus, se puede concluir que **no todo el perímetro exterior del Campus de Vera dispone de carril-bici**:

- La acera del Campus que da a la **Calle Ingeniero Fausto Elio** (al este del Campus) **no cuenta con carril-bici**, ya que tanto el carril procedente de Avda. de los Naranjos y en de la Calle Agustí Alaman i Rodrig, se interrumpen en el cruce con la calle Ingeniero Fausto Elio.
Cabe señalar que la **acera de esta calle tiene anchura suficiente para poder trazar un carril-bici que conecte los tramos anteriores.**
- **Tampoco existe continuidad del carril-bici de la Avenida de los naranjos con el de Camí de Vera** (al este y noreste del Campus).

En lo que respecta a la **red ciclista municipal de Valencia**, según se refleja en el Plan de Movilidad Sostenible de Valencia, la ciudad cuenta (julio 2013) con 123 kilómetros de carriles bici (bidireccionales), 31 kilómetros de ciclocalles (sentido único) y 4,1 kilómetros de itinerarios ciclistas por zonas peatonales.

La cobertura red de carriles-bici de Valencia ha mejorado en los últimos años, y llega hasta las proximidades del Campus.

Con respecto a la **demanda de movilidad ciclista** en la ciudad de Valencia, el PMUS pone de manifiesto la importancia que tiene la movilidad hacia y desde las zonas universitarias.

Con respecto a las acciones previstas en relación al fomento de la bicicleta, destacan los siguientes programas:

- Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas: con la implantación de los carriles bici proyectados (89,6 kilómetros), el PMUS prevé que la ciudad de Valencia cuente con una malla de 213 kilómetros, así como superar los 110.000 desplazamientos diarios en bicicleta, más de un 30% por encima de los valores del 2013.
- Mantenimiento y mejora de la red existente: mantenimiento de la señalización y mejora del pavimento, y mejoras en el diseño de ciertos puntos.

En las proximidades del Campus de Vera, el PMUS sólo identifica las siguientes necesidades de mantenimiento y mejora en:

- 1 punto donde se requiere el mantenimiento de la señalización en la Avda Naranjos
- 1 punto con falta de conexión en la zona de la rotonda Avda Naranjos – C/ Ing. Fausto Elio
- 1 punto con falta de visibilidad en la zona de la rotonda Avda Naranjos – C/ Ing. Fausto Elio

2. Red ciclista en el interior de los Campus

Red ciclista interior del Campus de Alcoy y Gandía

Debido a las características territoriales del Campus de Alcoy, integrado en el municipio, no existe una red ciclista interior.

El Campus de Gandía no dispone de una red ciclista interior, puesto que se trata de un campus para circulación exclusiva peatonal.

Red ciclista interior del Campus de Vera

El Campus de Vera cuenta con una red ciclista interior formada por varios tramos de carril-bici, que discurren por las aceras de algunas calles del recinto universitario.

Las principales características de los distintos **tramos de vial ciclista interior** son las siguientes:

- **En todos los tramos** de la red interior:
 - El **pavimento y la pintura se encuentran deteriorados** en algunos puntos.
 - **No existe señalización** que delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
 - En la mayoría de los tramos la señalización que indica el uso ciclista del vial es visible (marcas muy borradas) o no existe.
- **Además**, cabe señalar **en cada uno de los tramos** como características específicas.
 - Tramo Kisshomaru Ueshiba-Luis García Lorente

El carril-bici discurre por las dos aceras de la calle. No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.
 - Tramo Pedro Duque:

Mal estado de pintura de identificación del carril y de la señalización en todo el tramo
 - Tramo José Calavera Ruiz

Carril-bici en ambas aceras de la calle. En el cruce entre aceras, no está señalizado el paso del carril-bici junto al paso de peatones. **A partir de este punto, el carril se dirige a la salida, y no continúa hacia la parte oeste del campus.**
 - Tramo desde Cafetería El Trinquet a Acceso I

No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.

Destacar en este tramo, que en parte del recorrido, los **peatones se ven obligados a circular por el carril-bici debido a la existencia de obstáculos en su itinerario:** aparcabicis, motos, rampas de edificios. Lo mismo ocurre en el acceso. Se observa cómo algunas bicicletas de los aparcabicis ubicados en la acera, invaden el carril-bici.
 - Tramo Belisario Batancur:

Se aprecia cambio de pavimento a la altura de las pistas de tenis. **El carril se interrumpe a la altura de la piscina** cubierta. El pavimento junto a la piscina no está pintado.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Tramo desde acceso L hasta Belisario Batancur

Sólo se encuentra bien señalizada en el carril-bici la obligación de ceder el paso en los cruces.

- Tramo desde edificio 8N a 8M

El carril se interrumpe a la altura del edificio 8M.

- Tramo desde acceso E por c/ Vicente Ferrer y Luis Blanes

Los pasos para ciclistas en las intersecciones con los viales de acceso a los aparcamientos de tráfico rodado de la zona no están señalizados.

Además **en algunos tramos previos a los parkings se reduce la anchura del vial-bici mediante la presencia de bolardos (obstáculos)**. En otros, **motos mal aparcadas** sobre la acera **invaden parcialmente** el carril-bici.

A la altura del paso de peatones frente a edificio 3K el **vial ciclista se interrumpe, dificultándose el cruce de bicis a través del paso de peatones**.

- Tramo c/ Alicia Alonso y Princesa Muna Al Hussein y Tramo desde Acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre hasta rotonda C/Alicia Alonso con Princesa Muna Al Hussein

El pavimento y pintura están bastante deteriorados **en la mayor parte** del tramo. No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.

En cuanto a **la continuidad y cobertura del carril-bici** cabe destacar que:

- El tramo de carril que discurre por Belisario Betancur queda interrumpido a la altura de la piscina, sin continuar su trazado en la parte oeste del Campus.
- El tramo existente en José Calavera Ruiz no continúa hacia la parte oeste del Campus.
- No hay carril-bici en el eje vertical formado por los accesos F-M.
- En la parte este, el carril se interrumpe a la altura del edificio 8M, sin conectar con ningún acceso.
- No existe carril-bici en el eje horizontal del Campus en la mitad oeste del mismo; asimismo en la zona oeste del campus el único acceso con carril-bici es el A, por lo que no es posible la conexión con el tramo de vial ciclista que actualmente existe en esta parte del Campus.
- Tampoco existe carril-bici en el eje vertical formado por el acceso P y la rotonda de rectorado

Por tanto, se observa que la **red es discontinua en su trazado interior, no dando cobertura a la totalidad del Campus; no permite la conexión en todos los accesos al Campus con la red ciclista exterior**, que discurre paralela a buena parte de su perímetro.

3. Aparcamientos de bicicletas

Actualmente existen **varios tipos de aparcamiento de bicicletas en los tres Campus** de la UPV:

MODELO	Campus en el que se encuentra
Soporte cuadrado con apoyo	Campus de Alcoy/ Campus de Gandía / Campus de Vera
Soporte de rueda – tipo 1 (soportes horizontales)	Campus de Vera
Soporte de rueda – tipo 2 (soportes verticales)	Campus de Gandía
Soporte de rueda con apoyo	Campus de Vera
Soporte recto	Campus de Vera

Modelos de aparcamiento existentes en los tres Campus de la UPV

El modelo soporte “**cuadrado con apoyo**” es una variante del modelo denominado como soporte de “U” invertida, con un apoyo para la base de la rueda delantera de la bicicleta.

Este modelo presenta como inconveniente que puede facilitar la inseguridad ante robo de las bicicletas durante su aparcamiento puesto que **no permite el amarre doble de la bicicleta**, se emplea para poder atar dos bicis en un mismo soporte (**sólo se realiza** el anclaje a una de las dos barras del soporte en U). En cambio, este modelo comparte la **ventaja** del de U invertida tradicional de no dañar la rueda durante su aparcamiento.

Por otra parte, los modelos de **Soporte de rueda** consisten en un elemento en el que se encaja una de las dos ruedas de la bicicleta. En los Campus de la UPV existen 3 tipos de soporte de rueda con diferentes configuraciones (soporte horizontal, soporte vertical y soporte recto). Además, existe una variante de soporte de rueda con apoyo.

El modelo de soporte de rueda estándar (en cualquiera de sus configuraciones) ofrece como inconvenientes que no permite atar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta al soporte. Además, la rueda puede ser dañada fácilmente y no asegura la estabilidad de la bicicleta, ya que es el único punto del vehículo que queda inmovilizado y donde se apoya. La variante de “Soporte de rueda con apoyo” mejora el inconveniente de la inestabilidad en el aparcamiento, puesto que permite atar la bicicleta también a la barra.

Aparcamiento de bicicletas en el Campus de Alcoy

El Campus dispone de dos puntos de aparcabicis en la Plaza Ferrándiz y Carbonell, con una oferta total de 20 plazas del modelo de “cuadrado con apoyo”. Durante las inspecciones realizadas, no se han encontrado bicicletas aparcadas en ellas, por lo que se estima que su uso sea muy bajo.

Aparcamiento de bicicletas en el Campus de Gandía

El Campus de Gandía cuenta con 6 puntos de aparcabicis propios de la universidad distribuidos en las dos zonas que conforman el Campus, así como en las pistas deportivas de la UPV en el municipio.

La oferta total de plazas es de 88, distribuidas entre las zonas de acceso a edificios del Campus (76) y los 12 ubicados en las pistas deportivas. Además, existe 1 punto de préstamo de bicicletas del sistema municipal de la ciudad de Gandía.

En cuanto a la demanda, los resultados de la auditoría realizadas durante la franja horaria considerada de mayor ocupación (10:00 – 12:30 h) muestran que el uso es bastante bajo: muchos se encuentran vacíos, siendo la ocupación media de todas las zonas de en torno al 9%. Señalar que la ocupación más alta se ha registrado en la zona peatonal donde se ubica la reprografía y Delegación de alumnos, con aparcabicis del tipo “cuadrado con apoyo”.

Cabe señalar también que durante esta auditoría no se han encontrado bicicletas mal estacionadas por la zona peatonal del Campus; sin embargo, sí se ha encontrado algún punto de aparcamiento de bicicletas, cuyo acceso estaba obstaculizado parcialmente por la presencia de motos mal estacionadas.

Aparcamiento de bicicletas en el Campus de Vera (Valencia)

Se ha analizado la **distribución, oferta y uso de los puntos de aparcamiento para bicicletas** del Campus, concluyéndose que:

- El Campus cuenta con una oferta de 2202 plazas de aparcabicis distribuidas en **98 puntos de aparcamiento** ubicados prácticamente por todo el Campus, principalmente en los accesos a los edificios. Por tanto, la distribución de los aparcamientos de bicicletas es en general adecuada.
- Cabe destacar la existencia de puntos de aparcabicis en aquellas zonas consideradas como puntos atractores de la comunidad universitaria, tales como la Biblioteca General, Casa del Alumno o zonas de deportes (piscina, campo de fútbol, pistas atletismo, etc.). En general, la oferta de plazas en estos focos es más elevada que en otros puntos.
- De los 98 puntos de aparcabicis existentes en el Campus de Vera, el 98 % de ellos se encuentran en buenas condiciones de conservación (sólo dos de ellos no lo están).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Respecto a la tipología de los aparcabici, la mayoría de ellos (el 61% de las plazas ofertadas) son del tipo “cuadrado con apoyo”. El resto son de soporte de rueda en sus diferentes configuraciones. Entre este último tipo el más ofertado es el soporte de rueda con configuración horizontal.
- Los resultados de las auditorías realizadas en el horario considerado como de máxima ocupación demuestran que el empleo de los aparcamientos del Campus por parte de los usuarios de la universidad es de en torno al 30 %(valor promedio del total de ocupación registrada).
- Sin embargo, a este respecto hay que señalar que se han encontrado algunas zonas de aparcamiento de bicicletas bastante llenas (con ocupación superior al 80%) o incluso saturado con ocupación del 100%, como por ejemplo, en los aparcabici ubicados en:
 - Entre edificio 4M y 2G (cara este edificio 2G), entre edificios 3J y 5H –Sur, entre edificio 4M y 2G (cara oeste edificio 4M), entre edif. 5B y 5C y en edificio 5F (cara este), con un 100% de ocupación.
 - Edificio 4L Norte (frente acceso a **Biblioteca General**), con un 96% de ocupación (un total de 27 bicicletas aparcadas). Aquí además se ha encontrado una bicicleta mal estacionada junto al aparcabici.
 - Entre edificios 5K y el campo futbol, Entre edificios 3H y 5F-Sur, Edificio 7I , Edificio 4D Noroeste y al Oeste Edif. 3I- punto Sur con una ocupación de aproximadamente entre 80 y 90%.
- Por el contrario, destaca la baja ocupación registrada del aparcamiento subterráneo ubicado junto a la Casa del Alumno (Sótano Edificio 4K), con una oferta de 340 plazas y una ocupación de sólo el 0,5 % (2 de 240).
- Por último señalar que se han observado algunas motos mal estacionadas en puntos de aparcamiento de bicicletas, bien obstaculizando el acceso a módulos de aparcabici, o bien ocupando una plaza destinada para el aparcamiento de una bicicleta.

En lo que respecta al análisis de los resultados del **aparcamiento incorrecto de bicicletas** observado, esto es, de las bicicletas aparcadas en sitios no habilitados expresamente para ese uso, cabe señalar que se han detectado muy pocas bicis mal aparcadas (sólo 14 bicicletas mal aparcadas distribuidas en un total de 9 puntos encontrados en la mitad oeste del Campus).

De **análisis** de la problemática asociada a cada uno de estos puntos observados, en relación a su proximidad con zonas de aparcamientos disponibles (considerando no sólo su ubicación relativa respecto a la bicicleta mal aparcada sino también la oferta disponible), se puede concluir que la causa del aparcamiento incorrecto de bicicletas no parece radicar de la necesidad de ampliar/modificar la distribución de los puntos de aparcabicis existentes ni de aumentar la oferta de plazas, puesto **que se ha visto que en todos los casos se dispone de puntos de aparcabicis próximos con plazas disponibles.**

4. Equipamientos para bicicletas

El uso de taquillas sólo está reservado a los socios de deportes. Sin embargo, el uso de las duchas de las instalaciones deportivas de los Campus, sí un servicio abierto a toda la comunidad universitaria de la UPV.

Por otra parte, señalar que el Campus de Vera dispone de un taller de reparaciones de bicicletas.

5. Robos de bicicletas

Según información facilitada por el área de Seguridad de la UPV, en el Campus de Alcoy no hay constancia de robos de bicicletas durante los últimos años.

En el Campus de Gandía **no existe registro** de los robos de bicicletas reportados. No obstante, el Equipo de Seguridad de dicho Campus informa que durante los tres últimos años se han robado sólo unas dos bicicletas.

En el caso del Campus de Vera en Valencia, según datos registrados facilitados por el servicio de Seguridad de la UPV, se han producido 135 robos desde 2011.

Entre las actuaciones de la universidad frente al robo de bicicletas, según información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV, destaca el refuerzo de la vigilancia de las zonas de aparcabicis por personal de Seguridad en aquellos periodos en los que se ha registrado un aumento significativo del número.

Además, es importante señalar que **no se dispone de información adicional registrada sobre los robos producidos que permita realizar un análisis detallado de sus causas: no se tienen datos registrados de la franja horaria ni de la ubicación del aparcabicis** donde se produjeron los robos (información sobre el lugar concreto del Campus y tipo de aparcabicis), **ni tampoco de la sistemática empleada** (“modus operandi”) para llevar a cabo estos robos.

No obstante, según información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV, se estima que la mayoría de los robos se producen por rotura de candados.

Por último, en relación a las **bicicletas que se encuentran si atar en el Campus de Vera**, destaca el hecho que en sólo en el periodo comprendido entre noviembre 2013- octubre 2014 (desde que se tienen datos registrados) se hayan encontrado 59 bicicletas sin candar en el Campus.

5. Sistemas de préstamo de bicicletas

Sistema de préstamo de bicicletas en el Campus de Alcoy

Actualmente Alcoy **no dispone** de un sistema municipal de préstamo de bicicletas. Sin embargo, dentro de las **actuaciones futuras previstas** hay que destacar las acciones previstas en el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio** dentro de la estrategia I.3. *Fomento de la movilidad en bicicleta*. En esta línea estratégica el Plan prevé la implantación de un Sistema Municipal de Préstamo de bicicletas, con puntos de toma y devolución automatizada, adaptado a las características específicas de Alcoy.

Sistema de préstamo de bicicletas en el Campus de Gandía

Gandía dispone de un sistema de préstamo municipal de bicicletas, denominado SAFORBICI, que cuenta con un total de 40 estaciones, que cubren los diferentes barrios del municipio, incluido el Grao y la Playa de Gandía donde se ubica el Campus.

La estación “**Universitat**” del sistema se encuentra en el Campus de la UPV en Gandía: se ubica junto al acceso A al Campus y cuenta con 24 puntos de anclaje.

Sistema de préstamo de bicicletas en el Campus de Vera

En junio de 2010 en la ciudad de Valencia se instaló el sistema de alquiler de bicicleta pública Valenbisi, que cuenta con 275 estaciones, 5.500 puntos de anclaje y 2.750 bicicletas, y está disponible las 24 horas del día, los 365 días del año. El sistema abarca toda la ciudad con una buena distribución por toda ella.

Aunque hay varios puntos del sistema Valenbisi en las calles próximas a la ubicación del Campus, se van a considerar **estaciones Valenbisi** que pueden utilizar los miembros de la Universitat Politècnica de València principalmente las 4 que se encuentran **dentro del recinto universitario** (UPV Galileo, Caminos e Informática), con 30 bornetas cada uno, así como la estación Av. Los Naranjos-Ingeniero Fausto Elio con 20 puntos de anclaje que se encuentra en la acera exterior del Campus, en el cruce entre ambas calles.

Por tanto, se dispone de 128 puntos de anclaje (bornetas) en el interior del Campus de Vera, y 20 puntos más en la acera exterior, lo que hace un total de 148 puntos de anclaje disponibles para los miembros de la comunidad universitaria.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Existen abonos de Larga (viajes ilimitados durante un año) y Corta Duración (para una semana) para poder utilizar el sistema de bicicleta pública.

En cuanto al uso del sistema de préstamo municipal, se ha realizado el análisis de la demanda de las estaciones de préstamo Valenbisi utilizadas por la UPV. De los resultados obtenidos se puede concluir que:

- En los horarios de entrada al Campus (tanto de la mañana, de 8:00-10:00) como de mediodía (14:00-16:00 horas), se observa que el número de puntos de anclaje disponibles se va reduciendo hasta que prácticamente todas las estaciones se quedan sin bornetas libres. Eso supone que los usuarios que lleguen más tarde no disponen de punto de anclaje libre y, por tanto, no pueden dejar su bicicleta.
- Por el contrario, en los periodos punta de salida del Campus, tanto a mediodía (entre las 14:00 – 16:00 horas), como de tarde (18:00-20:30), se observa que las bicicletas disponibles van disminuyendo, lo que supone que los usuarios que salen más tarde de la hora de vaciado total no disponen de bicicleta para su trayecto de vuelta.

Por último, indicar, que se ha encontrado en el Campus de Vera un punto de aparcabicis de un **servicio de préstamo** de bicicletas **interno**, ubicado entre los edificios 3D y 5B, promovido la Comisión Mueve de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales (ETSII).

Se trata de un sistema de préstamo para desplazamientos por el interior del Campus. El punto de aparcabicis (de 6 soportes) está reservado exclusivamente a usuarios de este sistema de préstamo.

3. DESPLAZAMIENTO EN TRANSPORTE PÚBLICO

Para realizar los desplazamientos exteriores, esto es, de acceso y salida a cada uno de los Campus de la UPV existen básicamente dos modalidades de transporte:

- ✓ *Transporte privado*, es decir, mediante vehículo particular, como automóvil, motocicleta o bicicleta de uso particular.
- ✓ *Transporte público*. Dentro de este último destacaremos el autobús, tanto urbano como interurbano, el tren de cercanías, la bicicleta de uso público, el metro-tranvía y el taxi.

En esta parte del documento nos vamos a centrar en la segunda modalidad de transporte, el **Transporte público** a excepción de la parte correspondiente a bicicleta de uso público que es detallado en el documento “Desplazamientos en bicicleta”.

A continuación se describen los diferentes medios de transporte público para acceder a los Campus de la UPV en Alcoy, Gandía y Vera (Valencia).

3.1. Autobús Urbano

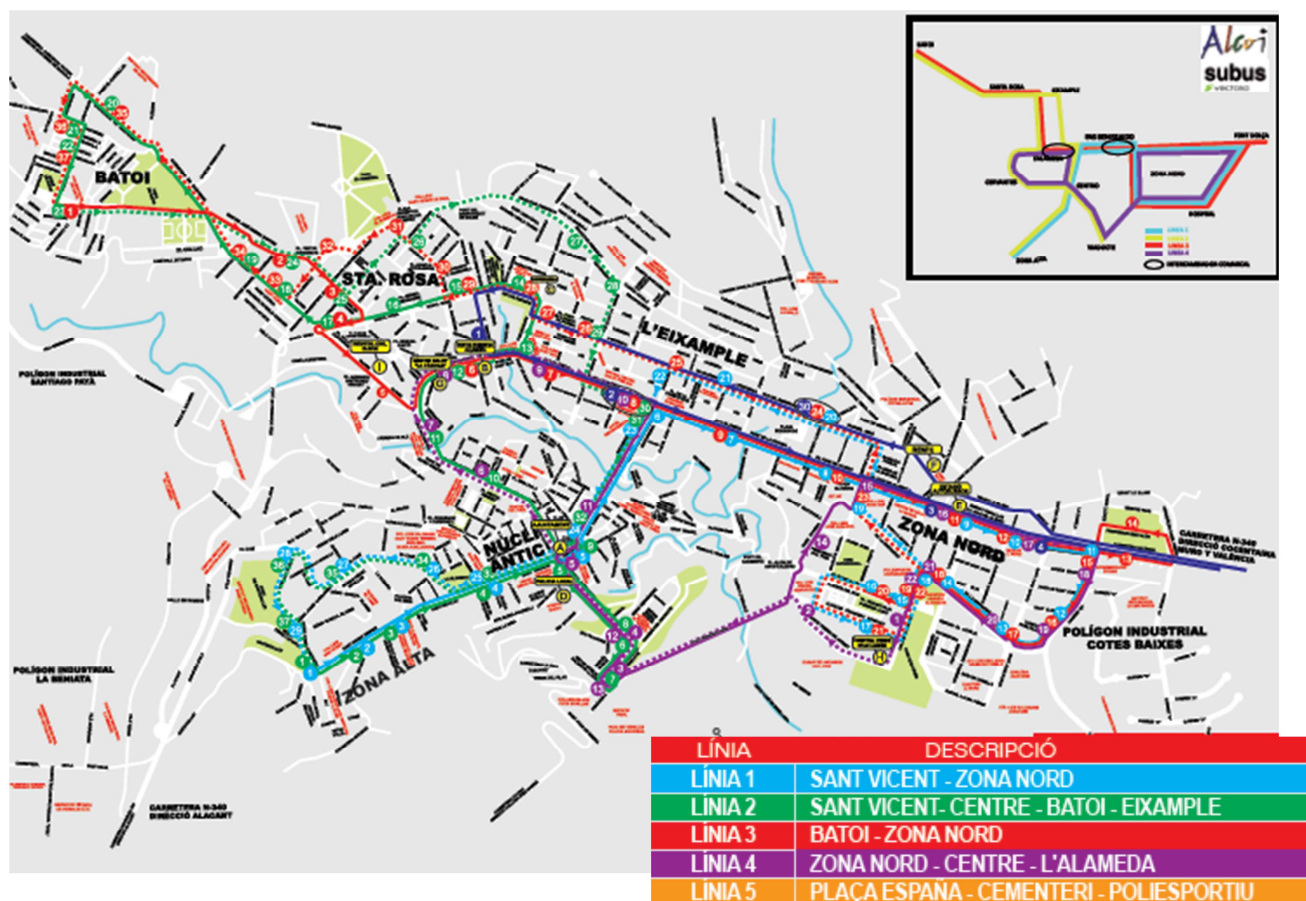
3.1.1. Campus de Alcoy

Red municipal

Actualmente Alcoy dispone de red de autobuses urbanos que cuenta con un total de 5 líneas de la línea Alcoy Urbano del Grupo SUBUS:

- Líneas regulares de lunes a domingo:
 - Línea 1: Comunica la Zona Alta con Zona Norte, pasando por el Centro y el Ensanche
 - Línea 2: Comunica la Zona Alta con el barrio de Batoy, realizando un circuito circular que pasa por Santa Rosa, Ensanche, Centro y la zona del Viaducto.
 - Línea 3: Comunica el barrio de Batoy con la Zona Norte, pasando por Santa Rosa y el Ensanche.
 - Línea 4: Enlaza la zona del Viaducto con la zona Norte.
- Líneas regulares sólo sábados, domingos y festivos:
 - Línea 5 Cementerio – Polideportivo

El siguiente plano muestra el recorrido de las cinco líneas urbanas del municipio:



Plano de la red de autobuses urbanos de Alcoy.

Fuente: TUASA. Grupo SUBUS

Tal como se observa, la red municipal de autobuses de Alcoy regulares da cobertura a todos los barrios y zonas del municipio.

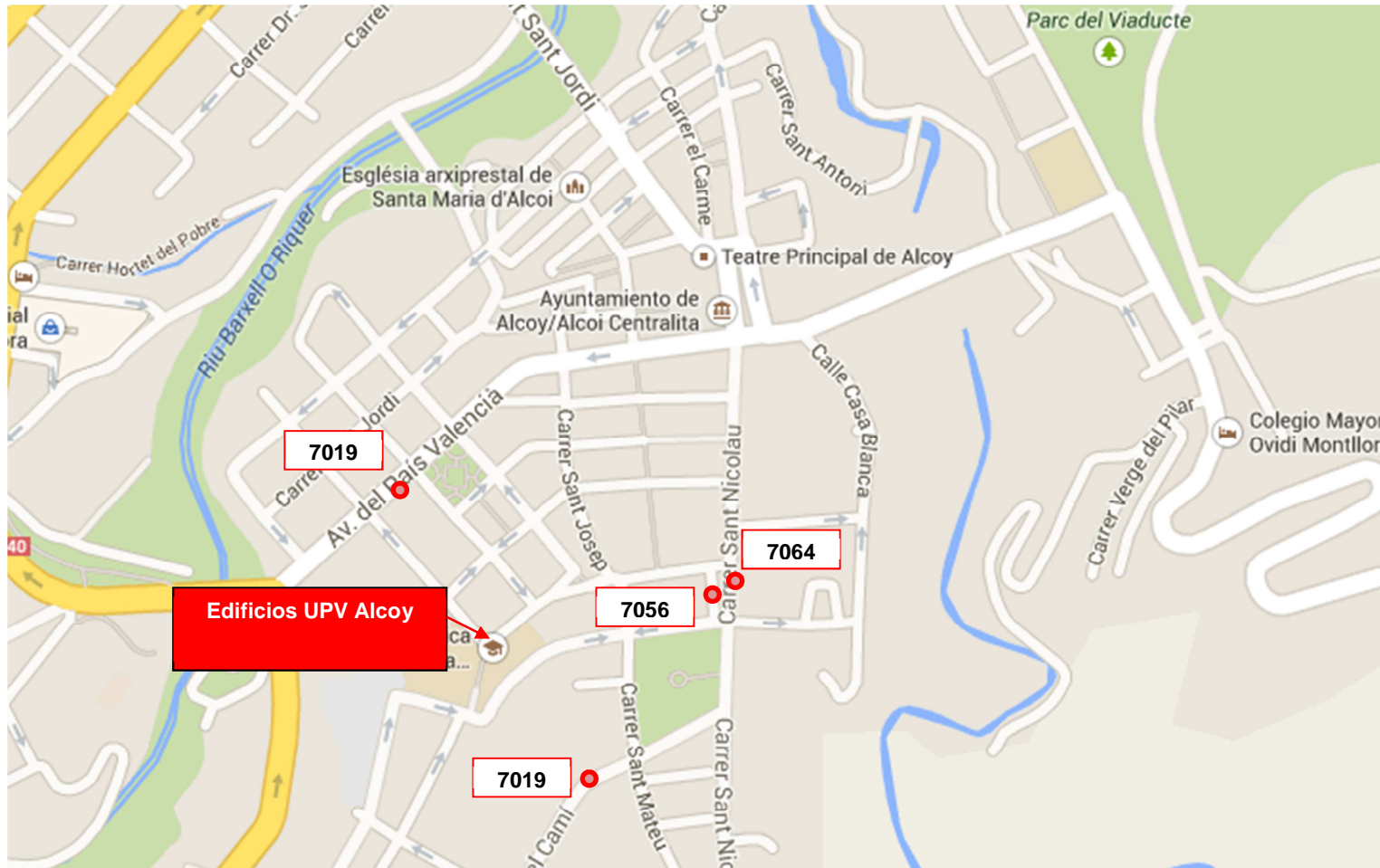
Acceso al Campus en autobús urbano

Las líneas urbanas que llegan a los centros de la UPV de Alcoy de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y que tienen parada próxima a alguno de los accesos a los edificios de la UPV en esta ciudad (zona de Ferrándiz y Carbonell) son las **líneas 1** (Sant Vicent – Zona Nord), **2** (Sant Vicent – Centre – Batoi – Eixample), **4** (Zona Nord – Centre – L'Alameda) y **5** (Cementerio- Polideportivo). Esta última sólo opera sábados, domingos y festivos.

La ubicación y características de las paradas de estas líneas próximas a los edificios de la UPV en Alcoy son las se muestran en las siguientes tablas:

PARADAS AUTOBÚS URBANO PRÓXIMAS A EDIFICIOS ZONA FERRÁNDIZ Y CARBONELL			
Código parada	Ubicación	Línea Autobús	
		Número	Sentido
7064	C. Sant Nicolau, 65	1	Hacia Zona Nord (hacia Hospital)
		2	Hacia Polideportivo
		5	Hacia Plaça Espanya
7056	Plaça Ramón y Cajal	1	Hacia Sant Vicent
		2	Hacia Sant Vicent
7014	Carrer del Camí, 6	1	Hacia Sant Vicent
		2	Hacia Sant Vicent
7049	C. País Valencià, 42	2	Hacia Eixample (hacia Polideportivo)
		4	Hacia Zona Nord
		5	Hacia Polideportivo





Información sobre las paradas de autobús urbano próximas a los edificio de la zona de Ferrándiz y Carbonell del campus de Alcoy



Plano de ubicación de paradas próximas a los centros de la UPV en Alcoy. Fuente: Elaboración propia a partir de google maps.

Paradas pr3ximas a edificios UPV en zona de PI. Ferrandiz i Carbonell



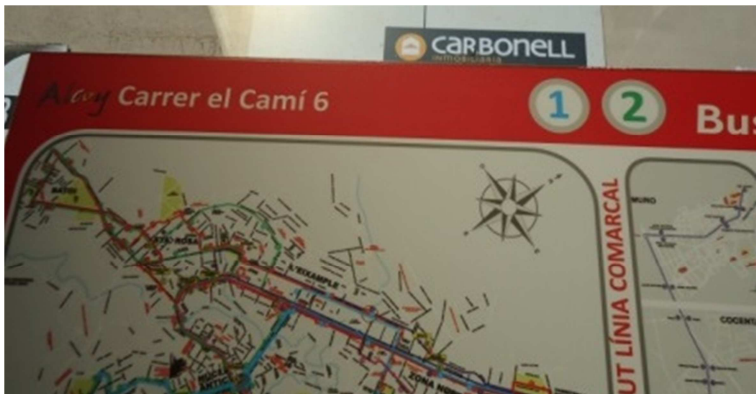
PARADA:	n3 7064 - Sant Nicolau 65
LÍNEA/S:	1, 2, 5
Fecha de inspecci3n: 23/10/2014	
	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Parada con poste informativo pero sin carril bus seÑalizado. La parada se encuentra correctamente identificada.	
INFORMACI3N DISPONIBLE	
Si bien no hay pantalla informativa de llegadas, sí hay carteles con informaci3n de los recorridos y horarios de las líneas con parada así como plano general de toda la red de autob3s urbano de Alcoy. Tambi3n informa de un servicio de mensaje por m3vil con la informaci3n de llegada de la l3nea a esa parada.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservaci3n: Adecuada
CONEXI3N CON ZONA PEATONAL	
La conexi3n peatonal es adecuada al ubicarse la parada en la propia acera de la calle	

PARADA:	nº 7064 - Sant Nicolau 65
LÍNEA/S:	1, 2, 5
	
	
	
	

PARADA:	nº 7056- Plaça Ramón y Cajal (Mercat)
LÍNEA/S:	1, 2
Fecha de inspección: 23/10/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Parada sin carril bus señalizado pero con marquesina con asiento.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
Se dispone información del trayecto de la línea y paradas, así como de los horarios. También muestra plano general de la red de autobuses urbanos de Alcoy.	
No dispone de pantalla informativa de llegadas, aunque sí muestra información de un servicio de mensaje por móvil con la información de llegada de la línea a esa parada.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuada
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
La conexión es correcta al ubicarse la marquesina en la propia acera de la calle	

PARADA:	nº 7056- Plaça Ramón y Cajal (Mercat)
LÍNEA/S:	1, 2
	
	

PARADA:	nº 7014 - Carrer del Camí 6
LÍNEA/S:	1, 2
Fecha de inspección: 23/10/2014	
	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
La parada dispone de carril bus señalizado, aunque la pintura de señalización es mejorable. Cuenta con marquesina con asientos e información de la línea. La parada se encuentra correctamente identificada.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
Dispone de carteles con información de los recorridos y horarios de las líneas con parada así como plano general de toda la red de autobús urbano de Alcoy. También informa de un servicio de mensaje por móvil con la información de llegada de la línea a esa parada.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuada
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
La conexión es adecuada al estar la marquesina sobre la propia acera de la calle	

PARADA:	nº 7014 - Carrer del Camí 6
LÍNEA/S:	1, 2
	
	

PARADA:	nº 7049 - C. País Valencià 42
LÍNEA/S:	2, 4, 5
Fecha de inspección: 23/10/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>La parada dispone de carril bus señalizado, aunque la pintura de señalización se encuentra bastante borrada; También tiene marquesina con asientos e información de la línea. La parada se encuentra correctamente identificada.</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>Aunque no hay pantalla informativa de llegadas, sí hay carteles con información de los recorridos y horarios de las líneas con parada así como plano general de toda la red de autobús urbano de Alcoy. También informa de un servicio de mensaje por móvil con la información de llegada de la línea a esa parada.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuada
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>La conexión de la parada es adecuada al ubicarse en acera de la calle</p>	

PARADA:	nº 7049 - C. País Valencià 42
LÍNEA/S:	2, 4, 5
	
Marquesina con asiento	Carril bus con pintura de señalización bastante borrada
	
Información de las líneas	

Durante la inspección realizada el día 23 de octubre de 2014, se ha analizado las características de las paradas de autobús urbano próximas al Campus, analizando la adecuación de la identificación de la parada, la existencia de información de las líneas, la conexión peatonal de las paradas, así como el estado de limpieza y conservación de éstas, obteniéndose los siguientes resultados:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- ✓ Sólo tres de ellas disponen de marquesina y asientos, si bien todas se encuentran correctamente identificadas.
- ✓ No todas disponen de señalización en la calzada. Además, en las que sí disponen de carril bus, la pintura de señalización se encuentra deteriorada/parcialmente borrada.
- ✓ Ninguna de ellas dispone de pantalla informativa de llegadas, pero sí hay carteles con información de los recorridos y horarios de las líneas, así como plano general de toda la red de autobús urbano del municipio (mostrando conexiones entre líneas). También informa de un servicio de mensajería por móvil disponible para informar de la llegada de la línea a esa parada.
- ✓ El estado de limpieza y conservación de todas es correcta.
- ✓ La conexión peatonal es adecuada al ubicarse las paradas en la propia acera de las calles.

En las siguientes tablas se muestra la información sobre la **oferta de las líneas de autobús urbano** de Alcoy para acceso al Campus de la UPV.

Se presenta tanto el recorrido y paradas de las líneas como la información sobre frecuencias medias de paso, periodo de funcionamiento de la línea y barrios a los que da cobertura.

Se observa que la frecuencia media de paso de las líneas con parada próxima al Campus, durante días laborables en periodo de invierno y julio (periodo lectivo de la universidad), es de **20-30 minutos** (en función de la línea), tanto en horario de mañana como de tarde.

Durante este mismo periodo, y en función de la línea considerada y del sentido de ésta, los horarios de las primeras salidas de autobuses varían entre las 6:40-7:20 y los de las últimas salidas entre las 21:00 – 22:20 horas. Por tanto, se consideran **horarios compatibles con los horarios de entrada y salida de la universidad**.

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



LÍNEA 1						
Trayecto	Recorrido	Periodo	Horario	Frecuencia media de paso		
	Distritos/ Barrios				Invierno	Verano
SANT VICENT – ZONA NORD	Zona Nord	Anual	Regular	Mañana	L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min	JULIO L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min
	Eixample				L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min	AGOSTO L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min
	Centre				L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min	JULIO L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min
	Zona Alta			Tarde	L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min	JULIO L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min
					L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min	AGOSTO L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 20 min

La frecuencia media de paso todo el año de Lunes a Domingo es de 20 minutos.

Las primeras salidas en Invierno y Verano en días laborables son: a) Sant Vicent a las 6:40 horas; b) Zona nord a las 7:00 horas

Las últimas salidas en Invierno y Verano en días laborables son a) Sant Vicent a las 22:00 horas; b) Zona nord a las 22:20 horas.

LÍNEA 2						
Trayecto	Recorrido	Periodo	Horario	Frecuencia media de paso		
	Distritos/ Barrios				Invierno	Verano
SANT VICENT – CENTRE- BATOI - EIXAMPLE	Batoi	Anual	Regular	Mañana	L-V (Laborables): 20 min S: 20 min D/F: 30 min	JULIO L-V (Laborables): 20 min S: 30 min D/F: 30 min
	Santa Rosa				AGOSTO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min	
	Eixample					
	Centre					
	Zona Alta			Tarde	L-V (Laborables): 20 min S: 30 min D/F: 30 min	JULIO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min
						AGOSTO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min

Frecuencia media de paso durante todo el año (excepto agosto) los días laborables de Lunes a Viernes es de 20 minutos.

Las primeras salidas en Invierno y Julio en días laborables son: a) Sant Vicent a las 6:50 horas; b) Batoi a las 7:23 horas

Las últimas salidas en Invierno y Julio en días laborables son a) Sant Vicent a las 22:05 horas; b) Batoi a las 22:04 horas.

LÍNEA 4						
Trayecto	Recorrido	Periodo	Horario	Frecuencia media de paso		
	Distritos/ Barrios				Invierno	Verano
SANT VICENT – CENTRE- L'ALAMEDA	Zona Nord L'Eixample Santa Rosa Centre Viaducte	Anual	Regular	Mañana	L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min	JULIO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min AGOSTO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min
				Tarde	L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min	JULIO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min AGOSTO L-V (Laborables): 30 min S: 30 min D/F: 30 min

Frecuencia media de paso todo el año de Lunes a Domingo es de 30 minutos.

Las primeras salidas en Invierno y Verano en días laborables son: a) Hospital a las 7:20 horas ; b) L'Alameda a las 7:00 horas

Las últimas salidas en Invierno y Verano en días laborables son a) Hospital a las 21:20 horas; b) L'Alameda a las 21:00 horas.

LÍNEA 5						
Trayecto	Recorrido	Periodo	Horario	Frecuencia media de paso		
	Distritos/ Barrios				Invierno	Verano
CEMENTERIO - POLIDEPORTIVO	Centre Santa Rosa Zona Alta Zona Industrial Sant Benet Zona Industrial La Beniata	Anual	Regular	Mañana	S: 30 min (hasta las 14:00-14:15) D/F: 30 min (hasta las 14:00-14:15)	
	Tarde			--	--	

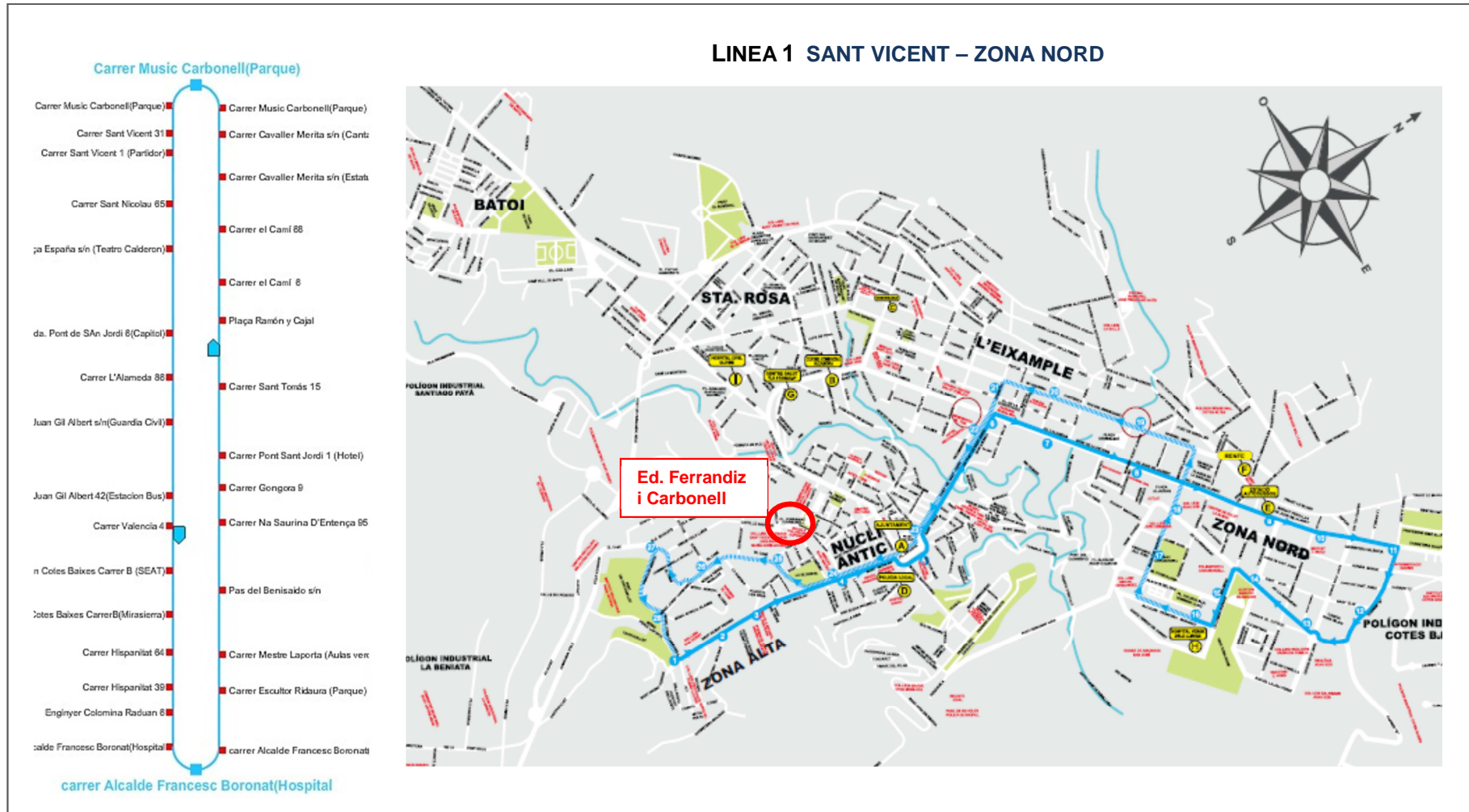
La **frecuencia media de paso** todo el año durante los **sábados**, domingos y festivos (**que es cuando opera esta línea**) es de **30 min**

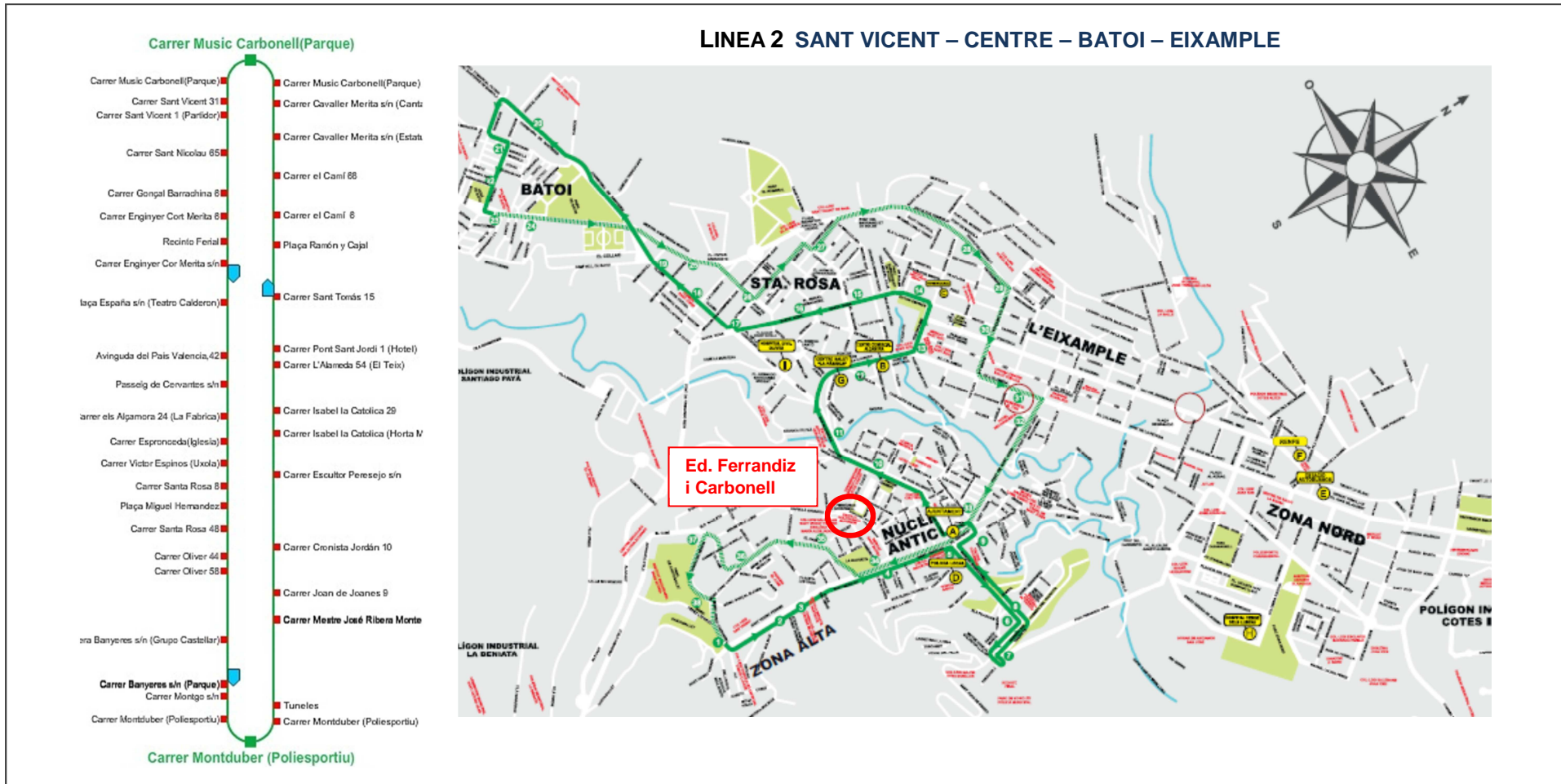
Leyenda:

L-V: Lunes a Viernes	Anual: Enero- Diciembre	
S: Sábado	Invierno: Enero-Junio; Septiembre-Diciembre	Verano: Julio-Agosto
D/F: Domingos y festivos	Regular: paso a intervalos constantes de tiempo a lo largo del día	

Nota: Horarios a fecha de Octubre 2014

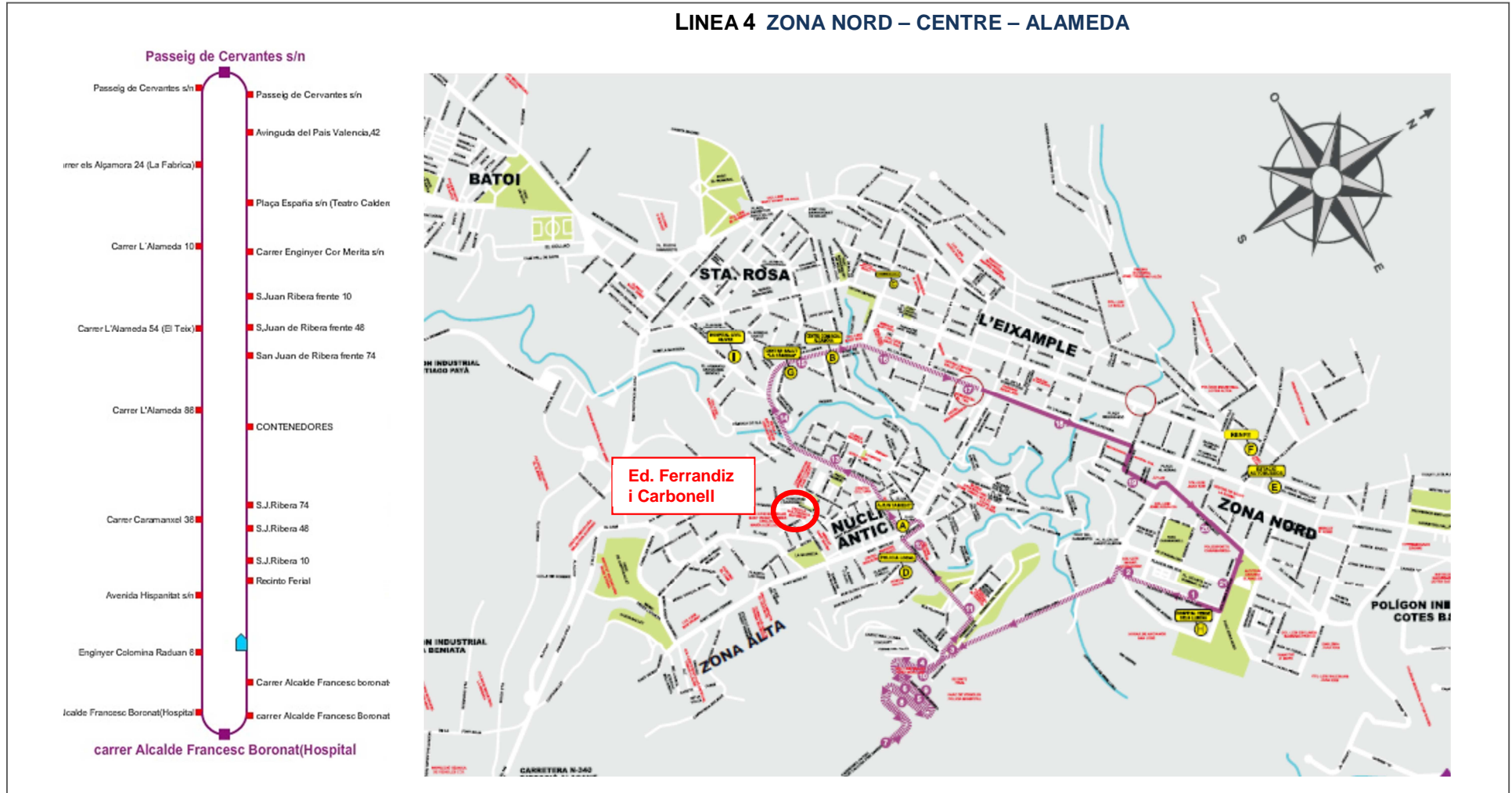
LINEA 1 SANT VICENT – ZONA NORD





UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LINEA 4 ZONA NORD – CENTRE – ALAMEDA







Billete

Con respecto a los billetes, destaca el "**BonoBús Estudiante**". Este título permite realizar 10 viajes (permitiendo transbordos) por 3,80 euros (precio a Octubre de 2014).

Para poder adquirirlo se debe presentar el carné de estudiante. Los puntos de venta de este bono son: Taquillas Estación de autobuses de Alcoy, Estancos, Librerías, Quioscos de Prensa.

Proyectos de mejora

El **plan de movilidad urbana sostenible de Alcoy**, aprobado en diciembre de 2013, prevé un programa de actuación para el fomento del transporte colectivo urbano. Entre las principales propuestas de actuación del Plan destacan:

- Estudio y remodelación de líneas de autobuses urbanos.
- Establecimiento de nuevos carriles bus – taxi.
- Aplicación de nuevas tecnologías para:
 - Ampliar y mejorar la información del servicio mediante la implantación de sistemas TIC (tecnologías de la información y la comunicación)
 - Agilizar el acceso al transporte mediante la implantación de títulos de transporte de lectura sin contacto
- Implantar nuevos modelos en el sistema tarifario, tales como Sistemas tarifarios integrados entre autobús urbano con los autobuses interurbanos y tren de media distancia, bonos anuales sin limitación del número de viajes o títulos con modalidad de transbordo en autobuses urbanos.

3.1.2. Campus de Gandía

Red municipal

El municipio de Gandía cuenta con red de transporte urbano compuesta líneas de autobuses regulares que operan dos servicios de autobús:

- L'Urbanet: Líneas regulares del Ayuntamiento de Gandía que recorren el centro de la ciudad de Gandía y lo conectan con las zonas de Marenys De Rafalcaid y Marxuquera. No llegan hasta la playa pero sí que ofrece su servicio de transporte a los principales barrios de la ciudad:

- L3: Gandía (Circular interior)
- L4: Gandía (Circular exterior)
- L5: Gandía RENFE - Marenys De Rafalcaid
- L5: Gandía RENFE – Marxuquera

- La Marina Gandiense

El autobús de transporte público de la compañía La Marina Gandiense comunica Gandía con su playa y no sólo ofrece su servicio durante la temporada alta, sino también durante los meses de invierno. Las líneas regulares a las que da servicio son:

- L1: Gandía - Grau de Gandía (universidad)
- L2: Gandía - Grau de Gandía - Playa de Gandía

Además, todas las líneas urbanas tienen conexión entre ellas, con la línea de tren de cercanías y con la estación de autobuses interurbanos.

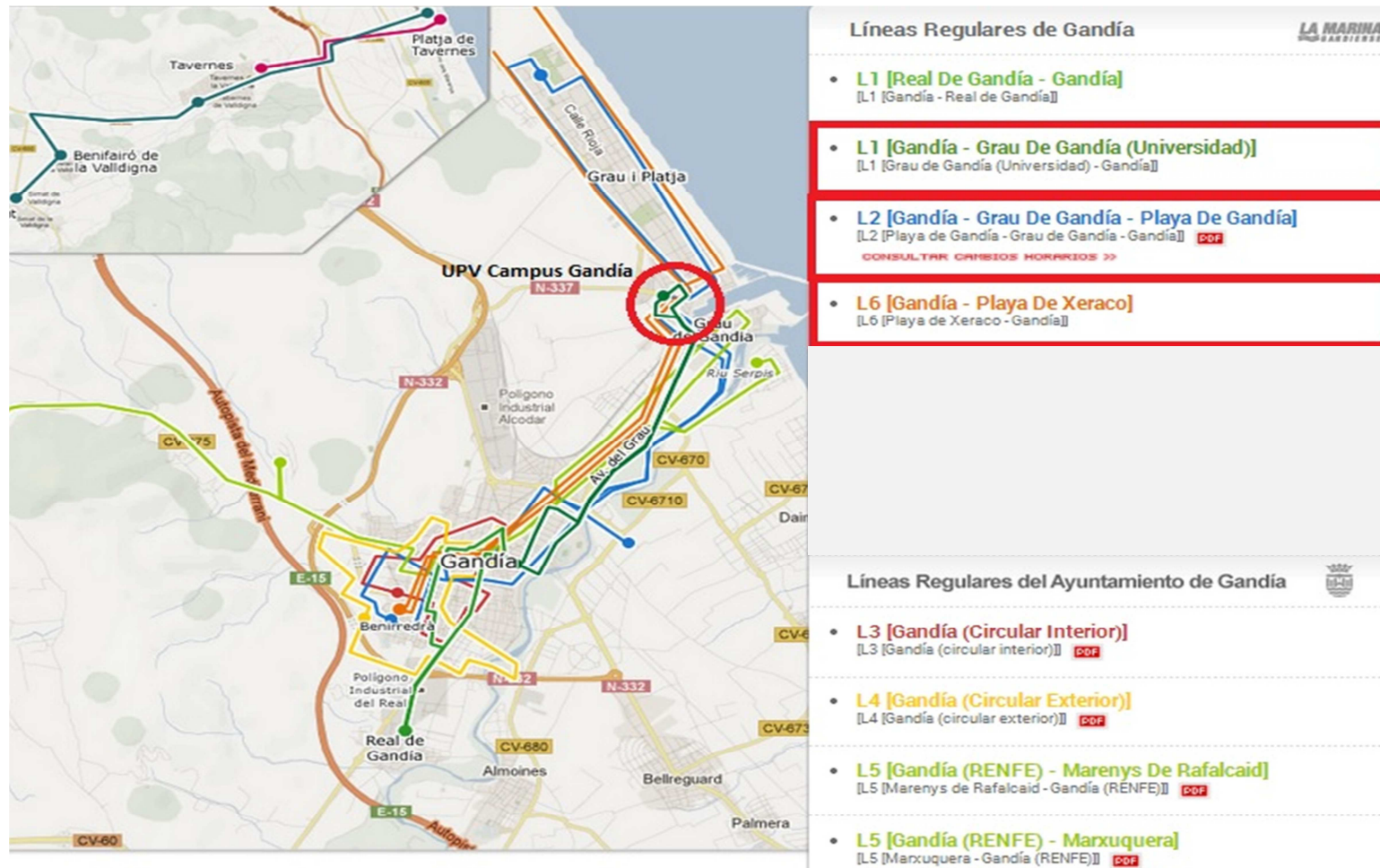
Acceso al Campus en autobús urbano

Las líneas urbanas que llegan al campus de la UPV en Gandía de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y que tienen parada próxima a alguno de los accesos al campus de la UPV en esta ciudad son:

- **Línea 1:** Gandía – Grao de Gandía (Universidad)
- **Línea 2:** Gandía – Grao de Gandía – Playa de Gandía

Además, **durante el verano** también es posible emplear la **línea 6** Gandía – Playa de Xeraco, para llegar hasta la universidad.

Estas líneas son operadas por la compañía “La Marina Gandiense”.



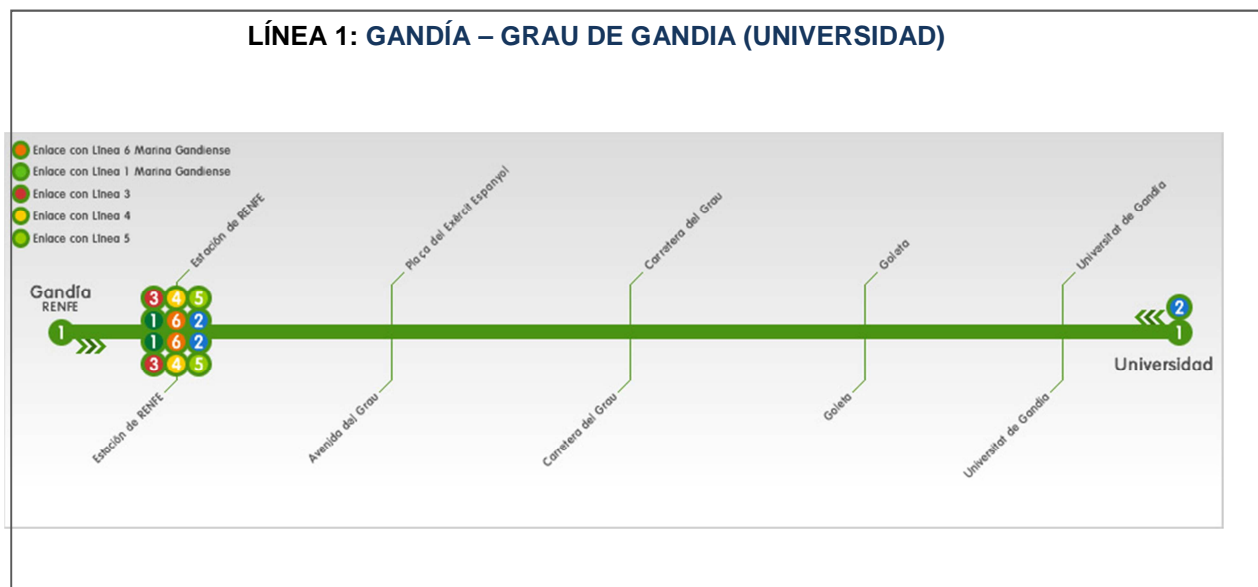
Líneas con acceso al Campus de la UPV en Gandía. Fuente: Web compañía La Marina Gandiense. 2014

La ubicación y características de las paradas de las líneas próximas al Campus de Gandía se presentan a continuación:

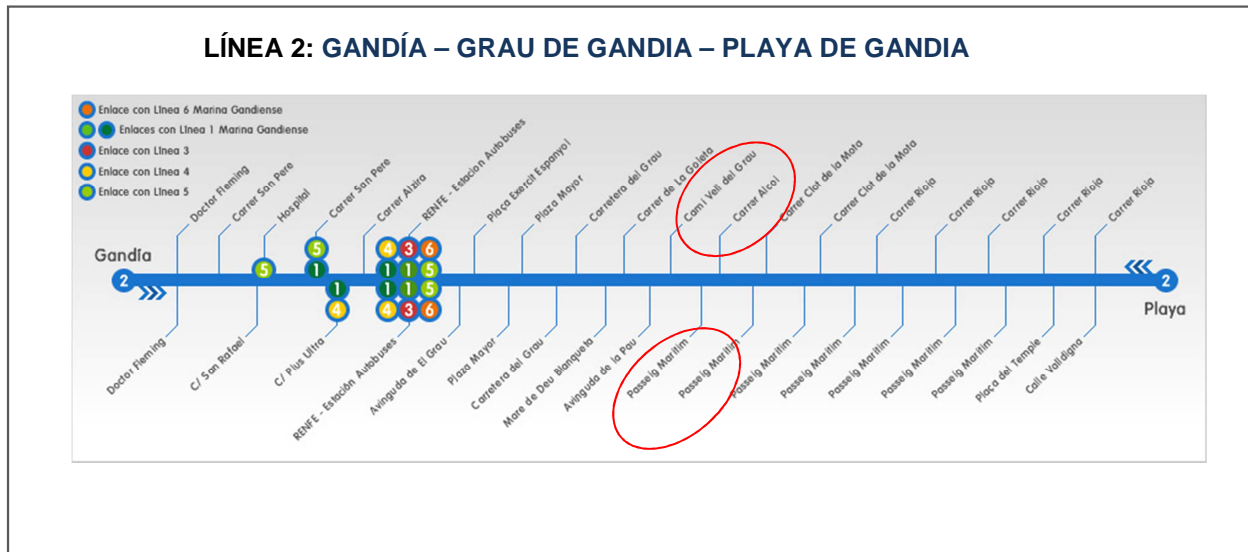
PARADAS AUTOBÚS URBANO PRÓXIMAS AL CAMPUS			
Código parada	Ubicación	Línea Autobús	
		Número	Sentido
--	Junto a acceso B al Campus (Ctra. Sequia del Rei)	L1	Universidad Renfe
Nº 27	Camí Vell del Grau	L2	Gandía (*)
Nº 28	Calle Alcoi (próxima a la esquina con Pl. Rosa dels Vents)	L2	Gandía (*)

Paradas de autobús urbano próximas al campus de Gandía

(*) Las paradas más próximas de la Línea 2 en sentido Playa, es decir, desde Gandía hasta el Campus universitario, se ubican en el Paseo Marítimo.



Trayecto Línea 1: Gandía – Grao de Gandía (Universidad). Compañía Marina Gandiense



Trayecto Línea 2: Gandía – Grao de Gandía – Playa de Gandía. Compañía Marina Gandiense

Como se puede observar, ambas líneas conectan en varios puntos con el resto de líneas de autobús urbano del municipio, por lo que es posible la conexión con los principales barrios del núcleo urbano de Gandía.

A continuación se muestra la **ubicación y principales características** de las paradas de autobús urbano más próximas a los accesos al Campus de Gandía, presentándose los resultados de la auditoría realizada de las mismas durante el día **16 de Octubre de 2014**:

PARADA:	Línea 1 Junto a Acceso B
LÍNEA/S:	1 (Marina Gandiense)
Fecha de inspección: 16/10/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Zona señalizada mediante marcas en la propia calzada de circulación. No hay carril bus, ni poste o marquesina de identificación de la parada.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
No se dispone de ningún tipo de información, ni de la parada ni de la línea, tales como del trayecto de la línea, horarios, conexiones con otras líneas, etc.	
ESTADO	
Limpieza / Conservación: El estado de la pintura de señalización/identificación es mejorable (está bastante borrado y es la única identificación actualmente)	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	Línea 1 Junto a Acceso B
LÍNEA/S:	1 (Marina Gandiense)

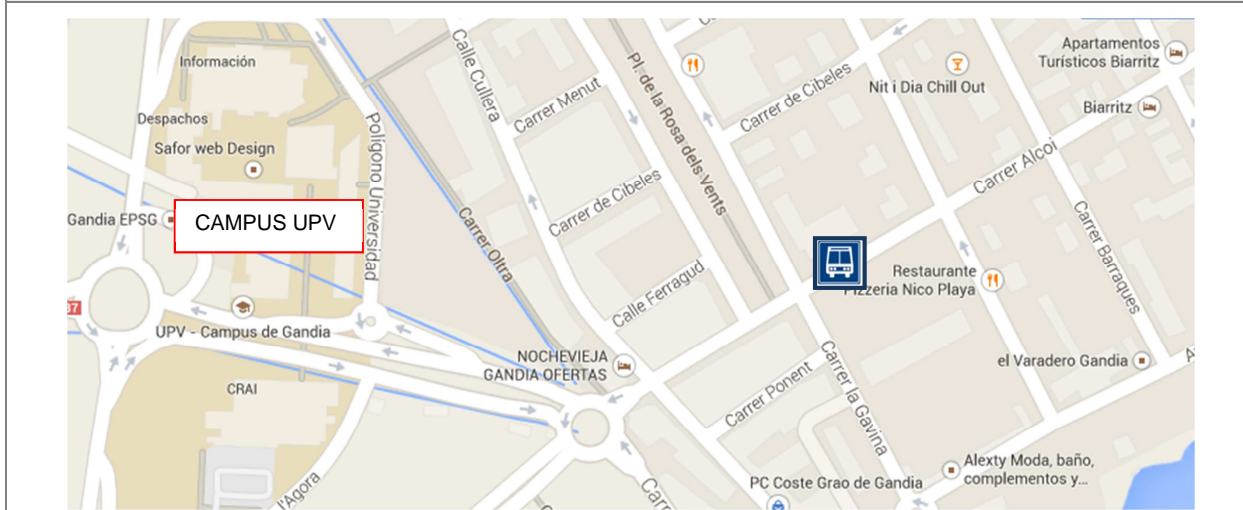
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

La conexión peatonal se realiza desde el paso de peatones de Acceso B del Campus; Sin embargo, aunque la parada está sobre la calzada del vial de tráfico rodado, **no existe ninguna separación con bolardos u otros medios de ésta que permitan la espera en este punto.**



PARADA:	Nº 27 - Calle Alcoi
LÍNEA/S:	2 (Marina Gandiense)

Fecha de inspección: 16/10/2014



CARACTERÍSTICAS GENERALES

La parada dispone tanto de carril bus señalizado como de marquesina con asientos e información de la línea. La parada se encuentra correctamente identificada.

PARADA:	Nº 27 - Calle Alcoi
LÍNEA/S:	2 (Marina Gandiense)

INFORMACIÓN DISPONIBLE

Aunque no hay pantalla informativa de llegadas, si hay carteles con información con plano del trayecto de la línea (tanto en Gandía playa como en ciudad) así como de sus horarios. Sin embargo, no hay plano de toda la red de autobús urbano de Gandía.

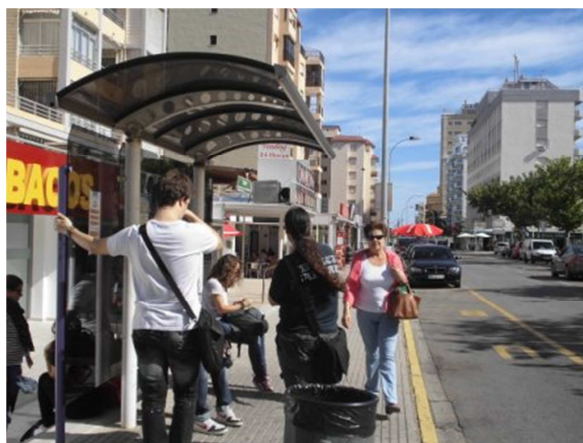
ESTADO

Limpieza: Adecuada



Conservación: Adecuada

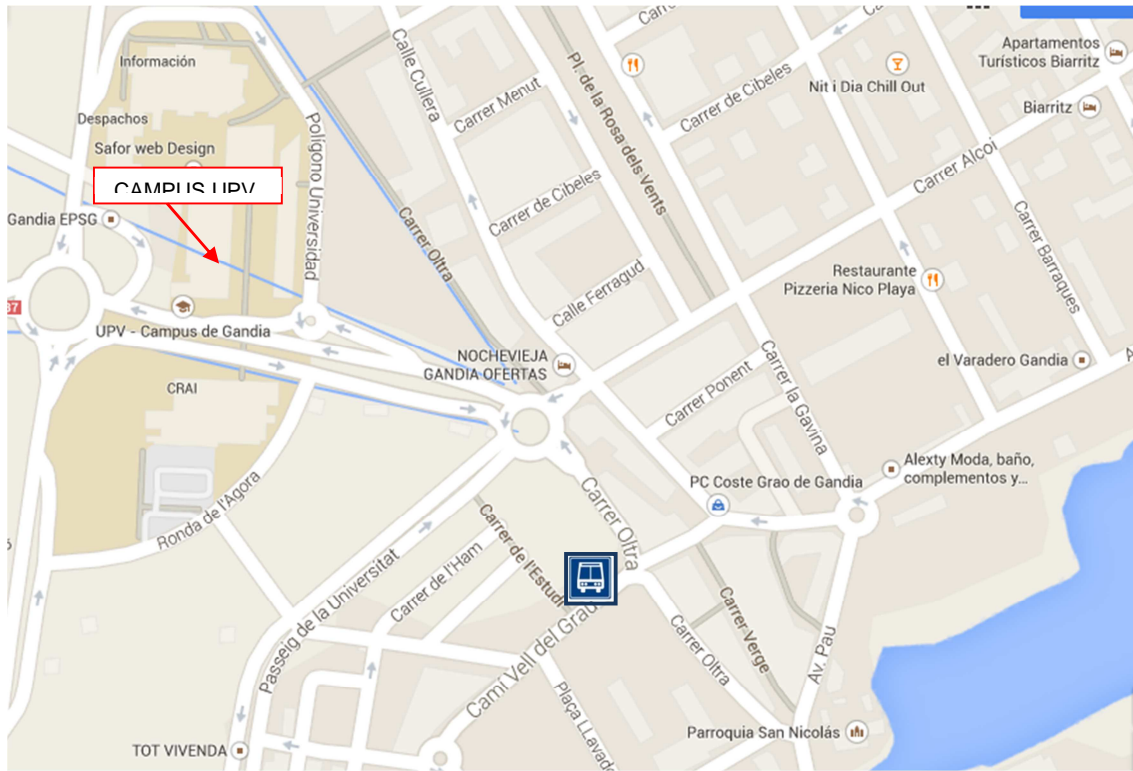
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

La conexión es adecuada al estar junto ubicarse la marquesina en la propia acera de la calle



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	Nº 27 - Calle Alcoi
LÍNEA/S:	2 (Marina Gandiense)
 <p>Plano trayecto de la línea</p>	 <p>Identificación de la parada. Información de horarios</p>

PARADA:	Nº 28 - Camí Vell del Grau
LÍNEA/S:	2 (Marina Gandiense)
Fecha de inspección:	16/10/2014
	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	Nº 28 - Camí Vell del Grau
LÍNEA/S:	2 (Marina Gandiense)
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Parada tanto con poste identificativo/informativo como con marquesina con asiento. Carril bus señalizado con marcas en el vial y señal vertical de aparcar en esa zona.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
Se dispone información del trayecto de la línea y paradas, y de los horarios; También se informa de paradas próximas opcionales a esta para reducir el tiempo de viaje.	
Sin embargo, no dispone ni de pantalla informativa de llegadas, ni de un plano general de la red municipal de autobús urbano.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuada
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
La conexión es adecuada al estar junto ubicarse la marquesina en la propia acera de la calle	
	
Carril bus señalizado con prohibición de aparcar en la zona	

<p>PARADA:</p>	<p>Nº 28 - Camí Vell del Grau</p>
<p>LÍNEA/S:</p>	<p>2 (Marina Gandiense)</p>
 <p>Poste identificativo de la parada</p>	 <p>Información de horarios</p>
 <p>Información recorrido de la línea</p>	 <p>Propuesta de paradas opcionales para reducir el trayecto del viaje</p>

PARADA:	Nº 28 - Camí Vell del Grau
LÍNEA/S:	2 (Marina Gandiense)
	
<p>Marquesina con asiento</p>	

Respecto a las principales características de las paradas cabe destacar que la **parada de la Línea 1, pese a encontrarse ubicada muy próxima junto al acceso al Campus, presenta varias deficiencias** en cuanto a su identificación y señalización, información disponible y conexión peatonal.

En las siguientes tablas se describen las líneas de autobús urbano de Gandía con parada próxima al Campus de la UPV en Gandía:

LÍNEA 1				
Trayecto	Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
GANDÍA – GRAO DE GANDÍA (UNIVERSIDAD)	LECTIVO	No regular (sólo horas punta de entrada/salida Universidad)	Mañana	Lunes a Viernes: Salidas desde Gandía (estación de RENFE) 07:50 08:45 14:45
			Tarde	Lunes a Viernes: Salidas desde Grao (Universidad) 14:10 17:30 18:30 19:30 20:10 20:30

Leyenda:

Lectivo: Septiembre a Junio de Lunes a Viernes

Los horarios de esta línea se encuentran coordinados con las llegadas y salidas de los trenes de cercanías de la línea C1 de Valencia, en las horas punta de entrada y salida de la universidad.

LÍNEA 2				
Trayecto	Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
			Invierno	Verano
GANDÍA -GRAO – PLAYA DE GANDÍA	Anual	Regular	L-V (Laborables): 10 - 15 min	L-V (Laborables): 12 - 15 min
			S, D/F: 20 – 25 min	S, D/F: 15 min

Leyenda:

L-V: Lunes a Viernes	Anual: Enero- Diciembre
S: Sábado	Invierno: Septiembre a Junio; Verano: Julio-Agosto
D/F: Domingos y festivos	Regular: Paso a intervalos constantes de tiempo a lo largo del día

Billete

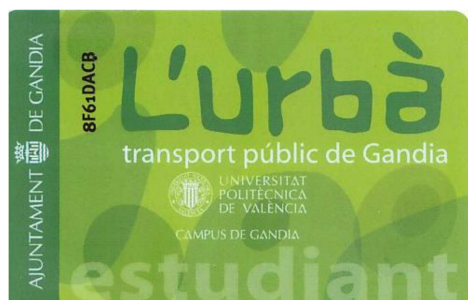
Con respecto a los billetes de estas líneas, basándose en las características de la población usuaria de la universidad, cabe destacar los siguientes títulos:

Línea 1 GANDÍA – GRAO DE GANDÍA (UNIVERSIDAD)	
Título	Precio servicio
Tarjeta Politécnica	Gratuito
Bono 10	12 euros
Tarjeta Estudiante (Solo válida en días lectivos)	
Empadronados en Gandía Bono	0,80 euros
Empadronados en Grau y Playa	Gratuito

Línea 2 GANDÍA – GRAO DE GANDÍA – PLAYA DE GANDÍA	
Título	Precio servicio
Bono 10	12 euros
Tarjeta Estudiante (Solo válida en días lectivos)	
Empadronados en Gandía Bono	0,80 euros
Empadronados en Grau y Playa	Gratuito

Datos tarifas líneas de autobús urbano de Gandía con parada próxima al Campus

En particular, es interesante remarcar la existencia la **Tarjeta Politécnico**: Se trata de una tarjeta que permite el transporte gratuito en la **línea 1 de autobús urbano (Gandía RENFE - Universidad) para estudiantes menores de 25 años matriculados en el Campus de Gandía de la UPV.**



Las solicitudes de tarjeta de transporte se realizan en la intranet de la UPV. Al pedir la tarjeta el solicitante deberá aceptar la cesión de sus datos al Ayuntamiento de Gandía.

Las principales condiciones de uso de la Tarjeta de transporte Politécnico son:

- ✓ La tarjeta es personal e intransferible. Su validez es desde el inicio de curso, en septiembre, hasta el final de las clases, sólo en los días lectivos.
- ✓ Válida sólo en días lectivos de Gandía durante el curso académico
- ✓ Gratuita en la Línea 1 de Renfe al Campus y Campus a Renfe, y sólo en las paradas comprendidas entre RENFE y CAMPUS
- ✓ No es válida en la Línea 2.

3.1.3. Campus de Vera

Red municipal

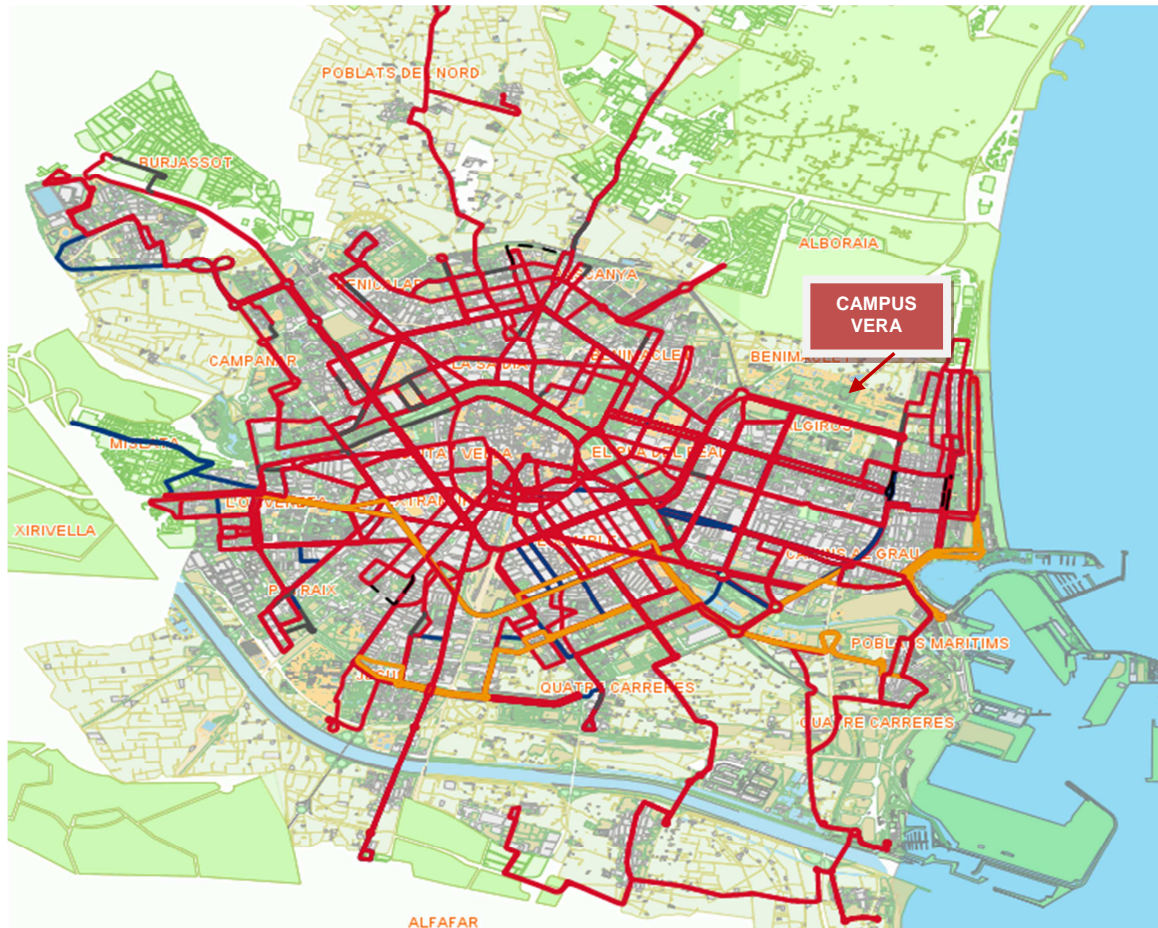
Valencia dispone de una amplia red de autobús urbano que cuenta con un total de 59 líneas, gestionadas por la Empresa Municipal de Transportes (EMT), distinguiendo:

- 44 líneas regulares (1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,26,27,28,29,30,31,32,35,40,41,60,62,63,64,67,70,71,72,73,79,80,81,89,90,95)
- 13 líneas nocturnas (N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N89 , N90 y *Correnit* - circular)
- 2 líneas en periodo de verano (20 y 23)

El horario de las líneas regulares es aproximadamente 5:30-6:00 hasta las 22:00-22:30 (si bien hay líneas que comienzan más tarde) y las nocturnas 22:30-2:00 (los viernes y vísperas de festivo se prolonga el horario de prolonga hasta las 3:30).

Las líneas de verano funcionan en los meses de junio, julio y agosto, desde las 9:00 hasta las 22:15.

Su trazado cubre toda la ciudad y municipios colindantes, y llega hasta las proximidades del Campus de Vera de la UPV, tal y como se observa en el plano siguiente.

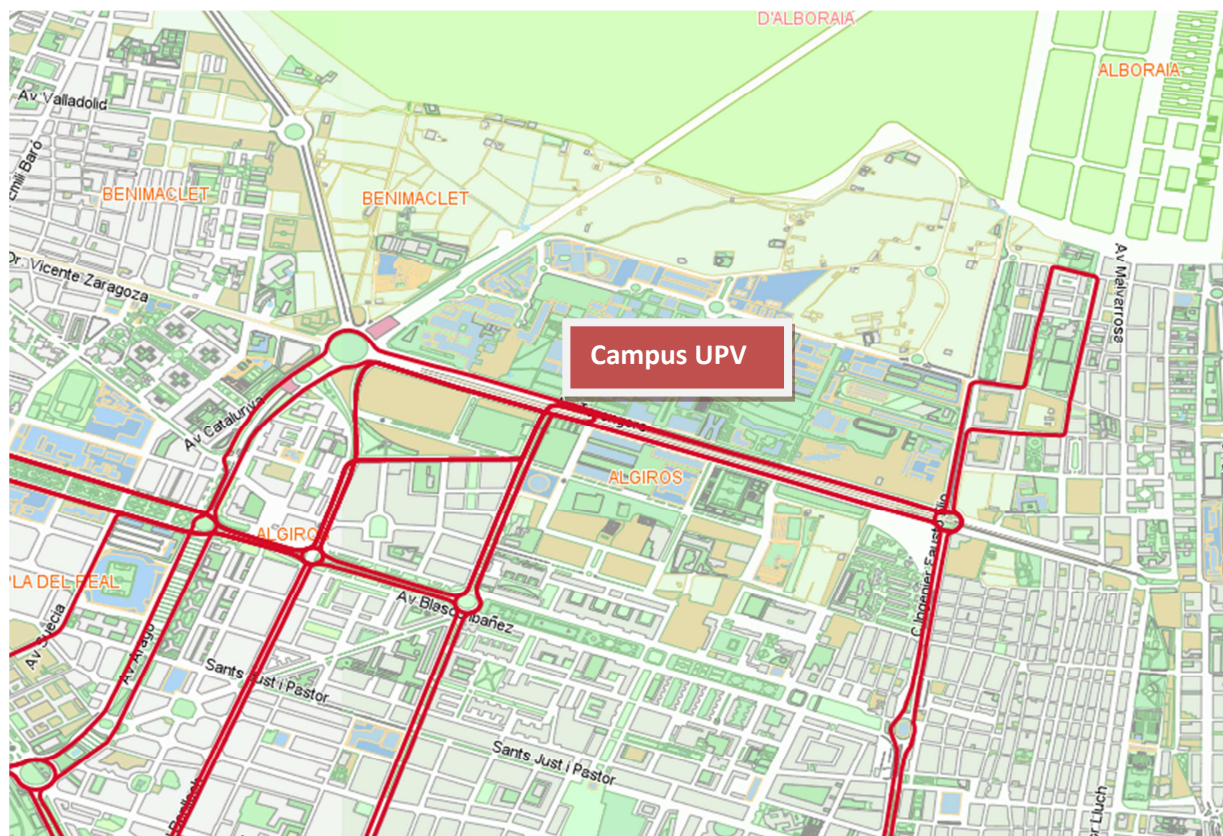


1	EST. D'AUTOBUSOS LA MALVA-ROSA	41	UNIVERSITATS PL. ESPANYA
2	LA MALVA-ROSA CAMPANAR	60	AV. BARÓ DE CÀRCER TORREFIEL
3	AV. DEL CID HATZARET	62	BEHIMÀMET PL. DE L'AJUNTAMENT
4	HATZARET PORT PL. DE L'AJUNTAMENT	63	NOVES FACULTATS ESTACIO NORD
5	INTERIOR	64	BEHICALAP EST. J. SOROLLA / HOU HOSP. LA FE
6	TORREFIEL MALILLA	67	PL. DE L'AJUNTAMENT HOU CAMPANAR
7	MERCAT CENTRAL FTA. SANT LLUIS	70	LA FONTSANTA ALBORAIA
8	EST. D'AUTOBUSOS HOU HOSPITAL LA FE	71	LA LLUM UNIVERSITATS
9	LA TORRE UNIVERSITATS	72	SANT ISIDRE PL. DE L'AJUNTAMENT
10	BEHIMACLET SANT MARCEL·LI	73	SANT ISIDRE PARRETA
11	PATRAIX ORRIOLS	79	CIRCULAR GRAIS VIES
12	CIUTAT ART. FALLER PL. AMERICA	80	CIRCULAR GRAIS VIES
13	LA FONJETA C. ARTS I CIENCIES B. DE CÀRCER	81	HOSPITAL GENERAL AV. BLASCO IBAÑEZ
14	FORNI D'ALCEDO/PINEDO PL. DE L'AJUNTAMENT	89	RONDA TRÀNSITS
15	PINEDO PL. DE L'AJUNTAMENT	90	CIRCULAR RONDA TRÀNSITS
16	VINALESA PL. DE L'AJUNTAMENT	95	H. GENERAL P. CAPC. CTAT. ARTS I CIENCIES
18	HOU HOSPITAL LA FE UNIVERSITATS		CORRENT
19	LA MALVA-ROSA / MARINA REAL PL. DE L'AJUNTAMENT	N1	PL. DE L' AJUNTAMENT B. IBAÑEZ LA MALVA-ROSA
20	PLATGES MARINA REAL/AV. DEL CID	N2	PL. DE L'AJUNTAMENT P. REG / TAVERNES
23	PLATGES HATZARET/ CREU COBERTA	N3	PL. DE L'AJUNTAMENT F. CATOLIC / BEHIMÀMET
26	BEHIFARAIG POETA QUEROL	N4	PL. DE L'AJUNTAMENT AV. CID MISLATA
27	LA TORRE MERCAT CENTRAL	N5	PL. DE L'AJUNTAMENT SANT ISIDRE LA FONTSANTA
28	CIUTAT ART. FALLER MERCAT CENTRAL	N6	PL. DE L'AJUNTAMENT JESUS LA TORRE
29	AV. DEL CID UNIVERSITATS	N7	PL. DE L'AJUNTAMENT MALILLA LA FONJETA
30	HATZARET HOSPITAL CLÍNIC	N8	PL. DE L'AJUNTAMENT AV. PORT HATZARET
31	LA MALVA-ROSA POETA QUEROL	N9	PL. DE L'AJUNTAMENT MOIT-OLIVET / CABANYAL
		N10	PL. DE L'AJUNTAMENT C. FALLERA / CIO. MOITCADA
		N89	CIRCULAR RONDA TRÀNSITS
		N90	CIRCULAR RONDA TRÀNSITS

Plano de cobertura de las líneas de autobús urbano de Valencia.
Fuente: Empresa Municipal de Transportes (EMT). 2014

Acceso al Campus en autobús urbano

Las líneas **regulares** que llegan al Campus de Vera de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y tienen **parada muy próxima** a alguno de los accesos del recinto universitario son las **líneas 1, 9, 18, 29, 40, 41 y 71**.



Plano de las líneas de autobús urbano próximas al Campus de Vera de Valencia

Fuente: Empresa Municipal de Transportes (EMT). 2014

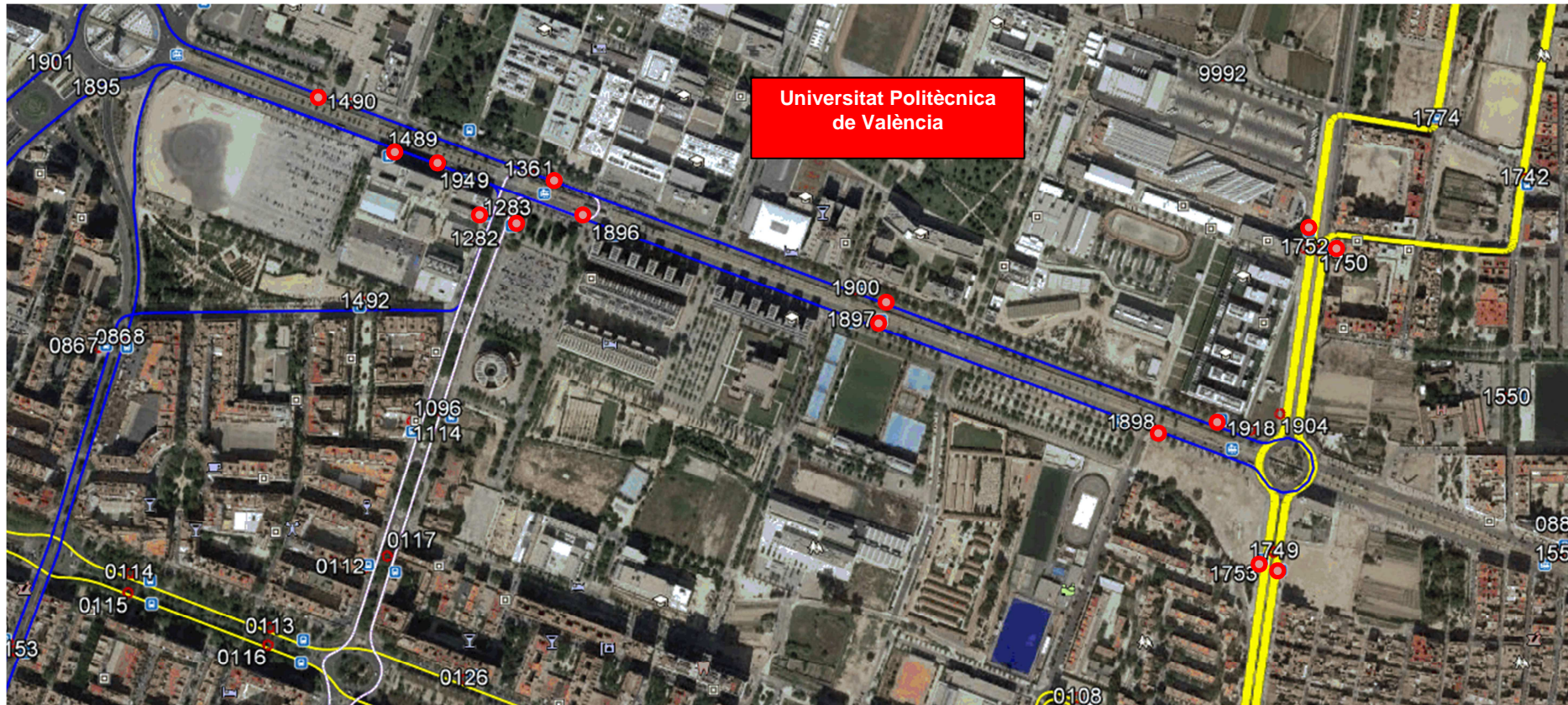
La ubicación y características de las **paradas de estas líneas** se presentan en la siguiente tabla así como en los correspondientes planos y fotos:

PARADAS AUTOBÚS URBANO LÍNEAS DE ACCESO AL CAMPUS			
Código parada	Ubicación	Línea Autobús	
		Número	Sentido
1490	Tarongers - Junto a entrada Universitats	41	Pl. Espanya
1361	Tarongers – Ramón Llull	41	Pl. Espanya
1896	Tarongers-Facultad de Derecho (Av. dels Tarongers, 6)	29	Universitats
		41	Universitats
1900	Tarongers-Colegio Mayor (Av. dels Tarongers, 8)	29	Av. Cid
		41	Pl. Espanya
1897	Tarongers-Facultad de Económicas (Av. dels Tarongers, 10 Acc)	29	Universitats
		41	Universitats
1918	Tarongers-Fausto Elio (Av. dels Tarongers, S/N)	41	Pl. Espanya
1898	Tarongers-Aparcamiento (Av. dels Tarongers, S/N, junto aparcamiento)	29	Universitats
		41	Universitats
1489	Tarongers - Delante Acceso Puerta Principal Universidades (Av. dels Tarongers, S/N)	9	Universitats
		18	Universitats
		29	Universitats
		41	Universitats
1949	Tarongers-Escuela de Magisterio (Av. dels Tarongers, 4 DUP)	9	La Torre
		18	Nou Hospital La Fe
1282	Ramón Llull - Albalat dels Tarongers (C/ Ramón LLull-, Solar)	29	Av. Cid
		40	Estació del Nord
		71	La Llum
1283	Ramón Llull – Campus Tarongers (C/Ramón LLull, Noves Facultats)	40	Universitats
		71	Universitats



PARADAS AUTOBÚS URBANO LÍNEAS DE ACCESO AL CAMPUS			
Código parada	Ubicación	Línea Autobús	
		Número	Sentido
1752	Fausto Elio (impar)-Universitat Politècnica (C. Enginyer Fausto Elio, S/N – Davant 28 Acc.)	1	Estació d'Autobusos
1750	Fausto Elio (par)-Universitat Politècnica (C. Enginyer Fausto Elio, 28 Acc.)	1	La Malva-rosa
1753	Lluís Peixó - Tarongers (C. Lluís Peixó, Solar)	1	Estació d'Autobusos
1749	Lluís Peixó - Comte Melito (C. Lluís Peixó, S/N)	1	La Malva-rosa

Relación de paradas del autobús urbano de las líneas de acceso al campus de Vera



Plano de las paradas de las líneas 1, 9, 18, 29, 40, 41 y 70 próximas a los accesos al Campus de Vera en Valencia.

Fuente: Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT)

A continuación se presentan las **características** principales de las **paradas** próximas a los accesos al Campus de Vera en Valencia:

PARADA:	nº 1490 Tarongers - Junto a entrada Universitats
LÍNEA/S:	41
Fecha de inspección: 05/09/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>Esta parada dispone tanto de marquesina como de asientos. La avenida cuenta con un carril reservado para la circulación de autobuses y la zona de parada se encuentra señalizada sobre el carril.</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>Tiene la información del trayecto de la línea que para en ella y dispone de pantalla informativa de llegadas.</p> <p>Además, la parada dispone de información sobre los horarios y tarifas de las líneas, así como de un mapa zonal de autobuses y otro de toda la red.</p>	
ESTADO	
<p>Limpieza: Adecuado; Conservación: Adecuado</p>	
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones</p>	

PARADA:	nº 1490 Tarongers - Junto a entrada Universitats
LÍNEA/S:	41
<p>Parada con marquesina y asientos, información sobre la línea, abonos, plano zonal y plano de toda la red</p>	

PARADA:	nº 1489 - Delante Acceso Puerta Principal Universidades
LÍNEA/S:	9, 18, 29 y 41
Fecha de inspección: 05/09/2014	

PARADA:	nº 1489 - Delante Acceso Puerta Principal Universidades
LÍNEA/S:	9, 18, 29 y 41
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>Esta parada no dispone de marquesina ni asientos, tan sólo de un poste con información de las líneas. Existe una zona delimitada mediante señalización horizontal para la parada (sobre el carril bus)</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>Tiene la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de las líneas que paran en ella pero no plano zonal ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia. Tampoco dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones</p>	
	
<p>Poste sin marquesina ni asientos. Información de trayectos de las líneas y horarios de paso</p>	

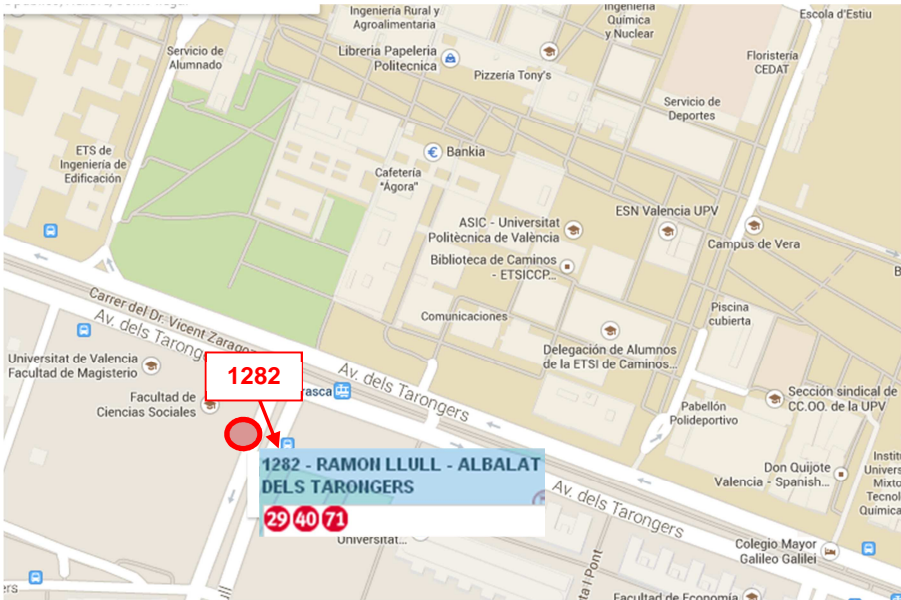
PARADA:	nº 1949 - Tarongers - Escuela de Magisterio
LÍNEA/S:	9, 18
Fecha de inspección: 05/09/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>Esta parada no dispone de marquesina ni asientos, tan sólo de un poste con información de las líneas. Existe zona delimitada mediante señalización horizontal para la parada (sobre el carril bus)</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>Tiene la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de las 2 líneas que paran en ella (9 y 18) pero no plano zonal ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia. Tampoco dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones</p>	

PARADA:	nº 1949 - Tarongers - Escuela de Magisterio
LÍNEA/S:	9, 18
<p>Poste sin marquesina ni asientos. Información de trayectos de las líneas y horarios de paso</p>	

PARADA:	nº 1361- Tarongers – Ramón Llull
LÍNEA/S:	41
Fecha de inspección: 05/09/2014	

PARADA:	nº 1361- Tarongers – Ramón Llull
LÍNEA/S:	41
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>Esta parada dispone de marquesina y asientos. La Avda de Tarongers cuenta con carril-bus y la zona de parada se delimita mediante señalización horizontal en la calzada.</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>La parada dispone de la información del trayecto de esta línea, horarios y tarifas, así como de un mapa zonal de autobuses urbanos y otro de toda la red. Sin embargo, los mapas no son visibles ya que, inmediatamente detrás de la parada, se encuentra el seto que delimita el carril-bici, por lo que no es posible acercarse a ellos para verlos.</p> <p>La parada dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
<p>Limpieza: Adecuado; Conservación: Adecuado</p>	
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera, sin embargo la presencia del seto dificulta la visibilidad de la parada y el desplazamiento peatonal.</p>	
	
<p>Parada con marquesina y asientos.</p>	<p>El plano zonal y el plano de la red de autobuses no son visibles ya que, inmediatamente detrás de la parada, se encuentra el seto que delimita el carril-bici</p>

PARADA:	nº 1361- Tarongers – Ramón Llull
LÍNEA/S:	41
	
Pantalla que informa del tiempo de espera	Información sobre la normativa y cambios de horarios

PARADA:	nº 1282 Ramón Llull - Albalat dels Tarongers
LÍNEA/S:	29, 40, 71
Fecha de inspección: 05/09/2014	
	

PARADA: n° 1282 Ramón Llull - Albalat dels Tarongers**LÍNEA/S:** 29, 40, 71**CARACTERÍSTICAS GENERALES**

Esta parada está formada a su vez por tres paradas distintas ubicadas próximas:

- La parada de la línea 29 dispone tanto de marquesina como de asientos. En esta calle no hay carril reservado para autobuses ni está señalizada la parada en la calzada.
- La parada de la línea 71 dispone de un poste, sin marquesina ni asientos. La parada cuenta con señalización horizontal en la calzada.
- La parada de la línea 40 dispone de un poste, sin marquesina ni asientos.

INFORMACIÓN DISPONIBLE

La parada de la línea 29 dispone de la información del trayecto de esta línea, horarios y tarifas, así como de un mapa zonal de autobuses urbanos y otro de toda la red. No dispone de pantalla informativa de llegadas.

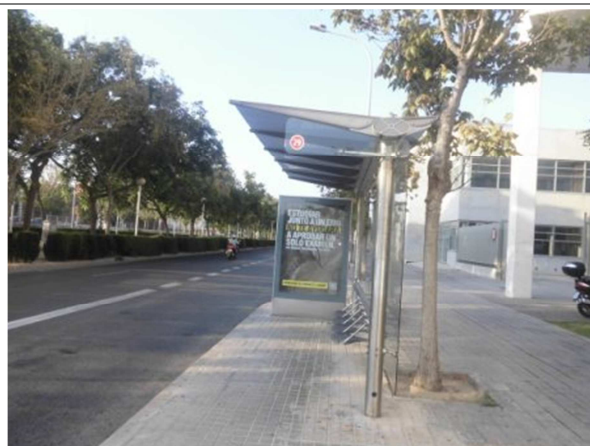
Las paradas de las líneas 71 y 40 cuentan únicamente con la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de estas líneas

ESTADO

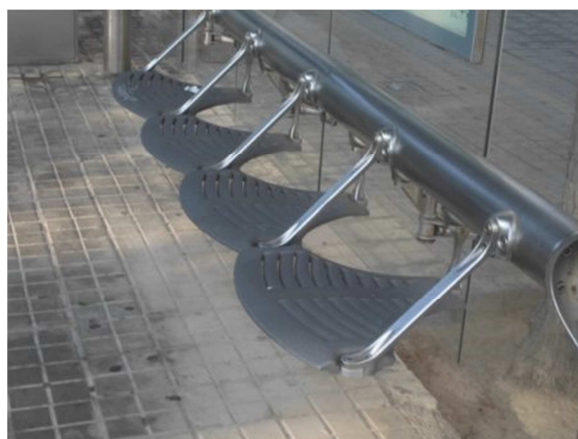
Limpieza: Adecuado; **Conservación:** Adecuado

CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones

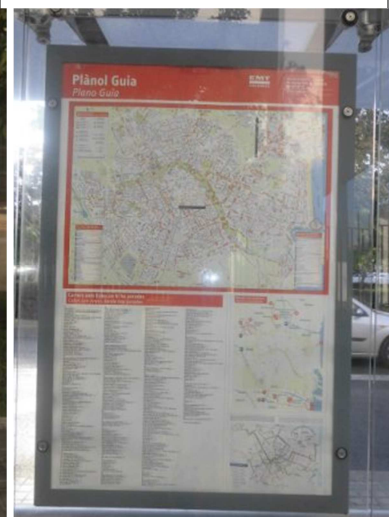


Parada de la línea 29. Dispone de marquesina y asientos



Detalle de los asientos de la parada de la línea 29

PARADA:	nº 1282 Ramón Llull - Albalat dels Tarongers
LÍNEA/S:	29, 40, 71



Información sobre la línea 29, los tipos de abono, el plano de toda la red



Parada de la línea 71. Poste sin marquesina ni asientos

Parada de la línea 40. Poste

PARADA:	nº 1283 Ramón Llull – Campus Tarongers
LÍNEA/S:	40 , 71
Fecha de inspección:	05/09/2014
	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>Esta parada no dispone de marquesina ni asientos, tan sólo de un poste con información de las líneas.</p> <p>No existe zona delimitada mediante señalización horizontal para la parada de autobuses urbanos (sobre el carril bus)</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>Tiene la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de las 2 líneas que paran en ella (40 y 71) pero no plano zonal ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia. Tampoco dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones</p>	

PARADA:	nº 1283 Ramón Llull – Campus Tarongers
LÍNEA/S:	40 , 71
	
Vista general de la parada: poste sin marquesina ni asientos	Información de trayectos de las líneas y horarios de paso

PARADA:	nº 1896 - Tarongers-Facultad de Derecho
LÍNEA/S:	29, 41
Fecha de inspección: 05/09/2014	
	

PARADA:	nº 1896 - Tarongers-Facultad de Derecho
LÍNEA/S:	29, 41
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
<p>Esta parada no dispone de marquesina ni asientos, tan sólo de un poste con información de las líneas. No existe zona delimitada mediante señalización horizontal para la parada de autobuses urbanos (sobre el carril bus)</p>	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>Tiene la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de las 2 líneas que paran habitualmente en ella (29 y 41) pero no plano zonal ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia. Tampoco dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones</p>	
Vista general de la parada: poste sin marquesina ni asientos	Información de trayectos de las líneas y horarios de paso

PARADA: n° 1900 - Tarongers-Colegio Mayor

LÍNEA/S: 29, 41

Fecha de inspección: 05/09/2014



CARACTERÍSTICAS GENERALES

Esta parada dispone tanto de marquesina como de asientos. La línea cuenta con un carril reservado para la circulación y parada del autobús.

INFORMACIÓN DISPONIBLE

Tiene la información de los trayectos de las 2 líneas que paran habitualmente en ella (29 y 41), pero no dispone de pantalla informativa de llegadas.

Además, la parada dispone de información actualizada sobre los horarios y tarifas de las líneas, así como de un mapa zonal de autobuses urbanos del barrio donde se ubica parada y otro de toda la red de autobús urbano

ESTADO

Limpieza: Adecuado; **Conservación:** Adecuado

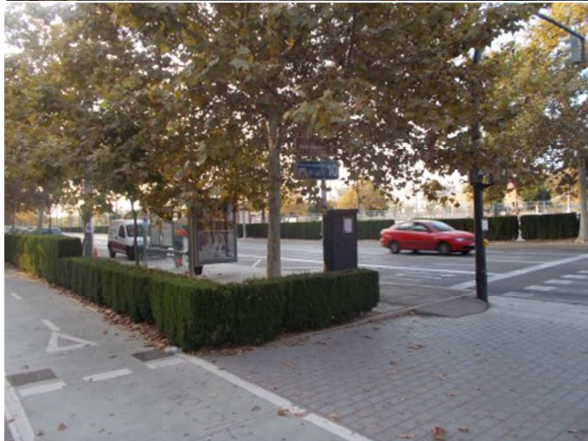
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

La conexión de la parada con la zona peatonal de acceso al Campus se dificulta por la presencia del seto que separa la zona de aparcamiento de la acera

PARADA:	nº 1900 - Tarongers-Colegio Mayor
LÍNEA/S:	29, 41
	
Parada con marquesina y asiento	Información de las líneas que paran
	
Exposición de plano guía de todas las líneas de la ciudad y plano zonal con las líneas del barrio	Carril bus y parada autobús señalizados

PARADA: n° 1900 - Tarongers-Colegio Mayor

LÍNEA/S: 29, 41



Conexión peatonal parada autobús –acera dificultada por presencia de seto

PARADA: n° 1897 - Tarongers-Facultad de Económicas

LÍNEA/S: 29, 41

Fecha de inspección: 05/09/2014



CARACTERÍSTICAS GENERALES

Esta parada no dispone de marquesina ni asientos, tan sólo de un poste con información de la línea. Existe zona delimitada y señalizada para parada de autobuses urbanos (dentro del carril bus de la calle)

INFORMACIÓN DISPONIBLE

Tiene la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de las 2 líneas que paran habitualmente en ella (29 y 41) pero no plano zonal ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia. Tampoco dispone de pantalla informativa de llegadas.

ESTADO

Limpieza: Adecuada

Conservación: Adecuado

CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones

PARADA:	nº 1897 - Tarongers-Facultad de Económicas
LÍNEA/S:	29, 41
 <p>Vista general de la parada: sólo poste indicativo sin marquesina ni asientos</p>	 <p>Información de trayectos de las líneas y horarios de paso</p>

PARADA:	nº 1898 Tarongers - Aparcamiento
LÍNEA/S:	29, 41
Fecha de inspección: 05/09/2014	
	

PARADA:	nº 1898 Tarongers - Aparcamiento	
LÍNEA/S:	29, 41	
CARACTERÍSTICAS GENERALES		
Esta parada carece de marquesina y asientos. Existe zona delimitada y señalizada para parada de autobuses urbanos (dentro del carril bus de la calle)		
INFORMACIÓN DISPONIBLE		
El poste de la parada muestra la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de las 2 líneas que paran habitualmente en ella (29 y 41); Sin embargo, no dispone de información adicional del resto de líneas de autobús de la zona.		
ESTADO		
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuado	
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL		
Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones señalizados		
		
Carril bus señalizado junto a parada	Poste identificativo de la parada	Información de recorrido de la línea con parada

PARADA:	nº 1918 Tarongers-Fausto Elio
LÍNEA/S:	41
Fecha de inspección: 05/09/2014	
	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Parada de autobús con marquesina y asientos (4). Existe zona delimitada y señalizada para parada de autobuses urbanos (dentro del carril bus de la vía de circulación)	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
Cuenta con carteles con información de la línea que para en ella (41), horarios y red de autobús de Valencia (zonal y de toda la ciudad); Sin embargo, no dispone de pantalla con indicación del tiempo de espera.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuada	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus (acceso J es el más próximo a la parada) mediante acera para peatones	

PARADA:	nº 1918 Tarongers-Fausto Elio
LÍNEA/S:	41
	
	

PARADA:	nº 1752 Fausto Elio (impar)- Universitat Politècnica
LÍNEA/S:	1
Fecha de inspección: 05/09/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES Dispone de marquesina y asientos, así como de zona identificada reservada para la parada de autobuses urbanos. No obstante la señalización horizontal tanto de la zona de parada como del propio carril bus se encuentra deteriorada.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE Cuenta con carteles con información de la línea que para en ella (1), horarios y planos de la red de autobús de Valencia; No dispone de pantalla con indicación del tiempo de espera.	
ESTADO Limpieza: Adecuada Conservación: Adecuado	
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus a través de acera	

PARADA:	nº 1752 Fausto Elio (impar)- Universitat Politècnica
LÍNEA/S:	1
	
Parada con marquesina e información de las líneas	
	
Señalización de carril bus	Conexión peatonal mediante acera

PARADA: n° 1750 Fausto Elio (par) - Universitat Politècnica

LÍNEA/S: 1

Fecha de inspección: 15/09/2014



CARACTERÍSTICAS GENERALES

Esta parada carece de marquesina y asientos; sólo cuenta con un poste identificativa de la misma. No existe zona delimitada y señalizada para parada de autobuses urbanos: no hay carril bus en este tramo de calle.

INFORMACIÓN DISPONIBLE

El poste de la parada muestra la información de los trayectos y horarios/frecuencias de paso de la línea; Sin embargo, no dispone de información adicional del resto de líneas de autobús de la zona. No dispone de pantalla informativa con indicación del tiempo de espera de llegada de autobuses.

ESTADO

Limpieza: Adecuada

Conservación: Adecuado

CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones señalizados

PARADA:	nº 1750 Fausto Elio (par) - Universitat Politècnica
LÍNEA/S:	1
	
Poste informativo de la parada	

PARADA: n° 1753 Lluís Peixó - Tarongers

LÍNEA/S: 1

Fecha de inspección: 05/09/2014



CARACTERÍSTICAS GENERALES

Esta parada dispone tanto de marquesina como de asientos. Existe un carril reservado para la circulación de autobuses y la zona de parada se encuentra señalizada sobre el carril.

INFORMACIÓN DISPONIBLE

Tiene la información del trayecto de la línea que para en ella así como de los horarios y tarifas de las líneas. También dispone de un mapa zonal de autobuses y otro de toda la red, pero no de pantalla informativa de llegada de autobuses.




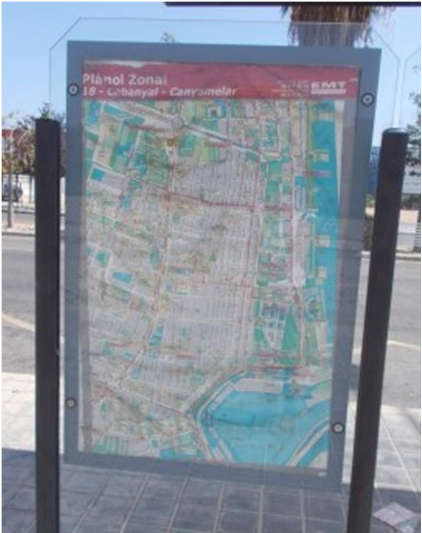
ESTADO

Limpieza: Adecuada


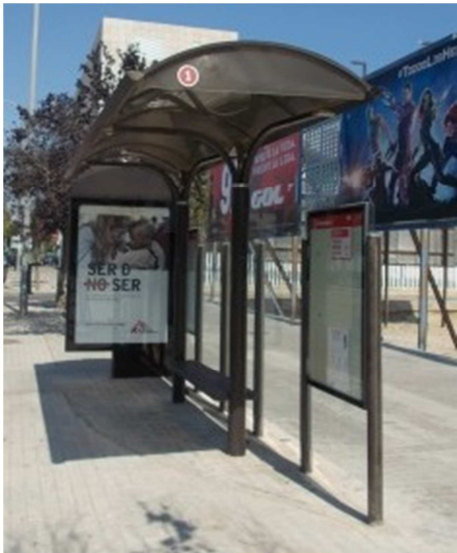


Conservación: Adecuado

CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL

Conexión peatonal desde la parada hasta los accesos del Campus mediante de acera y varios pasos de peatones

PARADA:	nº 1753 Lluís Peixó - Tarongers
LÍNEA/S:	1
	
Señalización horizontal de la parada (en carril bus)	Parada con marquesina
	
Información de recorrido de la línea con parada	Plano zonal

PARADA:	nº 1749 Lluís Peixó – Comte Melito
LÍNEA/S:	1
Fecha de inspección: 05/09/2014	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Esta parada dispone de marquesina y asientos. La calle Lluís Peixó cuenta con carril-bus y la zona de parada se delimita mediante señalización horizontal en la calzada (incluida en el carril bus de la calle).	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
La parada dispone de la información del trayecto de esta línea, horarios y tarifas, así como de un mapa zonal de autobuses urbanos y otro de toda la red. Sin embargo, la parada no dispone de pantalla informativa de llegadas.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuado; Conservación: Adecuado	
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
Presenta conexión peatonal hasta los accesos del Campus mediante acera y pasos de peatones señalizados	

PARADA:	nº 1749 Lluís Peixó – Comte Melito
LÍNEA/S:	1
	
Carril bus señalizado	Parda con marquesina y asientos
	
Información de las líneas mostrada en la parada	



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

A continuación se presentan los recorridos, horarios y frecuencias de paso de las líneas de autobús urbano con parada próxima a los accesos al Campus de Vera en Valencia, así como un resumen de los principales distritos y barrios de la ciudad por los que discurren sus trayectos.

Se observa que la **frecuencia de paso media del conjunto de todas las líneas** durante los días laborables lectivos se encuentra entre los 8 a 12 minutos, siendo las Línea 9 y 71 las que mejores frecuencias de paso presenta y la Línea 1 la que peores (aun así la frecuencia máxima en este periodo es de 17 minutos).

Por tanto, se puede concluir que las frecuencias medias de paso teóricas de estas líneas en durante los días laborables del periodo lectivo son adecuadas.

LÍNEAS DE AUTOBÚS URBANO CON PARADA PRÓXIMA A LOS ACCESOS AL CAMPUS DE VERA EN VALENCIA

Línea 1						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
EST. D'AUTOBUSOS - LA MALVA-ROSA	4. Campanar	4.1 Campanar 4.2 Les Tendetes	Anual	Regular	Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día (desde aprox. 7 a 21:30) 8-17 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: 12-15 minutos Domingos y Festivos: 13-17 minutos	JULIO (28/6 a 27/07) Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día: 10-12 minutos Sábados: 13-16 minutos Domingos y Festivos: Mañana: 15-17 minutos Tarde: 13-14 minutos AGOSTO (28/7 a 31/08) Lunes a Viernes (Laborables): 10-14 minutos Sábados: 13-16 minutos Domingos y Festivos: Mañana: 15-17 minutos Tarde: 13-14 minutos
	5. La Saïdia	5.1 Marxalenes 5.2 Morvedre 5.3 Trinitat				
	1. Ciutat Vella	1.1 La Seu / 1.2 La Xerea 1.3 El Carne				
	2. L'Eixample	2.2. El Pla del Remei				
	6. El Pla del Real	6.1 Exposició / 6.2 Mestalla				
	12. Camins al Grau	12.5 Penya-Roja 12.3 La Creu del Grau 12.1 Ayora				
	11. Poblats Marítims	11.1 El Grau 11.2 Cabanyal-Canyamelar 11.3 La Malva-rosa 11.4 Beteró				
	13. Algirós	13.1 L'illa Perduda 13.5 La Carrasca				



Línea 9						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
LA TORRE - UNIVERSITATS	19. Pobles del Sud	19.7 La Torre 19.1 El Forn d'Alcedo	Anual	Regular	Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día (desde aprox. 7 a 21:00) 7-10 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: 10-12 minutos Domingos y Festivos: 12-16 minutos	JULIO (28/6 a31/07) Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día: 8-11 minutos Sábados: 11-13 minutos Domingos y Festivos: 13-16 minutos
	9. Jesús	9.1 La Raiosa/ 9.2 L'Hort Senabre 9.3 La Creu Roberta 9.4 Sant Marcel·li / 9.5 Camí Real				
	10. Quatre Carreres	10.3 Malilla				
	3. Extramurs	3.4 Arrancapins / 3.2 La Roqueta				
	1. Ciutat Vella	1.6 San Francesc 1.5 El Mercat / 1.2 La Xerea				
	8. Patraix	8.5 Favara 8.4 Safranar 8.1 Patraix				
	5. La Saïdia	5.3 Trinitat				
	6. El Pla del Real	6.1 Exposició / 6.3 Jaume Roig 6.4 Ciutat Universitaria 6.2 Mestalla				
	13. Algirós	13.3 L'Amistat 13.4 La Bega Baixa 13.5 La Carrasca				
	14. Benimaclet	14.1 Benimaclet / 14.2 Camí de Vera				



Línea 18						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
NOU HOSPITAL LA FE – UNIVERSITATS	10. Quatre Carreres	10.3 Malilla 10.2 En Corts 10.5 Na Rovella 10.1 Mont-Olivet	Anual	Regular; Laborables	Lunes a Viernes (Laborables) Hasta las 19:30-20:00 h: 10-14 minutos A partir de las 20:00: 17-18 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: Cada aprox. 18 minutos Domingos y Festivos: Cada aprox. 50-60 minutos	JUNIO Y JULIO L-V (Laborables): 10-14 minutos A partir de las 20:00: 17-18 minutos Sábados: Cada aprox. 18 minutos Domingos y Festivos: Cada aprox. 50-60 minutos AGOSTO (1/8 a 31/08) Lunes a Viernes (Laborables): 12-16 min. Sábados: Cada aprox. 18 minutos Domingos y Festivos: Cada aprox. 50-60 minutos
	2. L'Eixample	2.1 Russafa 2.3 Gran Vía				
	6. El Pla del Real	6.2 Mestalla				
	12. Camins al Grau	12.5 Penya-Roja 12.4 Camí Fondo 12.2 Albors				
	13. Algirós	13.3 L'Amistat 13.4 La Bega Baixa 13.5 La Carrasca				
	14. Benimaclet	14.1 Benimaclet				
14.2 Camí de Vera						

Línea 29						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
AV. DEL CID – UNIVERSITATS	7. L'Olivereta	7.2 Soternes / 7.5 La Llum 7.4 La Font Santa 7.1 Nou Moles	Anual	Regular; Lunes a Sábado	Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día (desde aprox. 7 a 21:00) 8-11 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: 16-18 minutos Domingos y Festivos: Cada aprox. 20 minutos	JULIO (28/6 a 27/07) Lunes a Viernes (Laborables) Mañana: 9-11 minutos Tarde: 13-14 minutos Sábados: 16-18 minutos Domingos y Festivos: Cada aprox. 20 minutos AGOSTO (28/7 a 31/08) Lunes a Viernes (Laborables): 17-19 minutos Sábados: 16-18 minutos Domingos y Festivos: Cada aprox. 20 minutos
	3. Extramurs	3.3 La Petxina				
	4. Campanar	4.1 Campanar 4.2 Les Tendetes				
	1. Ciutat Vella	1.3 El Carme / 1.1 La Seu 1.2 La Xerea				
	5. La Saïdia	5.1 Marxalenes 5.2 Morvedre 5.3 Trinitat				
	6. El Pla del Real	6.1 Exposició 6.4 Ciutat Universitària				
	13. Algirós	13.4 La Bega Baixa 13.5 La Carrasca				
	14. Benimaclet	14.1 Benimaclet / 4.2 Camí de Vera				



Línea 40						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
ESTACIÓN NORD – UNIVERSITATS	1. Ciutat Vella	1.6 Sant Francesc	Anual	Regular	Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día: 8-12 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: 10-14 minutos Domingos y Festivos: 12-17 minutos	JUNIO (31/5 a 27/6) Lunes a Viernes (Laborables) 8-12 minutos Sábados: 12-14 minutos Domingos y Festivos: 12-14 minutos JULIO (28/6 a 31/7) Lunes a Viernes (Labor.) Mañana: 9-10 minutos Tarde: 11-14 minutos Sábados: cada 20 – 25 min Domingos y Festivos: Cada aprox. 20 – 25 min. AGOSTO (1/8 a 31/08) Lunes a Viernes (Labor.) 11-13 minutos Sábados: cada 20 – 25 min. Domingos y Festivos: Cada aprox. 20 – 25 min.
	2. L'Eixample	2.2 El Pla del Remei 2.1 Russafa 2.3 Gran Vía				
	10. Quatre Carreres	10.1 Mont-Olivet				
	12. Camins al Grau	12.5 Penya-Roja 12.4 Camí Fondo 12.2 Albors 12.1 Ayora				
	13. Algirós	13.3 L'Amistat 13.2 Ciutat Jardí 13.4 La Bega Baixa 13.5 La Carrasca				



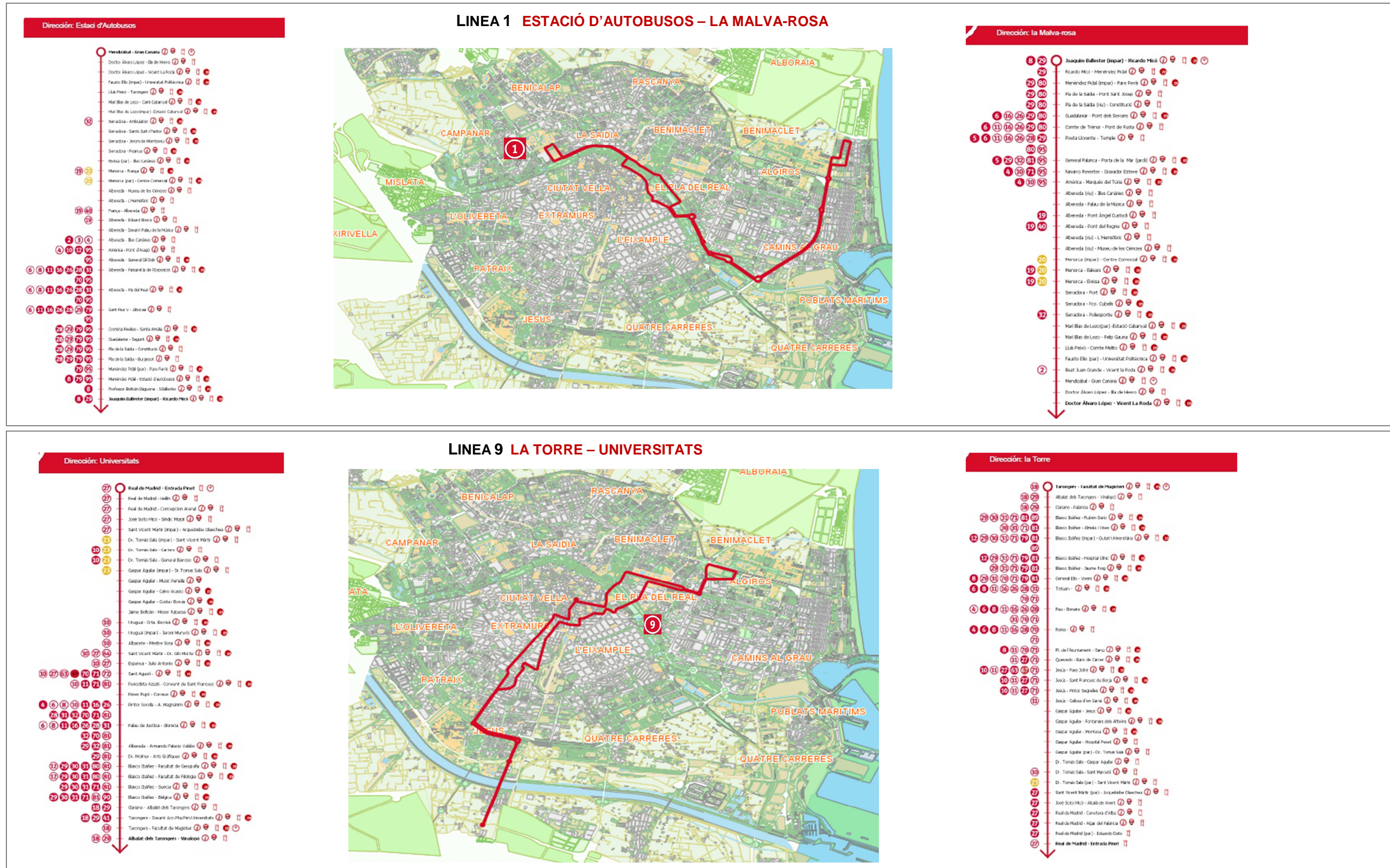
Línea 71						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
LA LLUM – UNIVERSITATS	7. L'Olivereta	7.5 La Llum 7.4 La Fontsa 7.3 Tres Forques	Anual	Regular	Lunes a Viernes (Laborables) durante la mayor parte del día: 7-10 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: 12-16 minutos Domingos y Festivos: 14-17 minutos	JULIO (28/6 a 27/7) Lunes a Viernes (Labor.) 9-12 minutos Sábados: 12-18 minutos Domingos y Festivos: 16 –20 minutos AGOSTO (28/7 a 31/08) Lunes a Viernes (Labor.) Mañana: 10-14 minutos Tarde: 14-19 minutos Sábados: 12-18 minutos Domingos y Festivos: 16 –20 minutos
	8. Patraix	8.1 Patraix				
	3. Extramurs	3.4 Arrancapins 3.2 La Roqueta				
	1. Ciutat Vella	1.6 Sant Francesc 1.5 El Mercat 1.1 La Seu 1.4 El Pilar				
	2. L'Eixample	2.2 El Pla del Remei				
	6. El Pla del Real	6.1 Exposició 6.2 Mestalla 6.3 Jaume Roig 6.4 Ciutat Universitaria				
	5. La Saïdia	5.3 Trinitat				
	13. Algirós	13.3 L'Amistat 13.2 Ciutat Jardí 13.4 La Bega Baixa 13.5 La Carrasca				

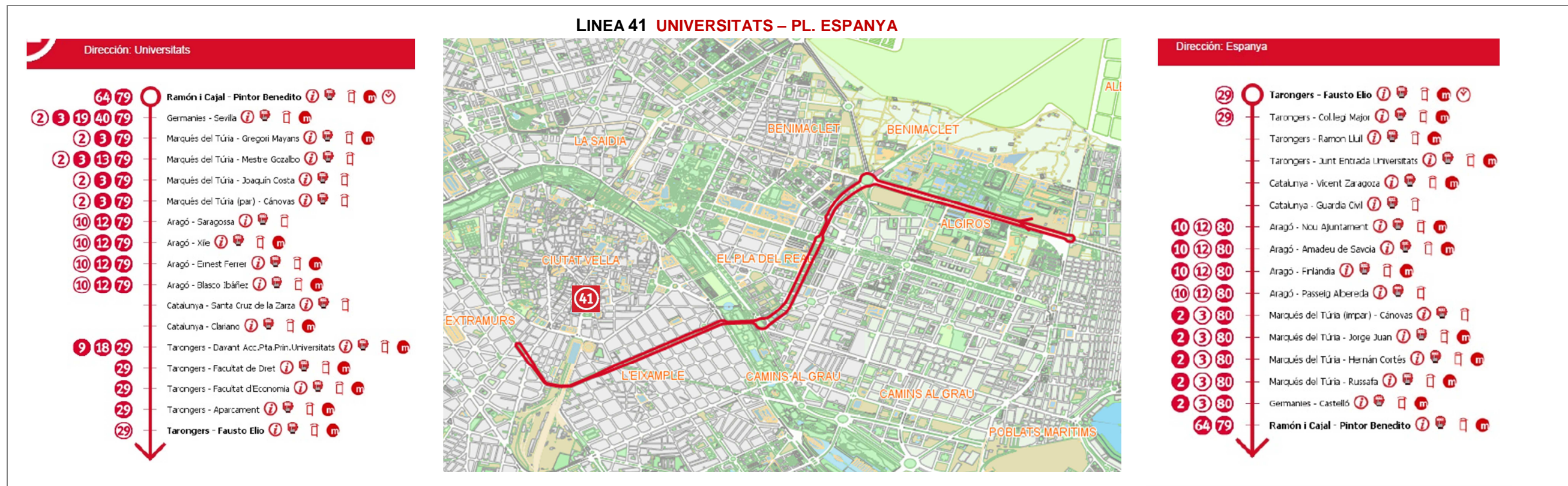
Línea 41						
Trayecto	Recorrido		Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
	Distritos	Barrios			Invierno	Verano
PL. ESPANYA – UNIVERSITATS	3. Extramurs	3.2 La Roqueta	Académico	Regular; Sólo Laborables	OCTUBRE - JUNIO Lunes a Viernes (Laborables): 8-11 minutos La frecuencia es adecuada Sábados: -- Domingos y Festivos: --	SEPTIEMBRE Lunes a Viernes (Laborables): 10 - 14 min. Sábados: -- Domingos y Festivos: -- JULIO y AGOSTO: No opera
	2. L'Eixample	2.1 Russafa 2.2 El Pla del Remei 2.3 Gran Vía				
	6. El Pla del Real	6.2 Mestalla 6.4 Ciutat Universitaria				
	14. Benimaclet	14.1 Benimaclet				
	13. Algirós	13.5 La Carrasca				
	14. Benimaclet	14.1 Benimaclet				
		14.2 Camí de Vera				

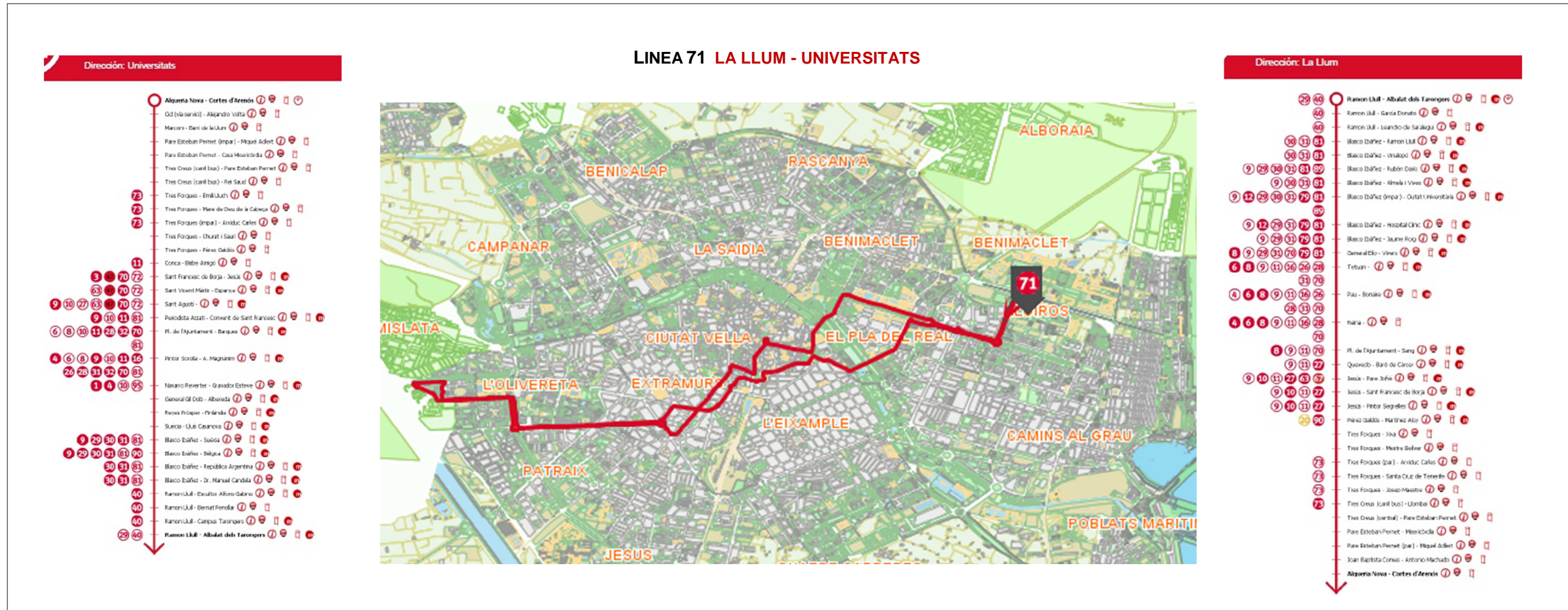
Leyenda:

Anual: Enero- Diciembre

Regular: paso a intervalos constantes de tiempo a lo largo del día







Si superponemos los trayectos de las líneas regulares de autobús **con parada próxima a los accesos al Campus de Vera** (1, 9, 18, 29, 40, 41 y 71), se observa gráficamente el grado de cobertura de estas líneas:



Plano integrado de las líneas de autobús urbano con parada situada próxima a los accesos del Campus de Vera en Valencia (Líneas 1, 9, 18, 29, 40, 41, 71).

Fuente: Empresa Municipal de Transportes (EMT)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

La siguiente tabla indica los barrios que cubren estas siete líneas:

Distrito	Barrio	Distrito	Barrio
1. Ciutat Vella	1.1 La Seu	9. Jesús	9.1 La Raiosa
	1.2 La Xerea		9.2 L'Hort Senabre
	1.3 El Carmé		9.3 La Creu Roberta
	1.4 El Pilar		9.4 Sant Marcel·li
	1.5 El Mercat		9.5 Camí Real
	1.6 San Francesc		
2. L'Eixample	2.1 Russafa	10. Quatre Carreres	10.1 Mont-Olivet
	2.2. El Pla del Remei		10.2 En Corts
	2.3. La Gran Vía		10.3 Malilla
	10.5 Na Rovella		
3. Extramurs	3.2 La Roqueta	11. Poblats Marítims	11.1 El Grau
	3.3 La Petxina		11.2 Cabanyal-Canyamelar
	3.4 Arrancapins		11.3 La Malva-rosa
	11.4 Beteró		
4. Campanar	4.1 Campanar	12. Camins al Grau	12.1 Ayora
	4.2 Les Tendetes		12.2 Albors
5. La Saïdia	5.1 Marxalenes		12.3 La Creu del Grau
	5.2 Morvedre		12.4 Camí Fondo
	5.3 Trinitat		12.5 Penya-Roja
6. El Pla del Real	6.1 Exposició		13. Algirós
	6.2 Mestalla	13.2 Ciutat Jardí	
	6.3 Jaume Roig	13.3 L'Amistat	
	6.4 Ciutat Universitaria	13.4 La Bega Baixa	
		13.5 La Carrasca	
7. L'Olivereta	7.1 Nou Moles	14. Benimaclet	14.1 Benimaclet
	7.2 Soternes		14.2 Camí de Vera
	7.3 Tres Forques	19. Pobles del Sud	19.1 El Forn d'Alcedo
	7.4 La Fontsa		19.7 La Torre
	7.5 La Lum		
8. L'Olivereta	8.1 Patraix		
	8.4 Safranar		
	8.5 Favara		

Barrios que cubren las Líneas 1, 9, 18, 29, 40, 41, 71 de Autobús

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Por tanto, sólo hay 4 **distritos enteros** que no tienen acceso a estas líneas desde ninguno de sus barrios:

- Distrito 15. Rascanya
- Distrito 16. Benicalap
- Distrito 17. Pobles del Nord
- Distrito 18. Pobles de l'Oest

Por otro lado, se procede a analizar la **demanda de uso de autobús urbano** por la comunidad universitaria para el acceso al Campus de Vera.

Para ello, se han empleado los datos de **uso de las paradas** de las líneas de acceso consideradas como muy **próximas al Campus de Vera, durante un semana tipo del periodo lectivo**; No obstante, es importante señalar que se trata de una estimación puesto que en estos datos también estarán incluidos otros usuarios de estas paradas, como los de la Universitat de València en Avenida de los Naranjos (Campus de Tarongers) o vecinos/usuarios de las calles Ingeniero Fausto Elio o Lluís Peixó:

USO PARADAS AUTOBÚS URBANO PRÓXIMAS AL CAMPUS DE VERA									
(Semana 15 al 25 – Mayo – 2014)									
Día	Día de la semana	Nº validaciones (usuarios)							
		Total	L1	L9	L18	L29	L40	L41	L71
19/05/2014	Lunes	2.942	236	411	268	372	424	734	497
20/05/2014	Martes	3.652	328	454	299	445	700	874	552
21/05/2014	Miércoles	3.218	285	425	293	428	606	710	471
22/05/2014	Jueves	3.250	251	414	336	427	550	702	570
23/05/2014	Viernes	2.796	210	556	230	344	494	579	383
24/05/2014	Sábado	993	185	536	105	63	60	S.D	44
25/05/2014	Domingo	281	120	40	6	48	34	S.D	33
Total		17.132	1.615	2.836	1.537	2.127	2.868	3.599	2.550

S.D. Sin datos

Uso de las paradas de autobús urbano próximas al Campus

Fuente: Empresa Municipal de Transportes de Valencia. 2014.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Las paradas incluidas en este análisis han sido:

Código parada	Ubicación	Código parada	Ubicación
1282	R. Llull – Albalat Tarongers	1753	Lluís Peixó – Tarongers
1283	Ramon Llull – Campus Tarongers	1896	Tarongers – Facultat de Dret
1361	Tarongers – Ramon Llull	1897	Tarongers-Facultat d'econòmiques
1489	Tarongers – Porta princ. UPV	1898	Tarongers – Aparcament
1490	Tarongers – Entrada Univers.	1900	Tarongers – Col.legi Major
1749	Lluís Peixó – Comte Melito	1918	Tarongers – Fausto Elio
1750	Fausto Elio (par) – U. Polit	1949	Tarongers – Escola Magisteri
1752	Fausto Elio (imp) – U. Polit.		

Paradas incluidas en el análisis de uso de paradas de autobús urbano, próximas al campus de Vera

El número **total de validaciones por usuarios** en esas paradas durante la semana de estudio fue de un total de **17.132**.

De los resultados obtenidos, se desprende que los **días** de la semana de **mayor uso** son los **centrales de la semana lectiva** (de martes a jueves), durante los que se alcanza un total de 10.120 usuarios (más del 50% el total semanal), siendo el martes donde se registra el pico de ocupación de la semana (3652 usuarios).

Analizando los resultados por línea, se observa que la línea más empleada por los usuarios de estas paradas es la línea 41, seguida de cerca de las Líneas 9 y 40.

Uso de combustibles alternativos en la flota de vehículos municipal

La Empresa Municipal de Transportes participa en distintas experiencias piloto para el uso de combustibles menos contaminantes:

Biodiésel

El objetivo principal del proyecto ECOBUS consiste en la demostración de la viabilidad, técnica y económica, de la implantación de un sistema piloto de recogida de aceite vegetal utilizado en los domicilios particulares y en el sector de hostelería (bares, restaurantes y hoteles), para convertirlo, mediante un proceso químico, en biocarburante que se utilizará en los autobuses de EMT Valencia.

Gas natural

El 10 de febrero de 2004, la EMT y Gas Natural firman un contrato de prestación de servicios para la estación de carga de gas natural comprimido, con el objeto de ejecutar su construcción y suministrar el carburante necesario para la flota de autobuses urbanos, propulsados por dicha energía, que incorpore la EMT a su parque móvil (50 vehículos).

Vehículos híbridos

La necesidad de ofrecer un transporte público adaptado a entornos urbanos específicos, como es el caso del centro histórico de la ciudad, conllevó a través del “Proyecto Valencia” a la construcción de un modelo de autobús de 6 metros, con el objeto de implantar una nueva línea de autobuses, la 5B “CIUTAT VELLA”, que incorporara un servicio de vehículos de funcionamiento híbrido, tracción eléctrica y autogeneración térmica.

Billete

Con respecto a los billetes destaca la **Tarjeta MÓBILIS** puesto que se trata de un bono de transporte combinado, que permite el uso de toda la red de **transporte público** de la ciudad de **Valencia**: autobús, metro-tranvía y bicicleta pública.

Se trata de una tarjeta con un chip que almacena la información relativa al número de viajes disponibles, recargable en estancos, quioscos, tiendas OPENCOR de Valencia (abiertas 18 horas al día durante los 365 días del año) y Oficinas de Atención al Cliente de EMT Valencia.

Por otra parte, otro tipo de título de transportes que podría ser interesante para el colectivo estudiante de la UPV en Valencia es la Tarjeta EMT Jove. Se trata de un Abono mensual para menores de 25 años, empadronados en Valencia ciudad y/o que cursen estudios en Centros de Estudios Oficial de la ciudad. No tiene límite de viajes en la red de EMT Valencia, dentro de los 30 días siguientes desde la fecha de validación.

Información de llegada de autobuses

EMT Valencia pone disposición de los usuarios 4 herramientas para saber cuántos minutos faltan para que pase por la parada la línea de autobús con parada en ella:

- En los paneles electrónicos que hay instalados muchos en postes y marquesinas de toda la ciudad de Valencia.
- En la nueva APP de EMT.
- En la página web: www.emtvalencia.es y consulta la herramienta: "Conoce cuándo llega tu autobús"
- A través del envío de un SMS con el número de parada donde quieras saber la llegada del autobús.

Propuestas de mejora de la red actual

El Plan de Movilidad Urbana de Valencia, publicado en diciembre de 2013, prevé la ejecución de una serie de acciones con objeto de mejorar el servicio de transporte urbano de la EMT en la ciudad.

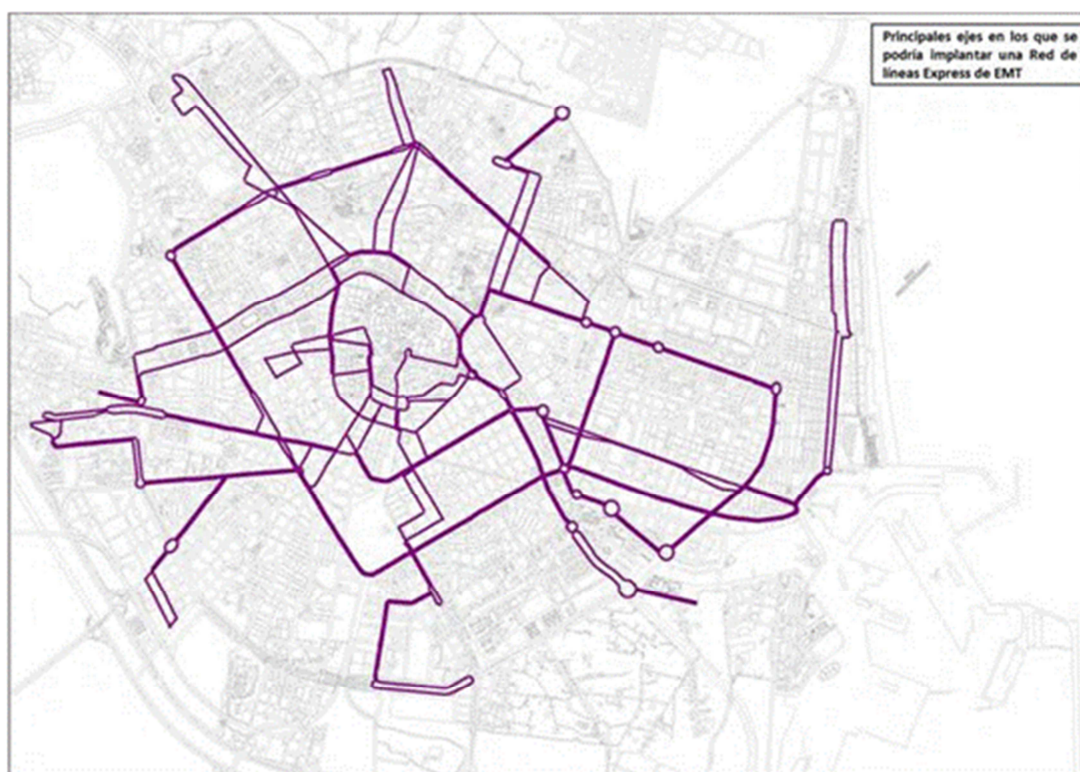
La **estrategia 7** del PMUS, que busca implantar actuaciones para la “adaptación de la red a las nuevas necesidades y demandas de movilidad de los ciudadanos”, y en concreto las siguientes propuestas.

➤ **Propuesta 7.1.1 Creación de una Red Express de 10 líneas de autobús**

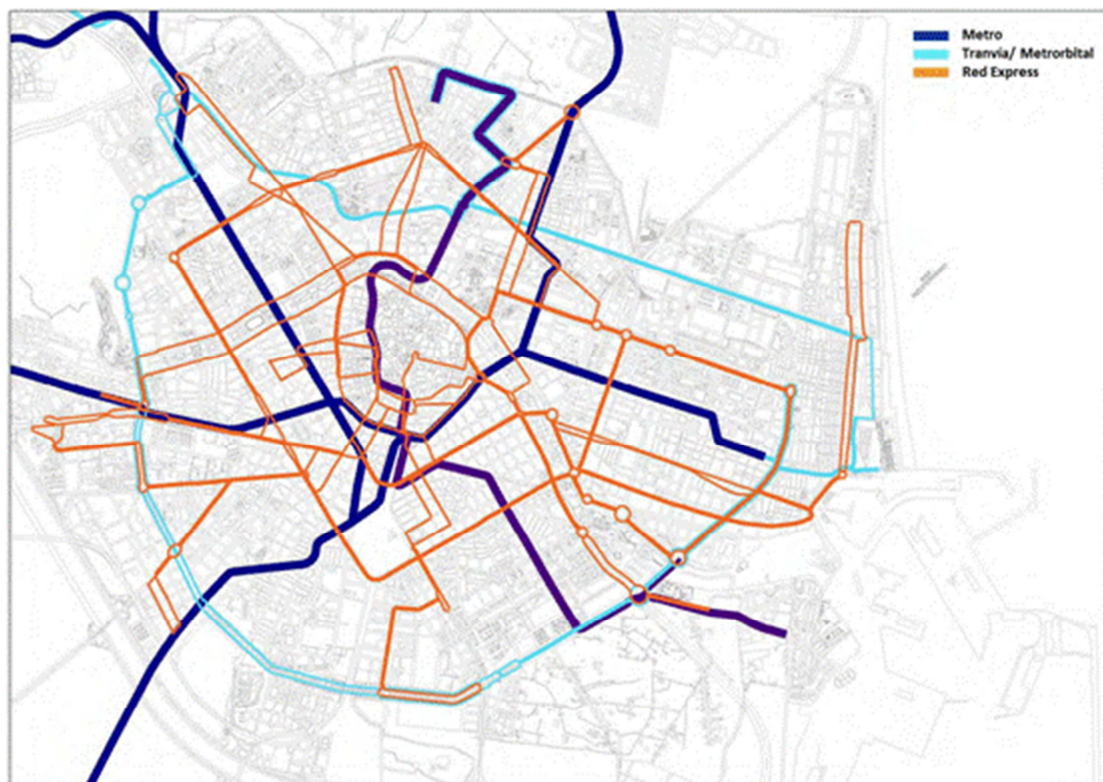
Consiste en la creación de una red de 10 líneas Express, que constituyan el esquema central de transporte de EMT. Se trataría de integrar un conjunto de líneas que, junto con el Metro y el Tranvía, permitan enlazar todos los barrios de la ciudad con los principales puntos atractores, en el menor tiempo posible y con la máxima cantidad de trayectos y conexiones directas posible o en su defecto un solo transbordo; siendo éste en este caso de mínima duración.

Las principales características de esta red serían:

- ✓ Recoge los flujos de movilidad más importantes
- ✓ Presenta un diseño claro (transbordos, paradas),
- ✓ Disfruta de alta velocidad comercial y alta frecuencia (intervalos de paso entre 4 y 6 minutos)
- ✓ Esta red troncal deberá ser complementaria a la red de metro y por lo tanto, dar servicio en aquellas zonas de la ciudad donde el metro no llega ni está previsto que lo haga.



Principales ejes en los que se podría implantar un Red de líneas Express de EMT



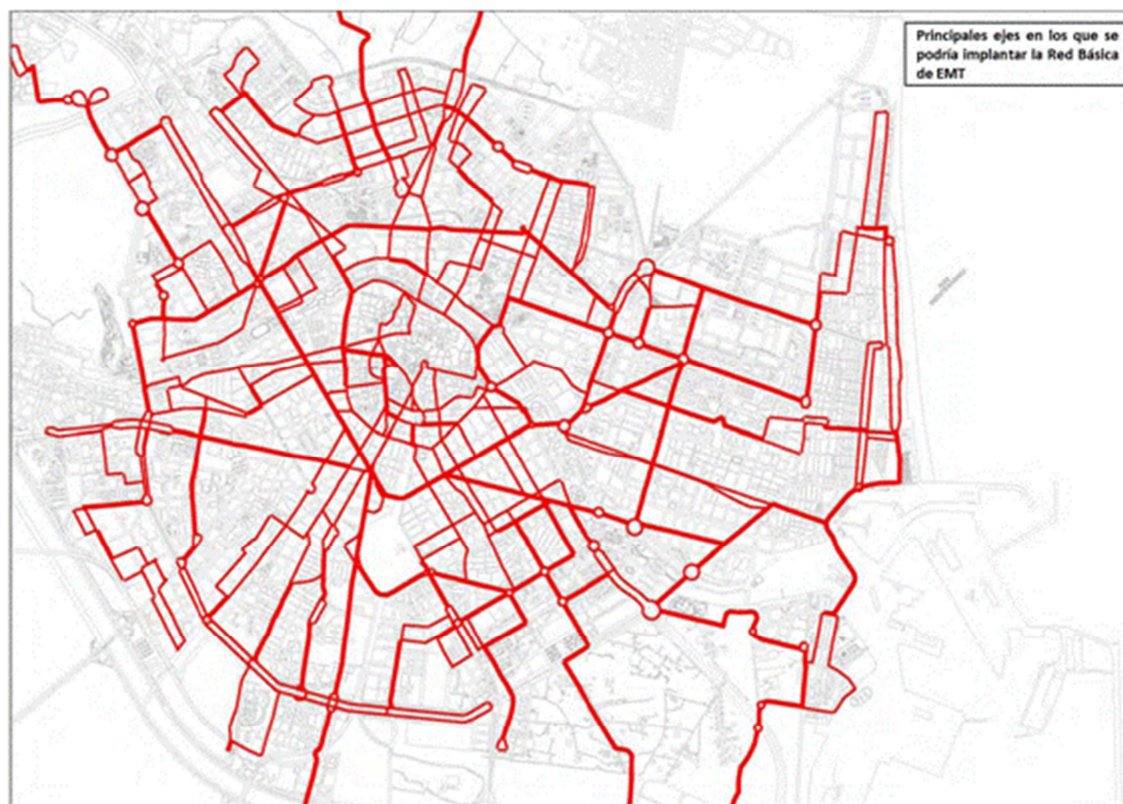
Cobertura de Ejes de Metro, Tranvía y la Red Express de EMT propuesta

➤ **Propuesta 7.1.2 Creación de una Red Básica de 40 líneas de autobús**

De forma complementaria a la Red de autobuses Express, esta propuesta sugiere la creación de una Red Básica de aproximadamente 40 líneas de autobús

Las principales características de esta red serían:

- ✓ Comunica los barrios con los principales puntos atractores de su ámbito así como con los puntos principales de transporte público (Red Express EMT y Metro).
- ✓ Presenta un diseño claro (transbordos, paradas)
- ✓ Asegura la cobertura territorial del servicio básico de transporte en la ciudad
- ✓ Esta red básica disfrutaría de unas frecuencias acordes con su función, en las franjas de 10 a 20 minutos.
- ✓ Adicionalmente a las 40 líneas, se incluirían también las líneas de verano, con servicios especiales hacia la playa durante los meses de verano, así como el servicio nocturno.



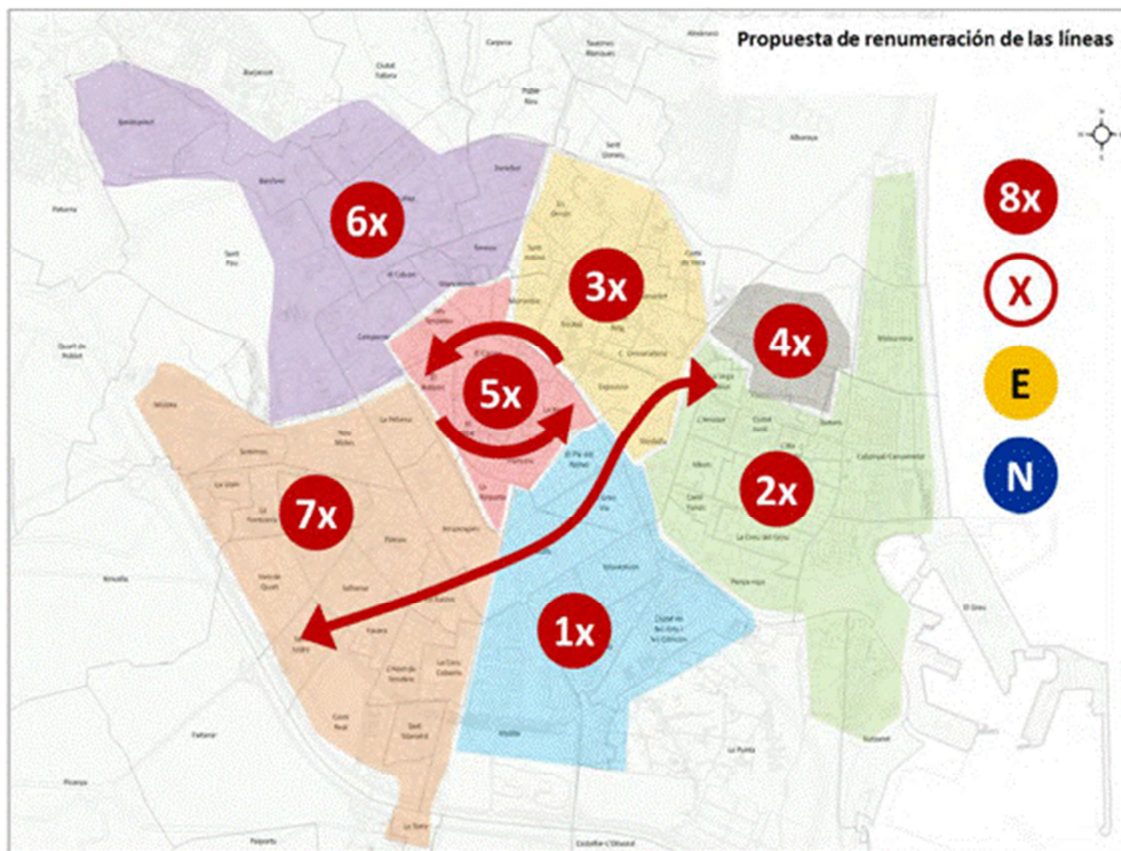
Principales ejes en los que se podría implantar una Red Básica de EMT

➤ **Propuesta 7.3.4 Redenominación de la red de autobuses para facilitar su entendimiento**

La propuesta implicaría:

- ✓ Numerar las líneas en sentido antihorario, utilizando números de dos dígitos el primero de los cuales haría referencia a grandes macrozonas de la ciudad. Así, los números de las líneas de la zona del Marítimo (Este de la ciudad) empezaría por dos (2), los de las líneas de la zona de Patraix-Jesús-Fuensanta-Olivereta por siete (7), etc.
- ✓ Las líneas que dan servicio a las Universidades tendrían su numeración comenzando por cuatro (4).
- ✓ Las líneas circulares y del centro, con numeración empezando por cinco (5).
- ✓ Las líneas de la Red Básica de carácter diametral, con numeración empezando por ocho (8)
- ✓ Las líneas de la Red Express, con numeración empezando por la letra X seguida del número correspondiente.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Propuestas de renumeraci3n de las l3neas de autobuses urbanos



3.2. Red de metro-tranvía

3.2.1. Campus de Alcoy

No existe red de metro-tranvía en el municipio de Alcoy y por tanto no hay servicio de este medio de transporte público hasta los edificios de la UPV en el campus de Alcoy.

3.2.2. Campus de Gandía

No existe actualmente ninguna línea de red metro-tranvía que dé servicio al campus de la UPV en el término municipal de Gandía.

3.2.3. Campus de Vera

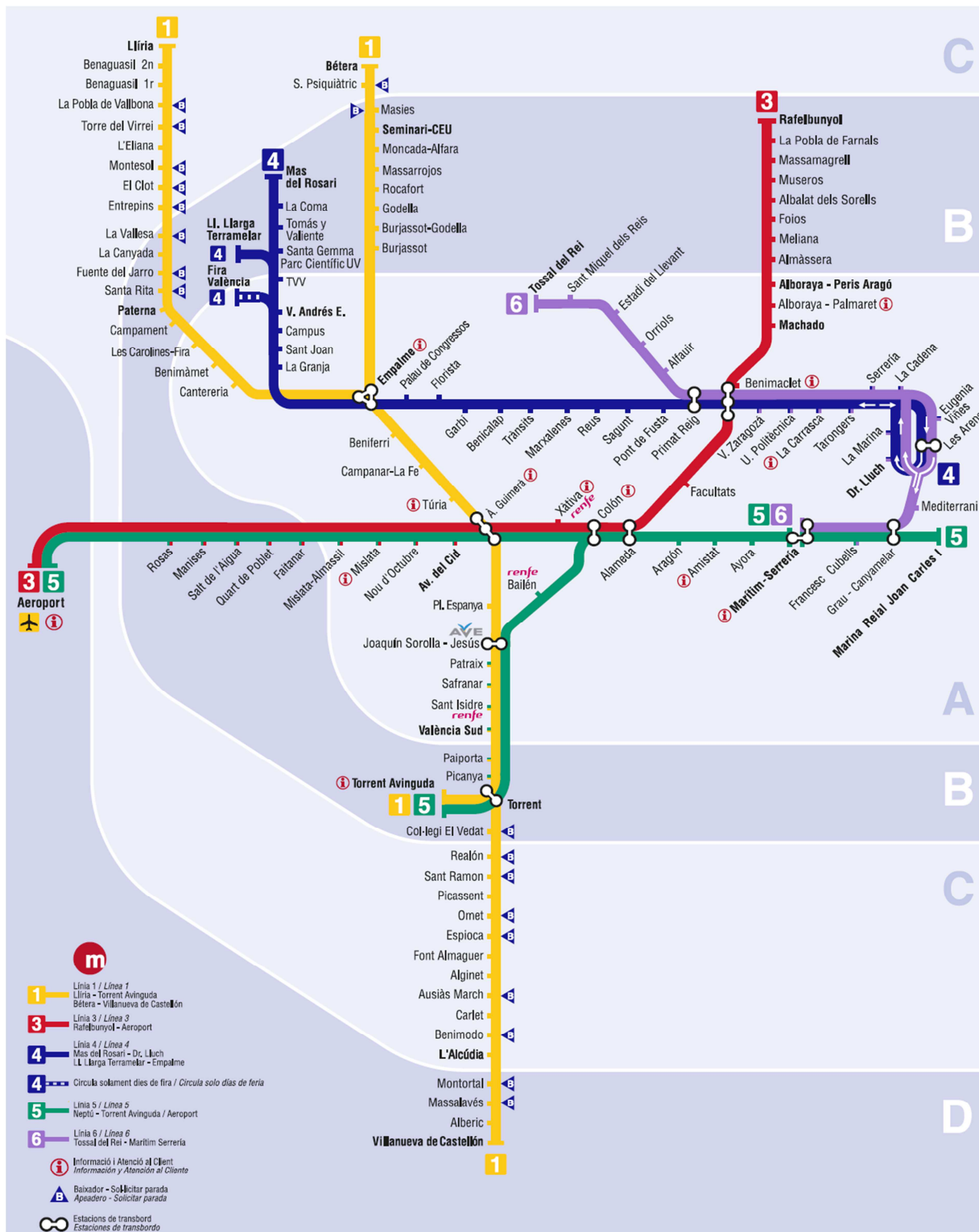
Red viaria

La red viaria de FGV (Ferrocarril de la Generalitat Valenciana) en Valencia está explotada bajo la marca de **metrovalencia**, que ofrece al área metropolitana de la ciudad de Valencia 3 líneas de metro (L1, L3, L5) y 2 de tranvía (T4, T6), con una longitud total de 146,774 km, 133 estaciones y 107 trenes ⁽¹⁾.

El siguiente esquema muestra la red de líneas actual de metrovalencia y las zonas a las que da cobertura:

⁽¹⁾ Datos correspondientes a 2013. Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Plano zonal de la red de metrovalencia. Fuente: FGV. 2014

Acceso al Campus en red metro-tranvía

En este apartado se analiza la oferta actual de la red de metro-tranvía del municipio de Valencia y que permite el acceso Campus de Vera en este medio de transporte: tanto las líneas disponibles como las paradas próximas a los accesos del Campus.

También se estudia la demanda de estas líneas, realizando un análisis del uso de las estaciones próximas al recinto universitario de Vera.

Las **líneas que actualmente paran cerca de los accesos al campus de Vera** son la **T4 y T6**, ambas de tranvía.

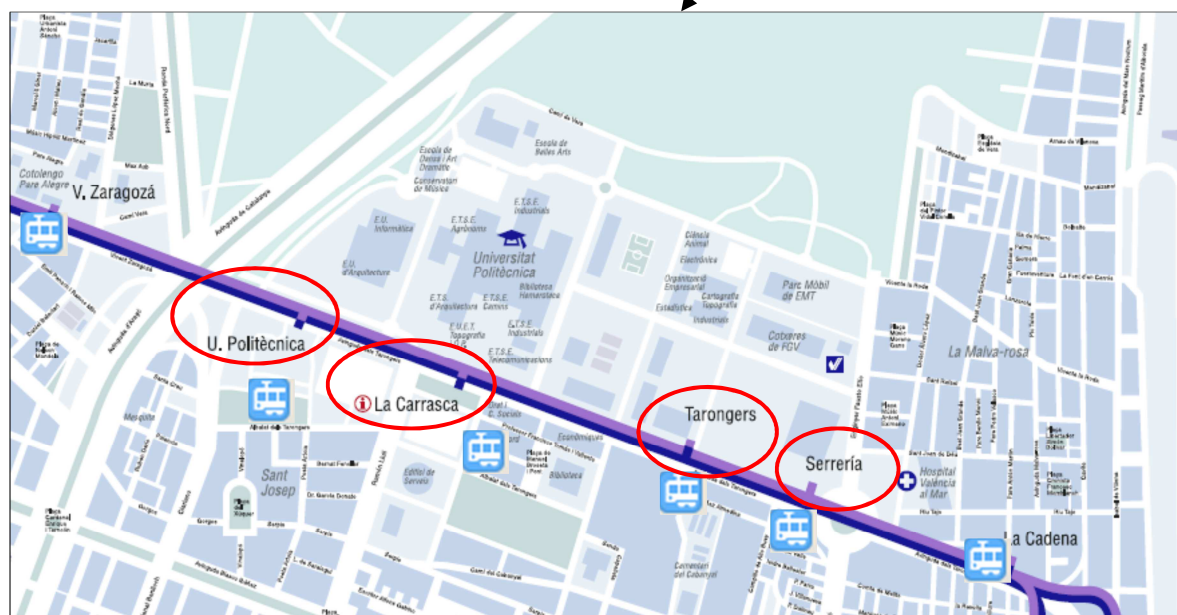
Las **paradas** de estas líneas **más próximas** (distancia < 100 m) a los accesos al Campus, ubicadas en la Avenida de los Naranjos son:

PARADAS RED METROVALENCIA MÁS PRÓXIMAS AL CAMPUS			
Parada	Ubicación	Línea	
		Número	Sentido
Universitat Politècnica	Av. de los Naranjos, frente a Arquitectura Técnica	4	Dr. Lluch Mas del Rosari/ LL.Llarga-Terramelar
		6	Tossal del Rei Marítim Serrería
La Carrasca	Av. de los Naranjos, frente Ingeniería Industrial	4	Dr. Lluch Mas del Rosari/ LL.Llarga-Terramelar
		6	Tossal del Rei Marítim Serrería
Tarongers	Av. de los Naranjos, Frente C Sup. I Cientif.	4	Dr. Lluch Mas del Rosari/ LL.Llarga-Terramelar
		6	Tossal del Rei Marítim Serrería
Serrería	Av. de los Naranjos, frente 21	4	Dr. Lluch Mas del Rosari/ LL.Llarga-Terramelar
		6	Tossal del Rei Marítim Serrería

Paradas de Red Metrovalencia más próximas al Campus de Vera

Todas las estaciones cuentan con parada en cada uno de los sentidos de circulación de las dos líneas.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Ubicación de las paradas más próximas de red metro-valencia

Fuente: Web FGV. 2014

A continuación se describen las **principales características de las paradas** más próximas a los accesos al Campus de Vera en Valencia:

PARADA:	Universitat Politècnica
LÍNEA/S:	4, 6
Fecha de inspección:	5/09/2014
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Se dispone de marquesina y asientos en ambos sentidos de circulación, así como máquina expendedora de billetes con instrucciones de uso.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
En ambos lados, hay información sobre los trayectos de las líneas que paran, así como un plano de toda la red de metro-tranvía. Asimismo hay información sobre tarifas y normativa.	
No se dispone de pantalla informativa de llegadas.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuado	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
La parada está conectada mediante acera y pasos de peatones a los accesos del Campus	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

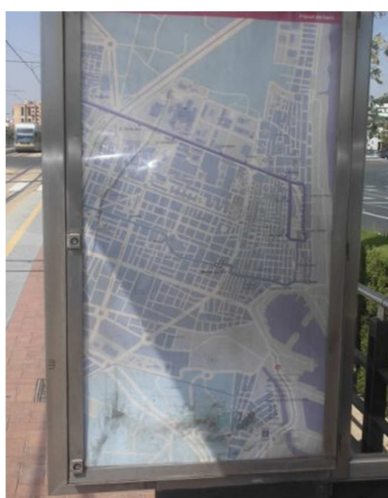
PARADA:	Universitat Politècnica
LÍNEA/S:	4, 6



Paradas con marquesina y asientos en ambos sentidos



Información sobre horarios, frecuencias y tarifas



Información sobre la normativa, trazado de las líneas y toda la red de metro-tranvía

PARADA:	La Carrasca
LÍNEA/S:	4, 6
Fecha de inspección: 5/09/2014	
	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Se dispone de marquesina y asientos en ambos sentidos de circulación, así como máquina expendedora de billetes con instrucciones de uso.	
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
En ambos lados, hay información sobre los trayectos de las líneas que paran, así como un plano de toda la red de metro-tranvía. Asimismo hay información sobre tarifas y normativa.	
No se dispone de pantalla informativa de llegadas.	
ESTADO	
Limpieza: Adecuado	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
La parada está conectada mediante acera y pasos de peatones a los accesos del Campus	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

<p>PARADA:</p>	<p>La Carrasca</p>	
<p>LÍNEA/S:</p>	<p>4, 6</p>	
<p>Paradas con marquesina y asientos en ambos sentidos</p>		
<p>Información sobre tarifas y normativa</p>	<p>Máquina expendedora de billetes</p>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	La Carrasca
LÍNEA/S:	4, 6
Información sobre el trazado de las líneas y toda la red de metro-tranvía	
	
Información sobre los horarios y frecuencias	Conexión mediante acera y pasos de peatones

PARADA:	Tarongers
LÍNEA/S:	4, 6
Fecha de inspección: 5/09/2014	
	
CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Se dispone de marquesina y asientos en ambos sentidos de circulación, y de máquina expendedora de billetes con instrucciones de uso.	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	Tarongers
LÍNEA/S:	4, 6
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>En ambos lados, hay información sobre los trayectos de las líneas que paran, así como un plano de toda la red de metro-tranvía. Asimismo hay información sobre tarifas y normativa.</p> <p>Sin embargo, no se dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuado	Conservación: Adecuado
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>La parada está conectada mediante acera y pasos de peatones a los accesos del Campus</p>	
<p>Planos en la Estación Tarongers con información sobre los trayectos de las líneas 4 y 6 y sus transbordos</p>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	Tarongers
LÍNEA/S:	4, 6
<p>Información normas de uso, tarifas y horarios</p>	

PARADA:	Serrería
LÍNEA/S:	4, 6
Fecha de inspección: 5/09/2014	
<p>CARACTERÍSTICAS GENERALES</p> <p>Las paradas disponen de marquesina y asientos en ambos sentidos de circulación, así como máquina expendedora de billetes con instrucciones de uso.</p>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PARADA:	Serreria
LÍNEA/S:	4, 6
INFORMACIÓN DISPONIBLE	
<p>En ambos lados, hay información sobre los trayectos de las líneas que paran, así como un plano de toda la red de metro-tranvía en Valencia. Además cuentan con información sobre horarios, tarifas y normativa. No se dispone de pantalla informativa de llegadas.</p>	
ESTADO	
Limpieza: Adecuado	Conservación: Un cristal de la marquesina roto
CONEXIÓN CON ZONA PEATONAL	
<p>Las paradas están conectadas mediante acera y pasos de peatones a los accesos del Campus</p>	
Ubicación de las dos paradas en ambos sentidos	Parada con marquesina y asientos
Información de horarios de las líneas con parada	Información de la red metro-tranvía de Valencia

PARADA:	Serreria
LÍNEA/S:	4, 6
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Identificación de las paradas</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Cristal de la marquesina roto</p> </div> </div>	

Las principales **características de las paradas más próximas al Campus**, pueden resumirse en las siguientes:

- ✓ Todas las paradas de la Avenida de los Naranjos (en ambos sentidos de circulación) tienen marquesina y asientos, así como expendedora de billetes con instrucciones de uso. Se encuentran identificadas con el nombre de la estación, las líneas con parada y los destinos finales de éstas.
- ✓ En todas hay información sobre los trayectos de las líneas que paran, así como un plano de toda la red de metro-tranvía en Valencia. Además cuentan con información sobre horarios, tarifas y normativa. Sin embargo, ninguna dispone de pantalla informativa de llegadas.
- ✓ El estado de conservación y limpieza de las marquesinas es adecuado, salvo en la parada de Serrería (dirección Mas del Rosari/Tossal del Rei) en el que durante la inspección del 5 de septiembre de 2014 se encontró un cristal roto.
- ✓ Las paradas están conectadas mediante acera y pasos de peatones a los accesos del Campus

En cuanto al trayecto y cobertura de las líneas con parada próxima al Campus de Vera:

La **línea 4** de tranvía comunica la Estación de Dr. LLull (Valencia) tanto con la Estación de Mas del Rosari como con la Estación de Lloma Llarga- Terramelar (ambas en el término municipal de Paterna).

La **línea 6** de tranvía comunica la Estación de Marítim-Serrería con la de Tossal del Rei, ubicadas en la ciudad de Valencia.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

El trayecto y las paradas de ambas líneas son las que se muestran a continuación:



Trayecto y paradas de las líneas 4 y 6 de Metro-tranvía

La cobertura y recorrido de estas líneas, así como **sus frecuencias de paso medias en las paradas próximas al Campus** son las que se presentan tabuladas a continuación:

LINEA 4					
Trayecto	Recorrido		Frecuencia media		
	Municipio (Distritos / Barrios)	Sentido	Ordinario	Intermedio	Sábados
Dr.Lluch – Mas del Rosari/ LL.Llarga-Terramelar	<u>Valencia</u> 11.Poblats Marítims: 11.2 Cabanyal-Canyamelar 11.3 la Malva-rosa 13. Algiròs: 13.5 la Carrasca 14. Benimaclet: 14.1.Benimaclet	Mas del Rosari	Periodo principal entre las 6:00 y las 22:00, cada10 min	Periodo principal entre las 6:00 y las 22:00, cada 10 min	Periodo principal entre las 8:00 y las 22:00, cada 10 min
	5. La Saïdia: 5.1. Marxalenes 5.2. Morvedre 5.3. Trinitat/ 5.4. Tormos 5.6. San Antonio 16.1. Benicalap 18. Pobles de l'Oest: 18.1. Benimàmet/ 18.2. Beniferri <u>Burjassot</u> <u>Paterna</u>	Dr. Lluch	Periodo principal entre las 7:00 y las 23:00, cada10 min	Periodo principal entre las 7:00 y las 23:00, cada10 min	Periodo principal entre las 9:00 y las 23:00, cada 10 min; Antes cada 20 min

Línea 4: Cobertura, recorrido y frecuencias medias de paso en las paradas próximas al Campus

LINEA 6					
Trayecto	Recorrido Municipio (Distritos / Barrios)	Sentido	Frecuencia media		
			Ordinario	Intermedio	Festivos
	Valencia 11. Poblats Marítims: 11.2 Cabanyal-Canyamelar 11.3 la Malva-rosa 13. Algiròs: 13.5 la Carrasca	Tossal del Rei	Entre las 7:00 y las 8:00: cada 10 min. Entre las 8 y las 23:00 cada 20 min.	Periodo principal entre las 6:00 y las 23:00, cada 20 min	Periodo principal entre las 8:00 y las 23:00, cada 20 min Antes de las 8:00: cada 40 min.
	14. Benimaclet 14.1. Benimaclet 15. Rascanya 15.1 Els Orriols 15.2 Torrefiel 15.3 Sant Llorenç	Marítim-Serrería	Periodo principal entre las 6:00 y las 23:00, cada 20 min	Periodo principal entre las 7:00 y las 22:00, cada 20 min	Periodo principal entre las 10:00 y las 22:00, cada 20 min; Antes de las 10:00 cada 40 min

Línea 6: Cobertura, recorrido y frecuencias medias de paso en las paradas próximas al Campus

Leyenda:

Periodo ordinario: Días laborables /lectivos de Lunes a Viernes

Periodo Festivo: Domingos y festivos de carácter nacional

Periodo intermedio: 2ª quincena de Junio, meses de Julio y Agosto; Resto del año: días no laborables/lectivos, ni sábados ni festivos (por ejemplo, puentes, festivos locales, periodos vacacionales no lectivos como Pascua, Navidad o "semana fallera")

La **frecuencia de paso media** en periodo ordinario de estas líneas es de **10 minutos** en el caso de la **línea 4** y **20 minutos** en la **línea 6**.

Por otra parte, además de estas paradas de tranvía ubicadas frente al recinto universitario en Av. Naranjos, existen otras paradas de metro de la red de metro-tranvía próximas al Campus de Vera y que a su vez permiten la conexión de las mencionadas líneas de tranvía (con parada muy próxima al campus) con otras líneas de metro de la red.

Se han analizado las líneas a las que dan servicio y la proximidad a los accesos del Campus de Vera:

Otras paradas red metrovalencia en el entorno del Campus			
Parada	Línea	Ubicación	Distancia a accesos UPV
La Cadena	4 y 6 (tranvía)	Avenida de los Naranjos	< 1000 m
Vicent Zaragozaà	4 y 6 (tranvía)	C/ Dr. Vicente Zaragozaà	< 1000 m
Benimaclet	3 (metro), 4 y 6 (tranvía)	C/ Dr. Vicente Zaragozaà frente 18. Emilio Baró frente 11.	< 2000 m (aprox. 1500 m)
Facultats	3 (metro)	Av. Blasco Ibañez	Aprox. 2000 m
Amistat	5 (metro)	C/ Santos Justo y Pastor 15	Aprox. 2000 m



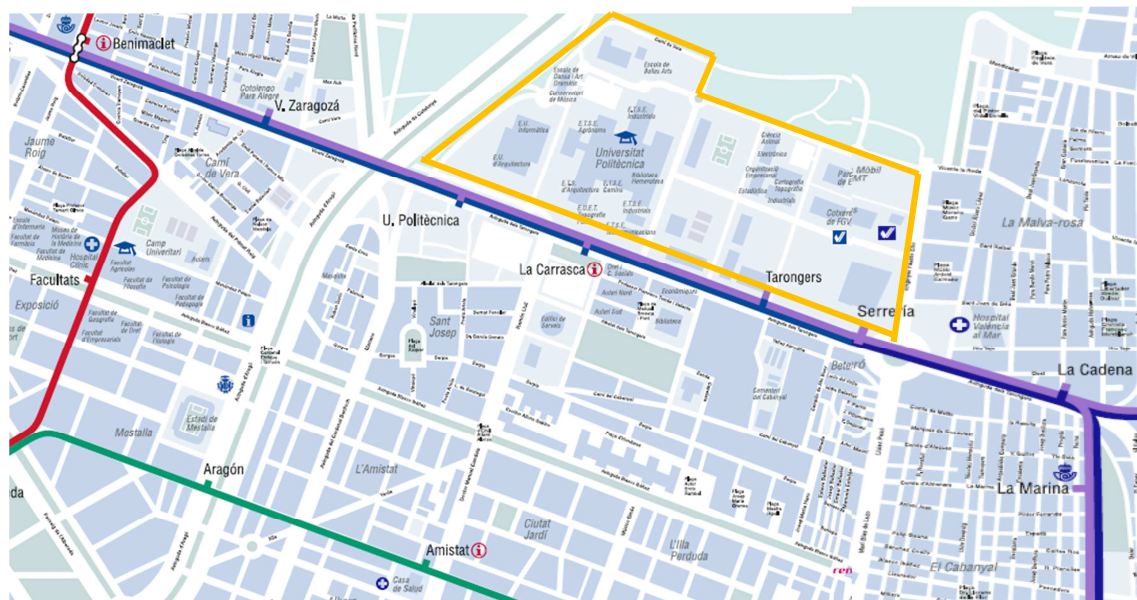
Otras paradas red metrovalencia en el entorno del Campus

La parada de **metro más cercana**, desde la que es viable ir caminando hasta el acceso del Campus es la de la **línea 3 de Benimaclet**. **No obstante**, desde allí es posible la conexión directa con las líneas 4 y 6 de tranvía que paran frente al recinto universitario.

La parada de metro de Amistat de la línea 5, quedaría a unos 2 km del acceso al Campus, por lo que la distancia a recorrer a pie sería recomendable emplear un método de transporte complementario para llegar al campus (como la bicicleta pública Valenbisi, o autobús urbano).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

La figura siguiente muestra un resumen de todas las opciones deparadas disponibles que tienen los usuarios de Metro y Tranvía para acceder el campus de Vera (Valencia) de la UPV



Paradas de metro y tranvía en entorno de campus de Vera. Fuente: FGV. 2014

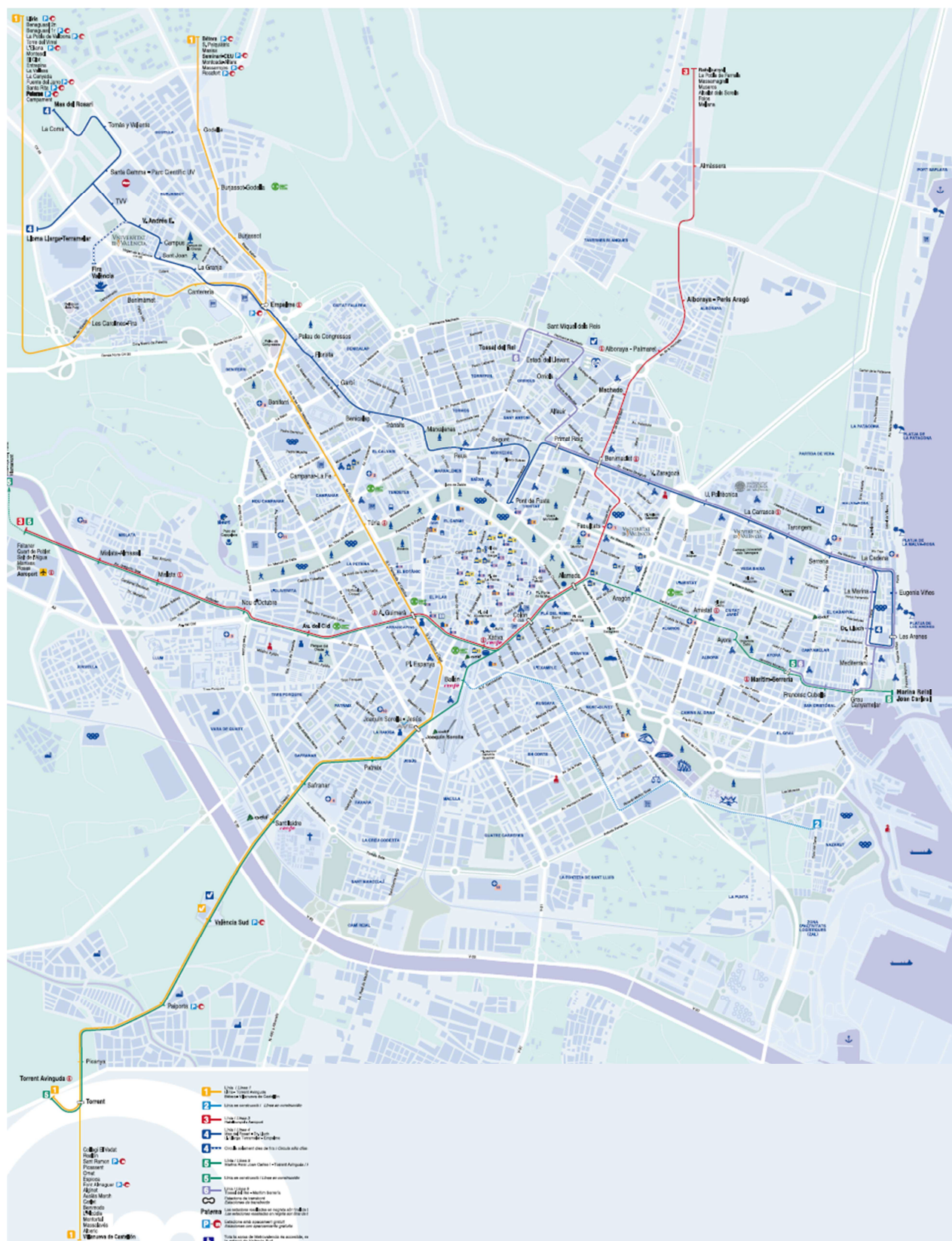
Una vez analizadas todas las posibilidades, y centrándonos únicamente en las líneas con parada más próxima (frente accesos al Campus), es decir, las **líneas de tranvía 4 y 6**, es posible estudiar la **cobertura que estas líneas tienen dentro del casco urbano de la ciudad** de Valencia.

En resumen, se observa que mediante transbordos de otras líneas de la red de metro-tranvía hasta enlazar con la T4 o la T6, las más próximas al Campus, es posible incorporarse a la red de metro-valencia desde los siguientes **barrios/distritos de la ciudad**:

Barrios de Valencia comunicados por la red de metrovalencia			
Distrito	Barrio	Distrito	Barrio
DISTRITO 2. L'EIXAMPLE	2.2.El Pla del Remei	DISTRITO 3. EXTRAMURS	3.1 El Botànic 3.2 La Roqueta 3.3 La Petxina 3.4 Arrancapins
DISTRITO 4. CAMPANAR	4.1 Campanar 4.2 Les Tendetes 4.3 El Calvari 4.4 Sant Pau	DISTRITO 5. LA SAÏDIA	5.1 Marxalens 5.2 Morverde 5.3 Trinitat 5.4 Tormos 5.5 Sant Antoni
DISTRITO 6. EL PLA DEL REAL	6.1 Exposició 6.2 Mestalla 6.3 Jaume Roig 6.4 Ciutat Universitaria	DISTRITO 7. L'OLIVERETA	7.1 Nou Moles 7.2 Soternes
DISTRITO 8. PATRAIX	8.1 Patraix 8.2 Sant Isidre 8.4 Safranar	DISTRITO 9. JESÚS	9.1 La Raïosa
DISTRITO 11. POBLATS MARÍTIMS	11.1 El Grau 11.2 Cabanyal- Canyamelar 11.3 La Malva-rosa	DISTRITO 12. CAMINS AL GRAU	12.1 Aiora 12.2 Albors
DISTRITO 13. ALGIRÓS	13.1 L'illa Perduda: 13.2 Ciutat Jardí 13.3 L'Amistat 13.4 La Vega Baixa 13.5 La Carrasca	DISTRITO 14. BENIMACLET	14.1: Benimaclet 14.2: Camí de Vera
DISTRITO 15. RASCANYA	15.1 Els Orriols 15.2 Torrefiel 15.3 Sant Llorenç	DISTRITO 16. BENICALAP	16.1 Benicalap
DISTRITO 17. POBLES DEL NORD	17.6 Masarrojos	DISTRITO 18. POBLES DE L' OEST	18.1 Benimamet 18.2 Beniferri

Únicamente el DISTRITO 1. CIUTAT VELLA, el DISTRITO 10. QUATRE CARRERES y el DISTRITO 19. POBLES DEL SUD, no están comunicados por la red metro-valencia con en el resto de la ciudad.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Plano de red actual de metrovalencia en área urbana de Valencia. Fuente: FGV. 2014



Además, la red de metrovalencia conecta distintos **municipios del área metropolitana** de Valencia, así como otros situados a una distancia mayor.

A continuación se realiza un análisis de las combinaciones que es necesario efectuar para llegar al Campus de Vera en Valencia estudiando la viabilidad para el desplazamiento interurbano diario desde cada uno de estos municipios al Campus

Un desplazamiento se considera viable si lo es tanto desde el punto de vista del tiempo total del trayecto como la adecuación de las frecuencias de paso y horarios de la línea.

Por tanto, se análisis de la viabilidad se realiza teniendo en cuenta:

a) La duración total del trayecto:

El desplazamiento en red metro-tranvía desde cada población al Campus de Vera se considera viable cuando la duración total del trayecto estimada **es igual o inferior a 60 minutos**.

El tiempo de trayecto total se ha calculado desde las paradas próximas al Campus de la red metrovalencia (U. Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serreria) hasta la parada de la red en la población de origen/destino e incluye el tiempo que se emplea en los transbordos entre las distintas líneas de la red.

Los datos de tiempos presentados en la siguiente tabla son los estimados por la aplicación de planificación de viajes de la empresa metrovalencia (<http://www.metrovalencia.es/planificador.php>)

Nota: Los tiempos de duración total del trayecto podrían variar en función de la hora del día en el que se calculen, puesto que las frecuencias de paso de las líneas podrían variar ligeramente e influir en el tiempo de espera en los transbordos.

b) Las frecuencias de paso y horarios de las líneas desde cada municipio

Se comprueba la viabilidad respecto a frecuencias y horarios para ver su adecuación a los horarios de entrada / salida al Campus en periodo lectivo.

POBLACIONES CONECTADAS	COMBINACIÓN HASTA ACCESO CAMPUS	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO		HORARIO/FRECUENCIA
BÉTERA	Línea 1 hasta estación Empalme Línea 4 hasta U. Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serrería (un transbordo)	57 minutos	VIABLE TRAYECTO	Desde Bétera: pasan trenes de la línea 1 desde las 6:04 cada 20-30 minutos Desde Empalme pasan trenes de la línea 4 cada 10 minutos VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS
MONCADA		45 minutos		
MASSARROJOS		43 minutos		
ROCAFORT		41 minutos		
GODELLA		39 minutos		
PATERNA (PUEBLO)		44 minutos		
BUJRJASSOT (PUEBLO)		34 minutos		
L'ELIANA		58 minutos		
LLÍRIA		79 minutos	INVIABLE TRAYECTO	
BENAGUASIL		66 minutos		
LA POBLA DE VALLBONA	62 minutos			
BURJASSOT (EMPALME)	Línea 4 hasta U.Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serrería	27 minutos	VIABLE TRAYECTO	Desde Burjassot pasan trenes de la línea 4 desde las 6:10 cada 15 minutos Desde Paterna (Mas del Rosari) pasan trenes de la línea 4 desde las 5:52 cada 20 minutos VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS
PATERNA (URBANIZACIONES)	41 minutos			

POBLACIONES CONECTADAS	COMBINACIÓN HASTA ACCESO CAMPUS	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO		HORARIO/FRECUENCIA		
PAIPORTA	Línea 5 hasta estación Colón	29 minutos	VIABLE TRAYECTO	DURACIÓN Desde Torrent pasan trenes de la línea 5 desde las 6:47 cada 15 minutos Desde Colón pasan trenes de la línea 3 cada 7-10 minutos Desde Benimaclet pasan trenes de las líneas 4/6 cada aprox. 7-10 minutos; VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS		
PICANYA	Línea Línea 4 o 6 hasta U.Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serreria (dos transbordos)	30 minutos				
TORRENT		33 minutos				
PICASSENT	Línea 1 hasta la Estación Ángel Guimerà Línea 3 hasta Benimaclet Línea 4 o 6 hasta U. Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serreria (dos transbordos)	50 minutos	VIABLE TRAYECTO	DURACIÓN Desde L'Alcudia salen trenes desde las 6:28 y desde Picassent desde las 6:04 cada 20-40 minutos Desde Ángel Guimerà pasan trenes cada 7-8 minutos Benimaclet pasan trenes cada aprox. 7 -10 minutos VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS		
ALGINET		64 minutos	INVIABLE TRAYECTO			
CARLET		71 minutos				
BENIMODO		75 minutos				
L'ALCÚDIA		77 minutos				
MONTORTAL		80 minutos				
MASSALAVÉS		83 minutos				
ALBERIC		87 minutos				
VILLANUEVA DE CASTELLÓN		92 minutos				Desde Villanueva de Castellón salen trenes desde las 6:36. INVIABLE LLEGAR A LAS 8:00

POBLACIONES CONECTADAS	COMBINACIÓN HASTA ACCESO CAMPUS	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO		HORARIO/FRECUENCIA
RAFELBUNYOL	Línea 3 hasta la Estación Benimaclet Línea 4 / 6 hasta U.Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serreria (un transbordo)	35 minutos	VIABLE TRAYECTO	DURACIÓN Desde Rafelbunyol: pasan trenes de la línea 3 desde las 5:28 cada 15 minutos Desde Benimaclet pasan trenes de las líneas 4/6 cada aprox. 7-10 minutos VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS
LA POBLA DE FARNALS		33 minutos		
MASSAMAGRELL		30 minutos		
MUSEROS		28 minutos		
ALBALAT DELS SORELLS		22 minutos		
FOIOS		22 minutos		
MELIANA		21 minutos		
ALMÀSSERA		16 minutos		
ALBORAIA		10 minutos		
MANISES	Línea 5 hasta Colón Línea 3 hasta Estación Benimaclet Línea 6 hasta U. Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serreria (dos transbordos)	36 minutos	VIABLE TRAYECTO	DURACIÓN Desde Manises: pasan trenes de la línea 5 desde las 6:08 cada 15 minutos Desde Colón pasan trenes de la línea 3 cada 7-10 minutos Desde Benimaclet pasan trenes de las líneas 4/6 cada aprox. 7-10 minutos VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS
QUART DE POBLET	30 minutos			
MISLATA	Línea 3 hasta la Estación Benimaclet Línea 4 o 6 hasta U.Politécnica-Carrasca-Tarongers o Serreria (un transbordo)	25 minutos	VIABLE TRAYECTO	DURACIÓN Desde Mislata pasan trenes de la línea 3 desde las 6:13 cada 5-10 minutos Desde Benimaclet pasan trenes de las líneas 4/6 cada aprox. 7-10 minutos VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS

En verde se han indicado las poblaciones desde las cuales se estima viable el desplazamiento al Campus de Vera mediante la red de metrovalencia, teniendo en cuenta la duración del trayecto, los horarios y frecuencias de los trenes.

Se observa por tanto que, que la red de metrovalencia cubre gran parte de las poblaciones del área metropolitana de Valencia: L'Horta Nord (Moncada, Rafelbunyol, Godella, Rocafort, Burjassot, Alboraiá, Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell y La Pobla de Farnals), algunas de L'Horta Oest (Paterna, Manises, Quart de Poblet, Torrent, Picanya y Mislata), y Paiporta y Picassent en L'Horta Sud.

La siguiente tabla muestra las poblaciones del área metropolitana, distinguiendo las que están conectadas con el Campus de Vera de forma viable mediante la red de metrovalencia:

	MUNICIPIO	CONEXIÓN CON METROVALENCIA
<i>Poblaciones > 20.000 habitantes</i>	Alaquàs	NO
	Alboraiá	SÍ
	Aldaia	NO
	Alfajar	NO
	Burjassot	SÍ
	Catarroja	NO
	Manises	SÍ
	Mislata	SÍ
	Moncada	SÍ
	Paiporta	SÍ
	Paterna	SÍ
	Quart	SÍ
	Torrent	SÍ
	Xirivella	NO

	MUNICIPIO	CONEXIÓN CON METROVALENCIA
<i>Poblaciones 10.000-20.000 habitantes</i>	Albal	NO
	Benetússer	NO
	Godella	SÍ
	Massamagrell	SÍ
	Meliana	SÍ
	Picanya	SÍ
	Picassent	SÍ
	Puçol	NO
	Silla	NO
<i>Poblaciones 5.000 -10.000 habitantes</i>	Alcàsser	NO
	Almàssera	SÍ
	El Puig	NO
	Foios	SÍ
	La Pobla de Farnals	SÍ
	Massanassa	NO
	Rafelbunyol	SÍ
	Rocafort	SÍ
	Sedaví	NO
	Tavernes Blanques	NO
<i>Poblaciones < 5.000 habitantes</i>	Albalat del Sorells	SÍ
	Albuixec	NO
	Alfara del Patriarca	NO
	Beniparrell	NO
	Bonrepòs i Mirambell	NO

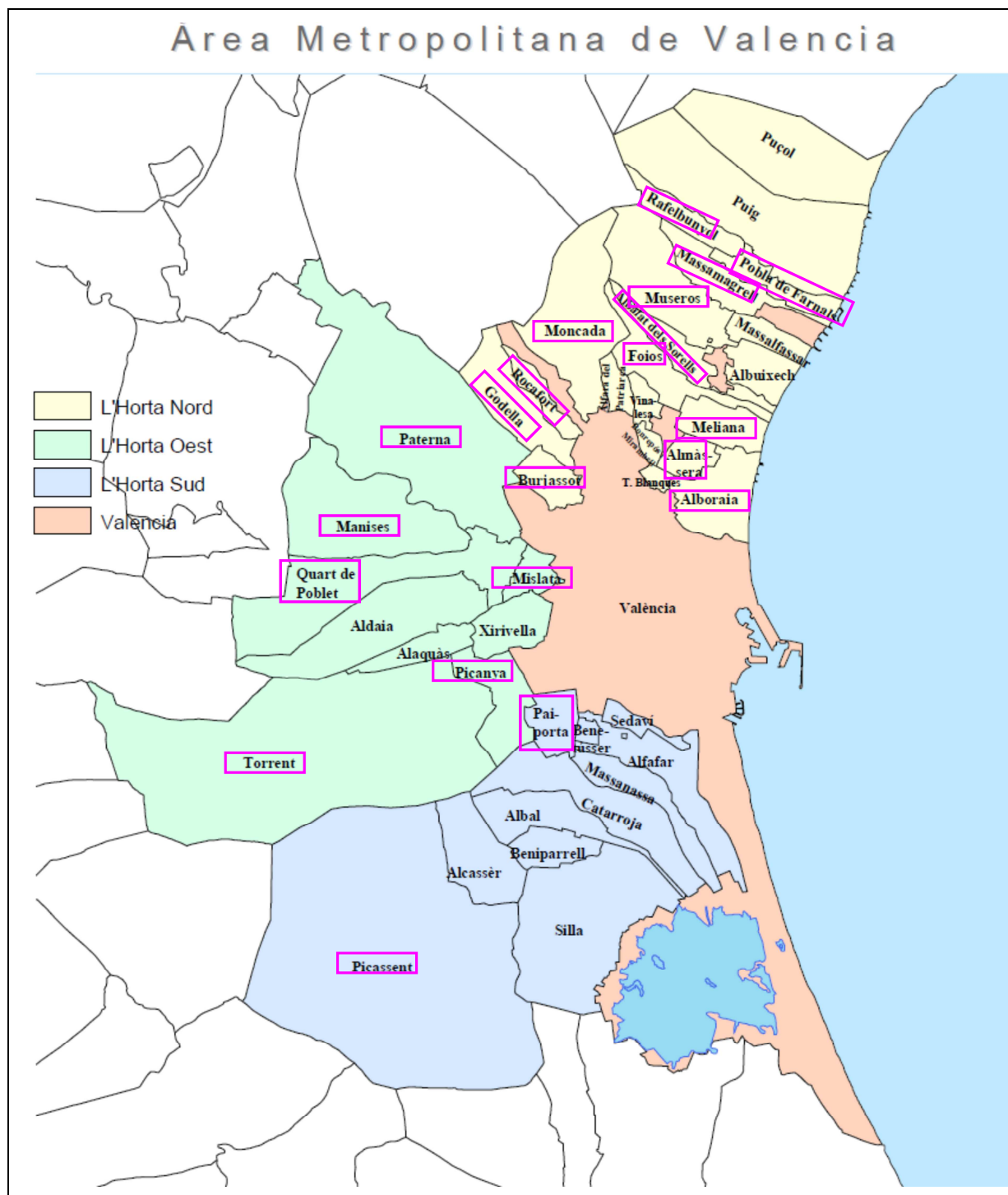
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

MUNICIPIO		CONEXIÓN CON METROVALENCIA
	Massalfassar	NO
	Museros	SÍ
	Vinalesa	NO

Municipios del área metropolitana conectados con el campus de Vera a través de la red de metrovalencia

Por tanto, el acceso al Campus de Vera directo (o con transbordos con otras líneas de la red de metrovalencia) a través de la red de metrovalencia es posible desde el 61% de los municipios con más de 10.000 habitantes (según datos del INE 2010) que conforman el área metropolitana de Valencia. Considerando el total de municipios del área metropolitana de Valencia, es decir teniendo en cuenta incluso los municipios de menor población (de menos de 10.000 habitantes), se observa es posible acceder al Campus mediante la red de metro-tranvía desde un 80% de las poblaciones de esta área.

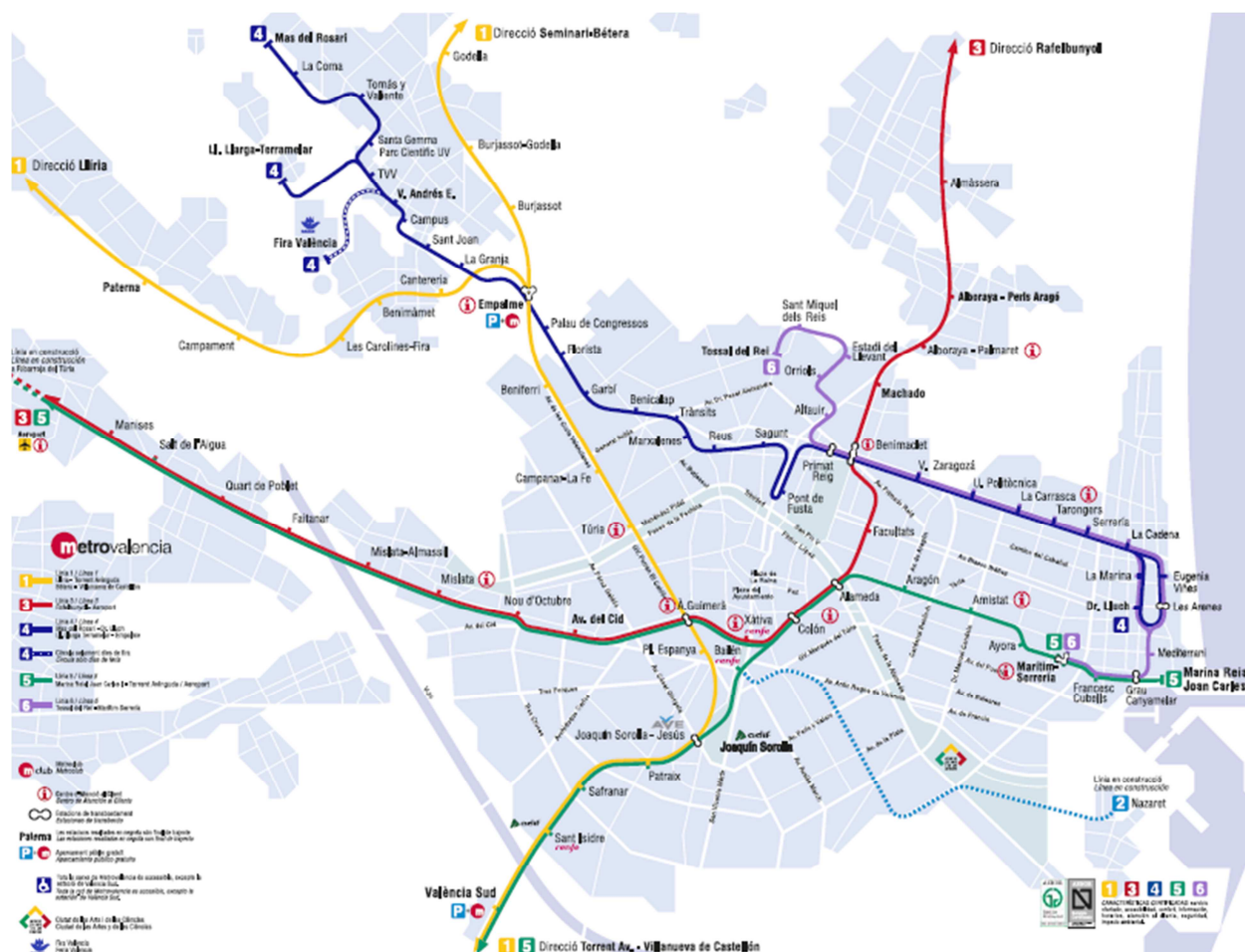
Para el resto de municipios será necesaria la intermodalidad con otro medio de transporte previo (como por ejemplo, el autobús interurbano o tren).



Poblaciones del Área Metropolitana de Valencia conectadas con el Campus de Vera por la red de metrovalencia

Fuente: Elaboración propia a partir del plano del Ayuntamiento de Valencia

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



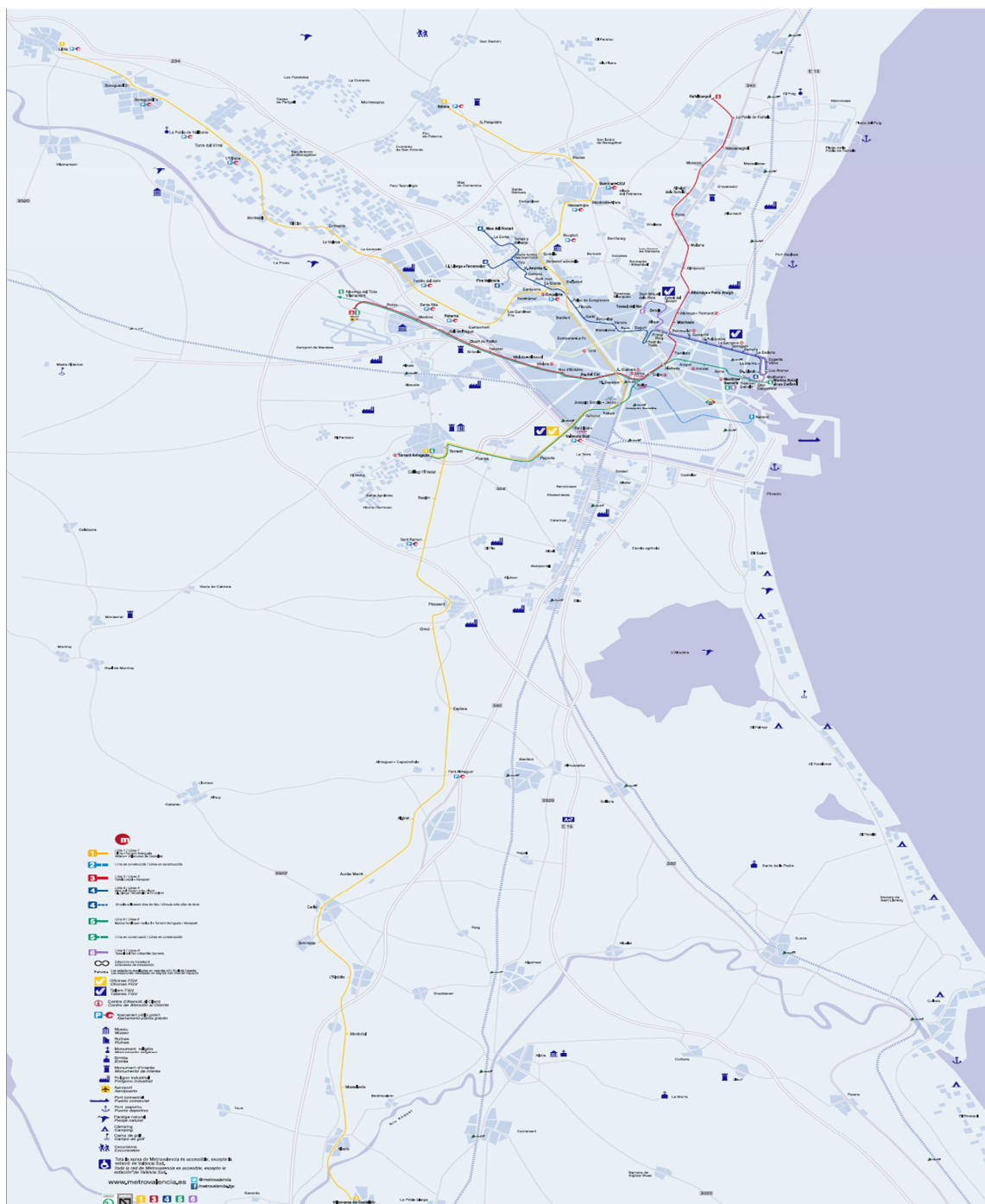
Red metrovalencia en área metropolitana de Valencia

Fuente: FGV. 2014

Además, la red comunica el Campus de Vera en Valencia con otras poblaciones situadas fuera del área metropolitana, tales como Benaguasil, Pobra de Vallbona, L'Elia, Llíria, Villanueva de Castellón, Alberic, Massalavés, Montortal, L'Alcúdia, Benimodo, Carlet y Alginet, si bien como se ha podido ver en el análisis anterior no para todas ellas el trayecto es viable en términos de duración (más de una hora de viaje).

Únicamente se considera viable en términos de duración total del trayecto, horarios y frecuencias de paso el desplazamiento interurbano al Campus de Vera desde los municipios ubicados fuera del área metropolitana de Valencia de Bétera y L'Elia.

El siguiente plano muestra la cobertura de la red completa de líneas de metrovalencia:



Plano de la red completa de líneas de metrovalencia

Fuente: FGV. 2014

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

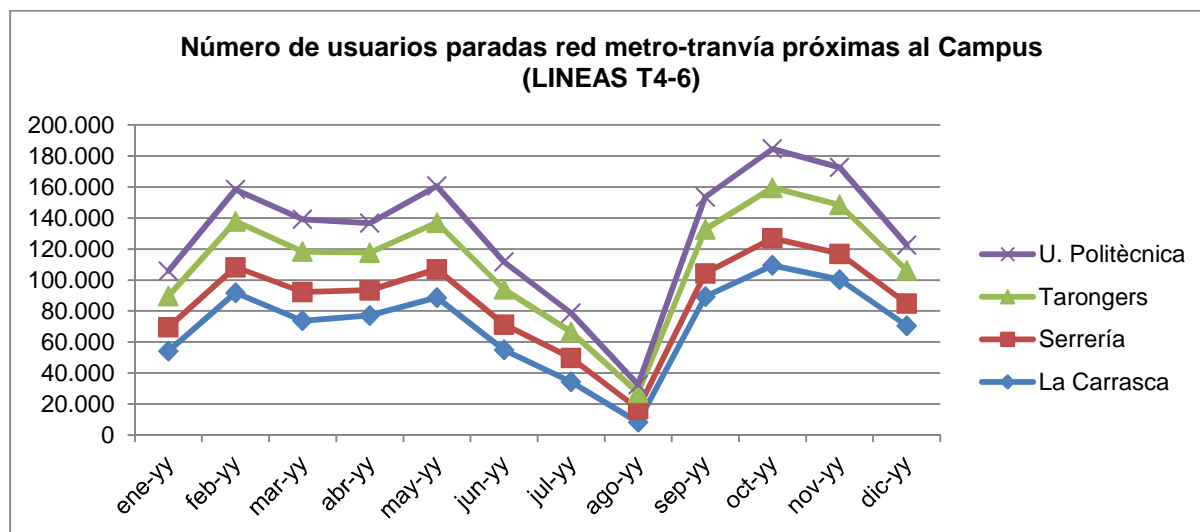
Una vez vista la oferta actual de la red de metro tranvía de acceso al Campus de Vera, se procede a estudiar la **demanda de las líneas con parada muy próxima al recinto universitario**. Para ello, se estudian datos de usuarios de las paradas más próximas al Campus durante un año completo.

Esta consideración nos dará una aproximación del número de usuarios que acceden al Campus de la UPV mediante estas líneas; sin embargo, hay que tener en cuenta en el análisis de estos datos que estas paradas se comparten por usuarios de otros centros (como por ejemplo, de la Universitat de València en el Campus de Tarongers).

Los datos de número de viajeros durante el año 2013 en estas paradas son los que se presentan en las siguientes tablas:

Nº viajeros LÍNEAS T 4 – T6					
Año 2013 (mes)	Estación (parada)				Total
	La Carrasca	Serrería	Tarongers	U. Politècnica	
ene-13	54.231	15.379	20.096	16.113	105.819
feb-13	91.771	16.565	29.557	20.519	158.412
mar-13	73.769	18.548	26.010	20.881	139.208
abr-13	77.187	16.251	24.156	19.167	136.761
may-13	88.656	18.330	30.071	23.610	160.667
jun-13	54.908	16.397	22.637	17.778	111.720
jul-13	34.247	15.570	16.690	12.199	78.706
ago-13	8.262	8.524	10.505	5.160	32.451
sep-13	89.305	15.110	28.278	20.825	153.518
oct-13	109.484	17.539	32.497	25.098	184.618
nov-13	100.298	16.647	31.495	24.165	172.605
dic-13	70.555	14.366	21.298	16.314	122.533
Total año	852.675	189.225	293.289	221.829	1.557.018

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Número de usuarios de las líneas de tranvía 4 y 6 de metrovalencia en las paradas próximas al Campus de Vera

Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV). 2014

Observando la evolución a lo largo del año de las **cuatro paradas**, se deduce claramente que el **uso** en todas ellas sigue la misma tendencia, siendo éste **más elevado** en los meses de **septiembre, octubre y noviembre**. Durante los meses de verano, como cabía esperar, se produce un pronunciado descenso, asociado a la disminución de la actividad universitaria en la zona.

El **número total de usuarios de este medio de transporte en estas paradas** durante el 2013 fue de **1.557.018**. La parada más empleada ha sido La Carrasca, con un registro de 852.675 viajeros (que representa por sí sola el 54% de los viajeros de las 4 paradas); si bien en este punto hay que precisar que esta parada se encuentra frente a la entrada principal del Campus de Tarongers de la UV, y por tanto, su uso se ve incrementado por los usuarios de éste.

Media diaria de viajeros que utilizan las paradas del tranvía cercanas a la UPV

SUBIDAS

Año 2013	Estación (parada)			Total
	U. Politècnica	Tarongers	La Carrasca	
lunes	1.232	886	3.863	5.981
martes	1.336	938	4.126	6.400
miércoles	1.339	909	3.798	6.046
jueves	1.307	938	3.875	6.120
viernes	1.287	804	3.141	5.232
Semana	6.501	4.475	18.803	29.779

BAJADAS

Año 2013	Estación (parada)			Total
	U. Politècnica	Tarongers	La Carrasca	
lunes	1.007	885	3.868	5.760
martes	1.092	937	4.132	6.161
miércoles	1.095	908	3.803	5.806
jueves	1.069	937	3.880	5.886
viernes	1.052	803	3.145	5.000
Semana	5.315	4.470	18.828	28.613

Nota: La empresa FGV no ha facilitado los datos de la parada de Serrería (también próxima)

Media diaria de viajeros que utilizan las paradas del tranvía cercanas a la UPV

Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV). 2014

Respecto a la media diaria de viajeros que utilizan las paradas próximas al Campus de Vera, y la evolución de subidas y bajadas en estas estaciones se deduce que:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- ✓ El uso de las líneas de tranvía para acceder al Campus es bastante homogéneo durante todos los días lectivos de la semana
- ✓ El número de bajadas y subidas total a la semana es bastante similar, en torno a los 29.000, si bien las subidas registradas en 2013 fueron superiores.
- ✓ De nuevo, se comprueba que la parada que más se emplea en los desplazamientos a la zona universitaria del Campus de Vera es “La Carrasca”

Billetes – Abonos

En relación a los abonos y descuentos de transporte para el uso de la red de metro-tranvía para acceder al Campus de Vera es importante señalar la existencia de un **Acuerdo de Colaboración entre** la Universitat Politècnica de València (**UPV**) y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (**FGV**) para aplicar, **en el caso estudiar o trabajar en el Campus de la UPV en Vera**, un **descuento del 10%** respecto a la tarifa ordinaria en el bono mensual (Tarjeta Abono Transporte) de Metrovalencia que parte con un precio de 41,80 euros para una zona y de 53,80 para dos zonas y permite realizar viajes ilimitados durante 30 días.

Respecto al uso de este descuento en años anteriores, cabe destacar que en el curso 2013-14, un total de 2.727 universitarios se beneficiaron del citado descuento del 10 por ciento. El número de tarjetas facilitadas durante el pasado curso fue de 550.

Proyectos de ampliación y mejora de la red

Las acciones enmarcadas en el ámbito metropolitano de Valencia del Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE), relativas a red de Metrovalencia, establecen la realización de obras de prolongación de la red de metro-tranvía abarcando nuevas áreas de la ciudad y municipios próximos, destacando especialmente la construcción de la **nueva línea T2**.

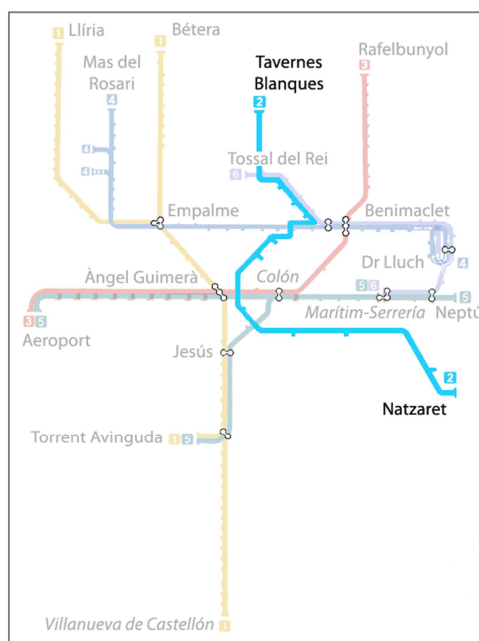
Según Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, la nueva línea T2 creará un gran eje diametral que discurrirá de norte a sur de la ciudad, atravesando el centro histórico, y unirá los principales polos de atracción de la ciudad como son la Feria de Muestras, el Palacio de Congresos, el Centro Histórico, la Ciudad de Justicia o la Ciudad de la Artes y las Ciencias, y con el exterior del área metropolitana de Valencia, a través de las conexiones con la futura estación Multimodal.

Esta línea compartirá parte de su recorrido con la actual línea T4 y tendrá en conjunto 24 paradas o estaciones.

El nuevo trazado de la T2 se divide en 3 tramos:

- El tramo norte que va desde Orriols/Torrefiel hasta la estación de Pont de Fusta, discurrirá en superficie y que contará con un ramal de prolongación a Tavernes Blanques.
- El tramo central, desde Pont de Fusta a la estación de Xàtiva, discurrirá en subterráneo por el centro histórico de Valencia. Una de las estaciones proyectadas en este tramo dará servicio al Mercado Central.
- El tramo sur enlazará la estación de Xàtiva con Nazaret, y discurrirá por la calle Alicante, el barrio de Russafa y Hermanos Maristas. Contará con una parada en la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

Está previsto que la Línea 2 tenga continuidad hacia el norte de la ciudad conectando con los barrios de Orriols y Torrefiel, llegando hasta Tavernes Blanques. Asimismo, mediante otro ramal, que conectará con la infraestructura de la actual línea 4, se extenderá hacia el oeste. Se está estudiando cómo se va a configurar el trazado en el entorno del Bulevar de Almassora.



Esquema de recorrido previsto de Línea 2 (en ejecución)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Detalle de tramo de la línea 2 (en construcción)

Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), 2014

Otras obras de mejora y ampliación previstas de la red de metrovalencia son:

- Prolongación y Modernización de la Línea 1: Entre las actuaciones previstas por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte en la red de Metrovalencia se ha establecido como objetivo la prolongación de la Línea en dirección al nuevo centro sanitario de la Fe.
- Metro Ribera: El Plan de Actuación Integral de Línea 1 contempla un nuevo proyecto de explotación que permitirá en su conjunto mejorar el servicio que ofrece actualmente esta línea en el tramo L'Alcudia – Villanueva de Castellón.
- Línea 5: Prolongación a Riba-roja y Villamarxant
- Línea 4: Prolongación a la Malvarrosa y la Patacona: Con el objetivo de mejorar las comunicaciones de Valencia y su fachada marítima, se acometerá la prolongación de la Línea 4 hacia las playas de Malvarrosa y Patacona para favorecer el entronque directo de la ciudad y el mar.
- El metro ligero de l'Horta Sud: El trazado del Metro Ligero de L'Horta Sud recorrerá toda la comarca desde el noroeste al sudeste, permitiendo la conexión directa entre todos sus núcleos y fáciles intercambios con otras líneas de metro y con las líneas de Cercanías.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

El recorrido de Metro Sud se iniciará en la Estación de Avenida de Valencia de la Línea 5, situada a caballo entre los términos de Quart y Manises. Desde allí discurrirá por el Barrio del Cristo, Aldaia, Alaquas, Torrent, Picanya y Paiporta a partir de donde se bifurca en dos ramales. El primero de estos ramales dará servicios a Benetusser, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal y Alcaccer, finalizando en la estación de Silla de las líneas C-1 y C-2 de Cercanías Renfe.

El segundo ramal discurrirá por La Torre y Sedaví, hasta cruzar el nuevo cauce del Turia para finalizar junto al nuevo centro sanitario de La Fe donde entroncará con el Tranvía Orbital y la línea 1 de la red de Metrovalencia.

Otros dos ramales de menor longitud darán servicio a un importante centro comercial situado al este de Aldaia y la zona de la estación de Torrent.

- Tranvía Orbital T6

La culminación del Tranvía Orbital (T-6) permitirá conectar los barrios periféricos de la ciudad a la red de Metrovalencia. Este nuevo servicio circunvalará la ciudad y dará servicio a los principales centros de actividad de la periferia de Valencia-

3.3. Autobús interurbano

3.3.1. Campus de Alcoy

Existen varias líneas de transporte público interurbano que unen Alcoy con diversas poblaciones cercanas y/o capitales de provincia más próximas. De entre los servicios interurbanos de mayor interés cabe destacar:

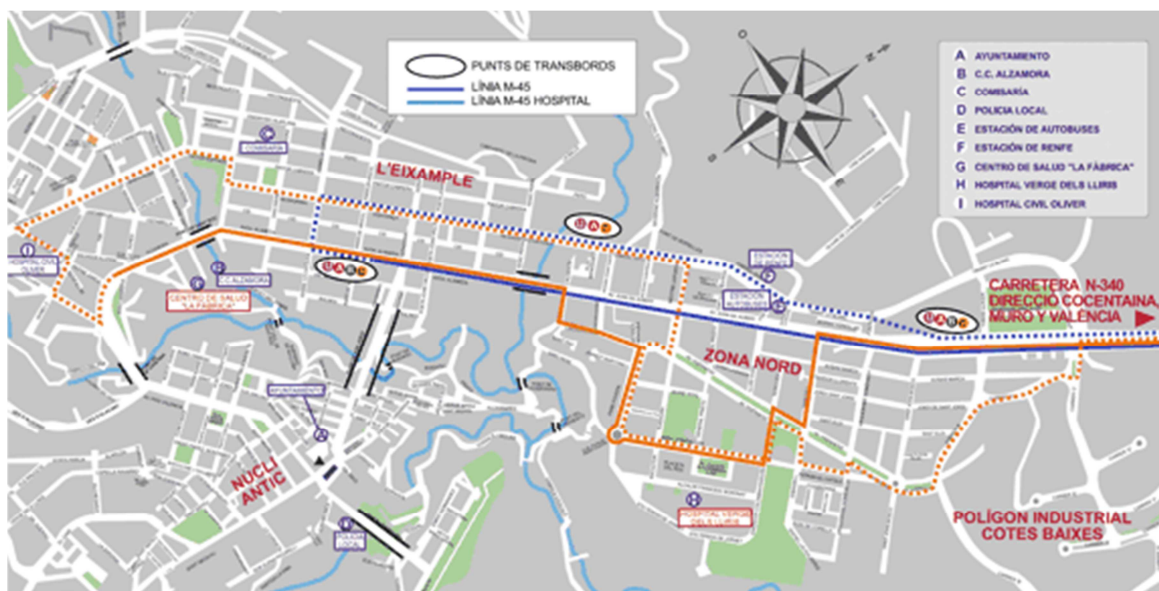
Autobuses interurbanos Alcoy	
Empresa que explota el servicio	Recorrido que cubre el servicio
SUBUS	Alcoy- Cocentaina – Muro de Alcoy
SUBUS – La Alcoyana	Alcoy – Tibi – Ibi- Onil – Castalla –Alicante
SUBUS	Alcoy – Polop- Banyeres de Mariola
TRAVICOI	Valencia (pasando por Cocentaina, Muro, Albaida, Xàtiva, Llosa de Ranes, Alqberic, Massalaves, Alcudia de Carlet)

Servicios de autobuses interurbanos en Alcoy

Acceso al Campus en autobús interurbano

Las líneas que conectan Alcoy con otras poblaciones que pueden ser utilizadas por los usuarios del Campus de la UPV en Alcoy son:

- Bus Comarcal: Alcoy-Cocentaina-Muro (Grupo SUBUS)



Plano de recorrido del Bus Comarcal

Fuente: Grupo SUBUS

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

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

A continuación se describen los horarios / frecuencias de paso medias, recorridos y paradas, de estas líneas hasta Alcoy. Asimismo, se estima la viabilidad del uso de estas líneas de autobús interurbano para los desplazamientos diarios al Campus de Alcoy, en función del municipio de origen.

Se ha considerado un desplazamiento interurbano viable si lo es tanto desde el punto de vista de la duración total del trayecto como respecto a la adecuación de la frecuencia de paso y/o horarios de la línea.

Por tanto, en el análisis de la viabilidad del desplazamiento al Campus de Alcoy se ha tenido en cuenta:

a) La duración total del trayecto:

Se estima que el desplazamiento en autobús interurbano hasta el Campus de la UPV en Alcoy es viable cuando la duración aproximada del trayecto total sea igual o inferior a 60 minutos, siendo la duración del trayecto total la suma de:

La duración del trayecto desde parada del autobús en Alcoy más próxima al Campus hasta población origen/destino y el tiempo de desplazamiento a pie hasta el Campus desde dichas paradas, estimado en aproximadamente 10-15 minutos (en función de la parada en Alcoy que se considere).

Nota 1: Para la estimación de la duración del trayecto entre la parada de la línea en Alcoy y el Campus, se selecciona de entre los medios de desplazamiento posibles, es decir, autobús urbano o a pie, aquel que se considera más rápido en función de la distancia a cubrir.

Nota 2: En la estimación de la duración total del trayecto para desplazamientos en autobús interurbano no se ha tenido en cuenta el tiempo empleado desde el núcleo urbano principal del municipio origen/destino hasta la parada en dicha población. Por lo tanto, si se considerara esto la duración total del trayecto podría aumentar, y por tanto variar el resultado de viabilidad.

b) La frecuencia de paso media / horarios de la línea de autobús interurbano:

No se han considerado viables las líneas con escasa o inadecuada frecuencia de paso, por ejemplo, aquellas líneas con una 1 expedición diaria.

Las frecuencias de paso y horarios analizadas son las que se encuentran publicadas por las compañías operadoras de los servicios.



LÍNEA	PARADAS EN ALCOY	HORARIO/FRECUENCIA MEDIA	RECORRIDO HASTA ALCOY		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX. HASTA ALCOY	
BUS COMARCAL	<u>Desde Muro de Alcoy:</u> R.E.N.F.E. C/ Valencia (Mc. Donal's) C/ Gabriel Miró (Vaguada) Entenza (Muebles Mengual) C/ Victor Espinós 1 MESTRE ESPÍ <u>Desde Alcoy:</u> MESTRE ESPÍ Av. L'Alameda 56 (Teix) Av. Juan Gil Albert (Fte. Estación Autobuses) C/ Valencia 4 (Volkswagen)	<i>Laborables:</i> Frecuencias horarias y en períodos punta (7:00 - 11:00 y de 13:00-15:00) cada 30 minutos Desde Alcoy: Desde las 5:30 hasta las 21:30. Desde Muro: Desde las 6:00 hasta las 22:00. <i>Sábados, domingos y festivos:</i> Frecuencia de paso cada 60 minutos Desde Alcoy: Desde las 7:00 hasta las 21:00. Desde Muro: Desde las 7:30 hasta las 22:15 VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS	ALCOY, COCENTAINA, MURO	Muro: 30 minutos	Muro: 45 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 15 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Cocentaina: 15 minutos	Cocentaina: 30 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 15 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LÍNEA	PARADAS EN ALCOY	HORARIO/FRECUENCIA MEDIA	RECORRIDO HASTA ALCOY		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX. HASTA ALCOY	
M-3	<p><u>Desde Alcoy:</u> Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61) C/ Victor Espinós 1 Empalme</p> <p><u>Desde Alicante:</u> Paseo Cervantes S/N Av. Alameda 56 (Teix) Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61)</p>	<p><i>Sólo Lunes a Viernes Laborables</i> 8:30, 9:00, 9:20, 9:30, 9:45, 10:05</p> <p>VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS</p>	ALCOY, IBI, TIBI, ,ALICANTE	Alicante: 95 minutos	NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Tibi: 50 minutos	Tibi: 60 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Ibi: 30 minutos	Ibi: 40 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO

LÍNEA	PARADAS EN ALCOY	HORARIO/FRECUENCIA MEDIA	RECORRIDO HASTA ALCOY		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX. HASTA ALCOY	
M-4	<p><u>Desde Alcoy:</u> Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61) C/ Victor Espinós 1 Empalme <u>Desde Alicante:</u> Paseo Cervantes S/N Av. Alameda 56 (Teix) Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61)</p>	<p><i>Lunes a Viernes Laborables:</i> Desde Alcoy: 6:15, 11:00, 13:00, 14:30, 17:00, 19:15, 21:15 Desde Alicante: Desde 6:15 hasta 21:15, cada 120 minutos <i>Sábados laborables</i> Desde Alcoy: 7:30, 13:15, 18:00, 21:00 Desde Alicante: 7:30, 10:00, 13:00, 15:00, 21:00</p>	ALCOY, CASTALLA, IBI, ONIL, TIBI, ALICANTE	Alicante: 105 minutos	NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Castalla: 60 minutos	Castalla: 70-75 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Tibi: 50 minutos	Tibi: 60 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Onil: 45 minutos	Onil: 55-60 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
				Ibi: 30 minutos	Ibi: 40-45 minutos Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LÍNEA	PARADAS EN ALCOY	HORARIO/FRECUENCIA MEDIA	RECORRIDO HASTA ALCOY		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX. HASTA ALCOY	
M-9	<u>Desde Alcoy:</u> Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61) C/ Victor Espinós 1 C/ Oliver (Sanatorio San Jorge) Barrio de Batoy (Parque)	<i>Laborables (Lunes a Viernes):</i> Desde Alcoy: 13:50 Desde Banyeres: 9:30 SÓLO UNA EXPEDICION DIARIA	ALCOY, POLOP, BANYERES DE MARIOLA	Banyeres: 30 minutos	Banyeres: 40-45 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
	<u>Desde Banyeres:</u> Barrio de Batoy (Frente Parque) C/ Alzamora (Centro S. La Fabrica) Paseo de la Alameda, nº 56 Estación de Autobuses	NO VIABLES LOS HORARIOS / FRECUENCIAS		Polop: 15 minutos	Polop: 25-30 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LÍNEA	PARADAS EN ALCOY	HORARIO/FRECUENCIA MEDIA	RECORRIDO HASTA ALCOY		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX. HASTA ALCOY	
M-43	<p><u>Desde Alcoy:</u> Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61) C/ Victor Espinós 1 Empalme</p> <p><u>Desde Alicante:</u> Paseo Cervantes S/N Av. Alameda 56 (Teix) Est. Autobuses (Av. Juan Gil Albert, 61)</p>	<p><i>Lunes a Viernes Laborables:</i> Desde Alicante: 19:30 SÓLO UNA EXPEDICION DIARIA <i>Sábados laborables</i> Desde Alcoy: 10:00 Desde Alicante:18:00</p> <p>NO VIABLES LOS HORARIOS / FRECUENCIAS</p>	ALCOY, CASTALLA, IBI, ONIL, TIBI, ALICANTE	Alicante: 105 minutos	<p>Alicante: 115-120 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10-15 minutos hasta Campus) NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO</p>
VALENCIA - ALCOY	<p>Calle Alzamora, nº 40 Paseo de la Alameda, nº 54 Estación de Autobuses</p>	<p><i>Laborables:</i> Desde Alcoy: 6:00, 8:15, 10:00, 13:00, 17:00 Desde Valencia: 6:20, 10:00, 13:00, 16:00, 19:30 <i>Sábados</i></p>	(IBI) , ALCOY, COCENTAINA, MURO, ALBAIDA, XÁTIVA, LLOSA DE RANES, ALBERIC, MASSALAVES, L'ALCUDIA, VALENCIA	<p>Valencia: 105 minutos L'Alcudia, Massalaves, Alberic, Llosa de Ranes > 60 minutos</p>	<p>Valencia: 125 minutos L'Alcudia, Massalaves Alberic, Llosa de Ranes > 70 minutos (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10 minutos hasta Campus) NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO</p>



LÍNEA	PARADAS EN ALCOY	HORARIO/FRECUENCIA MEDIA	RECORRIDO HASTA ALCOY		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX. HASTA ALCOY	
		Desde Alcoy: 7:00, 10:00, 17:00 Desde Valencia: 10:00, 13:00, 19:00 <i>Domingos y festivos:</i> Desde Alcoy: 9:00, 18:00, 20:00 Desde Valencia: 12:00, 20:30, 22:00 VIABLES LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS		Xàtiva: 60 minutos Albaida: 25-35 minutos Muro de Alcoi: 15-20 minutos Cocentaina: 10-15 minutos	Xàtiva: 70 minutos NO VIABLE DURACIÓN TRAYECTO Albaida: 35-45 minutos Muro de Alcoi: 25-30 minutos Cocentaina: 20-25 minutos VIABLE DURACIÓN TRAYECTO (Trayecto a Alcoy + a pie aprox. 10 minutos hasta Campus)

Información de las líneas de autobús interurbano que conectan Alcoy con otras poblaciones

Fuente: Web Grupo SUBUS / Web compañías líneas interurbanas

Notas: Se marcan en **rojo** los trayectos de duración superior a 60 minutos por considerarse inviables para su realización diaria.

Se indican en **negrita** las paradas en Alcoy más próximas a la ubicación del Campus de la UPV en el municipio.

Del análisis de las líneas de autobús interurbano de Alcoy se pueden extrapolar las siguientes conclusiones:

- Las **poblaciones desde que las se considera más viable** poder acceder al Campus de Alcoy en autobús interurbano, **tanto por duración del trayecto** (igual o inferior a 60 minutos) **como por frecuencias de paso** y **horarios de las líneas** que los cubren (Bus Comarcal, M3 y M4), son Cocentaina, Muro de Alcoy, Ibi, Tibi y Onil.

Sin embargo, **ninguna de estas líneas cuenta con parada próxima a los edificios del Campus de la UPV, por lo que tienen que combinarse con desplazamiento con otro medio para acceder al Campus desde la parada.**

Señalar que, para la línea de Bus Comarcal, existen bonos de 10 billetes que permiten el trasbordo al servicio municipal de Alcoy.

- Aunque el tiempo de trayecto entre Alcoy y las poblaciones de Banyeres de Mariola, Polop y Onteniente es bajo, el **número de expediciones** de las líneas de autobús que cubren estas localidades es escasa (sólo una diaria).

Tampoco existen paradas de estas líneas en las proximidades al Campus.

- Por otra parte, el desplazamiento diario entre Alicante-Alcoy o Valencia-Alcoy para acceder al Campus realizado en las líneas de autobús interurbano estudiadas se considera inviable por la larga duración del trayecto.

No obstante, es viable emplear la línea de autobús interurbano que une Valencia con Alcoy para desplazarse desde los municipios de Cocentaina, Muro de Alcoy y Albaida.

Igualmente, tampoco existen paradas de estas líneas en las proximidades al Campus de la UPV en Alcoy.

Proyectos de mejora: Propuestas incluidas Plan de Movilidad Urbana

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy, aprobado en diciembre de 2013, recoge en su estrategia II.3. el Fomento del Transporte Colectivo Interurbano. Dentro de las acciones de esta estrategia plantea:

- II. 3.1. Incentivar el uso de transporte interurbano, mediante la aplicación de actuaciones desarrolladas dentro del Programa de Comunicación y Sensibilización de la Movilidad Urbana Sostenible.

3.3.2. Campus de Gandía

Gandía está conectada con diversas poblaciones próximas mediante distintos servicios de autobús interurbano con varias expediciones al día en días laborables. Además, a nivel regional tiene una conexión regular con la ciudad de Valencia

Autobuses interurbanos Gandía	
Empresa que explota el servicio	Recorrido de la línea
Autobuses La Amistad	Gandía-Piles-Oliva: 12 expediciones diarias por sentido Gandía-Villalonga: 9 expediciones diarias por sentido Gandía- La Font: 7 expediciones diarias Gandía-Onteniente: 1 expedición diaria Gandía-Pobla del Duc: 1 expedición diaria
Simbus	Gandía-Simat: 6 expediciones diarias Gandía-Alzira-Carcaixent: 1 expedición diaria
Olibus	Gandía-Barx: 3 expediciones diarias
La Marina Gandiense	L1 – Gandía - Real de Gandía: 7 expediciones diarias L6 - Gandía – Playa d Xeraco (servicio especial de verano)
ALSA	Gandía - Valencia

Servicios de autobuses interurbanos en Gandía

Acceso al Campus en autobús interurbano

Para estudiar las alternativas y viabilidad del desplazamiento al Campus de Gandía en autobús interurbano, se va a realizar el análisis tanto de las frecuencias y horarios, como de los recorridos, de aquellas líneas de autobuses que unen Gandía con municipios próximos y que tengan un número de expediciones significativo (igual o superior a cinco durante días laborables de periodo lectivo):

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

Asimismo, se procede a estudiar la viabilidad del desplazamiento en este medio de transporte desde la ciudad de Valencia.

Para determinar la viabilidad de un desplazamiento interurbano para trayectos diarios al Campus, se considera por un lado su viabilidad desde el punto de vista de la duración total del trayecto y por otro, la adecuación de las frecuencias de paso y horarios de la línea interurbana. Por tanto, se estudian ambas variables para estimar la viabilidad de los desplazamientos en autobús interurbano al Campus de Gandía:

a) La duración total del trayecto:

Se considera viable un desplazamiento en autobús interurbano para acceder al Campus si la duración del **trayecto total es igual o inferior a 60 minutos**.

La duración del trayecto total sería la suma de la duración del trayecto desde la población de origen hasta la parada en Gandía de la línea de autobús interurbano más el tiempo de desplazamiento en transporte público (línea de autobús nº 2) desde la parada de la línea interurbana en el municipio de Gandía hasta el Campus.

En el cálculo de la duración aproximada del trayecto total es necesario precisar que se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

1- Por una parte, con respecto a las posibilidades de desplazamiento hasta el Campus de la UPV en Gandía desde los puntos de parada de las líneas de autobuses interurbanos en Gandía, es decir, desde las Estaciones de autobuses y de tren, cabe señalar que puede realizarse por distintas vías:

- A través de las líneas de autobús urbano disponibles: Línea 1 (Estación de Renfe – Universidad) y Línea 2 (Gandía- Grau de Gandía – Playa de Gandía).

Tal como se ha visto en el apartado correspondiente al autobús urbano (3.1.2), la frecuencia media de paso en días laborables de la línea 2 es de 10-15 minutos, mientras que la línea 1 opera sólo en los horarios punta de llegada/salida del tren de cercanías (línea C2).

- A pie:

Puesto que la distancia a cubrir desde estas estaciones hasta el Campus es de aproximadamente 4,5 km, no se considera viable la conexión mediante desplazamiento a pie.

- En bicicleta pública: Existe un punto de préstamo de bicicletas públicas (*Saforbici*) en PI. Parc de l'Estació, muy próxima a estaciones RENFE - Autobuses, por lo que a priori podría combinarse el desplazamiento en autobús interurbano con este sistema municipal de bicicletas para el acceso al Campus de la UPV (donde hay ubicado otro punto de este sistema). Sin embargo, el itinerario de carril-bici de Gandía hasta el Campus no es continuo, por lo que no se considera viable esta posibilidad

2 – Teniendo en cuenta estas posibilidades, para la estimación de la duración del trayecto entre la parada de la línea interurbana en Gandía y el Campus, se ha seleccionado de entre los medios disponibles el medio de desplazamiento que se considera más rápido (en función de la distancia a cubrir) y con más frecuencia de paso: en este caso, **la Línea 2 de autobús urbano**.



Conexión de Campus Gandía con estaciones de autobuses – trenes mediante línea 2 de autobús urbano.

Fuente: La Marina Gandiense

3 - Según la frecuencia de paso y el tiempo de viaje aproximado de la línea 2 de autobús urbano, se estima una duración entre las estaciones al Campus de Gandía de aproximadamente 15-20 minutos.

4 – Por último, en la estimación de la duración total del trayecto para desplazamientos en autobús interurbano no se ha tenido en cuenta el tiempo empleado desde el núcleo urbano principal del municipio origen/destino hasta la parada en dicha población. Por lo tanto, si se considera esto la duración total del trayecto podría aumentar, y por tanto variar el resultado de viabilidad.



5 – Tampoco se ha sumado en la duración total del trayecto el tiempo a pie desde la parada de autobús urbano próxima al Campus hasta los puntos de acceso al mismo.

b) Frecuencia de paso y horarios de la línea interurbana:

No se han considerado viables las líneas con escasa o inadecuada frecuencia de paso durante la jornada lectiva de la UPV en Gandía.

Cabe señalar, que las frecuencias de paso y horarios considerados son los que se encuentran publicados por las compañías que operan las líneas de autobús interurbano, a fecha del presente diagnóstico.

La siguiente tabla muestra los resultados del análisis de viabilidad realizado para los desplazamientos mediante autobús interurbano al Campus de la UPV en Gandía, teniendo en cuenta tanto duración del trayecto total como horarios y frecuencias de paso.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LÍNEA AUTOBÚS	PARADAS EN GANDÍA	HORARIOS / FRECUENCIAS MEDIAS DE PASO	RECORRIDO		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX hasta Estación	
Gandía- La Font d'en Carròs	Estación RENFE	<p><i>Laborables:</i> Desde Gandía: 9:15, 12:15, 14:15, 17:15, 19.10. Desde La Font: 7:10, 8:15, 9:50, 12:50, 16:15, 17:40, 19:35</p> <p>VIABLE HORARIOS/FRECUENCIAS</p> <p><i>Sábados:</i> Desde Gandía: 9:00, 12:00, 13:00, 16:30, 19.00 Desde La Font: 9:30, 12:30, 13:30, 17:00, 19:30</p>	GANDÍA, BELLREGUARD , PALMERA, L'ALQUERIA, RAFELCOFER, LA FONT	<p>15 minutos (Bellreguard) 15 minutos (Palmera) 20 minutos (L'Alqueria) 30 minutos (Rafelcofer) 35 minutos (La Font)</p>	<p>Bellreguard: 30 – 35 minutos Palmera: 30 - 35 minutos L'Alqueria: 35-40 minutos Rafelcofer: 45-50 minutos La Font d'en Carros: 50-55 minutos (Trayecto a Gandía + bus urbano Línea 2 hasta Campus)</p> <p>VIABLE DURACIÓN TRAYECTO</p>
Gandía- Piles-Oliva	Estación RENFE	<p><i>Laborables:</i> Desde Gandía: 6:45, 7:10, 8:15, 9:00, 10:15, 11:45, 12:45, 13.15, 14:45, 15:45, 17:45, 19:15, 20:15 Desde Oliva: 6:45, 7:45, 8:35, 9:05, 9:35, 11:15, 12:10, 14:15, 15:35, 16:45, 18:10, 20:15 Desde Pego: 7:30, 11:00, 14:00, 16:30, 20:00</p> <p>VIABLE HORARIOS/FRECUENCIAS</p> <p><i>Sábados:</i> Desde Gandía: 9:35, 11:35, 13:15, 17:05, 19.005, 20:00 Desde Oliva: 9:05, 10:40, 12:05, 16:40, 17:35, 19:35</p>	GANDÍA, DAIMUZ, GUARDAMAR, MIRAMAR, PILES, BELLREGUARD , PALMERA, L'ALQUERIA, OLIVA, PEGO	<p>10 minutos (Daimuz) 15 minutos (Guardamar) 17 minutos (Miramar) 20 minutos (Piles) 20 minutos (Oliva) 40 minutos (Pego)</p>	<p>Daimuz: 25 - 30 minutos Guardamar: 30-35 minutos Miramar: 37 - 37 minutos Piles: 35 - 40 minutos Oliva: 35 - 40 minutos Pego: 55-60 minutos (Trayecto a Gandía + bus urbano Línea 2 hasta Campus)</p> <p>VIABLE DURACIÓN TRAYECTO</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LÍNEA AUTOBÚS	PARADAS EN GANDÍA	HORARIOS / FRECUENCIAS MEDIAS DE PASO	RECORRIDO		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX hasta Estación	
Gandía- Vilallonga	Estación RENFE	<p><i>Laborables:</i> Desde Gandía: 7:00, 9:15, 11:15, 13.15, 15:45, 17:20, 19:15 Desde Palma Gandía: 7:00, 8:20, 9:45, 11:45, 13:25, 16:05, 15:35, 17:50, 19:45 VIABLE HORARIOS/FRECUENCIAS <i>Sábados:</i> Desde Gandía: 11:00, 14:00, 20:00 Desde Palma Gandía: 8:30, 11:30, 16:00</p>	GANDÍA, ALMOINES, BENIARJO, VILALLONGA, BENIFLA, POTRIES, ADOR, PALMA DE GANDÍA	<p>30 minutos (Palma Gandía) 28 minutos (Ador) 25 minutos (Vilallonga) 18 minutos (Potries) 15 minutos (Benifla) 13 minutos (Beniarjó) 10 minutos (Almoines)</p>	<p>Palma de Gandía: 45-50 minutos Ador: 43- 48 minutos Vilallonga: 40 – 45 minutos Potries: 33 – 38 minutos Benifla: 30-35 minutos Beniarjó: 28 – 33 minutos Almoines: 25 – 30 minutos (Trayecto a Gandía + bus urbano Línea 2 hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO</p>
Gandía- Simat	Estación RENFE- Estación de autobuses de Gandía	<p><i>Laborables:</i> Desde Gandía: 8:15, 11:30, 13:15, 15:30, 18:00 , 20:15 Desde Simat: 7:15, 9:00, 10:00, 12.30, 15:45, 17:00 VIABLE HORARIOS/FRECUENCIAS <i>Sábados:</i> Desde Gandía: 13:15, 18:00 , 20:15 Desde Simat: 9:00, 10:00, 16:00</p>	GANDÍA, TAVERNES DE LA VALLDIGNA, SIMAT	40 minutos (Simat)	<p>Simat de la Valldigna: 55 – 60 minutos Tavernes de la Valldigna: < 60 minutos (Trayecto a Gandía + bus urbano Línea 2 hasta Campus) VIABLE DURACIÓN TRAYECTO</p>

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

LÍNEA AUTOBÚS	PARADAS EN GANDÍA	HORARIOS / FRECUENCIAS MEDIAS DE PASO	RECORRIDO		DURACIÓN TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO hasta el Campus
			MUNICIPIOS	DURACIÓN APROX hasta Estación	
Real de Gandía – Gandía	<u>Desde Real de Gandía:</u> C/Sant Pere nº1 - 31 - 81 C/Beniopa Estación RENFE - Estación de Autobuses de Gandía <u>Desde Gandía:</u> Estación RENFE - Estación de Autobuses de Gandía C/Plus Ultra C/San Rafael	<i>Laborables:</i> Desde Real de Gandía: 07:55,10:10, 12:00, 14:10, 17:30, 18:30, 20:10 Desde Gandía: 07:45, 10:00, 11:50, 14:00, 17:20, 18:20, 20:00 VIABLE HORARIOS/FRECUENCIAS	GANDÍA, REAL DE GANDÍA	<i>S.D. (Inferior a 30 minutos)</i>	Real de Gandía < 45 minutos VIABLE DURACIÓN TRAYECTO
Gandía- Valencia	Estación de Autobuses de Gandía	<i>Laborables:</i> Desde Gandía: 9:10, 11:40, 15:50, 16:15, 19:00, 21:05 Desde Valencia: 6:00, 6:30, 7:30, 8:00, 9:00, 12:00, 13.00, 15:00, 16:00, 17:00, 21:15, 23:59 VIABLE HORARIOS/FRECUENCIAS	GANDÍA, CULLERA, VALENCIA (según trayecto también para en Xeresa, Xeraco, Favarete, Sueca, Sollana y Silla)	15 minutos (Xeraco- Xeresa) 25 minutos (Favareta) 45 minutos (Sueca) 60-75 minutos (Valencia)	Xeraco – Xeresa: 30 – 35 minutos Favareta: 40 – 45 minutos Sueca: 60 minutos VIABLE DURACIÓN TRAYECTO

Viabilidad para desplazamientos al Campus de Gandía mediante las líneas de autobús interurbano. Fuente: Páginas Web de compañías líneas interurbanas.

S.D. Estimación por distancia. Sin datos publicados

Nota: Se marcan en **rojo** los trayectos de duración superior a 60 minutos por considerarse inviables para su realización diaria.

Por tanto, teniendo en cuenta la intermodalidad de estas líneas de autobús interurbano **con la línea 2 de autobús urbano**, que es la que presenta mejor opción para el desplazamiento desde los puntos de parada hasta el Campus de Gandía, **los municipios** que se considera que están **comunicados de forma viable** (considerando las frecuencias de viaje/ horarios y el tiempo total de desplazamiento diario no superior a 1 hora) serían: Real de Gandía, Palma de Gandía, Ador, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjó, Almoines, Daimus, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Pego, Bellreguard, L'Alqueria, Palmera, Rafelcofer, La Font d'en Carros, Xeraco-Xeresa, Simat de la Vallidigna, Tavernes de la Vallidigna, Favareta y Sueca (mayoría de municipios de la comarca de La Safor y algunos de la Ribera baja)

En cambio, no se considera viable la conexión con Valencia en autobús interurbano para realizar los desplazamientos diarios al Campus.

3.3.3. Campus de Vera

Red interurbana

La red de autobuses interurbanos del área metropolitana de Valencia (**MetroBús**) está compuesta por un total de 58 líneas (servicios con itinerarios diferenciados), explotados por las siguientes empresas:

Autobuses interurbanos del servicio MetroBús	
Empresa que explota el servicio	Poblaciones que cubre el servicio
Auvaca - Autobuses Valencia-Catarroja	Albal - Alcácer - Alfafar - Benetússer - Beniparrell - Catarroja - Massanassa - Parc Alcosa - Picassent - Silla
Avsa - Autos Vallduxense	Albalat del Sorells - Bonrepos - Casas de Bárcena - El Puig - Emperador - Foios - La Magdalena "Massamagrell" - Massalfassar - Massamagrell - Meliana - Museros - Náquera - Puerto de Sagunto - Poble Farnals Sa Platja - Port Saplaya - Puçol - Rafelbuñol - Sagunt - Serra - T. Blanques
Autobuses Buñol	Alborache - Alfarp - Alginet - Almussafes - Benifaio - Benimodo - Buñol - Carlet - Catadau - Centre Penitenciari - Cheste - Chiva - Font L'Almaguer - Godolleta - Llombai - Macastre - Masia L'Oliveral - Silla - Turis - Yátova.
Edetania Bus	Benaguassil - Benimamet - Benisano - Bétera - Bugarra - Burjassot - Campo Olivar - Colinas de San Antonio - El Plantío - Font del Jarro - Gestalgar - Godella - L'Elia - La Canyada - Llíria - Náquera - Paterna - Pedralba - Poble de Vallbona - Rocafort - San Antonio de Benagéber - Santa Bárbara - Serra - Villamarchante
Fernanbús	El Vedat - Alaquas - Aldaia - Barrio el Cristo (Aldaia) - CC. Bonaire (Aldaia) - Manises - Mislata - Quart de Poblet - Torrent - Xirivella

Autobuses interurbanos del servicio MetroBús	
Empresa que explota el servicio	Poblaciones que cubre el servicio
Autobuses Herca	Alfajar - Alfara - Benifaraig - Borboto - Carpesa - El Palmar - El Saler - Faro de Cullera - Forn d'Alcedo - Les Palmeres - Mareny Blau - Mareny de Barraquetes - Moncada - Perelló - Perellonet - Pinedo - Poble Nou - Sedavi
Urbetur	Benaguassil - Llíria - Riba-Roja - Vilamarxant - Cheste - Benisanó

Autobuses interurbanos del servicio MetroBús

Fuente: Webs compañías de autobús / Agencia Valenciana de Movilidad

El servicio Metrobús, completa el servicio de transporte de la EMT y Metrovalencia en el área metropolitana de Valencia. Está integrado, junto a Metrovalencia, Empresa Municipal de Transportes (EMT) y cercanías de Renfe, en la ENTIDAD PÚBLICA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE VALENCIA – ETM, entidad que coordina la integración tarifaria y fomenta el uso de Transporte Público en el Área de Transporte Metropolitano de Valencia, con 60 municipios, todos los de la comarca de l'Horta, además de parte de los de Camp de Túria, cinco localidades de la Ribera y uno de Camp de Morvedre.

Además, existen líneas de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT) que incluyen en sus recorridos municipios próximos a Valencia, como Vinalesa, Tavernes Blanques o Burjassot.

Acceso al Campus en autobús interurbano

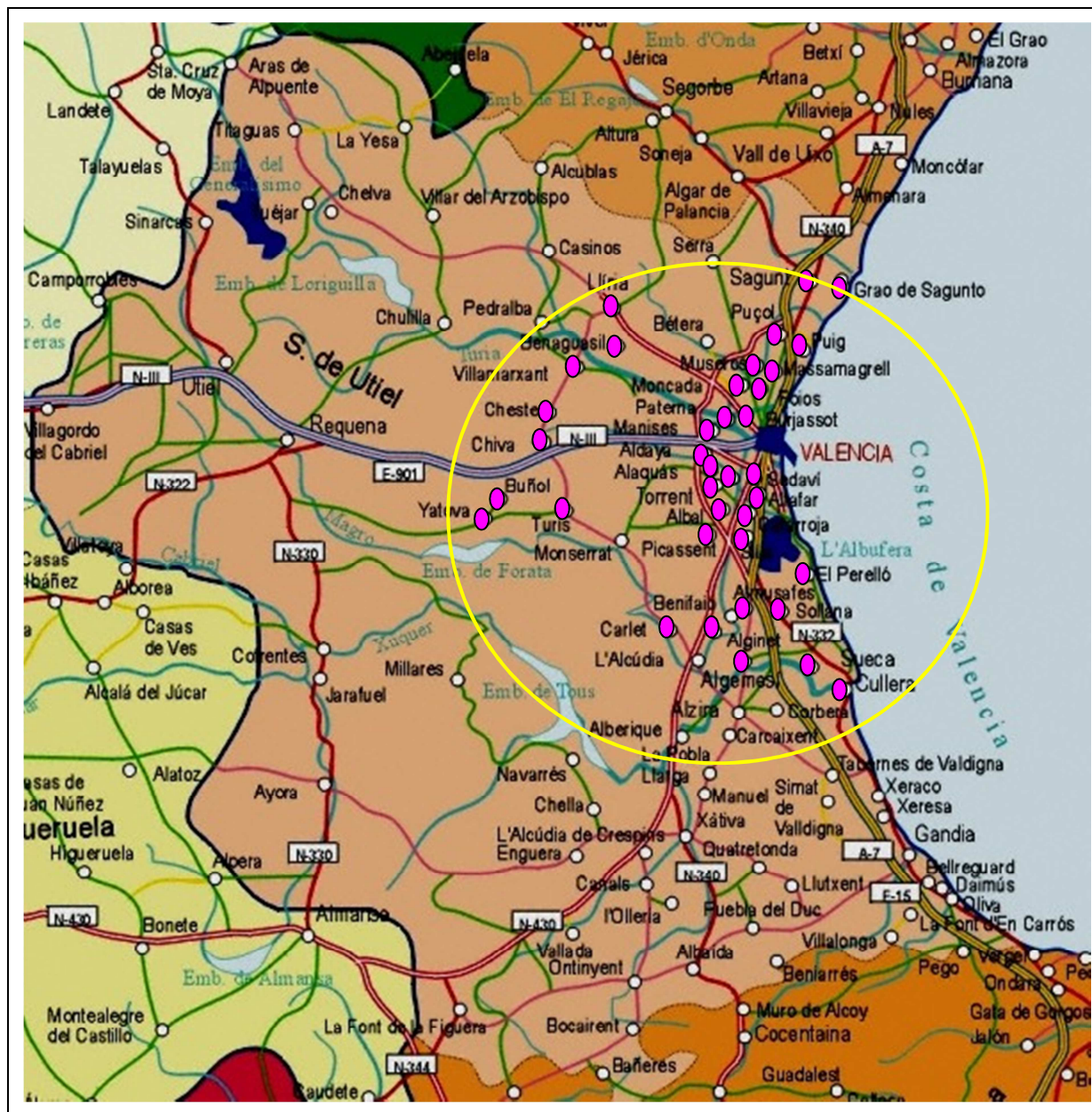
Las **líneas de autobús interurbano que conectan poblaciones cercanas a Valencia**, que pueden utilizadas por los usuarios del Campus de Vera en Valencia son las que se describen en la tabla que se presenta a continuación.

En ella se incluyen fundamentalmente las líneas del servicio Metrobús con parada en el municipio de Valencia, aunque también se han incluido algunas líneas de autobús fuera de este servicio que cuentan con parada muy próxima al Campus de Vera así como las líneas de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia que dan cobertura a algunos municipios cercanos a Valencia.

Del estudio de las líneas interurbanas disponibles, se observa que las **localidades** conectadas con Valencia mediante autobús interurbano son los municipios que se circunscriben en un radio de:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

35 km al norte (hasta Sagunto)	28 km al noroeste (hasta Llíria)	45 km al oeste (hasta Yátova)	37 km al sureste (hasta Carlet)	47 km al sur (hasta Carcaixent)
-----------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------



Cobertura de las líneas de autobús interurbano analizadas que conectan Valencia con poblaciones cercanas. Fuente: Elaboración propia

Por tanto, en principio la **cobertura de las líneas interurbanas se considera buena.**



No obstante, es necesario **analizar la viabilidad del desplazamiento diario desde los municipios que cubren estas líneas de autobús interurbano hasta el Campus de Vera**, tanto desde el punto de vista de la duración total del trayecto como de la adecuación de los horarios y frecuencias medias de paso de las líneas a la jornada lectiva de la UPV en el Campus de Vera

Para ello, en un primer estadio de análisis se estudian tanto los horarios y frecuencias de paso de estas líneas como los municipios incluidos en su recorrido. Asimismo, se analiza la duración aproximada del recorrido desde la población origen de la línea interurbana hasta la parada final en Valencia, es decir, la duración máxima del trayecto hasta Valencia (o en los casos en los que es posible, también hasta la parada en Valencia que se considera más próxima al Campus de Vera).

De esta manera, es posible estimar qué líneas no son viables considerando la adecuación de sus horarios y frecuencias de paso. También permite realizar una primera aproximación para conocer desde qué poblaciones de las líneas no es viable el acceso al Campus de Vera en autobús interurbano, puesto que la duración del trayecto hasta Valencia es superior a una hora, y por tanto a priori, ya no serán susceptibles de análisis posteriores, al considerarse no viables para desplazamientos frecuentes.

La presentación de los resultados se incluye en la siguiente tabla de las líneas de autobús interurbano que conectan Valencia con los municipios cercanos.

Los datos de horarios, frecuencias de paso y duraciones de trayecto presentados son los publicados por las compañías operadoras de las líneas.



LÍNEA	PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
CORREDOR "NORD"				
110	VALENCIA-PUÇOL <u>Desde Puçol:</u> Politécnico - Camí de Vera Av. Blasco Ibañez (La Caixa) Av. Blasco Ibañez (El Clínico) Estacioneta Pont de Fusta Estación de Autobuses <u>Desde Valencia:</u> Origen: Estación de Autobuses Torres de Serrano - C/ Conde Trenor 9 Av. Blasco Ibañez (Facultad Geografía e Historia) Av. Blasco Ibañez (Transporte - COPUT) Politécnico – Park. Oeste	<i>Sólo laborables en periodo lectivo</i> Desde Valencia (Politécnico): 10:56, 16:31 Desde Puçol: 9:55, 15:30 POCO VIABLES HORARIOS Y FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA, MASSALFASSAR, , MASAMAGRELL, POBLA FARNALS, EL PUIG, PUÇOL	Puçol : 26 minutos (desde Politécnico) 42 minutos (desde origen Valencia)



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
111	VALENCIA-PORT DE SAGUNT (por N-340)	<p>Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal (metro L1)</p> <p>Av. Constitución 3</p> <p>Av. Constitución 31</p> <p>Salesianos - Av. Constitución 127</p> <p>Centro de Salud - Av. Constitución 163</p> <p>C/Conde Lumiares, s/n</p> <p>Av. Constitución 317</p>	<p><i>Sólo laborables</i></p> <p>Desde Valencia: 7:00</p> <p>Desde Port de Sagunt: 7:30</p> <p>NO VIABLES FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA, TAVERNES BLANQUES, ALMÀSSERA, CASES DE BÀRCENA, MELIANA, FOIOS, ALBALAT DELS SORELLS, MUSEROS, MASSAMAGRELL, POBLA FARNALS, EL PUIG, PUÇOL, SAGUNT, PORT DE SAGUNT</p>	<p>Puerto de Sagunto: 74-85 minutos</p> <p>Sagunto: 52 minutos</p> <p>Puçol: 42 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
112	VALENCIA - PORT SAPLAYA - PLATJA P. FARNALS -EL PUIG	<p><u>Desde El Puig:</u> Politécnico - Camí de Vera Av. Primado Reig, 181 Av. Primado Reig, 151 C/Molinell, 13 C/Santa Rita, 1 (Est. Pont de Fusta) Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal 13</p> <p><u>Desde Valencia:</u> Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal 13 C/ Poeta Monmeneu 15 C/ Sagunt, 50 / C/ Sagunt 110 C/ Maximiliano Tous, 28 Av. Primado Reig 50 Av. Primado Reig 82 Av. Primado Reig con C/Xàbia Politécnico - Parking Oeste</p>	<p><i>Laborables:</i> Desde Valencia (Est. Autobuses): 7:55, 8:55, 9:55, 10:55, 11:55, 12:55, 14:00, 14:55, 15:55, 16:55, 17:55, 18:55, 20:00, 21:00</p> <p><i>Nota:</i> tarda aprox. 20 minutos más en llegar a la parada Politécnico</p> <p>Desde El Puig: 6:55, 7:55, 8:55, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00, 20:00</p> <p><i>Sábados, domingos y festivos:</i> Desde Valencia (Est. Autobuses): 10:00, 12:00, 14:00, 18:00, 20:00</p> <p>Desde El Puig: 9:00, 11:00, 13:00, 17:05, 19:00</p> <p>VIABLES FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA - PORT SAPLAYA - PLATJA POBLA DE FARNALS – PLAYA DE EL PUIG - EL PUIG</p>	<p>El Puig: 21-32 min desde parada en Politécnico 41-52 minutos (desde origen Valencia)</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
115	VALENCIA - PORT DE SAGUNT	<p><u>Desde Port de Sagunt:</u> Politécnico - Camí de Vera Av. Blasco Ibañez (La Caixa) Av. Blasco Ibañez (El Cínico) Estacioneta Pont de Fusta Estación de Autobuses</p> <p><u>Desde Valencia:</u> Origen: Estación de Autobuses Torres de Serrano - C/ Conde Trenor 9 Av. Blasco Ibáñez (Facultad Geografía e Historia) Av. Blasco Ibáñez (Transporte - COPUT) Politécnico – Parking Oeste</p>	<p>Laborables Lectivos: Desde Valencia (Politécnico): 8:01, 8:26, 9:16, 10:16, 10:56, 11:26, 12:16, 12:56, 13:21, 14:21, 14:46, 15:26, 16:11, 18:16, 19:16, 20:21, 21:26, 22:26 Desde Port de Sagunt: 6:00, 6:50, 7:00, 7:35, 8:00, 8:05, 8:30, 9:00, 10:00, 11:05, 12:05, 13:00, 13:40, 14:05, 15:00, 16:00, 17:05, 18:05, 19:00, 20:05, 21:05 Laborables no lectivos (23 Jun - 5 Sept) Desde Valencia (Politécnico): 8:06, 9:21, 10:36, 11:51, 13:01, 14:26, 15:26, 16:21, 17:36, 18:46, 20:01, 21:26, 22:26 Desde Port de Sagunt: 6:00, 6:50, 7:30, 8:00, 9:10, 10:15, 11:30, 12:55, 14:05, 14:58, 16:10, 17:20, 18:30, 20:00, 20:55 Sábados Desde Valencia (Est. Autobuses): 8:10, 9:05, 10:20, 11:35, 12:45, 14:10, 15:10, 16:05, 17:20, 18:40, 19:45, 21:10, 22:10 Desde Port de Sagunt : 7:00, 7:50, 9:10, 10:15, 11:30, 12:55, 13:55, 14:55, 16:15, 17:20, 18:30, 20:00, 20:55</p> <p>VIABLES HORARIOS /FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-PUIG-PUÇOL-SAGUNT-PORT DE SAGUNT (CANET)	<p>Port de Sagunt : 34-39 minutos hasta parada de Politécnico 50 - 55 minutos (desde origen Valencia)</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
120	VALENCIA - MONCADA	<p>Origen Valencia: Pont de Fusta - C/ Padre Ferris 21 C/ Conde Trenor 9 C/Trinidad 2 C/ Sagunto 36 C/ Sagunto 151 C/ Sagunto 192 Camí de Moncada 50 Piscina Torrefiel - Camí de Moncada 92 Camí de Moncada 114</p>	<p><i>Sólo laborables:</i> Desde Valencia: 6:20 Desde Moncada: 7:20</p> <p>NO VIABLES FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA- POBLE NOU-BORBOTÓ-BENIFARRAIG-ALFARA DEL PATRIARCA-MONCADA</p>	<p>Moncada: 30-40 minutos</p>
EMT L16	VALENCIA - VINALESA	<p>Origen Valencia: Plaça del Ajuntament – Valencia C/Pintor Sorolla – A. Magnànim Palau de Justícia – Glorieta Albereda Cronista Rivells Sagunt (varias paradas) Avda. Constitución (varias paradas hasta Sant Miquel del Reis)</p>	<p>Laborables Horario Invierno Entre 6:47 – 16:56, cada 8-15 minutos Entre 16:56 – 22:00, cada 11-15 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA – TAVERNES BLANQUES – CASES DE BÀRCENA - VINALESA</p>	<p>Vinalesa: 30 minutos</p>



LÍNEA	PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
CORREDOR "CAMP DEL TURIA"				
131	VALENCIA-MAS CAMARENA (Paterna)	<p>Origen: GV. Fernando el Católico 8 Nuevo Centro - Av. Pío XII 2 Campanar La Fe - Av. Pío XII 28 Jesuitas - Av. Cortes Valencianas 4 Nuevo Estadio - Av. Cortes Valencianas Palau de Congressos - Av. Cortes Valencianas</p> <p><i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): 6:50, 7:35, 7:50, 8:55, 9:55, 11:25, 12:20, 13:20, 14:20, 15:25, 16:30, 17:35, 18:40, 19:45, 20:40 Desde Mas Camarena: 7:20, 8:20, 9:26, 10:50, 11:53, 12:50, 13:50, 14:50, 15:55, 17:00, 18:05, 19:09, 20:15, 21:05, <i>Sábados:</i> Desde Valencia (origen): 8:05, 10:31, 19:05 Desde Mas Camarena: 10:00, 13:41, 16:45</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p> <p><i>Domingos y Festivos:</i> Desde Valencia (origen): 10:05, 19:46 Desde Mas Camarena: 9:35, 19:15</p>	VALENCIA-BURJASSOT FACULTATS-MAS CAMARENA	Mas Camarena (Paterna): 25 minutos



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
135	VALENCIA- URB. TORRE EN CONILL (Bétera)	<p>Origen: G.V. Fernando el Católico 8 Colegio San José (G.V. Fernando el Católico 78) Nuevo Centro - Av. Pío XII 2 (Línea 1 metro) Campanar La Fe - Av. Pío XII 28 Jesuitas - Av. Cortes Valencianas 4 La Safor - Av. Cortes Valencianas 14 Palau de Congressos - Av. Cortes Valencianas</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 7:00, 8:25, 13:30, 15:10, 19:20</p> <p>Desde Mas Camarena: 7:41, 12:40, 14:15, 15:51, 18:35, 20:25</p> <p><i>Sábados:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 8:05, 10:31, 19:05</p> <p>Desde Mas Camarena: 9:43, 13:25, 16:29</p> <p><i>Domingos y Festivos:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 10:05, 19:46</p> <p>Desde Mas Camarena: 9:20, 19:00</p> <p>VIABLES FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-BURJASSOT - URB. TORRE EN CONILL	<p>Urb. Torre en Conill (Bétera):</p> <p>41 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
140	VALENCIA-PATERNA	<p>Origen: G.V. Fernando el Católico 8</p> <p>Colegio San José (G.V. Fernando el Católico 78)</p> <p>Nuevo Centro - Av. Pío XII 2</p> <p>Campanar La Fe - Av. Pío XII 28</p> <p>Jesuitas - Av. Cortes Valencianas 6</p> <p>La Safor - Av. Cortes Valencianas 14</p> <p>Palau de Congressos - Av. Cortes Valencianas</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia: desde las 6:45 hasta las 21:30, cada 15-20 minutos</p> <p>Desde Paterna: desde las 6:00 hasta las 21:00, cada 15-20 minutos</p> <p><i>Sábados:</i></p> <p>Desde Valencia: desde las 8:00 hasta las 21:00, cada 30 minutos</p> <p>Desde Paterna: desde las 7:30 hasta las 20:30, cada 30 minutos</p> <p><i>Domingos y Festivos:</i></p> <p>Desde Valencia: desde las 9:00 hasta las 20:50, cada 55-60 minutos</p> <p>Desde Paterna: desde las 8:34 hasta las 20:30, cada 55-60 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA (zona A)- BENIFERRI - BENIMÀMET-PATERNA - P.I.FUENTE DEL JARRO-EL PLANTÍO</p>	<p>Paterna: 25-29 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
145	VALENCIA-LLÍRIA	<p>Origen: Gran Vía Fernando el Católico 6</p> <p>San José - GV. Fernando el Católico 78</p> <p>Nuevo Centro - Av. Pío XII 2</p> <p>Campanar LaFe - Av. Pío XII 28</p> <p>Jesuitas - Av. Cortes Valencianas 6</p> <p>La Safor - Av. Cortes Valencianas 14</p> <p>Palau de Congressos - Av. Cortes Valencianas 52</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 6:40 hasta las 21:20, cada 45-60 minutos</p> <p>Desde Llíria: desde las 6:40 hasta las 20:20, cada 30-60 minutos</p> <p><i>Sábados:</i></p> <p>Desde Valencia: desde las 7:00 hasta las 21:05, cada 60 minutos</p> <p>Desde Llíria: desde las 7:05 hasta las 20:05, cada 60 minutos</p> <p><i>Domingos y Festivos:</i></p> <p>Desde Valencia: desde las 7:30 hasta las 21:00, cada 90-120 minutos</p> <p>Desde Llíria: desde las 8:30 hasta las 20:00, cada 90-120 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA- BURJASSOT-PATERNA- SAN ANTONIO DE BENAGÉBER- L'ELIANA-POBLA DE VALLBONA-BENISANÓ- LLÍRIA</p>	<p>Llíria: 47-50 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
146	VALENCIA-LA POBLA DE VALLBONA - (BENAGUASIL)	<p>Origen: Gran Vía Fernando el Católico 6</p> <p>San José - GV. Fernando el Católico 78</p> <p>Nuevo Centro - Av. Pío XII 2</p> <p>Campanar La Fe - Av. Pío XII 28</p> <p>Jesuitas - Av. Cortes Valencianas 6</p> <p>La Safor - Av. Cortes Valencianas 14</p> <p>Palau de Congressos - Av. Cortes Valencianas 52</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 6:55 hasta las 21:10, cada 60-80 minutos</p> <p>Desde La Pobla de Vallbona: desde las 6:50 hasta las 20:15, cada 60-120 minutos</p> <p><i>Sábados:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 8:25, 10:10, 12:05, 17:20</p> <p>Desde La Pobla de Vallbona: 9:21, 11:11, 12:56, 18:16</p> <p><i>Domingos y Festivos:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 10:10, 15:20</p> <p>Desde La Pobla de Vallbona: 11:11, 18:41</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA- BURJASSOT-PATERNA - SAN ANTONIO DE BENAGÉBER— L'ELIANA-LA POBLA DE VALLBONA- BENAGUASIL</p> <p>Nota: la mayor parte de autobuses no llega a Benaguasil, se queda en la Pobla de Vallbona</p>	<p>Benaguasil: 60-65 minutos</p> <p>Pobla de Vallbona: aprox 48 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
158	VALENCIA-VILAMARXANT	<p>Origen: Bailén - GV. Ramón y Cajal s/n (L5 metro)</p> <p>Àngel Guimerà - GV. Fernando el Católico 6</p> <p>Campanar La Fe - Av. Pío XII 28 / 49 (Línea 1)</p> <p>Nuevo Estadio - Av. Cortes Valencianas s/n, o General Avilés-Avda. Pío XXII</p>	<p><i>Sólo laborables</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 7:40, 9:00, 11:40, 14:45, 16:05, 18:25, 20:45</p> <p>Desde Vilamarxant: 7:00, 8:20, 11:00, 14:05, 15:25, 17:45, 20:05</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-BURJASSOT FACULTATS-VILAMARXANT	Vilamarxant: 35 minutos
CORREDOR "OESTE Y HORTA OEST"					
150	VALENCIA-MANISES	<p>Origen: C/ Àngel Guimerà 48 (Estación Àngel Guimerà Líneas 1, 3 y 5)</p> <p>C/ Linares 6</p> <p>Av. del Cid 38 - Parque Oeste</p> <p>Av. del Cid 72 - calle Burgos (metro L3)</p> <p>Av. del Cid 108 (EMT 29)</p> <p>Av. 9 de Octubre</p> <p>Paseo de la Pechina 78- Parque Cabecera</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Frecuencia: cada 25 minutos hasta las 15 h, y desde las 15 h, cada 40 minutos</p> <p>Desde Valencia: desde las 5:50 hasta las 22:30.</p> <p>Desde el aeropuerto: desde las 5:25 hasta las 22:00</p> <p><i>Sábados:</i> Frecuencia: Cada 35 minutos</p> <p>Desde Valencia: desde las 5:25 hasta las 22:05</p> <p>Desde el aeropuerto: desde las 5:25 hasta las 23:10, cada 15-30 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-MISLATA- QUART DE POBLET-MANISES	Aeropuerto Manises: 35 -45 minutos



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
160	VALENCIA - ALDAIA - C.C BONAIRE	Origen: Pio XII - Nuevo Centro - Expohotel C/Quart - GV. Fernando el Católico 67 C/ Ángel Guimerá 48 (Estación Angel Guimerà Líneas 1, 3 y 5) C/ Linares 6 Av. del Cid 38 - Parque del Oeste Av. del Cid 72 - C/ Burgos (metro L3) Av. del Cid 108 (EMT 29) Av. del Cid - Hospital General (EMT 29)	<i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): desde las 07:00 hasta las 22:15, cada 15 minutos Desde Aldaia: desde las 6:15 hasta las 23:35, cada 15 minutos <i>Sábados:</i> Desde Valencia (origen): desde las 7:00 hasta las 22:05, cada 18 minutos Desde Aldaia: desde las 6:25 hasta las 0:35, cada 18 minutos VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-XIRIVELLA-ALDAIA-C.C.BONAIRE	Aldaia: 15-25 minutos
161	VALENCIA - QUART DE POBLET	Origen: C/ Ángel Guimerá 48 (Línea 1, 3 y 5 de metro) C/ Linares 6 Av. del Cid 38 - Parque del Oeste Av. del Cid 72 - C/ Burgos (metro L3) Av. del Cid 108 (EMT 29, 81) Av. del Cid - Hospital General (EMT 29 o metro L3)	<i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): desde las 5:20 hasta las 22:50, cada 30 minutos Desde Quart: desde las 6:05 hasta las 22:30, cada 30 minutos Desde Aldaia: desde las 5:00 hasta las 22:40, cada 30 minutos <i>Sábados:</i> Desde Valencia (origen): desde las 5:20 hasta las 22:40, cada 30 minutos Desde Quart: desde las 6:00 hasta las 22:30, cada 30 minutos Desde Aldaia: desde las 5:00 hasta las 22:40, cada 30 minutos VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-XIRIVELLA-ALQUÀS-ALDAIA-QUART DE POBLET	Quart de Poblet: 25-35 minutos



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
170	VALENCIA-TORRENT-VEDAT	Origen: C/ Ángel Guimerá 48 (Línea 1, 3 y 5 de metro) C/ Linares 6 Av. del Cid 38 - Parque del Oeste Av. del Cid 72 - C/ Burgos (metro L3) Av. del Cid 108 (EMT 29) Av. del Cid - Hospital General (EMT 29)	<i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): desde las 5:05 hasta las 23:45, cada 18 minutos Desde Torrent: desde las 5:30 hasta las 00:15, cada 18 minutos <i>Sábados:</i> Desde Valencia (origen): desde las 6:00 hasta las 23:00, cada 18 minutos Desde Torrent: desde las 6:30 hasta las 00:20, cada 18 minutos VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-XIRIVELLA-ALQUÀS-TORRENT-VEDAT-	Torrent: 30-35 minutos
170 (ant. 171)	VALENCIA – URBANIZ. CUMBRES DE CALICANTO	Origen: C/ Ángel Guimerá 48 C/ Linares 6 Av. del Cid 38 - Parque del Oeste Av. del Cid 72 - C/ Burgos (metro L3) Av. del Cid 108 (EMT 29) Av. del Cid - Hospital General (metro L3, EMT 29)	<i>Sólo laborables</i> Desde Valencia: 7:25, 12:55 Desde Calicanto: 8:45, 14:10 NO VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-XIRIVELLA-ALQUÀS-TORRENT - EL VEDAT-URBANIZACIÓN CUMBRES DE CALICANTO	Calicanto: 60-75 minutos (Valencia- Calicanto) NO VIABLE DURACIÓN DEL TRAYECTO



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
260	VALENCIA - GODELLETA - TURIS	Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal 13 (Línea 1 metro) Àngel Guimerá - GV. Fernando el Católico 6 (líneas 1, 3 y 5) C/ Àngel Guimerá 48 Parque del Oeste - Av. del Cid 40 (metro L3) Av. 9 de Octubre - Avenida del Cid (metro L3) Calle Consumo, 70	<i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): 6:15, 7:30, 9:30, 11:30, 14:00, 15:15, 17:00, 18:30, 20:45 Desde Turís: 6:15, 7:30, 9:00, 11:30, 14:00, 15:15, 18:30, 19:30 <i>Sábados:</i> Desde Valencia: 8:00, 9:30, 12:00, 14:00, 18:00, 20:45 Desde Turís: 7:30, 9:30, 11:00, 15:00, 17:30, 19:30 VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-MISLATA- VENTA DEL POYO- MIRALCAMPO- SEMINARIO- GODELLETA-TURÍS	Turís: 40 minutos
265	VALENCIA - CHIVA - BUÑOL. YÁTOVA	Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal 13 (Línea 1 metro) Àngel Guimerá - GV. Fernando el Católico 6 (líneas 1, 3, 5) C/ Àngel Guimerá 48 Parque del Oeste - Av. del Cid 40 (metro L3) Hospital General - Av. del Cid (metro L3) Barrio de la Luz - Av. del Cid 164 (EMT 29)	<i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): 7:30, 9:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:15, 15:15, 17:45, 18:45, 19:45, 21:00 Desde Yátova: 6:00, 7:00, 8:00, 9:00, 10:25, 12:25, 13:25, 14:25, 15:25, 17:40, 19:10 <i>Sábados:</i> Desde Valencia (origen): 8:00, 10:00, 12:00, 14:30, 17:45, 20:30 Desde Yátova: 8:00, 10:00, 12:00, 15:00, 17:40, 19:40 VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-QUART- CHESTE-CHIVA - BUÑOL-ALBORACHE- MACASTRE-YÁTOVA	45 min a Chiva 65 min a Buñol 75 min Alborache 80 min Macastre 85 min a Yátova



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
266	VALENCIA-CHESTE	<p>Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal (Línea 1 metro)</p> <p>Àngel Guimerá - GV. Fernando el Católico 6 (metro líneas 1, 3, 5)</p> <p>C/ Àngel Guimerá 48</p> <p>Parque del Oeste - Av. del Cid 40</p> <p>Hospital General - Av. del Cid (metro L3, EMT 29)</p> <p>Barrio de la Luz - Av. del Cid 164 (EMT 29)</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 7:30, 10:00, 12:00, 14:30, 18:45, 21:00</p> <p>Desde Cheste: 6:40, 8:00, 9:15, 11:00, 13:00, 15:15, 19:50</p> <p><i>Sábados:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 8:00, 10:00, 12:00, 14:30, 17:45, 20:30</p> <p>Desde Cheste: 8:40, 10:40, 12:40, 15:40, 18:20, 20:20</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-QUART DE POBLET-CHESTE	Cheste : 55 minutos
--	VALENCIA-REAL MONTROI - MILLARES	<p>Origen: Estación Autobuses (Línea 1)</p> <p>C/ Angel Guimera nº 50</p> <p>Av del Cid nº 40</p> <p>Av Tres Forques nº2 (hospital general)- metro L3</p> <p>Camí de Picaña nº1</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 9:00, 10:00, 12:00, 14:00, 18:30, 20:30</p> <p>Desde Real de Montroi: 6:45, 7:45, 8:45, 10:00, 12:00, 14:00, 15:30, 19:00</p> <p><i>Sábados, Domingos y Festivos:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 9:30, 13:30, 16:30, 20:00</p> <p>Desde Real de Montroi: 8:15, 11:15, 15:15, 18:15</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-TORRENT-MONTSERRAT-MONTROI-REAL DE MONTROI-LLOMBAI-CATADAU-(DOS AGUAS - MILLARES)	<p>Montserrat: 50 minutos</p> <p>Montroi : 58 minutos</p> <p>Real Montroi: 60 min</p> <p>Llombai: 70 min</p> <p>Alfarp: 75 min</p>



LÍNEA	PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia	
CORREDOR "SUR Y EL SALER"					
180	VALENCIA- ALBAL	<p>Origen: Pl. España - GV. Ramón y Cajal 17 (metro L1) Bailén - GV. Ramón y Cajal 2 (metro L5) C/ Jesús 71 (metro L5) Antigua Estación de Jesús - Av. Giorgeta 18 C/ San Vicente 228 Macosa - C/ San Vicente 272 C/ San Vicente 294 Cruz Cubierta - C/ San Vicente 328 Boulevard Sur - C/ San Vicente 368 Boulevard Sur - C/ San Vicente 438 C/ Soto Micó 14</p>	<p><i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): desde las 5:30 hasta las 23:30, cada 12-15 minutos Desde Albal: desde las 5:00 hasta las 23:00, cada 12-15 minutos <i>Sábados, Domingos, Festivos y Agosto:</i> Desde Valencia (origen): desde las 5:30 hasta las 23:30, cada 15-20 minutos Desde Albal: desde las 5:00 hasta las 23:00, cada 15-20 minutos VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-LA TORRE-BENETÚSSER- MASSANASSA- CATARROJA-ALBAL	Albal: 30-36 minutos



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
181	VALENCIA-PICASSENT	<p>Origen: Pl. España - GV. Ramón y Cajal (metro L1)</p> <p>GV. Ramón y Cajal 2 - esq. Bailén (metro L5)</p> <p>C/ Jesús 71 (metro L5)</p> <p>Antigua Estación de Jesús - Av. Giorgeta 18</p> <p>C/ San Vicente 228 / Macosa - C/ San Vicente 272</p> <p>C/ San Vicente 294</p> <p>Cruz Cubierta - C/ San Vicente 328</p> <p>Boulevard Sur - C/ San Vicente 368</p> <p>Boulevard Sur - C/ San Vicente 438</p> <p>C/ Soto Micó 14</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 6:30 hasta las 22:30, cada 60 minutos</p> <p>Desde Picassent: desde las 6:30 hasta las 21:30, cada 60 minutos</p> <p><i>Sábados, domingos, festivos y Agosto:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 8:00 hasta las 22:00, cada 120 minutos</p> <p>Desde Picassent: desde las 7:00 hasta las 21:00, cada 120 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA-LA TORRE-BENETÚSSER- MASSANASSA- CATARROJA-ALBAL- BENIPARRELL- ALCÀSSER-PICASSENT</p>	<p>Picassent: 47 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
182	VALENCIA-SILLA	<p>Origen: Pl. España - GV. Ramón y Cajal (metro L1)</p> <p>GV. Ramón y Cajal 2 - esq. Bailén (metro L5)</p> <p>C/ Jesús 71</p> <p>C/ Jesús 102</p> <p>C/ Gaspar Aguilar, 2</p> <p>Hidroeléctrica - Av. Gaspar Aguilar 50</p> <p>Av. Gaspar Aguilar 74</p> <p>Hospital Peset - Av. Gaspar Aguilar 90</p> <p>Av. Dr. Tomás Sala (esq. Gaspar Aguilar)</p> <p>Av. Tomás Sala (esq. San Marcelino)</p> <p>Av. Tomás Sala (esq. San Vicente)</p> <p>C/San Vicente 438 / C/ Soto Micó 14</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 5:30 hasta las 22:05, cada 50-60 minutos</p> <p>Desde Silla: desde las 6:15 hasta las 22:05, cada 50-60 minutos</p> <p><i>Sábados, domingos, festivos y Agosto:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 7:00 hasta las 21:00, cada 120 minutos</p> <p>Desde Silla: desde las 8:00 hasta las 22:00, cada 120 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA-LA TORRE-BENETÚSSER- MASSANASSA- CATARROJA-ALBAL- BENIPARRELL-SILLA</p>	<p>Silla: 51 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
183	VALENCIA SEDAVÍ ALFAFAR	Origen: GV. Germanías 41 (EMT 41) C/ Cádiz 44 C/ Los Centelles 32 Av. Ausias March 38 Av. Ausias March 66 Av. Ausias March 11	<i>Laborables:</i> Desde Valencia: desde las 6:50 hasta las 21:50, cada 30 minutos Desde Alfafar: desde las 6:15 hasta las 22:15, cada 30 minutos <i>Sábados:</i> Desde Valencia: desde las 8:20 hasta las 21:50, cada 30 minutos Desde Alfafar: desde las 7:45 hasta las 22:15, cada 30 minutos VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO	VALENCIA-FORN D'ALCEDO-SEDAVÍ- ALFAFAR	Alfafar: 25-35 minutos



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
190 a	VALENCIA – EL PERELLÓ	<p>Origen: GV. Germanías 41 (esq. C/Sueca)</p> <p>Avenida Marqués del Turia (Pl. Cánovas del Castillo) (metro Alameda L3,5)</p> <p>C/ Alcalde Reig 6 (Escuela de Magisterio)</p> <p>Camino de las Moreras (CC El Saler)</p> <p>Camino de las Moreras (Oceanográfico) s/n</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 7:00 hasta las 21:00, cada 60 minutos</p> <p>Desde El Perelló: desde las 6:45 hasta las 21:45, cada 60 minutos</p> <p><i>Sábados, Domingos y Festivos:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): desde las 7:00 hasta las 21:00, cada 60 minutos</p> <p>Desde El Perelló: desde las 8:00 hasta las 21:45, cada 60 minutos</p> <p>VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA-LA PUNTA-PINEDO-EL SALER-LES GAVINES-EL PALMAR-PERELLONET-EL PERELLÓ (Sueca)</p>	<p>El Perelló (Sueca): 70 minutos</p> <p>NO VIABLE DURACIÓN DEL TRAYECTO</p>
190 c	VALENCIA - EL PERELLÓ - MARENY BLAU	<p>ORIGEN: Gran Vía de les Germanies 41 (esq. C/Sueca)</p> <p>Avenida Marqués del Turia (Plaza Cánovas) (metro Alameda L3,5)</p> <p>C/ Alcalde Reig 6</p> <p>Camino de las Moreras (CC El Saler)</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 8:00, 14:00, 17:00</p> <p>Desde M. Blau: 6:30, 8:50, 14:50, 17:50</p> <p>POCO VIABLE FRECUENCIAS DE PASO</p> <p><i>Sábados, Domingos y festivos:</i></p> <p>Desde Valencia (origen): 8:00, 14:00, 17:00</p> <p>Desde M. Blau: 8:50, 14:50, 17:50</p>	<p>VALENCIA- LES PALMERETES-MARENY DE BARRAQUETES-MARENY BLAU (Sueca)</p>	<p>Mareny Blau (Sueca): 70 minutos</p> <p>Palmeretes – Mareny de Barraquetes (Sueca): aprox. 60 minutos</p> <p>NO VIABLE DURACIÓN DEL TRAYECTO</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
281	VALENCIA - BENIFAÍO	Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal (metro L1) Edificio ONCE - GV. Ramón y Cajal 9 (metro Bailén L5) Av. Ausias March 64	<i>Laborables:</i> Desde Valencia (origen): 7:00, 14:15, 15:15, 19:30, 20:45 Desde Benifaió: 6:55, 7:00, 8:00, 9:00, 14:00, 15:40, 19:00 VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO <i>Sábados, domingos y festivos:</i> Desde Valencia (origen): 9:00, 14:30 Desde Benifaió: 8:00, 13:40	VALENCIA-SILLA-ALMUSSAFES-BENIFAIO (- BENIMODO)	Benifaió: 35-40 minutos
285	VALENCIA - SOLLANA - CULLERA	Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal 13 (L1 metro) GV. Ramón y Cajal 25 Av. Ausias March 8	<i>Laborables:</i> Desde Valencia: 10:30, 12:00, 15:15, 18:00 Desde Cullera: 7:30, 12:00, 14:00, 18:30 VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO <i>Sábados y festivos:</i> Desde Valencia: 9:15, 14:00 Desde Cullera: 10:30, 15:15	VALENCIA-SILLA-EL ROMANÍ-SOLLANA-SUECA-CULLERA	Cullera: 75 minutos Sueca: 60 minutos Sollana: 35 minutos



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
290	VALENCIA - EL PERELLÓ - FARO DE CULLERA	<p>Origen: Estación de Autobuses - C/ Menéndez Pidal 13 (L1 metro)</p> <p>GV. Germanías 15</p> <p>Pl. Cánovas del Castillo (L3,5 metro Alameda)</p> <p>Escuela de Magisterio - C/ Alcalde Reig 6</p> <p>C.C. El Saler - A- El Saler 16</p>	<p><i>Laborables:</i></p> <p>Desde Valencia: 18:30</p> <p>Desde Faro de Cullera: 6:15</p> <p><i>Sábados y festivos:</i></p> <p>Desde Valencia: 14:00</p> <p>Desde Faro de Cullera: 6:30</p> <p>NO VIABLES HORARIOS / FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA-LES GAVINES-EL PERELLONET-EL PERELLÓ-LES PALMERETES-MARENY DE BARRAQUETES-MARENY BLAU-MARENY DE SANT LLORENÇ-FARO DE CULLERA</p>	<p>Cullera: 100 minutos</p>



LÍNEA		PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia
--	VALENCIA-RIOLA	<p>Av. Ausias March nº 55 Av. Ausias March nº 7 C/ San Vicente Martir, frente nº 195 C/ San Vicente Martir, frente nº 109 Av Germanias 13 Avenida Marqués del Turia. Plaza Cánovas. Av. Aragón 42 esq. Blasco Ibañez C/Ramón Llull (Universidad Politècnica) Av. Blasco Ibañez 21(H. Clínico) <-> Estación de Autobuses de Valencia. FIN DE TRAYECTO. Avenida de Blasco Ibañez 28 (Fac. Historia) Calle Ramon Llull nº 47(Universidad Politècnica) Avenida Germanías 16. Esquina Calle Castellón. Avenida de Ausias March nº 64</p>	<p><i>Sólo Lunes a Viernes Laborables</i></p> <p>Desde Valencia: 14:15; Desde Blasco Ibañez: 14:20; Desde Politècnico: 14:25 Desde Riola: 6:30; 8:30</p> <p>NO VIABLES FRECUENCIAS DE PASO</p>	<p>VALENCIA-ALGEMESÍ- ALBALAT DE LA RIBERA-BENICULL- POLINYA-RIOLA</p>	<p>S.D. (directo a Politècnico)</p>

LÍNEA	PARADAS EN VALENCIA	HORARIO/FRECUENCIA	RECORRIDO	DURACIÓN APROX. RECORRIDO a Valencia	
--	VALENCIA-CARCAIXENT	<p>Av. Ausias March nº 55 Av. Ausias March nº 7 C/ San Vicente Martir, frente nº 195 C/ San Vicente Martir, frente nº 109 Av Germanias 13 Avenida Marqués del Turia. Plaza Cánovas. Av. Aragón 42 esq. Blasco Ibañez C/Ramón Llull (Universidad Politécnica) Av. Blasco Ibañez 21(H. Clínico) <-> Estación de Autobuses de Valencia. FIN DE TRAYECTO. Avenida de Blasco Ibáñez 28 (Fac. Historia) Calle Ramon Llull nº 47(Universidad Politécnica) Avenida Germanías 16. Esquina Calle Castellón. Avenida de Ausias March nº 64</p>	<p><i>Sólo Lunes a Viernes Laborables</i></p> <p>Desde Valencia (est. Autobuses): 11:30, 12:30,14:30, 18:30</p> <p>Desde Politécnico: 11:45, 12:45, 14:45, 18:45</p> <p>Desde Carcaixent: 6:25, 6:50, 9:00</p> <p>POCO VIABLE FRECUENCIAS DE PASO</p>	VALENCIA-GUADASSUAR-ALZIRA-CARCAIXENT	S.D. (directo a Politécnico)

Información de las líneas de autobús interurbano que conectan Valencia con las poblaciones cercanas

S.D: Sin datos **Fuente:** *Página web de la Agencia Valenciana de Movilidad. Páginas web de compañías líneas autobús interurbano.*

NOTA 1: Las celdas marcadas en amarillo muestran las líneas con **parada muy próxima a los accesos al Campus de Vera**

NOTA 2: Se señalan **en rojo** los trayectos que no se consideran a priori viables para realizar diariamente en cuanto a duración del trayecto y/o adecuación de horarios / frecuencias de paso.

Tras un primer análisis de la viabilidad de los desplazamientos interurbanos al Campus de Vera empleando estas líneas (en cuanto a horarios/frecuencias y duración del trayecto) se detecta que:

- Por una parte, se observa que de todas las líneas interurbanas **sólo tienen parada en el Campus de Vera las siguientes líneas:**
 - 110 (a Puzol), 112 (a El Puig) y 115 (al Puerto de Sagunto) del Corredor Norte (puesto que el campus se ubica en la salida de Valencia en esta dirección)



Parada MetroBus junto parking Oeste Campus

- Líneas de Riola (Algemesí- Albalat de la Ribera) y Carcaixent, con parada en la C/Ramón LLull (se trata de un servicio específico hasta las universidades de la zona de Avenida de los Naranjos).
- **Las paradas del resto de líneas se encuentran alejadas del Campus, por lo que para acceder al Campus de Vera deberá combinarse el transporte de autobús interurbano con otros medios.**

Además, la duración del trayecto desde muchos de estos municipios no se considera viable para realizar diariamente pues superan los 60 minutos, a lo que habría que añadir el tiempo asociado a la conexión con otro transporte urbano.

- Se observa que **la viabilidad respecto a los horarios / frecuencias de paso de algunas de las líneas analizadas no es adecuada** (incluidas algunas de las líneas con parada muy próxima al Campus de Vera).

No se han considerado viables las líneas con escasa o inadecuada frecuencia de paso, por ejemplo, aquellas líneas con una únicamente una expedición diaria.

Se han considerado poco viables aquellas líneas con únicamente 2 o 3 expediciones diarias (o sólo con horario de mañana, por ejemplo, línea Valencia- Carcaixent).

Para aquellas líneas interurbanas, que son viables en cuanto a frecuencias de paso/horarios, sin parada próxima al Campus pero con un trayecto desde la localidad de origen a Valencia no superior a la hora habrá que **estudiar la viabilidad específica del trayecto** teniendo en cuenta que a la duración del viaje en autobús interurbano hay que añadir la duración del viaje en autobús urbano/metro-tranvía/a pie que debe recorrerse adicionalmente hasta los accesos al Campus de Vera.

Se considerarán como viables los desplazamientos en autobús interurbano entre la población al Campus con una duración total del trayecto aproximada igual o inferior a 60 minutos; entendida ésta como la suma de la duración del viaje desde la parada de origen de la línea en Valencia hasta la población (duración máxima del recorrido) más la suma del desplazamiento urbano desde dicha parada hasta el Campus de Vera.

En la estimación de la duración total del trayecto se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

1.- El tiempo de trayecto total interurbano es aproximado, puesto que se ha considerado la duración del viaje en la línea interurbana desde el municipio hasta la última parada del autobús en Valencia, que no siempre coincide con la parada interurbana en Valencia con mejor conexión con la red urbana para acceder al Campus de Vera.

2.- Para estimar el tiempo de desplazamiento urbano desde la llegada del autobús interurbano a Valencia hasta el campus, y en función de la localización las paradas que se ha visto que estas líneas interurbanas tienen en Valencia, se ha optado por elegir de entre los transportes urbanos disponibles aquel que se ha considerado mejor tanto desde el punto de vista tanto de rapidez como de frecuencia de paso.

En este caso, se ha optado por estimar el tiempo de desplazamiento urbano hasta el Campus empleando la red de metro-tranvía de Valencia.

No obstante, existen otras opciones para desplazamiento urbano, como el autobús urbano EMT o el sistema de bicicleta pública Valenbisi. Estas alternativas de desplazamiento no se han analizado en el presente estudio. Hay que precisar que si se considera el tiempo de desplazamiento en estos otros medios de transporte, la duración total del trayecto interurbano podría variar.

3.- Los tiempos estimados del trayecto urbano en metro-tranvía es cálculo son los facilitados como mejor ruta por el operador de la red metro-tranvía (aplicación <http://www.metrovalencia.es/planificador.php>). Este tiempo ya incluye los tiempos de interconexión entre las diferentes líneas de la red (si se requiere).

4.- En la duración del trayecto total desde la población al campus no se ha considerado:

- El tiempo empleado desde el núcleo urbano principal del municipio origen/destino hasta la parada en dicha población. Por lo tanto, si se considera esto la duración total del trayecto podría aumentar, y por tanto variar el resultado de viabilidad.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- El tiempo de desplazamiento a pie desde la parada de autobús interurbano en Valencia hasta la estación de la red de metro-tranvía más próxima.
- El posible tiempo de espera desde la llegada del autobús interurbano a la parada de Valencia hasta la llegada del primer metro-tranvía disponible. Por tanto, la duración total podría aumentar.

La siguiente tabla muestra las **duraciones totales del trayecto interurbano** estimadas desde las localidades de origen hasta el acceso al Campus de Vera, considerando la combinación en transporte urbano hasta el campus:



LÍNEA		MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA (*)	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
CORREDOR "NORTE"					
EMT L16	Plaça del Ajuntament (Valencia) - Vinalesa	VALENCIA – TAVERNES BLANQUES – CASES DE BÀRCENA - VINALESA	(*) Vinalesa: 30 minutos (*) Tavernes Blanques: 18 minutos	Desde parada de autobús interurbano en Avda. Constitución - Sant Miquel del Reis: Línea 6 de tranvía hasta Campus (aprox. 30 minutos)	Vinalesa: 60 minutos Tavernes Blanques: 48 minutos
CORREDOR "CAMP DEL TURIA"					
131	VALENCIA-MAS CAMARENA	VALENCIA-BURJASSOT FACULTATS-MAS CAMARENA	25 minutos (Mas Camarena)	Desde parada de autobús interurbano en GV. Fernando el Católico 8 (cerca Estación Ángel Guimerà): Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	Mas Camarena (Paterna): 40 minutos
135	VALENCIA- URB. TORRE EN CONILL	VALENCIA-BURJASSOT - URB. TORRE EN CONILL (BÉTERA)	40 minutos (Urb. T)		Urb. Torre en Conill: 55 minutos
140	VALENCIA-PATERNA	VALENCIA (zona A)-BENIFERRI - BENIMÀMET-PATERNA - P.I.FUENTE DEL JARRO-EL PLANTÍO	25-29 minutos (Paterna)		Paterna: 40-45 minutos
145	VALENCIA-LLÍRIA	VALENCIA-BURJASSOT-PATERNA- SAN ANTONIO DE BENAGÉBER- L'ELIANA-POBLA DE VALLBONA-BENISANÓ-LLÍRIA	50 minutos (Llíria) 30-35 minutos (Pobla de Vallbona)		Llíria: aprox. 70 minutos Pobla de Vallbona: 55 minutos



LÍNEA		MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA (*)	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
146	VALENCIA-LA POBLA DE VALLBONA - BENAGUASIL	VALENCIA-BURJASSOT-PATERNA - SAN ANTONIO DE BENAGÉBER—L'ELIANA-LA POBLA DE VALLBONA-BENAGUASIL	60-65 min. (Benaguasil) 45-50 minutos (Pobla de Vallbona) L'Eliana: 30 minutos		Benaguasil: aprox. 80-85 min. Pobla de Vallbona: aprox. 65-70 minutos L'Eliana: aprox. 50 minutos
158	VALENCIA-VILAMARXANT	VALENCIA-BURJASSOT FACULTATS-VILAMARXANT	35 minutos (Vilamarxant)	Desde parada de autobús interurbano en GV. Fernando el Católico 8 (cerca Estación Ángel Guimerà): Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	Vilamarxant: 50 minutos
CORREDOR "OESTE"					
150	VALENCIA-MANISES	VALENCIA-MISLATA-QUART DE POBLET-MANISES	30 minutos (Manises)	Parada de autobús interurbano C/ Ángel Guimerà 48 -Estación Angel Guimerà	Manises: 45 minutos
160	VALENCIA - ALDAIA - C.C BONAIRE	VALENCIA-XIRIVELLA-ALDAIA-C.C.BONAIRE	15-25 minutos (máx. Aldaia)	Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	Aldaia: 45 minutos
161	VALENCIA - QUART DE POBLET	VALENCIA-XIRIVELLA-ALQUÀS-ALDAIA-QUART DE POBLET	25-35 minutos (Quart)	Otra opción: Parada de autobús interurbano en	Quart de Poblet: 40 – 50 minutos



LÍNEA		MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA (*)	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
170	VALENCIA-TORRENT-VEDAT	VALENCIA-XIRIVELLA-ALAUÀS-TORRENT-VEDAT-	30-35 minutos (Torrent)	Av. del Cid 72 – Estación Avda. Cid Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	Torrent: 45-50 minutos
260	VALENCIA - GODELLETA - TURIS	VALENCIA-MISLATA- VENTA DEL POYO-MIRALCAMPO-SEMINARIO- GODELLETA-TURÍS	40 minutos (Turis)	Parada de autobús interurbano en C/ Àngel Guimerà 6 / 48 -Estación Àngel Guimerà Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	Turis: 60 minutos
265	VALENCIA - CHIVA – BUÑOL- YÀTOVA	VALENCIA-QUART-CHESTE-CHIVA	45 min (Chiva)	Otra opción: Parada de autobús interurbano en Hospital General - Av. del Cid – Estación 9 d'Octubre Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	Chiva: 65 minutos



LÍNEA		MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA (*)	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
266	VALENCIA-CHESTE	VALENCIA-QUART DE POBLET-CHESTE	50 - 65 minutos (Cheste)	Parada de autobús interurbano en C/ Ángel Guimerà 6 / 48 -Estación Angel Guimerà Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos) Otra opción:	75 minutos (Cheste)
--	VALENCIA-REAL MONTROI - MILLARES	VALENCIA-TORRENT-MONTSERRAT	Montserrat: 50 minutos	Parada de autobús interurbano en Hospital General - Av. del Cid – Estación 9 d'Octubre Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (1 transbordo) (aprox. 20 minutos)	65 minutos (Montserrat)



LÍNEA	MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
CORREDOR "SUR"				
180	VALENCIA-ALBAL	VALENCIA-LA TORRE-BENETÚSSER-MASSANASSA-CATARROJA-ALBAL	30 minutos (Albal)	Albal: 50 minutos
181	VALENCIA-PICASSENT	VALENCIA- BENETÚSSER-MASSANASSA-CATARROJA-ALBAL-BENIPARRELL-ALCÀSSER-PICASSENT	47 minutos (Picassent) 45 minutos (Alcàsser) 40 minutos (Beniparrell) 36 minutos (Albal)	Picassent: 67 minutos Alcàsser: 65 minutos Beniparrell: 60 minutos Albal: 56 minutos
182	VALENCIA-SILLA	VALENCIA- BENETÚSSER-MASSANASSA-CATARROJA-ALBAL-BENIPARRELL-SILLA	50 minutos (Silla) 40 minutos (Beniparrell) 36 minutos (Albal)	Silla: 70 minutos Beniparrell: 60 minutos Albal: 56 minutos
281	VALENCIA - BENIFAÍÓ	VALENCIA-SILLA-ALMUSSAFES-BENIFAÍO (BENIMODO)	35 minutos (Benifaió)	Benifaió: 55 minutos



LÍNEA		MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
285	VALENCIA-SOLLANA - CULLERA	VALENCIA-SILLA- SOLLANA-SUECA	60 minutos (Sueca) 35 minutos (Sollana)	<p>Parada de autobús interurbano en Estación de Autobuses – C/ Menéndez Pidal 13</p> <p>(Estación metro-tranvía Pl. Espanya)</p> <p>Línea 1 de metro hasta Ángel Guimerá</p> <p>Línea 3 de metro hasta Benimaclet</p> <p>Línea T4/6 hasta Campus</p> <p>(2 transbordos) (aprox. 20 minutos)</p> <p>Otra opción:</p> <p>Parada de autobús interurbano en GV. Ramón y Cajal, 25</p> <p>(Estación metro-tranvía Pl. Espanya)</p> <p>Línea 1 de metro hasta Ángel Guimerá</p> <p>Línea 3 de metro hasta Benimaclet</p> <p>Línea T4/6 hasta Campus</p> <p>(2 transbordos) (aprox. 20 minutos)</p>	<p>Sueca: 80 minutos</p> <p>Sollana: 55 minutos</p>



LÍNEA		MUNICIPIOS	DURACIÓN MÁXIMA HASTA VALENCIA	COMBINACION EN TRANSPORTE URBANO HASTA EL CAMPUS	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL TRAYECTO HASTA CAMPUS
183	VALENCIA- SEDAVÍ/ALFAFAR	VALENCIA-FORN D'ALCEDO- SEDAVÍ-ALFAFAR	30 minutos (Alfafar)	Parada de autobús interurbano en GV. Germanías 34 (Estación metro-tranvía de Bailén) Línea 5 de metro hasta Colón Línea 3 de metro hasta Benimaclet Línea T4/6 hasta Campus (2 transbordos) (aprox. 20 minutos)	Alfafar: 50 minutos

Análisis de viabilidad en duración total de trayecto de las líneas viables en frecuencias/horarios y sin parada próxima al Campus de Vera

(*) Indica que la duración del trayecto interurbano hasta Valencia no es el máximo sino hasta la parada más próxima al Campus con buena combinación urbana en la red de metro-tranvía

Leyenda:

VIABLE PARA DESPLAZAMIENTO DIARIO

NO VIABLE PARA DESPLAZAMIENTO DIARIO DESDE LOCALIDAD DE DESTINO FINAL PERO SÍ DESDE OTRAS DE LA LÍNEA MÁS CERCANAS A VALENCIA

INVIABLE PARA DESPLAZAMIENTO DIARIO POR ELEVADO TIEMPO DE TRAYECTO

NOTA: Consideramos viable para un desplazamiento interurbano de duración total máxima de 60 minutos.

La tabla muestra un resumen de las poblaciones las líneas interurbanas estudiadas que han resultado viables después los análisis realizados (tanto en relación a la duración del trayecto total como a la adecuación de horarios/frecuencias de paso), para realizar los desplazamientos al Campus de Vera en este medio:

NÚMERO	ORIGEN-DESTINO	POBLACIONES CONECTADAS DE FORMA VIABLE
CORREDOR "NORTE"		
110 (*)	VALENCIA- PUÇOL	MASSALFASSAR, MASAMAGRELL, POBLA FARNALS, EL PUIG, PUÇOL
112	VALENCIA - EL PUIG	PORT SAPLAYA - PLATJA POBLA DE FARNALS – PLAYA DE EL PUIG - EL PUIG
115	VALENCIA - PORT DE SAGUNT	PUIG-PUÇOL-SAGUNT-PORT DE SAGUNT - CANET
EMT L16	VALENCIA - VINALESA	TAVERNES BLANQUES – CASES DE BÀRCENA - VINALESA
CORREDOR "CAMP DEL TURIA"		
131	VALENCIA-MAS CAMARENA (PATERNA)	BURJASSOT FACULTATS-MAS CAMARENA (PATERNA)
135	VALENCIA- URB. TORRE EN CONILL (BÈTERA)	BURJASSOT – BÈTERA (URB. TORRE EN CONILL)
140	VALENCIA-PATERNA	BENIMÀMET-PATERNA - P.I.FUENTE DEL JARRO-EL PLANTÍO (PATERNA)
145	VALENCIA-LLÍRIA	BURJASSOT-PATERNA- SAN ANTONIO DE BENAGÈBER- L'ELIANA-POBLA DE VALLBONA
150	VALENCIA-MANISES	MISLATA-QUART DE POBLET-MANISES
CORREDOR "OESTE"		
160	VALENCIA - ALDAIA	XIRIVELLA - ALDAIA
161	VALENCIA - QUART DE POBLET	XIRIVELLA – ALAQUÀS – ALDAIA – QUART DE POBLET
170	VALENCIA-TORRENT-VEDAT	XIRIVELLA-ALAQUÀS-TORRENT
260	VALENCIA - GODELLETA - TURIS	MISLATA- MIRALCAMPO- GODELLETA- TURÍS

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

NÚMERO	ORIGEN-DESTINO	POBLACIONES CONECTADAS DE FORMA VIABLE
265	VALENCIA - YÁTOVA	QUART DE POBLET-CHESTE
--	VALENCIA-REAL MONTROI	TORRENT
CORREDOR "SUR"		
180	VALENCIA-ALBAL	BENETÚSSER-MASSANASSA-CATARROJA-ALBAL
181	VALENCIA-PICASSENT	BENETÚSSER-MASSANASSA-CATARROJA-ALBAL-BENIPARRELL
182	VALENCIA-SILLA	BENETÚSSER-MASSANASSA-CATARROJA-ALBAL-BENIPARRELL
183	VALENCIA-SEDAVÍ - ALFAFAR	SEDAVÍ-ALFAFAR
281	VALENCIA - BENIFAIÓ	SILLA-ALMUSSAFES-BENIFAIÓ
285	VALENCIA- SOLLANA -CULLERA	SILLA- SOLLANA
-- (*)	VALENCIA - CARCAIXENT	CARCAIXENT

Poblaciones conectadas de forma viable con el Campus de Vera mediante autobús interurbano

(*) Línea poco viable en cuanto a frecuencias de paso diarias

(**) Sin datos de la duración e itinerario del trayecto pero con parada muy próxima al Campus de Vera

Leyenda:

NO VIABLE PARA DESPLAZAMIENTO DIARIO DESDE LOCALIDAD DE DESTINO FINAL PERO SÍ DESDE OTRAS DE LA LÍNEA MÁS CERCANAS A VALENCIA

La siguiente tabla muestra las **poblaciones del área metropolitana** distinguiendo las que tienen una comunicación viable o no, según el análisis anterior.

	MUNICIPIO	CONEXIÓN AUTOBÚS INTERURBANO
<i>Poblaciones > 20.000 habitantes (*)</i>	ALAQUÀS	SÍ
	ALBORAIA	NO
	ALDAIA	SÍ
	ALFAFAR	SÍ
	BURJASSOT	SÍ
	CATARROJA	SÍ
	MANISES	SÍ
	MISLATA	SÍ
	MONCADA	NO (**)
	PAIPORTA	NO
	PATERNA	SÍ
	QUART	SÍ
	TORRENT	SÍ
XIRIVELLA	SÍ	
<i>Poblaciones 10.000-20.000 habitantes (*)</i>	ALBAL	SÍ
	BENETÚSSER	SÍ
	GODELLA	NO
	MASSAMAGRELL	SÍ
	MELIANA	NO (**)
	PICANYA	NO
	PICASSENT	NO
	PUÇOL	SÍ
SILLA	SÍ	
<i>Poblaciones 5.000 - 10.000 habitantes (*)</i>	ALCÀSSER	NO
	ALMÀSSERA	NO (**)
	EL PUIG	SÍ
	FOIOS	NO (**)
	LA POBLA DE FARNALS	SÍ
	MASSANASSA	SÍ
	RAFELBUNYOL	NO

MUNICIPIO	CONEXIÓN AUTOBÚS INTERURBANO
ROCAFORT	NO
SEDAVÍ	SÍ
TAVERNES BLANQUES	SÍ
ALBALAT DELS SORELLS	NO (**)
ALBUIXEC	NO
ALFARA DEL PATRIARCA	NO (**)
BENIPARRELL	SÍ
BONREPÓS I MIRAMBELL	NO
MASSALFASSAR	SÍ
MUSEROS	NO (**)
VINALESA	SÍ

Poblaciones del área metropolitana de Valencia con comunicación viable al Campus de Vera en autobús interurbano. Fuente: Elaboración propia a partir de análisis anteriores

(*) Datos de población según INE 2010

(**) Poblaciones no conectadas de forma viable con el Campus por no adecuada frecuencias de la línea para desplazamiento diarios.

Se observa que se considera viable emplear las líneas de autobús interurbanos para desplazamientos frecuentes al Campus de Vera desde aproximadamente un 70% de los municipios del área metropolitana de Valencia con más de 10.000 habitantes

Además, tras el análisis de la comunicación en autobús interurbano desde/hasta aquellas poblaciones ubicadas en un radio aproximado de 40 km, se observa que la conexión de considera también viables con algunas **poblaciones ubicadas fuera del área metropolitana como** Sagunto y Puerto de Sagunto (poblaciones con más de 20.000 habitantes, según INE 2010), La Pobla de Vallbona, L'Eliana y Benifaió (poblaciones con más de entre 10.000 y 20.000 habitantes, según INE 2010), Almussafes, Canet d'en Berenguer, Vilamarxant (poblaciones con más de entre 5.000 y 10.000 habitantes, según INE 2010) y Godella, Sollana y San Antonio de Benagéber (poblaciones con menos de 5.000 habitantes, según INE 2010).

Esto indica que sólo es viable emplear el autobús interurbano para desplazamientos diarios al Campus desde aproximadamente un 30% de los municipios ubicados fuera del área metropolitana de Valencia con más de 5.000 habitantes.

Proyectos de futuro

Uno de los proyectos incluidos en el Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 de la Comunidad Valenciana, con respecto a los sistemas de transporte de Valencia, es la creación de una **red de plataformas reservadas por las que circularán autobuses** de última generación de forma que tengan una interferencia mínima con el tráfico privado durante el servicio.

Este sistema se caracteriza por ofrecer altas velocidades comerciales para distancias comprendidas entre 10 y 40 km contados a partir del centro metropolitano, una demanda de media y baja densidad, y elevados niveles de calidad, comodidad y seguridad.

Los vehículos utilizados en estas plataformas o vías exprés incorporarán las más modernas tecnologías como la tracción eléctrica o el guiado automático.

Asimismo se prevé la integración de esta red con el resto del sistema de transporte: intermodalidad, estacionamientos disuasorios, integración tarifaria, etc.

La red prevista inicialmente estará conformada por 8 ejes, cuyo trazado puede verse en el plano siguiente:

1. Parque Central-Parque Tecnológico-Llíria/Hospital Comarcal
2. Parque Central-Torrent-Monserrat-Montroï-Llombai-Catadau-Alfarp
3. Av. Aragón-Saler-Perelló-Cullera
4. Av Aragón-El Puig-Puçol-Sagunt-Puerto Sagunto
5. Albal-Torrent-Paterna
6. Seminari-Massamagrell-P.I. Massalfassar
7. Picassent-Alcàsser-Silla
8. Feria-Aeropuerto

Propuestas incluidas Plan de Movilidad Urbana de Valencia

La **Estrategia 8** busca “potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano”. Destacan las siguientes propuestas:

- Propuesta 8.1.1 Integración de la planificación y gestión del sistema de transportes en un organismo coordinador de la movilidad
- Propuesta 8.1.2 Operación coordinada de los sistemas de transportes del Área Metropolitana de Valencia

El objetivo sería coordinar los horarios de determinados servicios de MetroBús con los de Metro y algunos de EMT, entre Metro y EMT en aquellas conexiones importantes que permiten el acceso a centros atractores alejados del trazado de las líneas de FGV, etc.



Esta coordinación técnica debería de plasmarse también en la posibilidad de poder consultar de manera integral los horarios de todos los servicios de transporte público en el Área Metropolitana de Valencia

➤ Propuesta 8.1.3 Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario

El sistema de tarifario del Área Metropolitana no se encuentra completamente integrado, ya que existe una multiplicidad de títulos de transporte (a veces, incompatibles entre ellos) que dificulta el entendimiento y el uso efectivo de la integración tarifaria existente.

Esta actuación propone el análisis y estudio de las posibilidades de simplificación y unificación del sistema tarifario dentro del Área Metropolitana, de manera que éste sea percibido -y efectivamente utilizado- como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo.

Es interesante evaluar la viabilidad de introducir fórmulas tarifarias que bonifiquen la fidelidad de los usuarios más frecuentes, como por ejemplo, la introducción de una tarjeta anual integrada válida en toda la red metropolitana, del mismo modo que otras ciudades ya han abordado.

➤ Propuesta 8.2.1 Establecimiento preciso de los puntos de intercambio de MetroBús en Valencia

3.4. Tren

3.4.1. Campus de Alcoy

La red de cercanías de RENFE no llega directamente a Alcoy con ninguna de sus líneas. Tampoco hay línea de tren directa que conecte Alcoy con Alicante.

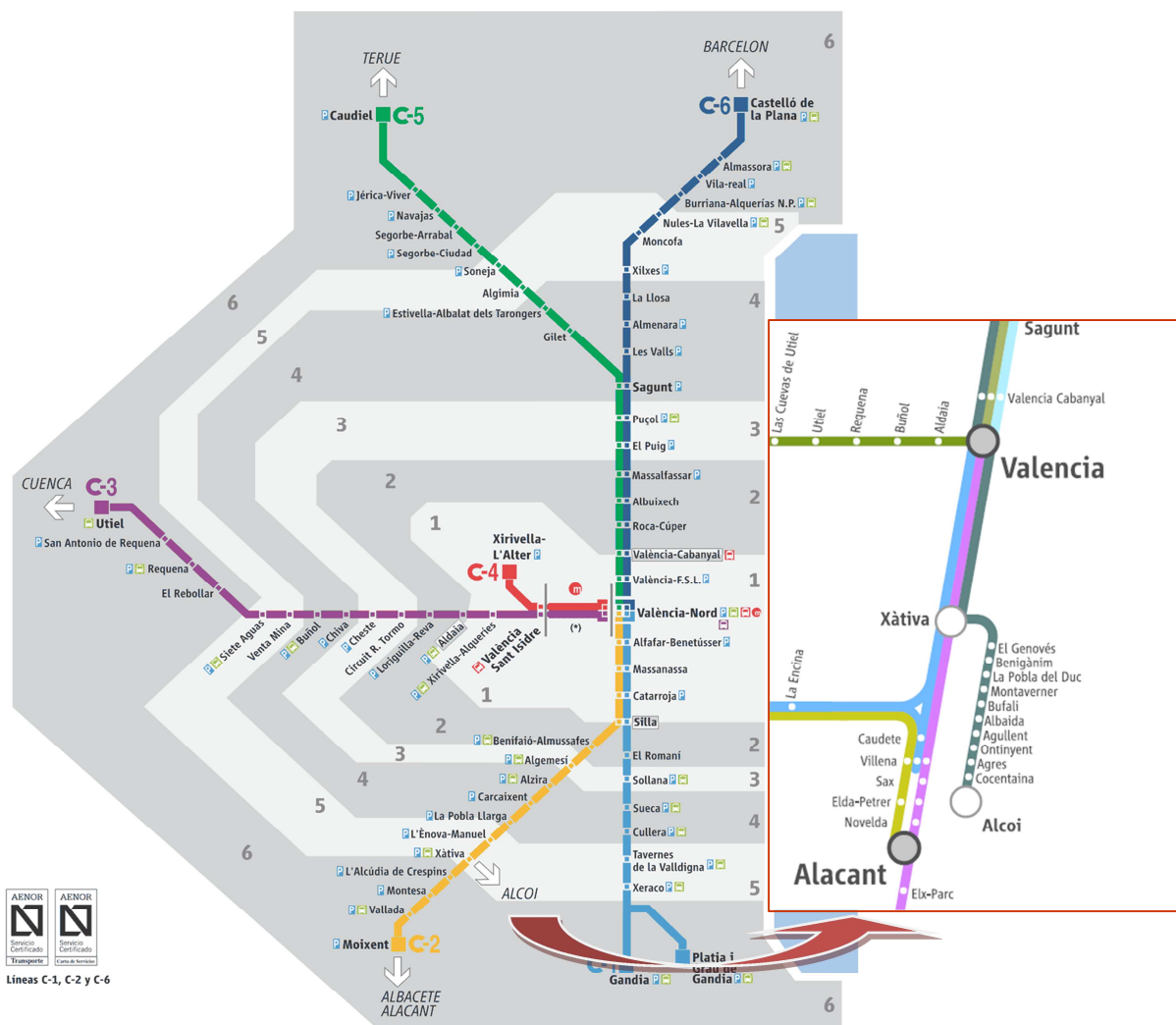
Sin embargo, al municipio llega la línea ferroviaria 47 de Media Distancia de RENFE que une Alcoy con Valencia, pasando por Xàtiva así como con por otra serie de municipios intermedios en su trayecto.



Línea Alcoi- Xàtiva-Valencia dentro de la red de trenes de Media Distancia en Levante. *Fuente: RENFE*

Algunos servicios de esta línea requieren el cambio de tren en la estación de Xàtiva para continuar hasta Valencia. Los trenes de Cercanías no tienen enlace oficial con otros trenes, por tanto la duración del viaje puede variar al realizar el transbordo a la línea C-2 de Cercanías.

Los municipios con los que conecta a Alcoy en su recorrido hacia Valencia son: Cocentaina, Agres, Ontinyent, Agullent, Albaida, Bufali, Montaverner, La Pobla del Duc, Benignánim, El Genovés, Xàtiva y Valencia; si además el servicio requiere conexión con la línea de cercanías C-2, también pasa en su recorrido hasta Valencia por los municipios L'Enova-Manuel, La Pobla Llarga, Carcaixent, Alzira, Algemesí, Benifaió, Almussafes, Silla, Catarroja, Massanassa, y Alfajar-Benetusser.



Red de Ferrocarriles de Renfe. Conexión cercanía Valencia con regional de Alcoi.

Fuente: RENFE

Los horarios y frecuencias de la línea **Alcoi – Xàtiva – València** son los que se presentan a continuación:

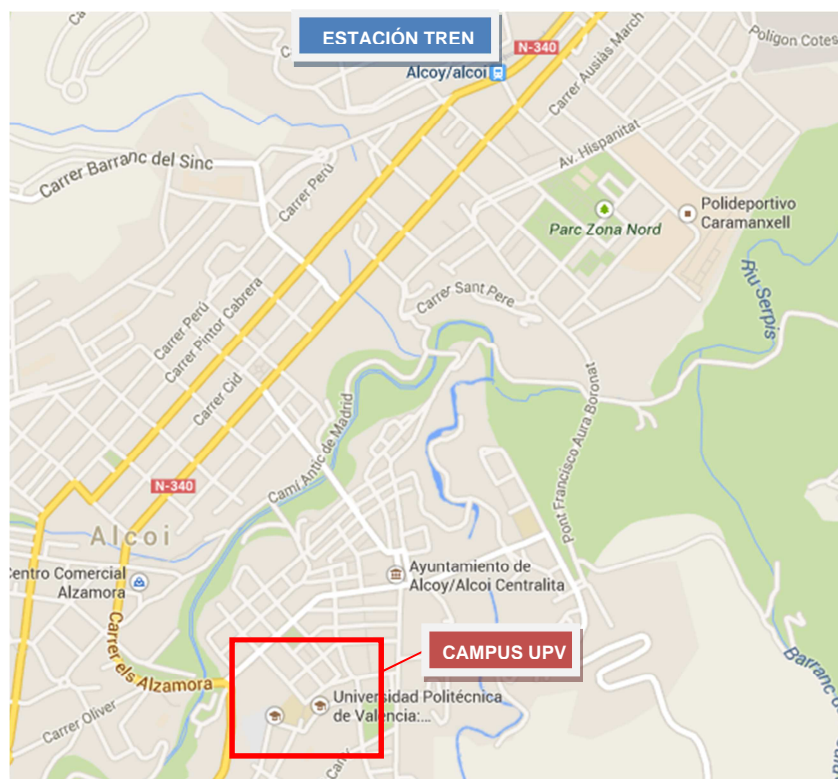
Frecuencia media de paso		
Lunes a Viernes Laborables	Sábados	Domingos
<u>Salidas desde Valencia</u> 07:02 - 12:38 (*) - 17:20 - 20.08 (*)	<u>Desde Valencia</u> 12:23 (*) – 17:20	<u>Desde Valencia</u> 09:23 (*) – 12:23 (*) -14:10 - 17:20 - 19:53 (*)
<u>Desde Alcoy</u> 06:10 - 09:10 (*) - 15:08 - 19:30 (*)	<u>Desde Alcoy</u> 08:45 (*) - 15:08	08:45 (*) – 12:00 (*) - 15:08 - 18:15

(*) Servicios que conectan con la línea de cercanías C-2 **Fuente: RENFE**

El servicio de trenes de esta línea cuenta con 4 expediciones diarias durante los días laborables (de lunes a viernes).

La duración aproximada del trayecto total desde Alcoy hasta Valencia es de 2 horas (servicio sin conexión con línea de Cercanías), y aproximadamente de 2 horas y media en los servicios con paradas en las estaciones de Cercanías entre Valencia y Xàtiva.

Por otra parte, para analizar el **acceso al Campus de Alcoy desde los municipios con los que conecta esta línea de tren**, se estudia la distancia y posibilidades de desplazamiento desde la estación de ferrocarril de tren de Alcoy hasta los edificios de la UPV en la ciudad:



Localización de la estación de trenes de Alcoy respecto a la ubicación del Campus de la UPV

Fuente: Elaboración propia a partir de plano de google maps

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

La distancia entre los edificios que componen el Campus de la UPV en Alcoy con la Estación de trenes es de aproximadamente 2 km. La conexión entre la estación de Alcoy y Campus puede realizarse a través de las línea 1 de autobús urbano, con frecuencias de paso en días laborables de 20 minutos.

A continuación se procede a realizar el análisis de la duración total del trayecto hasta el Campus desde cada una de las poblaciones que conecta la línea de tren de media distancia que une Alcoy y Valencia, teniendo en consideración la combinación con la línea de autobús urbano para llegar hasta desde la estación al Campus.

POBLACIONES LÍNEA TREN	1ª HORA DE SALIDA A ALCOY (Laborables)	DURACIÓN DEL TRAYECTO A ESTACIÓN DE ALCOY	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL VIAJE
Cocentaina	08:55	7 minutos	27 minutos
Agres	08:42	20 minutos	40 minutos
Ontinyent	08:30	32 minutos	52 minutos
Agullent	08:22	40 minutos	60 minutos
Albaida	08:17	45 minutos	1 hora 5 minutos
Bufali	08:13	49 minutos	1 hora 10 minutos
Montaverner,	08.09	53 minutos	1 hora 13 minutos
La Pobla del Duc	08:02	1 hora	1 hora 20 minutos
Benigànim	07:56	1 hora 6 minutos	1 hora 26 minutos
El Genovés	07:47	1 hora 15 minutos	1 hora 35 minutos
Xàtiva	7:40	1 hora 25 minutos	1 hora 45 minutos
Valencia	7:02	2 horas	2 horas 20 minutos

Duración del trayecto aproximada hasta el Campus de Alcoy en tren de media distancia RENFE

Nota: Se marcan en rojo los trayectos de duración superior a 60 minutos por considerarse inviables para su realización diaria.

Para el análisis de la viabilidad del desplazamiento al Campus de la UPV en Alcoy en el tren de media distancia que llega al municipio se han considerado los siguientes criterios:

a) La duración total del trayecto:

Se analiza la viabilidad del desplazamiento interurbano en tren considerando que es viable cuando duración del trayecto total aproximada es igual o inferior a 60 minutos.

La duración total del trayecto hasta el Campus de Alcoy desde cada municipio se ha calculado como la suma de la duración del trayecto en tren desde el municipio de origen/destino hasta la estación de RENFE de Alcoy, más la duración del trayecto desde la estación de RENFE al Campus empleando el autobús urbano línea 1 (de aproximadamente de 20 minutos).

No obstante, en la estimación de la duración del trayecto total para desplazamientos en tren al Campus se han de tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- No se ha tenido en cuenta el tiempo empleado desde el núcleo urbano principal del municipio origen hasta la estación de RENFE en dicha población. Por lo tanto, si se considerara esta variable la duración total del trayecto aumentaría, y por tanto variaría el resultado de viabilidad.
- Los horarios y duración del trayecto de la línea de tren de media distancia empleados son los indicados por el operador de la línea RENFE (<http://www.renfe.com>)
- Para la estimación de la duración del trayecto entre la estación de RENFE de Alcoy y el Campus, se ha seleccionado de entre los disponibles para desplazamiento urbano (autobús urbano o a pie) el medio que se considera más rápido en función de la distancia a cubrir (en este caso la línea de autobús número 1 del grupo SUBUS).

No se ha considerado el desplazamiento a pie para cubrir el trayecto entre la estación de Renfe y el Campus pues la distancia es elevada (aproximadamente de 2 Km) y por tanto el tiempo a emplear sería mayor (de aproximadamente 30 minutos). No obstante, cabe señalar que esta posibilidad también es factible.

- Para la estimación de la duración del trayecto en la línea 1 de autobús urbano desde la estación de RENFE hasta el Campus se ha considerado únicamente la frecuencia media de paso teórica publicada por la compañía operadora de la línea (SUBUS). No se ha tenido en cuenta la duración del desplazamiento a pie desde la parada de esta línea urbana más próxima al Campus hasta el propio recinto universitario (por tanto, si se calculara esto, la duración total del trayecto podría incrementarse).

b) Respecto a la frecuencia de paso / horarios de la línea:

El servicio de trenes de esta línea cuenta con 4 expediciones diarias durante los días laborables (de lunes a viernes).



Del análisis realizado es posible extraer las siguientes conclusiones:

- En primer, es importante señalar respecto a horarios de la línea de tren que **la primera hora de llegada a Alcoy** desde cualquier municipio de esta línea ferroviaria **es a las 9 de la mañana** a la estación de trenes de Alcoy.
- Por otra parte, en cuanto a viabilidad del viaje por duración, se estima que el desplazamiento diario en tren hasta el Campus de Alcoy **es viable** para aquellos municipios con un tiempo de viaje total no superior a 60 minutos: Cocentaina, Agres, Ontinyent y Agullent.
- Por último, destacar que los tiempos de viaje en autobús interurbano desde el Campus de Alcoy hasta Alicante (mediante diferentes transbordos) o a Valencia superan las dos horas, por lo que no se consideren viables para realizar desplazamientos diarios a este Campus.

Billetes

Para los trenes de media distancia, como el que une Valencia con Alcoy, existen Abonos mensuales con descuentos para estudiantes en torno al 40%, para realizar viajes ilimitados en el trayecto y periodo abonado. Además, en el caso de la Universitat Politècnica de València y otras universidades, existe acuerdo con RENFE para que profesores y empleados de las mismas puedan beneficiarse también de este abono.

3.4.2. Campus de Gandía

Gandía también cuenta con dos estaciones de ferrocarril perteneciente a la red de Cercanías Valencia, de RENFE, siendo ambas final de la línea C1 desde Valencia:

- **Línea C1- Valencia Nord – Gandía**
- **Línea C1- Valencia Nord – Platja i Grau de Gandía**

El trazado del recorrido de esta línea es:



Fuente: RENFE

Por otra parte, desde otras zonas de la provincia de Valencia y Castellón es posible acceder a Gandía con transbordos con otras líneas de cercanías RENFE de Valencia (conexiones en Valencia con líneas C-2 (València Nord – Xàtiva – Moixent), C-3 (València Sant Isidre – Buñol – Utiel), C-4 (València Sant Isidre – Xirivella L'Alter), C-5 (València Nord – Caudiel) y C-6 (València Nord – Castelló).

En la siguiente tabla se presentan tabulados los resultados del análisis de los horarios y frecuencias de la línea **C1 Valencia Nord- Gandía-Platja i Grau de Gandía**.

C1 – GANDÍA – VALÈNCIA NORD

Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
		Lunes a Viernes Laborables	Sábados, Domingos y Festivos
Anual	Regular	<u>Desde Valencia</u> Primer tren a las 6:11 h Desde las 06:41 hasta las 22:41 cada 15-30 minutos	<u>Desde Valencia</u> Desde las 06:41 hasta las 22:41 cada 60 minutos
		<u>Desde Gandía</u> Primer tren a las 6:05 h Desde las 06:40 hasta las 22:25 cada 15 - 30 minutos (cada 15 minutos en horas punta de la mañana y medio día)	<u>Desde Gandía</u> Desde las 06:55 hasta las 22:25 cada 60 minutos

Información de la línea de tren de cercanías C1 - Gandía – Valencia (Estación del Norte). *Fuente: RENFE*

El servicio de trenes de la línea C1 Gandía – Valencia cuenta con una frecuencia de paso en los días laborables (lunes a viernes laborables) de todo el año que no supera los 30 minutos. En hora punta, tanto de la mañana y de mediodía, la frecuencia se reduce a 15 minutos. Los sábados, domingos y festivos la frecuencia se reduce a una hora.

En todos los casos, duración del trayecto Gandía – Valencia es de aproximadamente una hora.

C1 – PLATJA I GRAU DE GANDÍA – VALÈNCIA NORD

Periodo	Horario	Frecuencia media de paso	
		Lunes a Viernes Laborables	Sábados, Domingos y Festivos
Anual	Regular	<u>Desde Valencia</u> 6:56 – 13:56 – 20:11	<u>Desde Valencia</u> 13:56 – 20:11
		<u>Desde Platja i Grau de Gandia</u> 8:56 – 15:06 – 21:36	<u>Desde Gandía</u> 15:06 – 21:36

Información de la línea de tren de cercanías C1 – Platja i Grau de Gandía – Valencia (Estación del Norte).
Fuente: RENFE

La línea con parada en la estación de **Platja i Grau de Gandia** también opera durante todo el año **pero el intervalo de paso de la ésta se reduce** a 3 trenes los días laborables y a 2 en sábados, domingos y festivos. La duración del trayecto desde/hasta Valencia en tren es también de 1 hora.

La ubicación relativa de las estaciones de **Gandía** y **Platja i Grau de Gandía** con respecto al Campus de Gandía es el que se presenta en el siguiente plano:

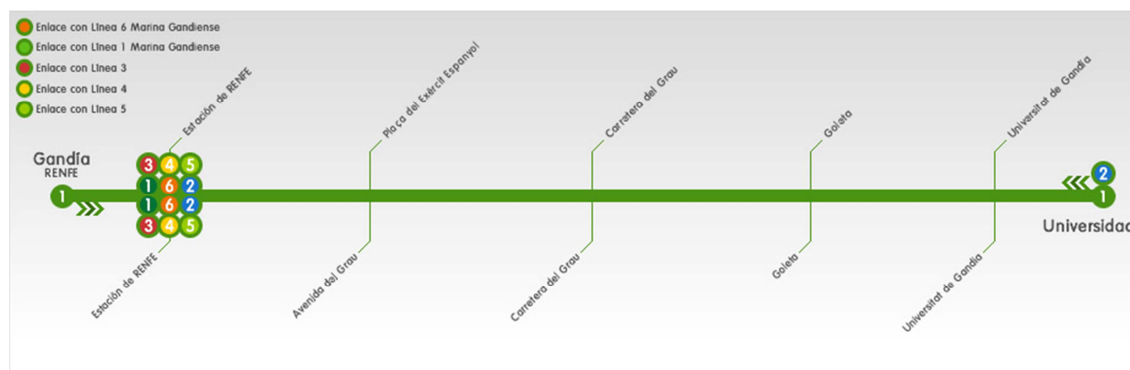


Ubicación de las estaciones de tren de Gandía y Platja i Grau de Gandía.

Fuente: Elaboración propia a partir de google maps

La conexión del Campus de la UPV con la Estación de Gandía puede realizarse a través de la Línea 1 de autobús urbano: Gandía - Grau de Gandía (universidad), operada por la compañía de transportes "La Marina Gandiense".

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Fuente: Web La Marina Gandiense

Los horarios de esta línea se encuentran coordinados con las llegadas y salidas de los trenes de cercanías de la línea C1 de Valencia, en las horas punta de entrada y salida de la universidad

GANDIA→UNIVERSIDAD				UNIVERSIDAD→GANDIA		
Llegada tren Gandía	SALIDA RENFE *	Llegada tren Playa	LLEGADA CAMPUS	SALIDA CAMPUS	LLEGADA RENFE	Salida tren Gandía
7:39	7:50	7:59	8:05	14:10	14:20	14:25
8:39	8:45		8:55	17:30	17:40	17:55
14:39	14:45		14:55	18:35	18:40	18:55
				19:30	19:40	19:55
				20:10	20:20	20:25
				20:30	20:40	20:55

Por tanto, en estos horarios el tiempo invertido en el trayecto hasta el Campus, desde que llega / sale el tren a/de Gandía, es de unos 15 – 25 minutos.

En el resto de horarios de la jornada también es posible cubrir el trayecto desde la estación de Gandía con el Campus a través de la línea 2 de autobús urbano: Gandía – Grao de Gandía – Playa de Gandía. Esta línea, tal como se ha visto en el apartado 3.1.2, tiene paradas próximas a los edificios del Campus de Gandía.

Respecto a la Estación de Platja i Grau de Gandía, es posible acceder desde ésta al Campus de la UPV en Gandía a pie, ya que se encuentra bastante próxima (aproximadamente unos 800 metros, que sería posible realizar en 10 minutos a pie).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Simulación de trayecto a pie desde Estación Platja i Grau de Gandía hasta el Campus.

Fuente: Google maps

A continuación se procede a realizar el análisis de la duración total del trayecto hasta el Campus desde cada una de las poblaciones que conecta las línea C1 de cercanías entre Gandía y Valencia, considerando tanto el desplazamiento en tren como combinación con otro medio (autobús interurbano o a pie) desde las estaciones de Gandía al Campus:

POBLACIONES LÍNEA C-1	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL VIAJE		HORARIO/FRECUENCIA (laborables)	
	ESTACIÓN DE GANDÍA	ESTACIÓN DE PLATJA I GRAU DE GANDÍA	ESTACIÓN DE GANDÍA	ESTACIÓN DE PLATJA I GRAU DE GANDÍA
Xeraco	29 minutos	24 minutos	Desde las 7 cada 30 minutos	3 expediciones (desde las 7:45)
Tavernes de la Valldigna	35 minutos	30 minutos	Desde las 6:54 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 7:39)
Cullera	44 minutos	39 minutos	Desde las 6:44 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 7:30)
Sueca	49 minutos	44 minutos	Desde las 6:40 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 7:25)
Sollana	55 minutos	50 minutos	Desde las 6:34 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 7:19)
El Romaní (Sollana)	58 minutos	Sin servicio	Desde las 7:01 cada 60 minutos	Sin servicio
Silla	1 hora 3 minutos	57 minutos	Desde las 6:26 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 7:11)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

POBLACIONES LÍNEA C-1	DURACION TOTAL APROXIMADA DEL VIAJE		HORARIO/FRECUENCIA (laborables)	
	ESTACIÓN DE GANDÍA	ESTACIÓN DE PLATJA I GRAU DE GANDÍA	ESTACIÓN DE GANDÍA	ESTACIÓN DE PLATJA I GRAU DE GANDÍA
Catarroja	1 hora 7 minutos	60 minutos	Desde las 6:22 cada 30 minutos	3 expediciones (desde las 7:07)
Massanassa	1 hora 9 minutos	1 hora 4 minutos	Desde las 6:20 cada 30 minutos	3 expediciones (desde las 7:05)
Alfajar-Benetússer	1 hora 11 minutos	1 hora 6 minutos	Desde las 6:18 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 7:03)
Valencia	1 hora 20 minutos	1 hora 10 minutos	Desde las 6:11 cada 15-30 minutos	3 expediciones (desde las 6:56)

Duración total aproximada del desplazamiento interurbano en tren de cercanías para acceder al Campus de Gandía.

Fuente: Datos publicados por las operadoras de transporte RENFE (tren de cercanías) y La Marina Gandiense (autobús urbano de Gandía).

En el cálculo de la duración aproximada del trayecto total desde el municipio origen hasta el Campus, se ha considerado:

- La duración del viaje en la línea de cercanías C-1 desde las poblaciones hasta la Estación de Gandía más la duración del trayecto desde la Estación de RENFE de Gandía con el Campus mediante las líneas urbanas de autobús 1 o 2 (aproximadamente 20 minutos de trayecto)
- La duración del viaje en la línea de cercanías C-1 desde las poblaciones hasta la Estación de RENFE de Platja i Grau de Gandía la duración del trayecto más la duración del trayecto a pie para conectar esta estación con el Campus (aproximadamente 10 minutos caminando).

Para la estimación de la viabilidad del empleo de las líneas de tren de cercanías que llegan a Gandía para el desplazamiento diario hasta el Campus se ha considerado tanto la duración del trayecto total como la relacionada con las frecuencias y horarios de las líneas.

Respecto a la **duración total del trayecto**, se considera viable el desplazamiento en tren de cercanías hasta el Campus desde cada una de las poblaciones que conecta la línea C1 de cercanías entre Gandía y Valencia, **una duración total igual o inferior a 60 minutos**.

En la aproximación de la duración total desde el municipio origen al Campus se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Para la estimación de la duración del trayecto entre las estaciones de tren del término de Gandía y el Campus, se ha optado, de entre los medios urbanos existentes, por aquel transporte que se considera más rápido en función de la distancia a cubrir, disponibilidad y características de la vía de conexión.

Esto es, en el caso del trayecto entre la Estación de Gandía y el Campus, se ha optado por estimar el desplazamiento en autobús urbano, ya que la distancia a cubrir a pie entre esta estación y el Campus es elevada (aprox. 4,5 Km) y no se considera viable.

El tiempo considerado en el trayecto urbano es el que se presenta en la información sobre el servicio de las líneas urbanas publicada por la compañía operadora.

En cambio, en el caso del desplazamiento entre la estación de RENFE de la Platja i Grao de Gandía y el Campus se ha optado por calcular la duración del recorrido a pie, ya que se considera la opción más viable dada la proximidad de esta estación al Campus.

- No se ha tenido en cuenta el tiempo empleado desde el núcleo urbano principal del municipio origen/destino hasta la estación de tren en dicha población. Por lo tanto, si se considera esto la duración total del trayecto podría aumentar, y por tanto variar el resultado de viabilidad.

Por otra parte, respecto a la **viabilidad** del desplazamiento diario empleando las líneas de cercanías que llegan a Gandía tendiendo las **frecuencias y horarios**, cabe señalar que se considera más viable la línea que tiene parada en la Estación de Gandía ya que la que llega hasta estación de Platja i Grau de Gandia sólo cuenta actualmente con 3 expediciones diarias (aunque la duración total del viaje sea ligeramente inferior).

De los resultados mostrados en la tabla anterior, se deduce que los municipios desde los que es viable el desplazamiento interurbano al Campus de la UPV en Gandía a través de la línea de cercanías son **Xeraco, Tavernes de la Valldigna, Cullera, Sueca y Sollana**.

Desde Silla, Catarroja, Massanassa, Benetússer y Valencia se tarda más de una hora (el máximo tiempo es desde Valencia, sumando la hora en tren desde Valencia a Gandía más el tiempo desde la estación en Gandía al Campus). No obstante, la duración total del desplazamiento no llega a la hora y media, siendo además, en el caso de la línea con Estación de Gandía las frecuencias de paso buenas durante todo el día. Existe además una línea de autobuses urbano (L1) que permite la conexión entre esta estación y el Campus coordinada con los horarios del tren.

3.4.3. Campus de Vera (Valencia)

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

Las líneas Utiel (C-3) y Xirivella (C-4) tienen el trayecto temporalmente interrumpido desde la Estación Valencia-San Isidro y la Estación del Norte; este trayecto debe realizarse en metro.



- C-1 València Nord / Gandía
- C-2 València Nord / Xàtiva / Moixent
- C-3 València Sant Isidre / Buñol / Utiel
- C-4 València Sant Isidre / Xirivella L'Alter
- C-5 València Nord / Caudiel
- C-6 València Nord / Castelló de la Plana

- Parking en l'estació
Aparcamen en l'estació
- Conexión con Bus urbano
Connexió bus urbà
- Conexión con Bus interurbano
- Autobús de conexión con la estación Valencia Joaquín Sorolla.
Autobús de connexió amb l'estació Valencia Joaquín Sorolla

Trayecto temporalmente interrumpido. Desde o hasta la Estación de Valencia-Sant Isidro y el centro de la ciudad, se puede realizar utilizando las líneas Uno y Cinco de Metro Valencia desde las paradas de Sant Isidro, Plaza de España, Bailén y Colón.

(*) Trayecto temporalmente interrumpido. Des de o fins a l'estació de València-Sant Isidre i el centre de la ciutat, es pot realitzar utilitzant les línies Un i Cinc de Metro València des de les parades de Sant Isidre, Plaça d'Espanya, Bailén i Colón.

- Conexión con metro
Connexió amb metro

Plano de la Red de Cercanías de Valencia

Fuente: RENFE. 2014

A continuación se procede a realizar el análisis de los horarios y frecuencias de cada línea, así como de la duración total de los trayectos hasta el Campus desde cada una de las poblaciones que conectan las líneas de cercanías, con el objeto de estudiar si se considera viable el desplazamiento frecuente en tren al Campus de Vera.

Por una parte, se realiza el análisis de la viabilidad del desplazamiento en tren desde las poblaciones con línea de cercanías hasta el Campus considerando **la duración total del trayecto interurbano**. Se considera viable para un desplazamiento interurbano con una duración máxima de 60 minutos.

Para la estimación de la duración total del trayecto, se ha considerado la duración del trayecto desde la población de origen/destino hasta la estación de Valencia correspondiente a donde llega la línea de cercanías (según información publicada por RENFE) más la duración del trayecto en transporte público (metro-tranvía o autobús urbano) o a pie, desde la estación de tren correspondiente hasta el Campus.

Si existen varias combinaciones posibles con transporte público colectivo (TPC) urbano en Valencia, se ha elegido para la estimación de la viabilidad en cuanto a duración del desplazamiento, aquellas en las que la duración del trayecto complementario en TPC urbano es inferior.

Las combinaciones hasta el Campus de Vera de cada línea de cercanías se resumen a continuación:

Estación	Combinaciones TPC	A pie	Duración aproximada
Estación del Norte Líneas que llegan: Gandía (C-1) y Moixent (C-2),	Autobús urbano EMT línea 40 Paradas: c/ Castelló – Estació Valencia Nord c/Xàtiva – Instituto	Las paradas de estas líneas están muy próximas a los accesos al Campus	37 minutos
	Autobús urbano EMT línea 71 Parada: San Agustín		29 minutos
	Línea 3 del metro en la Estación de Xàtiva Transbordo con la línea 4/6 de tranvía hasta el Campus (estaciones U. Politècnica – La Carrasca – Tarongers – Serrería) (1 transbordo)	Las paradas de estas líneas de tranvía están muy próximas a los accesos al Campus	15 - 20 minutos
Estación San Isidre Líneas que llegan: Utiel (C-3) y Xirivella (C-4)	Línea 5 del metro en la Estación de San Isidre. Transbordo con la línea 3 de metro hasta la Estación de Colón.	Las paradas de estas líneas de tranvía están muy próximas a los accesos al Campus	25-30 minutos

Estación	Combinaciones TPC	A pie	Duración aproximada
	Transbordo con la línea 4/6 de tranvía hasta el Campus (estaciones U. Politècnica – La Carrasca – Tarongers – Serrería) (2 transbordos)		
Estación Valencia-Cabañal Líneas que llegan: Caudiel (C-5) y Castellón (C-6)	Conexión directa en autobús urbano EMT línea 1	Las paradas de esta línea están muy próximas a los accesos al Campus	5 - 10 minutos
	No hay parada de metrovalencia en las proximidades de la Estación: habría que andar unos 500 metros hasta la Estación Marítim-Serrería para tomar la línea 6 de tranvía hasta el Campus (estaciones U. Politècnica – La Carrasca – Tarongers – Serrería)	Las paradas de estas líneas de tranvía están muy próximas a los accesos al Campus	10-15 minutos

Combinaciones posibles de TPC urbano en Valencia para completar hasta el trayecto interurbano en tren de cercanías. Fuente: EMT y FGV (metro valencia)

Nota 1: Además que las tres estaciones cuentan con puntos muy próximos del servicio de préstamo municipal de bicicletas de Valencia (VALENBISI).

Nota 2: La duración aproximada es la calculada en sus aplicaciones las operadoras de los servicios urbanos EMT (autobús urbano) y FGV (red de metro-tranvía).

En la siguiente tabla se muestra la localización de las paradas de las líneas de transporte público (autobús urbano, red metro-tranvía y bici pública) con las que se puede conectar en cada una de las tres estaciones de tren para acceder al Campus de Vera:



Localización de las paradas de las líneas de transporte público (autobús urbano, red metro-tranvía y bici pública) con las que se puede conectar en cada una de las tres estaciones de tren para acceder al Campus de Vera



No obstante, es importante señalar que la estimación de la duración total aproximada del trayecto total se ha realizado bajo las siguientes premisas:

- 1.- En la duración total del trayecto para desplazamientos en tren de cercanías no se ha tenido en cuenta el tiempo empleado desde el núcleo urbano principal del municipio origen/destino hasta la Estación de RENFE en dicha población. Por lo tanto, si se considera esto la duración total del trayecto podría aumentar, y por tanto variar el resultado de viabilidad.
- 2.- Si se puede llegar desde las mismas poblaciones a diferentes estaciones de tren de Valencia, se ha elegido la que la duración total del trayecto (con combinación con otro medio de transporte) sea menor.
- 3.- No se ha tenido en cuenta el posible tiempo de espera desde la llegada del autobús urbano a Valencia hasta la llegada del primer metro-tranvía / autobús urbano EMT disponible. Por tanto, la duración total podría ser mayor.
4. - Aunque las 3 estaciones de tren de Valencia cuentan con puntos muy próximos del servicio de préstamo municipal de bicicletas de Valencia (VALENBISI), la duración total del desplazamiento en este medio no se ha analizado.

Por otra parte, se estudian las frecuencias medias de paso y horarios de las líneas de cercanías que llegan a Valencia. Puesto que las frecuencias de paso y horarios se consideran suficientes en consonancia horario lectivo del Campus de la UPV, la estimación de la viabilidad del desplazamiento interurbano se ha determinado teniendo en cuenta sólo la duración total del trayecto.

Los resultados del análisis de la viabilidad, según la estación de tren con parada de la línea de cercanías, se presentan en las siguientes tablas.

Se indican en **rojo** las poblaciones cuyo desplazamiento al Campus de Vera se considera viable teniendo en cuenta la duración total del trayecto total (teniendo en cuenta para su estimación las consideraciones expuestas en párrafos anteriores).

Los horarios y frecuencias de paso expuestos son los publicados por la operadora RENFE.

Estación del Norte

Tienen parada en la Estación del Norte las líneas Gandía (C-1) y Moixent (C-2) que conectan las siguientes poblaciones:

POBLACIONES LÍNEA C-1	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Gandía	1 hora 20 minutos	Desde las 6:05 cada 15-30 minutos
Xeraco	1 hora 10 minutos	Desde las 6:12 cada 15-30 minutos
Tavernes de la Valldigna	1 hora y 5 minutos	Desde las 6:18 cada 15-30 minutos
Cullera	60 minutos	Desde las 6:29 cada 15-30 minutos
Sueca	50 minutos	Desde las 6:33 cada 15-30 minutos
Sollana	50 minutos	Desde las 6:39 cada 15-30 minutos
El Romaní	45 minutos	Desde las 7:29 cada 15-30 minutos
Silla	40 minutos	Desde las 6:17 cada 15-30 minutos
Catarroja	40 minutos	Desde las 6:21 cada 15-30 minutos
Massanassa	35 minutos	Desde las 6:23 cada 15-30 minutos
Alfajar-Benetússer	30 minutos	Desde las 6:26 cada 15-30 minutos

Fuente: RENFE, Metrovalencia y EMT. 2014.

POBLACIONES LÍNEA C-2	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Moixent	No hay servicio	No hay servicio
Vallada	No hay servicio	No hay servicio
Montesa	No hay servicio	No hay servicio
L'Alcúdia de Crespins	1 hora 20 minutos	Desde las 5:33 cada 30 minutos
Xàtiva	1 hora 15 minutos	Desde las 5:40 cada 20-30 minutos
L'Enova - Manuel	1 hora 5 minutos	Desde las 5:46 cada 30 minutos
La Poble Llarga	60 - 65 minutos	Desde las 5:50 cada 20-30 minutos
Carcaixent	60 minutos	Desde las 5:55 cada 15-30 minutos
Alzira	55 minutos	Desde las 5:58 cada 15-30 minutos
Algemesí	50 minutos	Desde las 6:03 cada 15-30 minutos
Benifaió-Almussafes	45 minutos	Desde las 6:10 cada 15-30 minutos
Silla	Coinciden con la línea C-1 (tabla anterior)	Coinciden con la línea C-1 (tabla anterior)
Catarroja		
Massanasa		
Alfajar-Benetússer		

Fuente: RENFE, Metrovalencia y EMT. 2014.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Señalar que también tiene parada en esta estación la línea Castellón (C-5), pero puesto que la primera parada en Valencia es en la Estación del Cabañal, y ésta además se encuentra más próxima al Campus, el estudio de las poblaciones que quedan conectadas con esta línea se realizará desde dicha estación.

Estación de Sant Isidre

Tienen parada en la Estación de Sant Isidre las líneas Utiel (C-3) y Xirivella (C-4), que conectan las siguientes poblaciones:

POBLACIONES LÍNEA C-3	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Utiel	2 horas	6:00 – 7:00 – 10:05 – 11:33 – 15:19 – 17:45 – 21:29
Requena	1 h 50 minutos	Cada 10 minutos más que desde Utiel
El Rebolgar	1 hora 40 minutos	6:19 – 7:19 – 10:24 – 15:38
Siete Aguas	1 hora 35 minutos	Cada 10 minutos más que desde Utiel
Buñol	1 hora 15 minutos	Desde las 5:45 cada 20 minutos hora punto y cada 40-60 minutos el resto
Chiva	1 hora 5 minutos	Desde las 5:52 cada 20 minutos hora punto y cada 40-60 minutos el resto
Cheste	60 minutos	Desde las 5:58 cada 20 minutos hora punto y cada 40-60 minutos el resto
Loriguilla	50 minutos	Desde las 6:07 cada 20 minutos hora punto y cada 40-60 minutos el resto
Aldaia	40 minutos	Desde las 6:14 cada 15-40 minutos
Xirivella	35 minutos	Desde las 6:18 cada 15-40 minutos

Poblaciones de la línea C-3 conectadas con el Campus de Vera. Fuente: RENFE, Metrovalencia y EMT. 2014.

POBLACIONES LÍNEA C-4	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Xirivella (Est. L'Alter)	33 minutos	Desde las 7:45 hasta las 18:45 cada hora

Poblaciones de la línea C-4 conectadas con el Campus de Vera

Fuente: RENFE, Metrovalencia y EMT. 2014.

Estación del Cabañal

Esta es la estación de RENFE más próxima al Campus de Vera.

Tienen parada en la Estación del Cabañal las líneas Caudiel (C-5) y Castellón (C-6), que conectan las siguientes poblaciones:

POBLACIONES LÍNEA C-5	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Caudiel	1 hora 40 minutos (transbordo en Sagunto)	6:15 – 8:50 – 9:40 – 13:55 – 16:23
Jérica-Viver	1 hora 30 minutos (transbordo en Sagunto)	6:22 – 8:56 – 9:47 – 14:03 – 16:30
Navajas	1 hora 20 minutos (transbordo en Sagunto)	6:22 – 9:06 – 9:55 – 14:12 – 16:38
Segorbe	1 hora 10 minutos (transbordo en Sagunto)	Cada 8 minutos más que desde Navajas
Soneja	60 minutos (transbordo en Sagunto)	Desde las 6:44 cada 15 minutos más que desde Navajas
Algimia	55 minutos (transbordo en Sagunto)	Desde las 6:53 cada 20 minutos más que desde Navajas
Estivella-Albalat dels Tarongers	60 minutos (transbordo en Sagunto)	Desde las 6:59 cada 30 minutos más que desde Navajas
Gilet	50 minutos (transbordo en Sagunto)	Desde las 7:03 cada 40 minutos más que desde Navajas
Sagunt	30 minutos	Desde las 6:28 cada 15-20 minutos
Puçol	25 minutos	Desde las 6:33 cada 15-20 minutos
El Puig	22 minutos	Desde las 6:36 cada 15-20 minutos
Massalfasar	20 minutos	Desde las 7:00 cada hora
Albuixech	17 minutos	Desde las 6:41 cada 15-30 minutos

Poblaciones de la línea C-5 conectadas con el Campus de Vera. Fuente: RENFE y EMT. 2014.

POBLACIONES LÍNEA C-6	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Castellón	60 minutos	Desde las 5:55 cada 20-30 minutos
Almassora	55-60 minutos	Desde las 5:59 cada 20-30 minutos
Vila-real	55 minutos	Desde las 6:02 cada 20-30 minutos
Burriana	50 minutos	Desde las 6:06 cada 20-30 minutos
Nules	48 minutos	Desde las 6:11 cada 20-30 minutos
Moncofa	47 minutos	Desde las 6:33 cada 45-60 minutos
Xilxes	45 minutos	Desde las 6:17 cada 20-30 minutos
La Llosa	42 minutos	Desde las 6:38 cada 45-60 minutos
Almenara	37 minutos	Desde las 6:21 cada 20-30 minutos

POBLACIONES LÍNEA C-6	DURACIÓN TOTAL APROXIMADA TRAYECTO	HORARIO/FRECUENCIA
Les Valls	36 minutos	Desde las 6:44 cada 45-60 minutos
Sagunt	Coinciden con la línea C-5 (tabla anterior)	Coinciden con la línea C-5 (tabla anterior)
Puçol		
El Puig		
Massalfasar		
Albuixech		

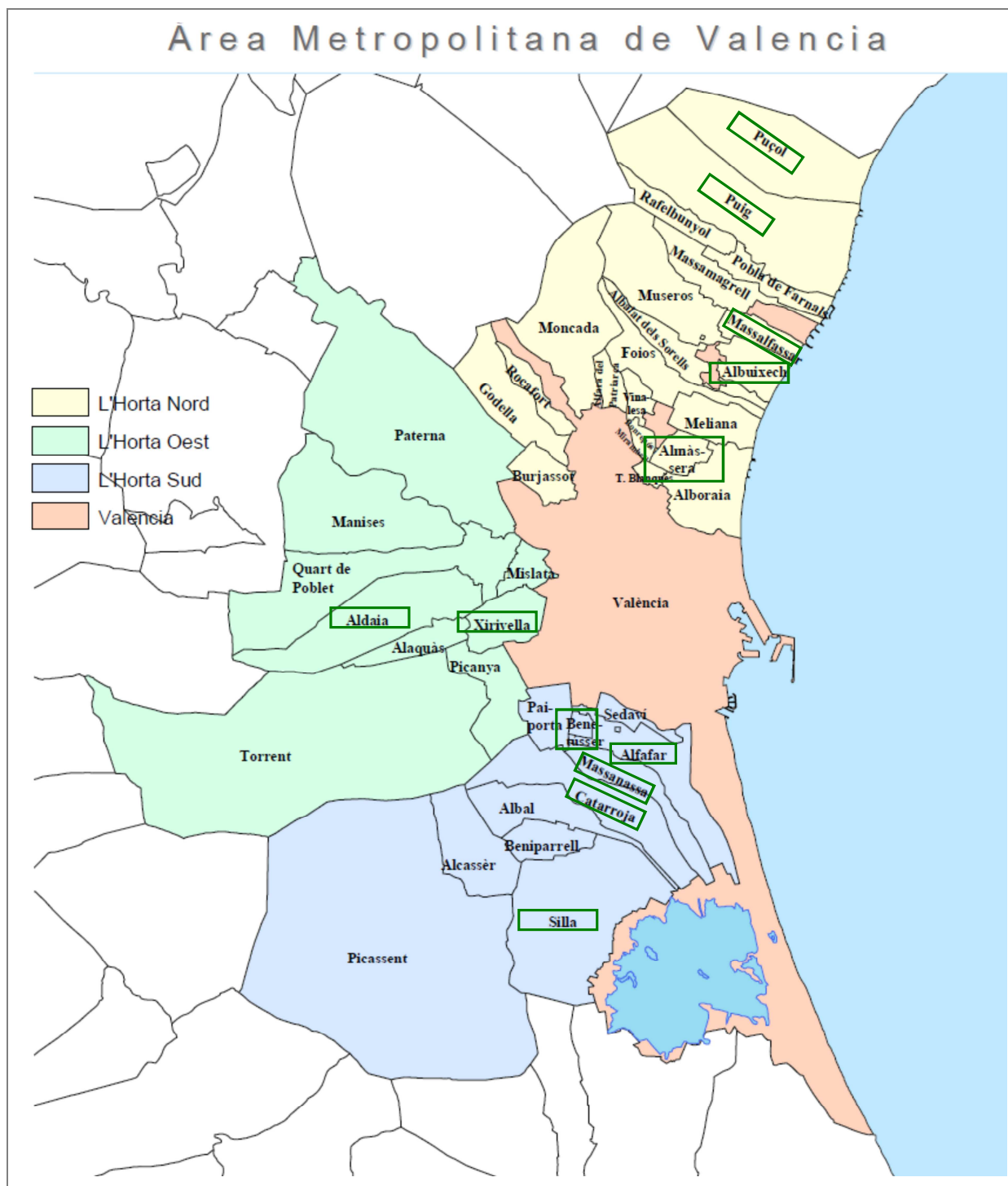
Poblaciones de la línea C-6 conectadas con el Campus de Vera. Fuente: RENFE y EMT. 2014.

Por tanto, las poblaciones que se encuentran enlazadas de forma viable para desplazamientos diarios hasta el Campus de Vera en Valencia, según el análisis realizado en el que se ha tenido en cuenta la duración del trayecto total, así como los horarios y frecuencias, son las siguientes:

Cullera, Sueca, Sollana, Silla, Catarroja, Massanassa, Alfafar-Benetússer, Carcaixent, Alzira, Algemesí, Benifaió, Almussafes, Cheste, Loriguilla, Aldaia, Xirivella, Soneja, Algimia, Estivella, Albalat dels Tarongers, Gilet, Sagunt, Puçol, El Puig, Massalfasar, Albuixech, Vila-real, Burriana, Nules, Moncofa, Xilxes, La Llosa, Almenara, Les Valls y Albuixec.

Destacar, que también se considera viable la conexión con Castellón, porque la frecuencia de paso de los trenes es elevada y con algunos servicios de la línea (“express”) el desplazamiento total hasta el Campus no supera una hora de viaje.

En el siguiente mapa se señalan las poblaciones que están bien conectadas **en el área metropolitana de Valencia**.



Poblaciones del Área Metropolitana de Valencia bien conectadas en tren de cercanías con el Campus

Fuente: Elaboración propia a partir del plano del Ayuntamiento de Valencia

La siguiente tabla muestra la cobertura del tren de cercanías con respecto a las poblaciones del área metropolitana de Valencia:

MUNICIPIO	CONEXIÓN EN TREN DE CERCANÍAS	
Poblaciones > 20.000 habitantes (*)	ALQUÀS	NO
	ALBORAIA	NO
	ALDAIA	SÍ
	ALFAFAR	NO
	BURJASSOT	NO
	CATARROJA	SÍ
	MANISES	NO
	MISLATA	NO
	MONCADA	NO
	PAIPORTA	NO
	PATERNA	NO
	QUART	NO
	TORRENT	NO
XIRIVELLA	SÍ	
Poblaciones 10.000-20.000 habitantes (*)	ALBAL	NO
	BENETÚSSER	SÍ
	GODELLA	NO
	MASSAMAGRELL	NO
	MELIANA	NO
	PICANYA	NO
	PICASSENT	NO
	PUÇOL	SÍ
SILLA	SÍ	
Poblaciones 5.000 - 10.000 habitantes (*)	ALCÀSSER	NO
	ALMÀSSERA	NO
	EL PUIG	SÍ
	FOIOS	NO
	LA POBLA DE FARNALS	NO
	MASSANASSA	SÍ
	RAFELBUNYOL	NO

	MUNICIPIO	CONEXIÓN EN TREN DE CERCANÍAS
	ROCAFORT	NO
	SEDAVÍ	NO
	TAVERNES BLANQUES	NO
Poblaciones < 5.000 habitantes (*)	ALBALAT DELS SORELLS	NO
	ALBUIXEC	SÍ
	ALFARA DEL PATRIARCA	NO
	BENIFARAIG (pedanía de Valencia)	NO
	BENIPARRELL	NO
	BONREPÓS I MIRAMBELL	NO
	MASSALFASSAR	SÍ
	MASSARROJOS (pedanía de Valencia)	NO
	MUSEROS	NO
	VINALESA	NO

Cobertura del tren de cercanías con respecto a las poblaciones del área metropolitana de Valencia

Se observa que es viable el desplazamiento al campus de Vera en tren de cercanías desde aproximadamente el 30% de los municipios de más de 10.000 habitantes que conforman en área metropolitana de Valencia.

Billetes

Para los trenes de cercanías, destaca la existencia de los títulos Multiviaje o Abono Temporal (tales como Bonotren, Abono Mensual, etc.), válidos para realizar más de un viaje por el mismo o distinto titular durante un periodo determinado de tiempo.

Existen además abonos de transporte diseñados para estudiantes, matriculados en Universidades y Centros Oficiales de enseñanza. El denominado Abono Studio permite realizar viajes ilimitados para el trayecto solicitado, durante el periodo de validez. Se trata de un título nominativo, por lo que solo puede ser utilizado por el titular del carné de estudiante del centro

3.5. Taxi

No hay paradas de taxi ubicadas dentro de ninguno de los tres Campus de la UPV. Por tanto, los desplazamientos en este medio de transporte seguirán las mismas normas que se establezcan en el municipio de emplazamiento del mismo.

3.6. Intermodalidad Transporte Público Colectivo - Bicicleta

3.6.1. Campus de Alcoy

Autobuses – bicicleta

No se permite subir bicicletas en ninguna de las líneas de autobús urbano del grupo SUBUS, por lo que no es posible considerar este tipo de intermodalidad en el acceso al Campus.

Tren de media distancia – Bicicleta

La **normativa de RENFE** en materia de transporte de bicicletas en los trenes de media distancia permite que se puedan transportar con las siguientes condiciones:

- Bicicletas plegadas o desmontadas
 - Que la bicicleta se encuentre plegada o desmontada dentro de una funda de unas dimensiones máximas de 120 x 90 x 40 cm (largo-alto-ancho).
 - Los pedales deben estar desmontados y el manillar girado 90º.
- Bicicletas sin plegar o desmontar
 - Se limitará a una bicicleta por viajero con las siguientes condiciones:
 - a) Servicios sin reserva de plaza:
 - Se podrá limitar el número de bicicletas por tren.
 - Para aquellos servicios que no se establezca un número máximo de bicicletas por tren, la única limitación existente es que no suponga molestia para el resto de los viajeros.
 - En Media Distancia el precio del transporte de la bicicleta es de 3 euros para trayectos superiores a 100 kilómetros. Para recorridos inferiores a 100 kilómetros en estos trenes el coste del transporte es de 0 €.
 - b) Servicios con reserva de plaza
 - Se limitará el número de bicicletas por tren. Solamente estará permitida en aquellos trenes que dispongan de un espacio o área específica para el transporte de bicicletas, estando por lo tanto limitada a un número de bicicletas por tren.

Propuestas de mejora

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy prevé acciones encaminadas a “Fomentar el transporte público entre los ciclistas” (Acción I.3.5).

Esta acción únicamente tiene sentido en los desplazamientos medios o largos, en los que promover la intermodalidad transporte público-bicicleta puede ocasionar una redistribución modal más sostenible.

Para el caso concreto de Alcoy, la intermodalidad planteada sería factible en el tren de media distancia y en los autobuses interurbanos.

Para llevar a cabo esta acción el PMUS propone poner en marcha una serie de mecanismos y de actuaciones:

- *“Establecer una adecuada conexión de los modos para garantizar una movilidad competitiva: mejorar las infraestructuras ciclistas en las proximidades de las estaciones y de los nodos intermodales.*
- *En los autobuses interurbanos habilitar medios para el transporte de bicicletas privadas. De esta forma, se evitaría la dependencia, en el traslado de las bicicletas, de la capacidad y grado de ocupación del maletero de los*
- *autobuses. Esta propuesta conllevaría incentivar a las empresas de transporte de autobús interurbano para que utilizaran sistemas portabicicletas similares a los empleados en otras ciudades, mediante la implantación de experiencias piloto subvencionadas por la administración.*

3.6.2. Campus de Gandía

Autobuses – Bicicleta

No se permite subir bicicletas en ninguna de las líneas de autobús urbano de Gandía, por lo que no es posible considerar este tipo de intermodalidad en el acceso al Campus.

Trenes de cercanías – Bicicleta

Con respecto a la **intermodalidad con la bicicleta**, la normativa de Renfe en los **trenes de cercanías** es la siguiente:

- Está permitido subir bicicletas en los trenes de Cercanías de Valencia bajo las siguientes condiciones específicas:
 - Sólo se admitirá una bicicleta por viajero.
 - El viajero portador de la bicicleta deberá estar en posesión de un título de transporte válido y no abonará cantidad alguna por este servicio.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Si la ocupación del tren fuera elevada y el viajero portador de bicicleta no pudiera realizar su viaje o pudiera ocasionar molestias, podrá optar por otro tren o por la devolución del importe total de su billete.
- Las bicicletas serán transportadas en los espacios destinados para ello. En el caso de no existir señalización, los espacios destinados para el transporte y acondicionamiento serán los espacios de acceso de los trenes autorizados, sin invadir, en cualquier caso, los pasillos y las zonas de asientos no abatibles.
- El máximo de bicicletas por plataforma de acceso, lo determinará la disponibilidad de espacio en cada momento, prevaleciendo siempre el criterio de Atención al Cliente.

En lo que respecta a la intermodalidad del tren de cercanías con la bicicleta de sistema público de préstamo (Saforbici), hay que señalar que hay un punto de préstamo próximo a la Estación de tren de Gandía.

3.6.3. Campus de Vera (Valencia)

Autobuses – bicicleta

No se permite subir bicicletas en ninguna de las líneas de autobús urbano de EMT de Valencia, por lo que no es posible considerar este tipo de intermodalidad en el acceso al Campus.

Red metro tranvía – Bicicleta

En relación a la intermodalidad **del metro-tranvía y la bicicleta propia**, cabe señalar que las unidades de tren de Metrovalencia no cuentan con reserva de espacio para bicicletas, ni en un vagón independiente ni en una parte delimitada de los vagones, como ocurre en otros países.

Las **normas** de Metrovalencia en relación al transporte de bicicletas en su red son las siguientes:

- El transporte de bicicletas en las unidades de Metrovalencia es gratuito.
- Cada viajero podrá transportar una bicicleta.
- Las bicicletas se situarán en las plataformas de manera que en todo momento vayan sujetas por su portador, procurando no molestar a los demás viajeros.
- Se admitirán hasta 2 bicicletas por plataforma.
- Los días laborables únicamente se permitirá el transporte de bicicletas en los tramos de superficie (es decir, que los días laborables **sí se permite subir las bicicletas en los trenes de las líneas de tranvía 4 y 6 pero no en las líneas de metro**).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Los sábados, las bicicletas podrán acceder a los trenes y tranvías hasta las 14:00h en todos los tramos de las líneas de Metrovalencia. El resto del día se permitirá el transporte de bicicletas en los tramos de superficie. La hora de limitación se refiere sólo al acceso, por lo que las bicicletas podrán permanecer en los trenes/tranvías después de las 14:00 hasta la llegada a su destino.
- Los domingos y festivos a efectos de circulación se permitirá el transporte de bicicletas durante todas las horas del día y en todos los tramos de las líneas de FGV.
- Las bicicletas plegables se consideran como equipaje de mano por lo que su transporte sólo está limitado por las disposiciones establecidas por las normas generales que, “en atención a los demás viajeros” impiden introducir objetos excesivamente voluminosos o peligrosos en las unidades.

Con respecto a la **intermodalidad del metro-tranvía y la bicicleta pública**, señalar que existen puntos de préstamo del servicio municipal Valenbisi en las estaciones de metro más alejadas pero dentro del entorno próximo del Campus, tales como Benimaclet (c/ Dr. Vicente Zaragoza) y Amistat (c/ Justo y Pastor), de las líneas 3 y 5 respectivamente.

Trenes de cercanías- Bicicleta

En relación a la intermodalidad con la **bicicleta privada**, véase *Intermodalidad Trenes de Cercanías- Bicicleta en Campus de Gandía*

Con respecto a la **intermodalidad del tren de cercanías y la bicicleta pública**, existen puntos de préstamo del servicio municipal Valenbisi próximos a las estaciones de tren de Valencia con parada de las líneas de cercanías de RENFE

3.7. Resumen y conclusiones

Las conclusiones del análisis de la movilidad en Transporte Público (autobús urbano, red de metro-tranvía, autobús interurbano, tren y taxi) en los desplazamientos a los Campus de la UPV son las siguientes:

1. Autobús urbano

Acceso al Campus de Alcoy en autobús urbano

Alcoy dispone de una red de autobús urbano operada por el TUASA del Grupo SUBUS, que a través de sus 5 líneas regulares da cobertura a todos los barrios y zonas residenciales del municipio.

Las líneas de autobús urbano que llegan a los centros de la UPV de Alcoy de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y que tienen parada próxima a alguno de los accesos a los edificios de la UPV en esta ciudad son **Líneas 1, 2, 4 y 5**.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Líneas horario regular durante todo el año:
 - **Línea 1** Sant Vicent – Zona Nord: La frecuencia media de paso todo el año de lunes a domingo es de 20 min.
 - **Línea 2** Sant Vicent – Centre – Batoi – Eixample: Frecuencia media de paso durante todo el año (excepto agosto) los días laborables de lunes a viernes es de 20 minutos.
 - **Línea 4** Zona Nord – Centre – L'Alameda: Frecuencia media de paso todo el año de lunes a domingo es de 30 minutos.
- Línea no regular que opera todo el año sólo sábados, domingos y festivos:
 - **Línea 5** Cementerio- Polideportivo: La frecuencia media de paso todo el año durante los días que opera es de 30 min

Durante los días laborables en periodo de invierno y julio (periodo lectivo de la universidad), y en función de la línea considerada y del sentido de ésta, los horarios de las primeras salidas de autobuses varían entre las 6:40-7:20 horas y los de las últimas salidas entre las 21:00 – 22:20 horas. Por tanto, se consideran **horarios compatibles** con los de **entrada y salida de la universidad**.

Las líneas 1, 2 y 4 (que son las que operan durante días laborables) tienen una **frecuencia media de 20 a 30 minutos durante los días laborales**, y dan cobertura a los barrios Zona Nord, Eixample, Centre, Zona Alta, Batoi, Santa Rosa, Viaducte, por lo que llegan a todos los principales barrios de la ciudad. La **cobertura del servicio** es por tanto **adecuada**.

No hay paradas ubicadas en las calles de acceso directo a los edificios del Campus de Alcoy. Las cuatro **paradas más próximas al Campus** se encuentran ubicadas en:

- C. Sant Nicolau, 65: parada de líneas 1, 2 y 5 (distancia aproximada al Campus: 300 metros; 4 minutos por C/Bartolomé J. Gallardo)
- Plaça Ramón y Cajal: parada de líneas 1 y 2 (distancia aproximada al Campus: 300 metros; 4 minutos por C/Bartolomé J. Gallardo)
- Carrer del Camí, 6: parada de líneas 1 y 2 (distancia aproximada al Campus: 400 metros; 6 minutos por C/San Mateu)
- C. País Valencià, 42: parada de líneas 2, 4 y 5 (distancia aproximada al Campus: 280 m; 3 minutos por C/Joan Cantó)

Estas paradas se encuentran ubicadas en calles principales de la red viaria del centro de Alcoy. La distancia a los edificios de la UPV desde ellas puede realizarse a pie pues las distancias son cortas (no superan los 400 metros).

Con respecto a las **características y adecuación** de las mismas, es posible concluir que:

- La mayoría de ellas disponen de marquesina y asientos, y todas se encuentran correctamente identificadas.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- No todas disponen de señalización en la calzada. Además, en las que sí disponen de carril bus, la pintura de señalización se encuentra deteriorada/parcialmente borrada.
- Ninguna de las paradas dispone de pantalla informativa de llegadas, pero sí hay carteles con información de los recorridos y horarios de las líneas, así como plano general de toda la red de autobús urbano del municipio (mostrando conexiones entre líneas). Además, en las paradas se muestra información de un servicio de mensajería por teléfono móvil disponible para informar de la llegada de la línea a esa parada.
- El estado de limpieza y conservación de todas es correcta.
- La conexión peatonal es adecuada al ubicarse todas las paradas en la acera de las calles

En relación al sistema tarifario de estas líneas regulares con acceso al Campus, destaca el título "**BonoBús Estudiante**", que permite realizar a estudiantes 10 viajes (permitiendo transbordos) por 3,80 euros.

Por último, destacar las propuestas del **plan de movilidad urbana sostenible de Alcoy**, aprobado en diciembre de 2013, en relación al fomento del transporte colectivo urbano de la ciudad. Entre las acciones propuestas destacan: el estudio y remodelación de líneas de autobuses urbanos, la aplicación de nuevas tecnologías para mejorar la información del servicio mediante la implantación de sistemas TIC y la implantación de nuevos modelos en el sistema tarifario (como por ejemplo, sistemas integrados con otros medios de TPC).

Acceso al Campus de Gandía en Autobús urbano

El municipio de Gandía cuenta con red de transporte urbano compuesta por las siguientes líneas de autobuses regulares:

- L3: Gandía (Circular interior), L4: Gandía (Circular exterior), L5: Gandía RENFE - Marenys de Rafalcaid y L5: Gandía RENFE – Marxuquera: Líneas de L'Urbanet gestionadas por el Ayuntamiento de Gandía
- L1 y L2 que conectan el Gandía con el Grau y la playa de Gandía: Son líneas operadas por la compañía de transporte "La Marina Gandiense".

Por tanto, las líneas urbanas de Gandía dan cobertura tanto a los principales barrios del núcleo urbano de Gandía, como a la zona del Grao y Playa de Gandía.

Además, todas las líneas urbanas tienen conexión entre ellas, con la línea de tren de cercanías y con la estación de autobuses interurbanos, por lo que permiten a su vez conectar con otros municipios de las provincias de Valencia y Alicante.

Las líneas de autobús urbano que llegan al campus de la UPV en Gandía de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y que tienen parada próxima a los accesos al Campus de la UPV en esta ciudad, son las líneas regulares:

- **Línea 1:** Gandía – Grao de Gandía (Universidad)

Servicio que opera sólo en periodo lectivo y que conecta la universidad y la estación de trenes de Gandía en aproximadamente 15 minutos.

Los horarios de esta línea se encuentran coordinados con las llegadas y salidas de los trenes de cercanías de la línea C1 de Valencia. Sólo opera en las horas punta de entrada y salida de la universidad.

- **Línea 2:** Gandía – Grao de Gandía – Playa de Gandía

Servicio regular con frecuencias medias de paso durante todo el año de 15 minutos los días laborables.

Además de conectar Gandía con la zona del Grau y la Playa, ambas líneas conectan en varios puntos con el resto de líneas de autobús urbano del municipio, por lo que la conexión con los principales barrios del núcleo urbano de Gandía es también adecuada.

La **parada más próxima al Campus de Gandía es la Parada de la Línea 1**, ubicada **junto a acceso B del Campus**. Además, se encuentran bastante próximas al Campus dos paradas de la Línea 2, ubicadas en Camí Vell del Grau y Calle Alcoi, ambas en sentido hacia Gandía. Las paradas de esta línea en sentido Playa se ubican en el Paseo Marítimo.

Como resumen de las principales características de estas paradas, señalar que la parada de la línea 1, pese a encontrarse ubicada muy próxima junto al Campus, presenta varias deficiencias en cuanto a identificación y señalización, información disponible y conexión peatonal:

- ✓ **No existe poste ni marquesina para su identificación;** la parada se encuentra señalizada sólo mediante marcas en la propia calzada de circulación (pintura bastante borrada).
- ✓ **No se dispone de ningún tipo de información en la parada**, como por ejemplo, del recorrido de la línea, horarios de salida/llegada, conexiones con otras líneas, etc.
- ✓ **No existe ninguna separación con bolardos u otros medios que permitan la espera en el punto de emplazamiento** de la parada (ubicada sobre la calzada del vial de tráfico rodado junto al acceso B al Campus).

Las paradas de la línea 2 próximas al Campus se encuentran correctamente identificadas mediante poste y/o marquesina y cuentan también con señalización horizontal de la zona. La información disponible en ellas es suficiente, aunque no tienen pantalla informativa de llegadas, ni muestran plano general de la red municipal de autobús urbano.

Con respecto a los billetes de estas líneas, basándose en las características de la población usuaria del Campus, cabe destacar la **Tarjeta Politécnico** que permite a los estudiantes matriculados en la UPV en el Campus de Gandía el **uso gratuito** de la **línea 1** de autobús. Para la línea 2 existe también la Tarjeta Estudiante, que aplica una tarifa especial para este colectivo.

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en Autobús urbano

Valencia dispone de una amplia red de autobús urbano que cuenta con un total de 59 líneas, 44 de ellas regulares, gestionadas por la Empresa Municipal de Transportes (EMT).

El horario de las líneas regulares es aproximadamente de 5:30-6:00 hasta las 22:00-22:30 h (si bien hay líneas que comienzan más tarde) y su trazado cubre toda la ciudad y municipios colindantes, llegando hasta las proximidades del Campus de Vera de la UPV.

Las **líneas regulares que llegan al Campus** de Vera de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y tienen **parada muy próxima** a alguno de los accesos del recinto universitario son las **líneas**:

- **L 1:** Estación de Autobuses – La Malva-Rosa

La frecuencia de paso de lunes a viernes (Laborables) en periodo de invierno y durante la mayor parte del día (desde aproximadamente 7:00 a 21:30) es de 8-17 minutos

- **L 9:** La Torre – Universidades

La frecuencia de paso en días laborables durante la mayor parte de la jornada (desde aproximadamente 7:00 a 21:00) es de 7-10 minutos

- **L 18:** Nou hospital La Fe - Universidad

La frecuencia de paso (mínima) de lunes a viernes (Laborables) durante la mayor parte del día es de 10-14 minutos

- **L 29:** Avenida del Cid – Universidades

La frecuencia de paso estimada en días laborables desde aproximadamente 7:00 a 21:00 es de 8-11 minutos

- **L 40:** Estación del Norte – Universidades

La frecuencia de paso mínima estimada en días laborables durante la mayor parte del día es de 8-12 minutos

- **L 41:** Plaza España – Universidades

Opera con horario regular sólo de lunes a viernes laborables con una frecuencia de paso aproximada de 8-11 minutos durante periodo de invierno. En los meses de verano (julio y agosto) no opera.

- **L 71:** La Llum – Universidades, con frecuencia de paso durante los días laborables de aproximadamente 7-10 minutos

Cabe señalar que existen 15 paradas de estas líneas próximas a los accesos al Campus de Vera, ubicadas la mayoría de ellas en la Avenida de los Naranjos o calles adyacentes a ésta (11), y el resto en las calles próximas a los accesos de la zona este del Campus (2 paradas en calle Ingeniero Fausto Elio y otras 2 en calle Lluís Peixó)

Del análisis de las **características principales de las paradas próximas a los accesos al Campus de Vera** en Valencia pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- ✓ Todas las paradas se encuentran **correctamente identificadas**, con marquesina o poste informativo. Todas las paradas del lado de acceso al Campus de Vera cuentan con marquesina y asientos.
- ✓ La Avenida de los Naranjos cuenta con un carril reservado para la circulación de autobuses; sin embargo, no todas la zona de parada de autobús se encuentran señalizadas sobre éste.
- ✓ En cuanto a la **información disponible**, cabe señalar que:
 - Todas las paradas tienen información del trayecto de la línea/s que paran en ellas, así como de información sobre los horarios y tarifas de las líneas, así como de un mapa zonal de autobuses y otro de toda la red. Sin embargo, sólo las dotadas con marquesina disponen de plano zonal de autobuses ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia).
 - En este punto hay que también que señalar que algunos de los mapas de las paradas en el lado de acceso al Campus de Vera no son visibles ya que, inmediatamente detrás de las paradas, se encuentra el seto que delimita el carril-bici, por lo que no es posible acercarse a ellos para verlos.
- ✓ La **conexión de las paradas** hasta los accesos del Campus se realiza mediante acera (combinados con pasos de peatones en aquellas no ubicadas junto a la acera del lado del Campus). Sin embargo, es importante destacar que en aquellas paradas ubicadas junto a los accesos al recinto universitario, el desplazamiento peatonal desde la parada a la acera peatonal se dificulta por la presencia del seto que separa la zona de aparcamiento de la acera

Tras el análisis de la **cobertura total o parcial de las líneas de autobús urbano con acceso al Campus** de Vera sobre los diferentes barrios de Valencia, se concluye que **mediante estas líneas se puede llegar a casi todos los barrios de la ciudad excepto a los de 4 distritos** enteros (Distrito 15. Rascanya, Distrito 16. Benicalap, Distrito 17. Pobles del Nord, Distrito 18. Pobles de l'Oest)

Se ha realizado el análisis de la **demanda de uso de autobús urbano** por la comunidad universitaria para el acceso al Campus de Vera, empleando como datos aproximados la información de uso de las paradas de las líneas de autobús urbano consideradas como muy próximas al Campus de Vera, durante un semana tipo del periodo lectivo (Mayo 2013), pudiéndose concluir que:

- ✓ El número total de validaciones por usuarios en esas paradas durante la semana de estudio fue de un total de 17.132.
- ✓ Los días de la semana de mayor uso son los centrales de la semana lectiva (de martes a jueves), durante los que se alcanza un total de 10.120 usuarios (más del 50% el total semanal), siendo el martes donde se registra el pico de ocupación de la semana (3652 usuarios).
- ✓ Por otra parte, se observa que la línea más empleada por los usuarios de estas paradas es la línea 41, seguida de cerca de las Líneas 9 y 40. No obstante, cabe señalar aquí que las paradas de la línea 41 se encuentran ubicadas también muy cerca de los principales accesos a los edificios del Campus de Tarongers de la Universitat de València, por lo que su uso se estima normal que su uso sea mayor.

Con respecto al impacto ambiental de los autobuses, la Empresa Municipal de Transportes participa desde hace años en distintas experiencias piloto para el uso de **combustibles menos contaminantes**: biodiesel, gas natural y vehículos híbridos, que ha ido incorporando a su flota.

Con respecto a los billetes destaca la **Tarjeta MÓBILIS** puesto que se trata de un bono de transporte combinado, que permite el uso de toda la red de **transporte público** de la ciudad de **Valencia**: autobús, metro-tranvía y bicicleta pública

Por último, cabe destacar las **propuestas de mejora** de la red actual incluidas en el Plan de Movilidad Urbana de Valencia de diciembre de 2013. Este, el cual prevé 7 la ejecución de una serie de acciones con objeto de **mejorar el servicio de transporte urbano de la EMT en la ciudad**:

- Creación de una Red Express de 10 líneas de autobús
- Creación de una Red Básica de 40 líneas de autobús
- Redenominación de la red de autobuses para facilitar su entendimiento

2. Red metro-tranvía

En la actualidad únicamente es posible acceder en metro –tranvía al Campus de Vera en Valencia, ya que no existe red de metro-tranvía ni en Alcoy ni en Gandía, donde se ubican los otros dos Campus de la UPV.

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en red metro-tranvía

La red de metro-tranvía, explotada por FGV bajo la marca de **metrovalencia**, está formada en el área metropolitana de Valencia 3 líneas de metro (L1, L3, L5) y 2 de tranvía (T4, T6).

Las **líneas que actualmente paran cerca de los accesos al campus de Vera** son la **líneas 4 y 6**, ambas de **tranvía**.

- **T4:** Dr. LLull (Valencia) - Mas del Rosari / Lloma Llarga- Terramelar (Paterna). La frecuencia media en periodo ordinario (días lectivos) es de 10 minutos.
- **T6:** Marítim-Serrería - Tossal del Rei (Valencia).

Esta línea tiene una frecuencia máxima de 20 minutos en periodo ordinario (días lectivos), en el caso de los destinos más alejados.

Las **paradas** de estas líneas **más próximas** a los accesos al Campus se encuentran ubicadas en la Avenida de los Naranjos: **Universitat Politècnica, La Carrasca, Tarongers y Serrería**. En todas ellas paran las líneas T4 y T6 en ambos sentidos.

Tras la inspección realizada de las mismas se puede concluir que todas ellas se encuentran correctamente identificadas y cuentan con marquesina y asientos, en general, en correcto estado de conservación y con información disponible suficiente y adecuada (aunque ninguna tiene pantalla informativa de llegadas).

Analizando la **cobertura** en la ciudad de Valencia **de estas dos líneas**, se deduce que actualmente mediante transbordos con otras líneas de la red de metro-tranvía hasta enlazar con la T4 o la T6, **es posible incorporarse a la red de metro-valencia desde todos los barrios de Valencia excepto** a los de los distritos: DISTRITO 1. CIUTAT VELLA, el DISTRITO 10. QUATRE CARRERES y el DISTRITO 19. POBLES DEL SUD (que actualmente aún no están comunicados por la red metro-valencia con en el resto de la ciudad, aunque en el caso de los dos primeros, existen actualmente líneas en proyecto/construcción).

Además, la **red de metrovalencia conecta distintos municipios del área metropolitana** de Valencia, así como otros situados a una distancia mayor.

Las poblaciones desde las cuales se considera **viable** el desplazamiento al Campus de Vera mediante la red de metrovalencia, teniendo en cuenta la duración del trayecto total ≤ 60 minutos (incluyendo posibles transbordos entre líneas), los horarios y frecuencias de paso de los trenes, son:

- Del área metropolitana de Valencia: gran parte de las poblaciones de L'Horta Nord (Moncada, Rafelbunyol, Rocafort, Godella, Burjassot, Alboraya, Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell y La Pobla de Farnals), algunas de L'Horta Oest (Paterna, Picanya, Manises, Quart, Torrent y Mislata) y Picassent y Paiporta en L'Horta Sud.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Por tanto, acceso al Campus directo (o con transbordos con otras líneas) a través de la red de metrovalencia es posible desde el 61% de los municipios (con más de 10.000 habitantes) que conforman el área metropolitana de Valencia. Considerando el total de municipios del área metropolitana de Valencia, es decir teniendo en cuenta incluso los municipios de menor población (de menos de 10.000 habitantes), se observa es posible acceder al Campus mediante la red de metro-tranvía desde un 80% de las poblaciones de este área.

- Sin embargo, fuera del área metropolitana de Valencia, únicamente se considera viable en términos de duración total del trayecto, horarios y frecuencias de paso el desplazamiento interurbano al campus de Vera en red de metro-tranvía desde los municipios de Bétera y L'Elia.

Se ha analizado la **demanda de las líneas con parada muy próxima al recinto universitario**. Para ello, se ha estudiado los datos de usuarios de las paradas más próximas al Campus durante un año completo lo cual proporciona una aproximación del número de usuarios que acceden al Campus de la UPV mediante estas líneas (teniendo siempre en consideración que el uso de estas paradas se comparte también con los usuarios del campus de Tarongers de la Universitat de València).

De los resultados obtenidos se desprende que:

- ✓ La evolución del uso de las cuatro paradas a lo largo del año sigue la misma tendencia, siendo más elevado en los meses comprendidos de septiembre, octubre y noviembre.
- ✓ El uso de las líneas de tranvía para acceder al Campus es bastante homogéneo durante todos los días lectivos de la semana
- ✓ El número total de usuarios de este medio de transporte en estas paradas durante el 2013 fue de 1.557.018. La parada más empleada ha sido La Carrasca, con un registro de 852.675 viajeros (que representa por sí sola el 54% de los viajeros de las 4 paradas), aunque hay que precisar que esta parada se encuentra frente a la entrada principal del Campus de Tarongers de la UV, y por tanto, su uso se ve incrementado por los usuarios de éste.

En relación a los **abonos y descuentos de transporte** para el uso de la red de metro-tranvía para acceder al Campus de Vera es importante señalar la existencia de un **Acuerdo de Colaboración entre** la Universitat Politècnica de València (**UPV**) y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (**FGV**) para aplicar, **en el caso estudiar o trabajar en el Campus de la UPV en Vera, un descuento del 10%** respecto a la tarifa ordinaria en el bono mensual

Respecto al uso de este descuento en años anteriores, cabe destacar que en el curso 2013-14, un total de 2.727 universitarios se beneficiaron del citado descuento del 10 por ciento.

Por último, es importante señalar las **acciones** enmarcadas en el ámbito metropolitano de Valencia **del Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE)**, relativas a **red de Metrovalencia**. En ellas se establece la realización de obras de prolongación de la red de metro-tranvía abarcando nuevas áreas de la ciudad y municipios próximos, destacando especialmente la **construcción de la nueva línea T2**.

Según Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, la nueva línea T2 creará un gran eje diametral que discurrirá de norte a sur de la ciudad, atravesando el centro histórico, y unirá los principales polos de atracción de la ciudad. Cabe destacar que esta línea compartirá parte de su recorrido con la actual línea T4 y tendrá en conjunto 24 paradas o estaciones.

Está previsto que la Línea 2 tenga continuidad hacia el norte de la ciudad conectando con los barrios de Orriols y Torrefiel, llegando hasta Tavernes Blanques. Asimismo mediante otro ramal, que conectará con la infraestructura de la actual línea 4, se extenderá hacia el oeste.

Entre las **otras obras de mejora y ampliación** previstas de la red de metrovalencia destaca **Prolongación a la Malvarrosa y la Patacona de la línea T4**.

3. Autobús interurbano

Acceso al Campus de Alcoy en autobús interurbano

Existen varias líneas de transporte público interurbano que unen Alcoy con diversas poblaciones cercanas y/o capitales de provincia más próximas.

Las **líneas** más importantes **que conectan Alcoy con otras poblaciones** que pueden utilizadas por los usuarios del Campus de la UPV en Alcoy son:

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

Sin embargo, **ninguna de estas líneas cuenta con parada próxima a los edificios del Campus** de la UPV, por lo que tendría que combinarse el transporte interurbano con desplazamiento a pie o autobús urbano.

Para la estimación de la duración del trayecto entre la parada de la línea en Alcoy y el Campus, se selecciona de entre los medios de desplazamiento posibles, es decir, autobús urbano o a pie, aquel que se considera más rápido en función de la distancia a cubrir.

La duración del trayecto total se estima como la suma del trayecto desde parada del autobús en Alcoy más próxima al Campus hasta población origen/destino más el tiempo de desplazamiento a pie hasta el Campus desde dichas paradas, estimado en aproximadamente 10-15 minutos (en función de la parada en Alcoy que se considere).

Las **poblaciones desde las que se considera más viable** poder acceder al Campus de Alcoy en autobús interurbano, **tanto por duración del trayecto total** (igual o inferior a 60 minutos) **como por frecuencias de paso** y horarios **de las líneas** que los cubren, son Cocentaina, Albaida, Muro de Alcoy, Ibi, Tibi y Onil.

Por otra parte, dentro del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy**, aprobado en diciembre de 2013, destacan las acciones recogidas en su estrategia II.3. para el *Fomento del Transporte Colectivo Interurbano* encaminadas a **“Incentivar el uso de transporte interurbano**, mediante la aplicación de actuaciones desarrolladas dentro del Programa de Comunicación y Sensibilización de la Movilidad Urbana Sostenible”.

Acceso al Campus de Gandía en autobús interurbano

Gandía está conectada con diversas poblaciones próximas mediante distintos servicios de autobús interurbano (operados por distintas compañías de transporte) con varias expediciones al día en días laborables. De entre ellas, destacan por frecuencia de viajes y horarios las que unen el municipio de Gandía con Piles-Oliva, Villalonga, La Font d'en Carròs, Simat de la Valldigna, Real de Gandía y la ciudad de Valencia.

En cuanto a cobertura, estas líneas conectan Gandía con la mayoría de las poblaciones de la comarca de Gandía (La Safor) y de otras limítrofes, así como con la capital de la provincia (Valencia).

No obstante, se ha analizado la viabilidad de los desplazamientos al campus desde estas poblaciones mediante dichas líneas interurbanas, considerando que se requiere combinar este transporte con otro (como autobús urbano) para llegar al campus y que la duración del trayecto total aumentaría.

Como resultado, teniendo en cuenta la intermodalidad de estas líneas de autobús interurbano con la línea 2 de autobús urbano, que es la que presenta mejor opción para el desplazamiento desde los puntos de parada del interurbano hasta el Campus de Gandía, **los municipios** que se considera que están **comunicados de forma viable** (considerando las frecuencias de viaje/ horarios y el tiempo total de desplazamiento diario no superior a 1 hora) serían: Real de Gandía, Palma de Gandía, Ador, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjó, Almoines, Daimus, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Pego, Bellreguard, L'Alqueria, Palmera, Rafelcofer, La Font d'en Carros, Xeraco-Xeresa, Simat de la Valldigna, Tavernes de la Valldigna, Favareta y Sueca (mayoría de municipios de la comarca de La Safor y algunos algunos de las comarcas colidantes, como la Ribera baja)

En cambio, no se considera viable la conexión con Valencia en autobús interurbano para realizar los desplazamientos diarios al Campus.

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en autobús interurbano

La red de autobuses interurbanos (**MetroBús**) está integrada, junto a Metrovalencia, Empresa Municipal de Transportes (EMT) y cercanías de Renfe, en la ENTIDAD PÚBLICA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE VALENCIA (ETM).

De esta red, son aproximadamente 30 las líneas que conectan con Valencia distintas poblaciones cercanas, y por tanto pueden ser utilizadas por los usuarios del Campus de Vera. Las **localidades conectadas con Valencia** mediante autobús interurbano son los municipios que se circunscriben en un radio de:

35 km al norte (hasta Sagunto)	28 km al noroeste (hasta Llíria)	45 km al oeste (hasta Yátova)	37 km al sureste (hasta Carlet)	47 km al sur (hasta Carcaixent)
--	--	---	---	---

Se observa que, en principio, **la cobertura de las líneas es buena**. Sin embargo, analizando la **viabilidad de las líneas** en cuanto a horarios/frecuencias de paso y duración del trayecto el resultado obtenido resulta menos favorable, ya que la mayoría de las líneas interurbanas no para en las inmediaciones del Campus (sólo tienen parada las líneas de Puzol, El Puig y Puerto de Sagunto, y algunas específicas procedentes de Riola y Carcaixent);

Por tanto, hay que tener en cuenta que a la duración del viaje en autobús interurbano hay que añadir la duración del viaje en autobús urbano/metro-tranvía /a pie/ bicicleta pública que debe recorrerse adicionalmente desde la parada hasta los accesos al Campus.

Para estimar el tiempo de desplazamiento urbano desde la llegada del autobús interurbano a Valencia hasta el campus, y en función de la localización las paradas que se ha visto que estas líneas interurbanas tienen en Valencia, se ha optado por elegir de entre los transportes urbanos disponibles aquel que se ha considerado mejor tanto desde el punto de vista tanto de rapidez como de frecuencia de paso (en este caso, se ha considerado la red de metro-tranvía de Valencia).

Del área metropolitana de Valencia, se considera que las poblaciones de L'Horta Nord (Burjassot, Tavernes Blanques, Vinalesa, El Puig, Puçol, Massalfassar, Massamagrell, Pobla de Farnals), de l'Horta Oest (Paterna, Manises, Quart de Poblet, Aldaia, Alaquàs, Torrent, Mislata, Xirivella) y de L'Horta Sud (Benetússer, Massanassa, Catarroja, Beniparrell, Silla, Albal, Sedaví y Alfafar) encuentran comunicadas de forma viable (desplazamiento del interurbano total ≤ 60 min y viabilidad de horarios/frecuencias de paso de la línea) con el Campus en autobús interurbano.

Se observa que se considera viable emplear las líneas de autobús interurbanos para desplazamientos frecuentes al campus de Vera desde aproximadamente un 70% de los municipios del área metropolitana de Valencia con más de 10.000 habitantes

Además, tras el análisis de la comunicación en autobús interurbano desde/hasta aquellas poblaciones ubicadas en un radio aproximado de 40 km, se observa que la conexión de considera también viables con algunas **poblaciones ubicadas fuera del área metropolitana como** Sagunto y Puerto de Sagunto (poblaciones con más de 20.000

habitantes), La Pobla de Vallbona, L'Eliana y Benifaió (poblaciones con más de entre 10.000 y 20.000 habitantes), Almussafes, Canet d'en Berenguer, Vilamarxant (poblaciones con más de entre 5.000 y 10.000 habitantes) y Godella, Sollana y San Antonio de Benagéber (poblaciones con menos de 5.000 habitantes).

Esto indica que sólo es viable emplear el autobús interurbano para desplazamientos diarios al Campus desde aproximadamente un 30% de los municipios ubicados fuera del área metropolitana de Valencia con más de 5.000 habitantes.

Con respecto a los **proyectos de futuro de la red interurbana**, señalar que uno de los proyectos incluidos en el **Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020** de la Comunidad Valenciana, con respecto a los sistemas de transporte de Valencia, es la creación de una red de plataformas reservadas por las que circularán autobuses de última generación de forma que tengan una interferencia mínima con el tráfico privado durante el servicio.

Los vehículos utilizados en estas plataformas o vías exprés incorporarán las más modernas tecnologías como la tracción eléctrica o el guiado automático.

Asimismo se prevé la integración de esta red con el resto del sistema de transporte: intermodalidad, estacionamientos disuasorios, integración tarifaria, etc.

Asimismo, **el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia incluye propuestas** para "potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano", destacando las siguientes acciones:

- *Integración de la planificación y gestión del sistema de transportes en un organismo coordinador de la movilidad*
- *Operación coordinada de los sistemas de transportes del Área Metropolitana de Valencia*
- *Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario*
- *Establecimiento preciso de los puntos de intercambio de MetroBús en Valencia*

4. Tren

Acceso al Campus de Alcoy en trenes de la red de Media Distancia

Al municipio de Alcoy llega la línea ferroviaria de **Media Distancia de RENFE** que une **Alcoy con Valencia, pasando por Xàtiva** así como con por otra serie de municipios intermedios en su trayecto.

El servicio de trenes de esta línea cuenta con **4 expediciones diarias** durante los días laborables (de lunes a viernes).

La duración aproximada del trayecto total desde Alcoy hasta Valencia es de 2 horas (servicio sin conexión con línea de Cercanías), y aproximadamente de 2 horas y media en los servicios con paradas en las estaciones de Cercanías entre Valencia y Xàtiva.

Tras analizar la viabilidad de acceso al Campus de Alcoy desde los municipios con los que conecta esta línea de tren, se puede concluir que:

- En cuanto a viabilidad del viaje por duración total, hay que considerar que al tiempo de viaje hasta la estación de tren de Alcoy es necesario sumar el tiempo de desplazamiento desde ésta hasta los accesos a los edificios del campus a través de una combinación con autobús urbano (línea 1).
De esto se deduce que, los municipios se considera que están comunicados con el campus de Alcoy de forma viable en tren, cuanto duración de trayecto interurbano total (no superior a 60 minutos), serían: Cocentaina, Agres, Ontinyent y Agullent.
- No obstante, es importante señalar que la primera hora de llegada a Alcoy desde cualquier municipio de esta línea de tren es a las 9 de la mañana a la estación de trenes.

Señalar que para los trenes de media distancia, como el que une Valencia con Alcoy, existen **Abonos mensuales con descuentos** para estudiantes en torno al 40%, para realizar viajes ilimitados en el trayecto y periodo abonado. Además, en el caso de la Universitat Politècnica de València y otras universidades, existe acuerdo con RENFE para que profesores y empleados de las mismas puedan beneficiarse también de este abono.

Acceso al Campus de Gandía en trenes de la red de Cercanías

Gandía se encuentra conectada Valencia con dos estaciones de ferrocarril perteneciente a la red de Cercanías Valencia, de RENFE, siendo ambas final de la línea C1 desde Valencia:

Línea C1- Valencia Nord – Gandía y Valencia Nord – Platja i Grau de Gandía

Esta línea conecta Gandía y el Grao con diferentes municipios de la provincia en su trayecto desde/hacia Valencia. Es posible conectar con otros municipios más alejados mediante conexiones con otras líneas de la red de cercanías de Valencia.

El servicio de trenes de la línea C1 de Gandía – Valencia cuenta con una frecuencia de paso en los días laborables (lunes a viernes laborables) de todo el año que no supera los 30 minutos. En horas puntas la frecuencia se reduce a 15 minutos; mientras que el que tiene parada en la estación de Platja i Grau de Gandía la frecuencia de paso se reduce a 3 trenes diarios los días laborables.

Tras realizar el análisis de la duración total del trayecto hasta el campus de Gandía desde cada una de las poblaciones que conecta la línea C1 de cercanías, considerando tanto el desplazamiento en tren como combinación con otro medio para el tramo urbano desde las estaciones de RENFE en Gandía (líneas 1 y 2 de autobús urbano desde la estación de RENFE de Gandía y mediante desplazamiento a pie desde la estación de Platja i Grau de Gandía al Campus), se puede concluir que los municipios desde los que se llega al Campus a través de la línea de cercanías en una hora o menos (desplazamientos considerados **viables**) son: Xeraco, Tavernes de la Valligna, Cullera, Sueca y Sollana.

Desde las poblaciones de Silla, Catarroja, Massanassa, Betetusser y Valencia se tarda más de una hora (siendo el máximo de 1 hora 20 minutos desde Valencia). No obstante, la duración total del desplazamiento no llega a la hora y media, siendo en el caso de Estación de Gandía, las frecuencias de paso buenas durante todo el día. Existe además una línea de autobús urbano (L1) que permite la conexión entre la estación de tren y el Campus coordinada con los horarios del tren.

Por otra parte, destacar la existencia para los trenes de cercanías de los títulos Multiviaje o Abono Temporal (tales como Bonotren, Abono Mensual, etc.), válidos para realizar más de un viaje por el mismo o distinto titular durante un periodo determinado de tiempo.

Existen además **abonos de transporte diseñados para estudiantes**, matriculados en Universidades y Centros Oficiales de enseñanza. El denominado **Abono Studio** permite realizar viajes ilimitados para el trayecto solicitado, durante el periodo de validez. Se trata de un título nominativo, por lo que solo puede ser utilizado por el titular del carné de estudiante del centro

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en trenes de la red de Cercanías

Mediante tren de cercanías de Renfe es posible llegar desde Gandía (C-1), Moixent (C-2), Utiel (C-3), Xirivella (C-4), Caudiel (C-5) y Castellón (C-6), así como desde una serie de poblaciones intermedias hasta Valencia.

Las líneas Utiel (C-3) y Xirivella (C-4) tienen el trayecto temporalmente interrumpido desde la Estación Valencia-San Isidro y la Estación del Norte; este trayecto debe realizarse en metro.

Aunque la estación más próxima al campus de Vera es la Estación del Cabañal, se han estudiado las diferentes combinaciones de acceso al Campus desde las tres estaciones de Valencia (Est. Norte, Est. Cabañal y Est. San Isidro), puesto que en función de la línea de cercanías la estación final varía.

Las poblaciones que se encuentran enlazadas de forma **viable** para desplazamientos diarios hasta el Campus de Vera, según el análisis realizado en el que se ha tenido en cuenta la duración del trayecto total (≤ 60 minutos), así como los horarios y frecuencias, son las siguientes:

Cullera, Sueca, Sollana, Silla, Catarroja, Massanassa, Alfafar-Benetússer, Carcaixent, Alzira, Algemesí, Benifaió, Almussafes, Cheste, Loriguilla, Aldaia, Xirivella, Soneja, Algimia, Estivella, Albalat dels Tarongers, Gilet, Sagunt, Puçol, El Puig, Massalfasar, Albuixech, Vila-real, Burriana, Nules, Moncofa, Xilxes, La Llosa, Almenara, Les Valls y Albuixec.

Se observa que es viable el desplazamiento al campus de Vera en tren de cercanías desde aproximadamente el 30% de los municipios de más de 10.000 habitantes que conforman en área metropolitana de Valencia.

Destacar, que también se considera viable la conexión con Castellón, porque la frecuencia de paso de los trenes es elevada y con algunos servicios de la línea (“express”) el desplazamiento total hasta el Campus no supera una hora de viaje.

Respecto a la **conexión de las estaciones con el Campus** señalar que, las tres estaciones de Valencia están bien conectadas con el Campus de Vera, a través del TPC: autobús urbano, metro-tranvía o bicicleta pública (Valenbisi). Destacan como estaciones de trenes mejor conectadas con el Campus de Vera la del Cabañal (por proximidad) y la del Norte (por buena oferta de transporte público urbano).

En cuanto a tarifas de billetes, señalar que son aplicables los abonos de transporte diseñados para estudiantes en las líneas de cercanías RENFE (Abono Studio)

5. Taxi

No hay paradas de taxi ubicadas ni dentro ni junto a los accesos de ninguno de los tres Campus de la UPV.

6. Cobertura del Transporte Público Colectivo (TPC) para acceder a los Campus

Acceso al Campus de Alcoy en TPC

Si se estudia la **cobertura en TPC** (autobús interurbano y tren) de las poblaciones desde las que desde las que es posible acceder al Campus de Alcoy de forma viable en horarios y frecuencias medias de paso, así como en duración de trayecto, se concluye que es posible la conexión desde varios de los municipios de la comarca donde se enclava Alcoy y otras comarcas próximas:

Ibi, Tibi y Onil (comarca de L’Alcoià), Cocentaina, Agres y Muro de Alcoy (comarca de El Comtat) y Ontinyent, Agullent y Albaida (comarca de La Vall d’Albaida).

Sin embargo, la larga duración del recorrido de la línea hace que otras próximas como Castalla queden a más de una hora en TPC del Campus. Asimismo, tampoco es viable acceder al Campus en TPC desde las poblaciones de Banyeres de Mariola o Polop, ya que aunque el tiempo de trayecto es bajo, el número de expediciones de las líneas de autobús que cubren estas localidades es escasa (sólo una diaria).

Por otra parte, el desplazamiento diario entre Alicante - Alcoy para acceder al Campus desde las líneas de TPC estudiadas se considera inviable por la larga duración del trayecto.

La siguiente tabla muestra un resumen de los municipios desde los que se considera viable el desplazamiento habitual para acceder al Campus de Alcoy:

CAMPUS DE ALCOY		
MUNICIPIO	AUTOBÚS INTERURBANO	TREN CERCANÍAS
AGRES	--	SÍ
AGULLENT	--	SÍ
ALBAIDA	SÍ	--
ALICANTE	NO	--
BANYERES DE MARIOLA	NO (*)	--
CASTALLA	NO	--
COCENTAINA	SÍ	SÍ
IBI	SÍ	--
MURO DE ALCOI	SÍ	--
ONIL	SÍ	--
ONTINYENT	--	SÍ
POLOP	NO (*)	--
TIBI	SÍ	--

Viabilidad del acceso al Campus de Alcoy en TPC

(*) Aunque duración del trayecto total hasta el Campus es inferior a 60 minutos, no es viable el uso para desplazamiento frecuente por escasa frecuencia de paso (sólo 1 expedición al día)

Leyenda:

No disponible línea de autobús interurbano / tren	--
---	----

Acceso al Campus de Gandía en TPC

Si se analiza la **cobertura en TPC** (autobús interurbano y tren) de las poblaciones desde las que desde las que es posible acceder al campus de Gandía de forma viable en cuanto a horarios, frecuencias de paso y duración del trayecto interurbano total (no superior a una hora), se puede concluir que es posible el desplazamiento desde la mayoría de los municipios de la comarca de la Safor, donde se ubica Gandía (Real de Gandía, Palma de Gandía, Ador, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjo, Almoines, Daimuz, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Bellreguard, Daimuz, L'Alqueria, Palmera, Rafelcofer, La Font d'en Carros, Xeraco-Xeresa) y de la comarca de la Ribera Baja con la que limita (Tavernes de la Valldigna, Simat de la Valldigna, Favareta, Cullera, Sueca y Sollana).

CAMPUS DE GANDÍA		
MUNICIPIO	AUTOBÚS INTERURBANO	TREN CERCANÍAS
ADOR	SÍ	--
ALFAFAR-BENETÚSSER	--	SÍ (*)
ALMOINES	SÍ	--
BELLREGUARD	SÍ	--
BENIARJO	SÍ	--
BENIFLA	SÍ	--
CATARROJA	--	SÍ (*)
CULLERA	SÍ	SÍ
DAIMUZ	SÍ	--
FAVARETA	SÍ	--
GUARDAMAR	SÍ	--
L'ALQUERIA	SÍ	--
LA FONT D'EN CARRÓS	SÍ	--
MASSANASSA	--	SÍ (*)
MIRAMAR	SÍ	--
OLIVA	SÍ	--
PALMA DE GANDÍA	SÍ	--
PALMERA	SÍ	--
PEGO	SÍ	--
PILES	SÍ	--
POTRIES	SÍ	--
RAFELCOFER	SÍ	--
REAL DE GANDÍA	SÍ	--
SILLA	--	SÍ (*)
SIMAT DE LA VALLDIGNA	SÍ	--
SOLLANA	--	SÍ

CAMPUS DE GANDÍA		
MUNICIPIO	AUTOBÚS INTERURBANO	TREN CERCANÍAS
SUECA	SÍ	SÍ
TAVERNES DE LA VALLDIGNA	SÍ	SÍ
VALENCIA	--	SÍ (*)
VILLALONGA	SÍ	--
XERACO	SÍ	SÍ
XERESA	SÍ	--

Viabilidad del acceso al Campus de Gandía en TPC

(*) También se considera adecuada la conexión en tren de cercanías con Valencia y con las poblaciones de Silla, Massanassa, Catarroja y Alfafar-Benetússer: Aunque se tarda más de una hora (el máximo es desde Valencia, sumando la hora en tren desde Valencia más el tiempo desde la estación al Campus). No obstante, la duración total del desplazamiento no llega a la hora y media, siendo además, en el caso de la línea con Estación de Gandía las frecuencias de paso buenas durante todo el día. Existe además una línea de autobuses urbano (L1) que permite la conexión entre la estación y el Campus coordinada con los horarios del tren.

Leyenda:

No disponible desde estos municipios línea de autobús interurbano / tren de cercanías	--
---	----

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en TPC

Analizando la **cobertura en TPC** (red de metro-tranvía, autobús interurbano y tren de cercanías) de las poblaciones ubicadas a aproximadamente 40 km del campus de Vera, se considera que es posible acceder al Campus de Vera en Valencia de forma viable en cuanto a horarios, frecuencias de paso y duración del trayecto interurbano total (no superior a una hora), de los siguientes municipios:

CAMPUS DE VERA			
MUNICIPIO	METRO-TRANVÍA	AUTOBÚS INTERURBANO (*)	TREN CERCANÍAS
Poblaciones de más 20.000 habitantes – ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
ALQUÀS	--	SÍ	--
ALBORAIÀ	SÍ	NO	--
ALDAIA	--	SÍ	SÍ
ALFAFAR	--	SÍ	SÍ
BURJASSOT	SÍ	SÍ	--
CATARROJA	--	SÍ	SÍ
MANISES	SÍ	SÍ	--
MISLATA	SÍ	SÍ	--
MONCADA	SÍ	NO	--
PAIPORTA	SÍ	NO	--
PATERNA	SÍ	SÍ	--
QUART DE POBLET	SÍ	SÍ	--
TORRENT	SÍ	SÍ	--
XIRIVELLA	--	SÍ	SÍ
Poblaciones de 10000-20000 habitantes – ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
ALBAL	--	SÍ	NO
BENETÚSSER	--	SÍ	SÍ
GODELLA	SÍ	--	--
MASSAMAGRELL	SÍ	SÍ	--
MELIANA	SÍ	NO	--
PICANYA	SÍ	--	--
PICASSENT	SÍ	NO	--
PUÇOL	--	SÍ	SÍ

CAMPUS DE VERA			
MUNICIPIO	METRO-TRANVÍA	AUTOBÚS INTERURBANO (*)	TREN CERCANÍAS
SILLA	--	SÍ	SÍ
ALCÀSSER	--	--	--
ALMÀSSERA	SÍ	NO	--
EL PUIG	--	SÍ	SÍ
FOIOS	SÍ	NO	--
LA POBLA DE FARNALS	SÍ	SÍ	--
MASSANASSA	--	SÍ	SÍ
RAFELBUNYOL	SÍ	--	--
ROCAFORT	SÍ	--	--
SEDAVÍ	--	SÍ	--
TAVERNES BLANQUES	--	SÍ	--
Poblaciones de < 5.000 habitantes – ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
ALBALAT DELS SORELLS	SÍ	NO	--
ALBUIXEC	--	--	SÍ
ALFARA DEL PATRIARCA	--	NO	--
BENIFARAIG (pedanía de Valencia)	--	SÍ	--
BENIPARRELL	--	SÍ	--
BONREPÓS I MIRAMBELL	--	--	--
MASSALFASSAR	--	SÍ	SÍ
MASSARROJOS (pedanía de Valencia)	SÍ	--	--
MUSEROS	SÍ	NO	--
VINALESA	--	SÍ	--

MUNICIPIO	METRO-TRANVÍA	AUTOBÚS INTERURBANO (*)	TREN CERCANÍAS
Poblaciones de más 20.000 habitantes – FUERA DEL ÁREA METROPOLITANA de Valencia			
ALGEMESÍ	--	NO	SÍ
CULLERA	--	NO	SÍ
LLÍRIA	NO	NO	--
SAGUNTO	--	SÍ	SÍ
SUECA	--	NO	SÍ
CASTELLÓN DE LA PLANA (Castellón)	--	NO	SÍ
Poblaciones de 10.000-20.000 habitantes – FUERA DEL ÁREA METROPOLITANA de Valencia			
ALGINET	NO	--	--
BENAGUASIL	NO	NO	--
BENIFAIO	--	SÍ	SÍ
BÉTERA	SÍ	NO (**)	--
CARLET	NO	--	--
CHIVA	--	NO	NO
L'ELIANA	SÍ	SÍ	--
L'ALCÚDIA	NO	--	--
LA POBLA DE VALLBONA	NO	SÍ	--
RIBA-ROJA DE TÚRIA	--	--	NO
Poblaciones de 5.000-10.000 habitantes – FUERA DEL ÁREA METROPOLITANA de Valencia			
ALMENARA (Castellón)	--	NO	SÍ
ALMUSSAFES	--	SÍ	SÍ
CANET D'EN BERENGUER	--	SÍ	--
CHESTE	--	NO	SÍ
GUADASSUAR	--	NO	--
MONTSERRAT	--	NO	--
VILAMARXANT	--	SÍ	--

Viabilidad del acceso al Campus de Vera en TPC

(*) No se han analizado todas las posible líneas de autobuses interurbanos desde/hasta Valencia: sólo los de la red metrobús (con parada en el municipio de Valencia), EMT y las líneas específicas con parada muy próxima al Campus de Vera.

(**) Sólo parada en urbanización urb. Torre en Conill de Bétera (no en el pueblo).

Leyenda

No conexión existente con red metro-tranvía / línea de autobús interurbano / tren de cercanías	--
Línea interurbana con parada muy próxima a Campus de Vera (no se conoce duración pero existe poca frecuencia de paso)	

Por tanto, **todas las poblaciones del área metropolitana de Valencia se encuentran conectadas de forma viable**, en cuanto a duración total del trayecto hasta el campus de Vera, como a horarios y frecuencias de viaje, con el campus de Vera, mediante al menos una de las modalidades de transporte (red de metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías).

Asimismo, se ha estimado que más de la mitad de los municipios ubicados a aproximadamente 40 km del campus de Vera (y fuera del área metropolitana de Valencia) se encuentra **conectado de forma viable** con el Campus en al menos una de las modalidades de transporte disponibles (metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías). Sin embargo, dentro de este alcance se han encontrado también algunos municipios de más de 5.000 habitantes desde los que no se considera viable (considerando la duración total del trayecto y/o frecuencias de paso / horarios de las líneas) en ninguna de las modalidades de transporte disponibles, la conexión con el Campus: Lliria (de más de 20.000 habitantes), Alginet, Benaguasil, Carlet, Chiva, L'Alcúdia, Riba-Roja del Túria (de entre 10.000 y 20.000 habitantes), y Guadassuar y Montserrat (de entre 5.000 y 10.000 habitantes).

7. Intermodalidad de Transporte Público Colectivo y Bicicleta

Autobuses – Bicicleta

No se permite subir bicicletas en ninguno de los servicios de autobús urbano de acceso a los Campus

Red metro tranvía – bicicleta (sólo Campus de Vera)

En relación a la intermodalidad **del metro-tranvía y la bicicleta propia**, cabe señalar que las unidades de tren de Metrovalencia no cuentan con reserva de espacio para bicicletas, ni en un vagón independiente ni en una parte delimitada de los vagones.

Las **normas** de Metrovalencia indican que se **admitirán hasta 2 bicicletas por plataforma** y que días laborables se permitirá el transporte de bicicletas en los tramos de superficie (es decir, que **los días laborables sí se permite subir las bicicletas en los trenes de las líneas de tranvía 4 y 6 pero no en las líneas de metro**).

Tren de cercanías- bicicleta (Campus de Gandía y Vera)

Con respecto a la **intermodalidad con la bicicleta**, la normativa de Renfe permite subir bicicletas al tren de cercanías aunque con ciertas limitaciones.

Tren de media distancia – Bicicleta (Campus de Alcoy)

La normativa de RENFE en materia de transporte de bicicletas en los trenes de media distancia permite que se puedan transportar con determinadas condiciones. En el caso de bicicletas sin plegar o desmontar se limitará a una por viajero, siendo en recorridos inferiores a 100 Km sin coste por su transporte.

4. DESPLAZAMIENTO PEATONAL

En este apartado se describe y analiza el desplazamiento peatonal tanto en el acceso a los Campus, como en el interior de los mismos.

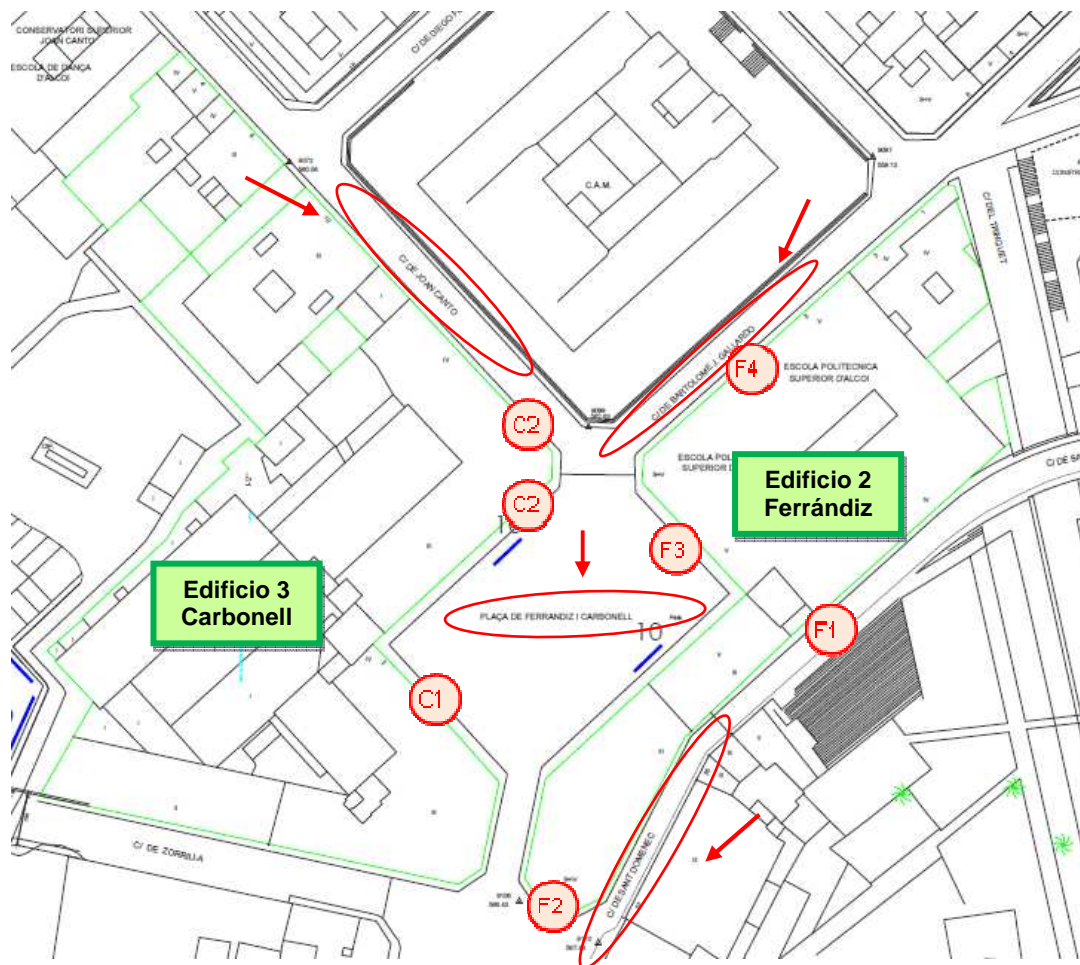
4.1. Acceso peatonal

4.1.1. Campus de Alcoy

Puesto que los edificios universitarios del Campus de Alcoy se encuentran totalmente integrados en el centro urbano de la ciudad de Alcoy, los accesos peatonales a éstos los constituyen las diferentes aceras y zonas peatonales municipales que acceden al Campus.

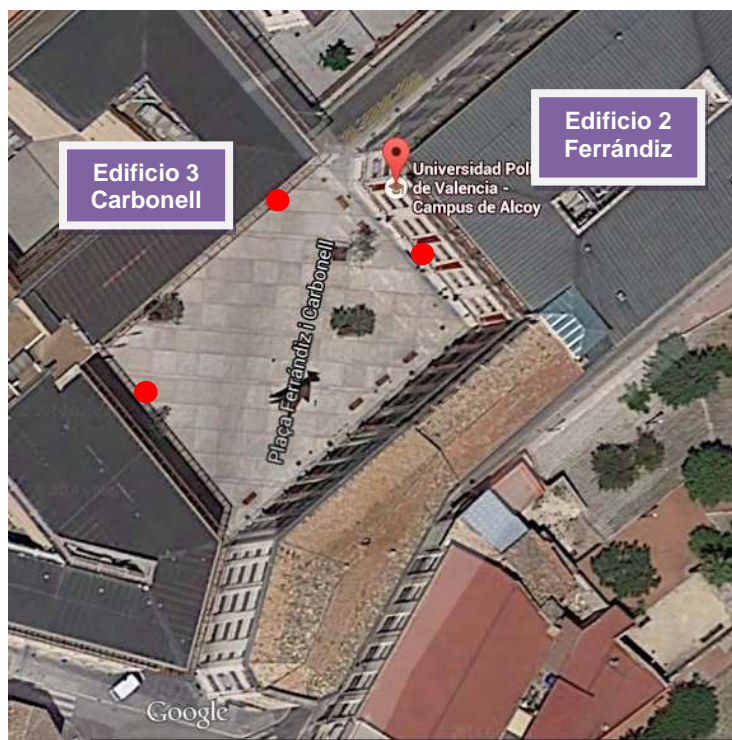
En particular, las calles con posibilidad de **acceso peatonal directo** a los edificios del Campus son:

a) Acceso a los edificios 2 (Ferrándiz) y 3 (Carbonell) de UPV Alcoy



Plaça Ferrándiz i Carbonell

El acceso principal es estos edificios se realiza desde esta plaza peatonal. Existen bolardos (en el acceso norte desde la calle Bartolomé J. Gallardo) para impedir el paso de vehículos a motor a esta plaza (zona sólo peatonal); sin embargo, en el acceso sur no hay ningún obstáculo habilitado. Además, se han encontrado muchas motos mal aparcadas en esta zona peatonal



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Vista general de la zona peatonal



Acceso norte a la plaza – desde Calle Bartolomé J. Gallardo

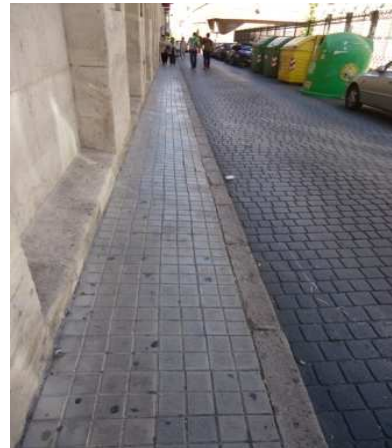
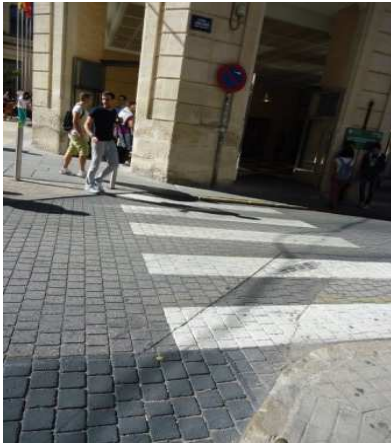


Acceso sur a la plaza (peatonal)– desde Plaça Mossen Josep

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Calle de Joan Cantó - Acceso a Edificio 3 Carbonell

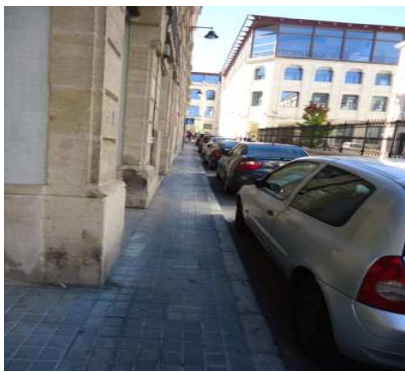
Un paso de peatones señalizado en su esquina con Plaça Ferrándiz i Carbonell (justo en el acceso C2). Aceras estrechas pero continuidad en todo el tramo



Calle de Bartolomé J. Gallardo - Acceso a Edificio 2 Ferrándiz

Vial con aceras estrechas a ambos lados. La conexión entre ambas se puede realizar desde un paso de peatones ubicado a la altura del cruce con la calle Rigobert Albors. Continuidad en todo el tramo.

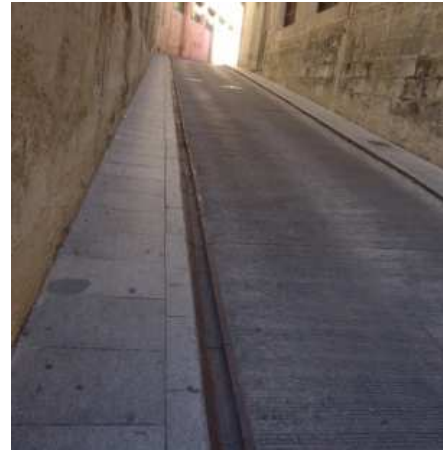
Desde la acera de este vial es posible acceder al edificio Ferrándiz (Edificio 2) por el punto de acceso peatonal F4.



Calle Sant Domenech - Acceso a Edificio 2 Ferrándiz

Vial con elevada pendiente con aceras estrechas a ambos lados. El tramo peatonal continuo que discurre junto al edificio Ferrándiz va desde la plaza Mossen Josep hasta el cruce con la calle el Trinquet. La conexión entre las acera se puede realizar a través de pasos de peatones.

Desde la acera de este vial es posible acceder al edificio Ferrándiz (Edificio 2) por el punto de acceso peatonal F1.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

b) Itinerario peatonal de conexión edificios Ferrándiz y Carbonell y nuevo edificio de deportes – investigación

El itinerario peatonal de conexión desde la plaza Ferrándiz i Carbonell (donde se ubican los edificios 2 y 3) y el edificio polideportivo (incluido el parking) se realiza por la calle Zorrilla. Las principales características de este itinerario son las siguientes:

Calle Zorrilla

Tramo desde plaza Mossen Josep hasta rotonda de acceso norte al edificio Polideportivo-C. Innovación e Investigación:

Aceras estrechas a ambos lados pero libres de obstáculos, por lo que el desplazamiento peatonal es adecuado. La conexión peatonal entre ambas se realiza a través de 2 pasos de peatones, al principio y al fin de la calle. Los pasos se encuentran correctamente identificados, mediante señalización viaria.



Señalización paso de peatones antes de rotonda con c/Alarcín y acceso a la



Aceras libres de obstáculos



Señalización vertical y horizontal del apso de peatones antes de plaza Mossen Josep

c) Acceso al edificio de Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación

Por otra parte, el **acceso peatonal** al nuevo edificio de edificio de investigación y deportes es posible desde las siguientes calles:

Calle Alarcón



Puntos de acceso peatonal al edificio



Pasos de peatones que conectan las 2 aceras

Este vial discurre paralelo al lado este del edificio hasta finalizar en un tramo de calle cortada desde donde es posible acceder al edificio por su lado oeste.

La calle dispone de dos aceras, conectadas mediante dos pasos de peatones, correctamente señalizados.

La continuidad de la acera del lado del edificio permite la conexión directa con todos los accesos peatonales del edificio en este tramo (varios accesos a Polideportivo y uno al centro de investigación e innovación). La acera dispone de anchura suficiente, libre de obstáculos, para el desplazamiento peatonal por ella.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



1er Paso de peatones señalizado



Acera de anchura suficiente, libre de obstáculos

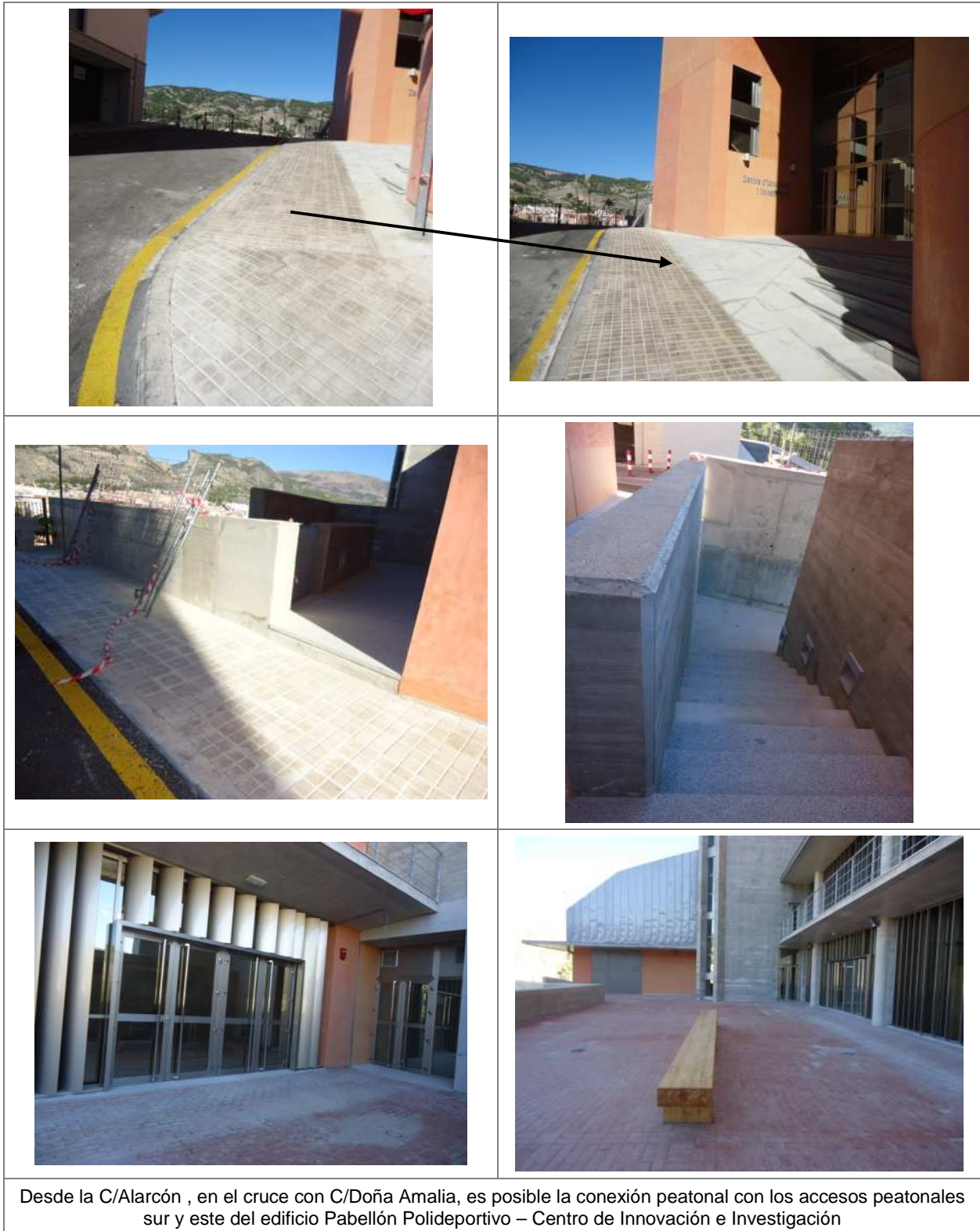


Acceso (este) peatonal desde acera de esta calle



2º paso de peatones antes de cruce con c/Doña Amalia

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Calle Zorrilla

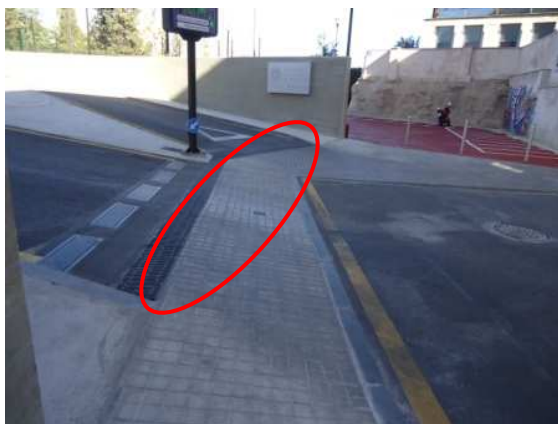
Tramo desde rotonda de acceso a parking UPV hasta acceso norte al polideportivo:

Aceras conectan de manera con continua con el tramo anterior de C/Zorrilla y mediante un paso de peatones con acera C/Alarcón.

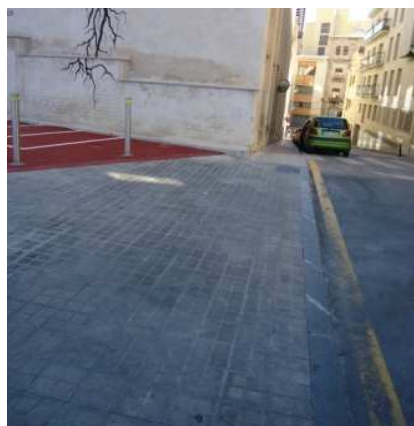
Existen aceras (estrechas pero libres obstáculos: anchura suficiente para circulación peatonal) en la zona de viales de acceso al aparcamiento subterráneo de la UPV, que permiten el acceso directo tanto al edificio como a las pistas. Sin embargo, no existen pasos de peatones en los puntos de entrada y salida de vehículos del aparcamiento (la acera no se interrumpe en esos puntos)



Acera para circulación peatonal libre de discontinuidades y obstáculos



Conexión acera aparcamiento – Calle Alarcón. No pasos de peatones en acceso de vehículos al parking



Conexión acera aparcamiento – calle Zorrilla

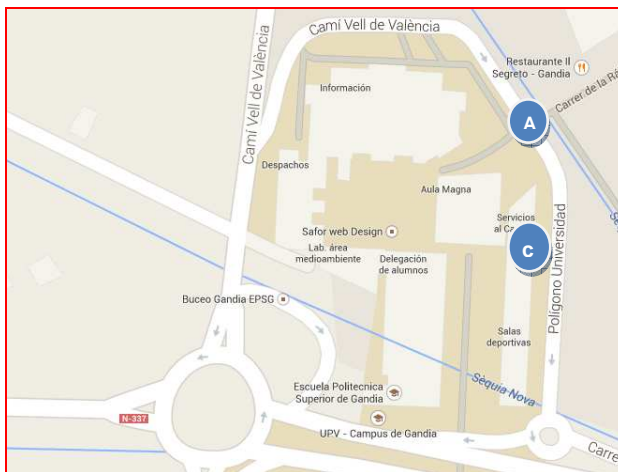


Continuidad de acera hasta acceso norte al polideportivo

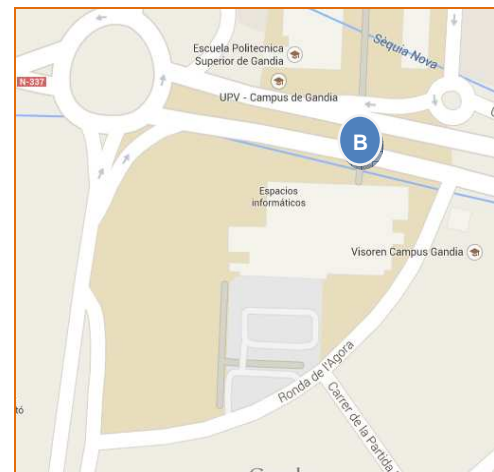
4.1.2. Campus de Gandía

El acceso al Campus de la UPV en Gandía únicamente es posible desde determinadas calles o tramos de éstas, puesto que en buena parte de su perímetro no existen itinerarios habilitados para la circulación peatonal.

La ubicación de las vías desde las que es posible el acceso peatonal al Campus se muestra en el siguiente plano:



Edificios Campus Gandía - Zona norte



Edificios Campus Gandía – edificio H (CRAI)

Las calles con posibilidad de acceso peatonal al campus son:

Unidad de Medio Ambiente
Universitat Politècnica de València
Edificio 8H. Camino de Vera, s/n 46022 VALENCIA
Tel. +34 963 87 70 38, ext. 77038 • Fax +34 963 87 70 39,
medioambiente@upvnet.upv.es
www.upv.es/medioambiente

a) Acceso a los edificios de la zona norte:

Calle Polígono de la Universidad:

A través de las aceras de esta vía es posible el acceso de peatones por el punto de acceso principal (A) para entrada/salida de peatones.

La acera peatonal discurre paralela al perímetro este del Campus. Se trata de una acera continua en la mayoría de su recorrido, salvo en el tramo anterior a la cafetería donde se interrumpe por la presencia de plazas de aparcamiento en batería (no obstante, en este tramo es posible el desplazamiento por la acera opuesta hasta conectar el Campus de nuevo a través del paso de peatones frentes a la cafetería).

Las aceras de ambos lados de esta calle están conectadas mediante dos pasos de peatones que cruzan la calzada. Todos los pasos cuentan con señalización horizontal y vertical.

No es posible el acceso peatonal a esta zona del Campus desde el resto de vías que los rodean,

- ni desde la calle Camí Vell de Valencia, debido a la presencia de vías rápidas de vehículos motorizados (CV-605)),
- ni desde el vial que la circunvala por el sur (Ctra. Sèquia del Rei), debido la geografía del terreno (presencia de rambla de agua).

b) Acceso a la zona sur del Campus - edificio H:

Carretera Sèquia del Rei:

Las aceras del lado sur de esta vía permiten la circulación peatonal y el acceso al punto B del Campus.

Asimismo, es posible la conexión peatonal desde la zona norte del Campus hasta el edificio H - CRAI (acceso B) a través de un paso peatonal que cruza la calzada de esta vía y de un puente que cruza la acequia en este tramo. El paso peatonal cuenta con señalización horizontal y vertical adecuada.

Ronda de l'Agora:

Este vial circunvala al edificio H (CRAI) y el aparcamiento asociado por su lado este.

Se trata de una vía con dos aceras, donde la conexión peatonal entre ambas se garantiza mediante la presencia de pasos de peatones.

La acera paralela a la zona del Campus de la UPV presenta sólo discontinuidades en los puntos de entrada y salida al aparcamiento superficie de la UPV en la zona sur (edificio H - CRAI): en estos puntos no existen pasos de peatones para garantizar la continuidad de la circulación peatonal.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

El tramo de acera se interrumpe al sur-este de la calle, justo antes de conectar con la vía interurbana CV-605 (Ctra. Nazaret – Oliva).

A continuación se analiza el itinerario peatonal en las vías de acceso al Campus de Gandía de la UPV. La siguiente serie de fotos describe al nivel de suelo las aceras y pasos de peatones que conforman los itinerarios peatonales descritos:

C/ Polígono Universidad



Paso de peatones (nº1) con señalización horizontal y vertical.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

<p>Conexión entre acera municipal y acceso peatonal al Campus mediante paso de peatones</p>	<p>Presencia de bolardos sobre la acera para impedir que los vehículos a motor invadan la zona peatonal.</p>
<p>Acera amplia en la zona de acceso (A).</p>	<p>Acera de anchura libre adecuada que discurre paralela a las instalaciones del Campus</p>
<p>Tramo en acera a la altura de acceso peatonal lateral (C). Existen bolardos para impedir el acceso de vehículos a motor no autorizados.</p>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La acera de anchura adecuada continúa hasta el punto donde se inicia una zona de aparcamiento en batería. En este punto el itinerario peatonal se interrumpe hasta el punto de acceso a la cafetería: No hay en este punto ningún paso de peatones que permita conexión con la acera del otro lado para permitir la continuidad peatonal.



Paso de peatones (nº2) con señalización horizontal pero no vertical. Permite la continuidad peatonal por la acera opuesta de la calle y posteriormente por la calle Paraninfo.



Vista de la acera frente al acceso a la cafetería:

A partir de este punto, la acera por el lado del Campus se interrumpe por la presencia de una acequia y aparecen como opciones de continuidad peatonal:

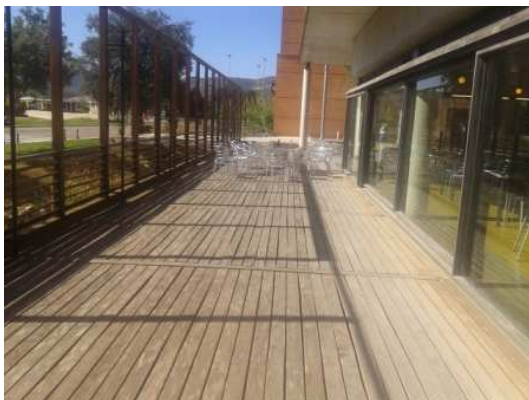
- Cruce a la acera opuesta a través del paso de peatones
- Cruce hasta la acera sur de la carretera de la Sèquia del Rei a través de una pasarela y puente que pasas por encima de las acequias de la zona

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

a) Interrupción de la acera lado Campus a nivel de suelo



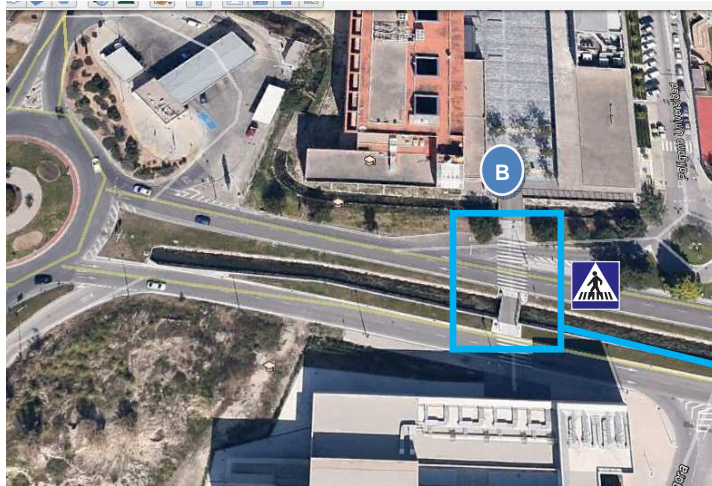
b) Continuación del itinerario peatonal por pasarela a nivel +1



Carretera S3quia del Rei

Conexi3n edificios lado norte y sur del Campus - Cruce de la Carretera de la S3quia del Rei

La continuidad peatonal desde la acera de la calle Polígono Universidad (y por tanto, del recinto norte del Campus) hasta el edificio de la UPV en el sur se puede garantizar a trav3s de 2 pasarelas y 2 tramos de pasos peatonales que cruzan las v3as de tráfico rodado de la Ctra. S3quia del Rei hasta el acceso B del edificio H del Campus. Los pasos estàn señalizados y cuentan con regulaci3n semaf3rica. Las caracter3sticas de este cruce peatonal se describe a continuaci3n:



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Pasarela desde acceso zona norte del Campus. Señalización horizontal y vertical del 1^{er} tramo de paso de peatones



Bolardos antes de la pasarela peatonal para impedir que los veh3culos a motor invadan la zona peatonal



Conexi3n del paso de peatones con pasarela peatonal para cruzar la acequia de la Carretera S3quia del Rei

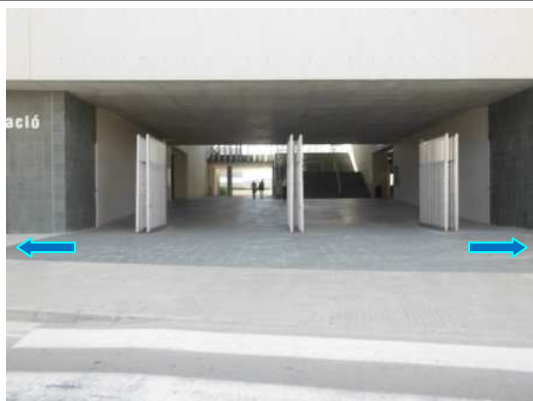


Vista detalle del pavimento de la pasarela: tablas de maderas; existencia de bolardos antes del segundo tramo de paso peatonal.



2^o tramo de paso de peatones: se1alizi3n horizontal y vertical; regulaci3n con semàforo

Acera sur de Ctra. S3quia del Rei – lado edificio H del Campus



Acera muy amplia frente acceso peatonal al edificio H del Campus (acceso B): la acera continua a ambos lados del acceso



Acera hacia el lado este desde el acceso al edificio H hasta conectar con acera de Ronda de l'Agora: anchura libre suficiente para circulaci3n peatonal

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Calle Paraninfo



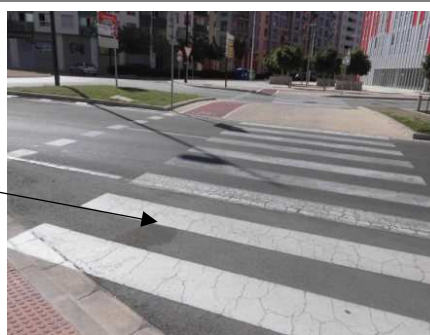
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Calle Paraninfo

Acera central amplia en casi toda la calle, aunque se estrecha bastante en el tramo de aparcamiento en batería. La anchura libre se ve también reducida por la presencia de algunos obstáculos verticales, tales como farolas. Desde esta acera es posible la conexión peatonal con la acera de la Ctra. Sèquia del Rei a través de dos pasos de peatonales. Ambos correctamente señalizados.



Anchura de la acera central es adecuada salvo en el tramo donde se estrecha por la existencia de aparcamiento habilitado en batería



Dos pasos de peatones, con señalización horizontal y vertical, para conectar hasta la acera de la Ctra. Squia del Rei

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ronda de l'Agora



Se dispone de aceras a ambos lados. Cuenta con dos pasos de peatones señalizados para garantizar la conexión peatonal entre las dos.

La continuidad y características de la acera que discurre junto al recinto de la UPV , así como las de los pasos de peatones se describen mediante las siguientes fotos:



Anchura libre para circulación peatonal reducida por presencia de carril bici en la acera

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ronda de l'Agora



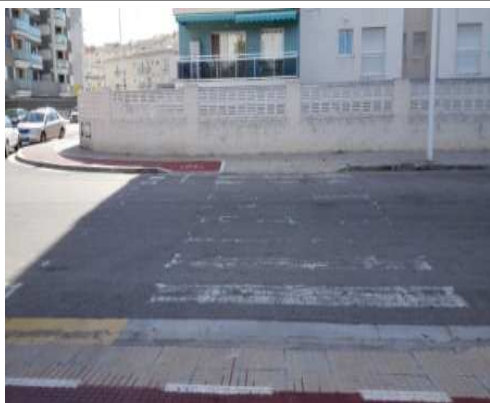
El itinerario peatonal se estrecha/interrumpe en la zona de acceso del parking subterráneo de la UPV P0G2



Paso de peatones (nº1) con señalización horizontal y vertical



Puntos de acceso al aparcamiento en superficie de la UPV en la zona sur del campus: No existen pasos de peatones ni medidas de seguridad para asegurar una adecuado itinerario peatonale en estos tramos



Paso de peatones (nº1) con señalización horizontal y vertical pero con pintura de señalización prácticamente borrada

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Ronda de l'Agora



Fin del itinerario peatonal: la acera se interrumpe cuando la ronda conecta con la carretera con la carretera Nazaret - Oliva

Acera para acceso a pistas deportivas - Calle Rábida



Acera Calle Rábida

Acera para acceso a pistas deportivas - Calle Rábida



Itinerario peatonal desde acceso A del campus hasta pistas deportivas

La calle Rábida, desde donde se accede a las pistas deportivas, dispone de aceras peatonales a ambos lados conectadas mediante un paso de peatones señalizado (ubicado a la altura de la entrada a las pistas). La acera que discurre paralela a la instalación tiene una anchura libre adecuada para circulación de peatones.

Por otra parte, **desde el acceso a las pistas es posible una continuidad en el desplazamiento peatonal hasta el acceso A al campus**: esto se garantiza a través de la presencia de pasos de peatones y un tramo de calle sólo peatonal.



Acera para acceso a pistas deportivas - Calle Rábida



Paso de peatones señalizado frente a acceso a las pistas



Itinerario peatonal continuo desde esta calle hasta el acceso peatonal (A) del Campus a través de pasos de peatones señalizados y un tramo de calle de uso sólo peatonal

4.1.3. Campus de Vera

Se ha analizado el itinerario peatonal en las vías que se describen a continuación.

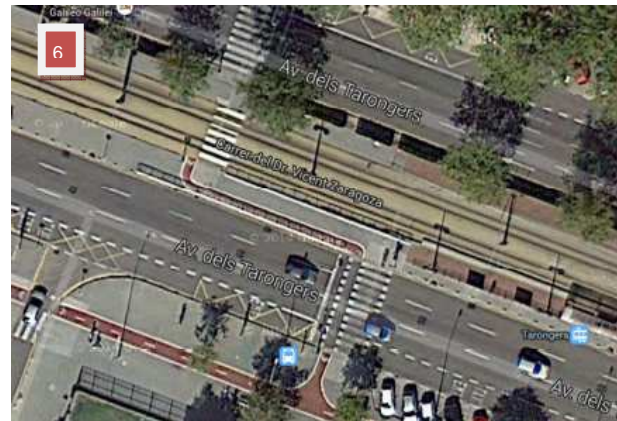
Avenida de los Naranjos

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

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Las siguientes fotos describen al nivel de suelo las aceras y pasos de peatones que conforman los itinerarios peatonales, desde la rotonda de la Avda Cataluña hasta la rotonda de c/ Ingeniero Fausto Elio.



Paso de peatones (nº 1). Señalización horizontal y regulación semafórica. Isleta intermedia sin protección para los peatones. Conexión de las aceras a ambos lados de la Avda Naranjos de forma continua.



Acera amplia en las proximidades de la rotonda y paso de peatones nº 1



Acera muy amplia y libre de obstáculos en el lado del Campus de la Universidad de Valencia

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera amplia y libre de obstáculos



La acera se estrecha entre el acceso P y el R debido a la presencia de un edificio



Paso de peatones (nº 2). Señalización horizontal y regulación semafórica. Isleta intermedia sin protección para los peatones. Conexión de las aceras a ambos lados de la Avda Naranjos de forma continua.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera muy ancha, sin obstáculos, en el lado de la Universitat de València



Paso de peatones (nº 3). Conjunto de tramos que cruzan la calzada y la vía del tranvía; el trazado es complejo puesto que en este punto se permite también el cruce de los vehículos a motor sobre las vías. Regulación semafórica. Isletas intermedias sin protección para los peatones que esperan. Conexión de las aceras a ambos lados de la Avda Naranjos de forma continua. La pintura sobre la calzada se encuentra parcialmente borrada.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



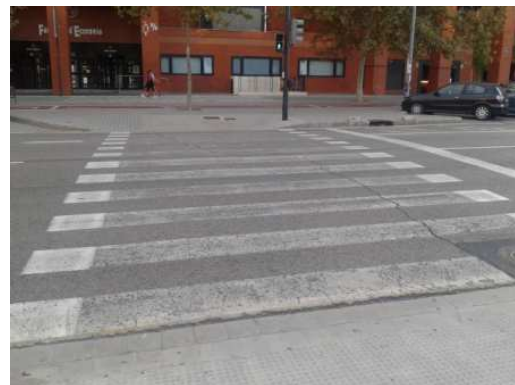
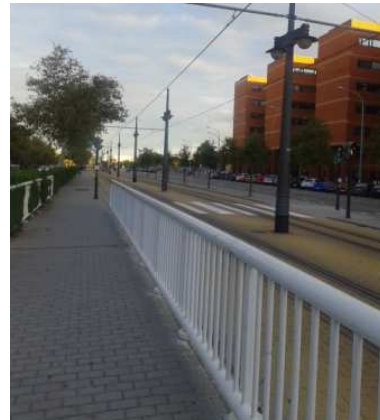
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La acera se estrecha entre el acceso M y el N debido al edificio 4D

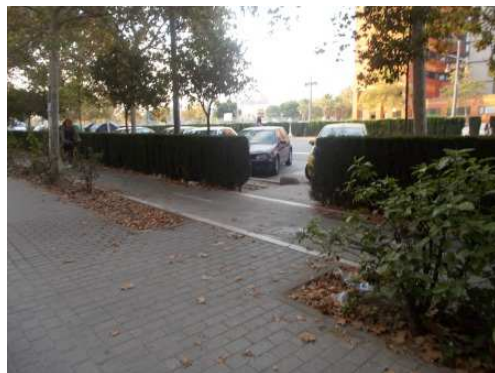


La acera se ensancha nuevamente al pasar el edificio 4D. Obstáculos (bolardos) a la altura del acceso N



Paso de peatones (nº 5). Conjunto de tramos paso peatonal que cruzan la calzada y la vía del tranvía; Isletas intermedias con protección para los peatones que esperan. **Conexión de las aceras a ambos lados de la Avda. Naranjos de forma continua.** Señalización horizontal del paso adecuada (si bien en los tramos sobre la calzada de vehículos a motor la pintura de señalización se encuentra parcialmente borrada/cuarteadada). El paso cuenta con regulación semafórica.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera desde acceso M a L: gran amplitud , libre de obstáculos y con sombra en muchos tramos
Difícil accesibilidad peatonal desde zona de aparcamiento hasta la acera por presencia de seto

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

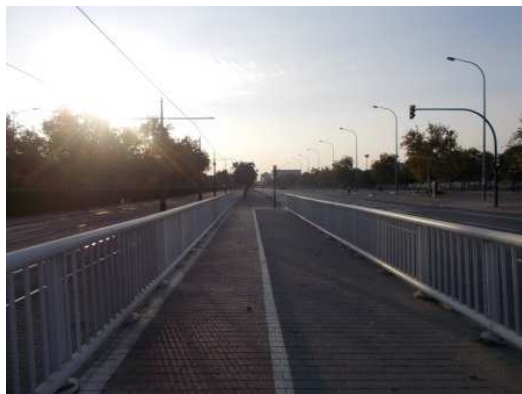


UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera desde acceso L a K: Acera muy amplia para la circulación peatonal. El acceso a la acera desde la zona exterior de aparcamiento de vehículos a motor es difícil por la presencia del seto que la separa de acera/carril bici.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Paso de peatones (nº 7). Conjunto de tramos que cruzan la calzada y la vía del tranvía; Regulación semafórica. Isletas intermedias con protección para los peatones que esperan. **Conexión** de las **aceras** a ambos lados de la Avda Naranjos de forma **continua**. La pintura sobre la calzada se encuentra parcialmente borrada.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

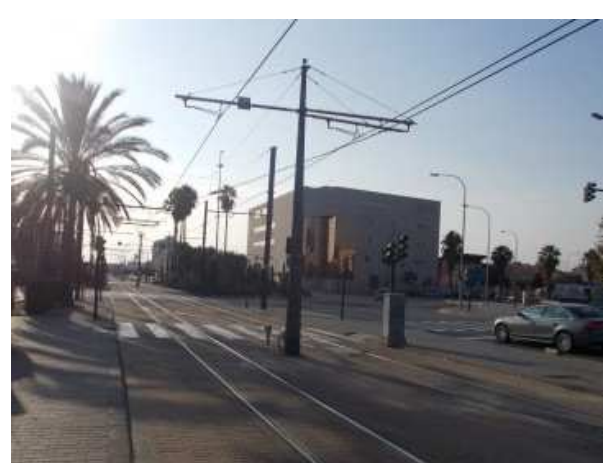


Paso de peatones (nº 8). Conjunto de tramos que cruzan la calzada y la vía del tranvía; Regulación semafórica. Isletas intermedias con protección para los peatones que esperan. **Conexión de las aceras** a ambos lados de la Avda Naranjos de forma **continua**. La pintura sobre la calzada se encuentra parcialmente borrada en algún tramo.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera cerca de acceso J: Acera amplia para desplazamiento peatonal; No obstante, se encuentran algunas motos incorrectamente aparcadas sobre este tramo de acera y también se ubica un punto del sistema municipal de préstamo de bicicletas. En cualquier caso el espacio de paso peatonal disponible sigue siendo suficiente.



Paso de peatones (nº 9). Conjunto de tramos que cruzan la calzada y la vía del tranvía; Regulación semafórica. Isletas intermedias con protección para los peatones que esperan. **Conexión de las aceras** a ambos lados de la Avda Naranjos de forma **continua**. La señalización horizontal de los pasos se considera adecuada

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

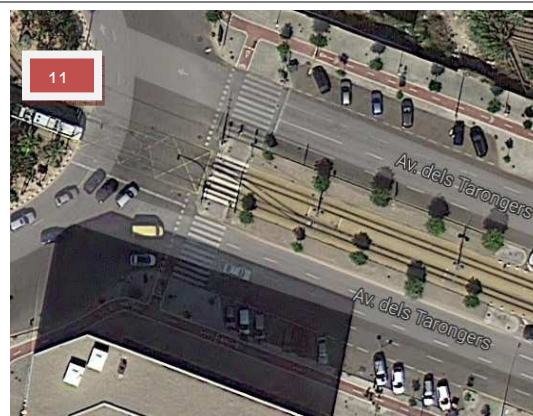
Rotonda de Avenida de los Naranjos – Ingeniero Fausto Elio - Lluís Peixó

La rotonda dispone de aceras peatonales que se encuentran conectadas mediante 3 pasos de peatones que cruzan la calzada. Uno de ellos al cruzar el vial de Avenida de Los Naranjos también cruza las vías del tranvía.

Todos los pasos cuentan con señalización horizontal y disponen de regulación semafórica.



Paso peatones C/ Lluís Peixó



Paso peatones Av. Naranjos



Paso peatones C. de Ingeniero Fausto Elio

La siguiente serie de fotos describe al nivel de suelo las aceras y pasos de peatones que conforman el itinerario peatonal en la zona de la rotonda.



Paso de peatones (nº 10). Paso de peatones en dos tiempos que cruza la calzada; Regulación semafórica. Señalización horizontal en todos los tramos, aunque la pintura de señalización está bastante borrada. **Conexión de las aceras** a ambos lados de la C/Lluís Peixó forma **continua**.



Tramo entre C/L. Peixó y paso peatones nº12: Estrechez de la acera peatonal por existencia del carril-bici



Paso de peatones (nº 11). Paso de peatones en tres tramos que cruzan la calzada y la vía del tranvía; Regulación semafórica. Señalización horizontal adecuada en todos los tramos. Sin embargo, isleta intermedia sin protección para los peatones que esperan. **Conexión continua de las aceras** a ambos lados de la Avda Naranjos (en rotonda).



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo acera desde paso peatones nº11 a paso peatonal nº12 (C. Ingeniero Fausto Elio): La acera peatonal se va estrechando por ocupación del carril bici en la acera de la rotonda; obstáculos verticales sobre la acera al otro lado del vial bici, con lo que se impide la circulación peatonal sin tener que invadir el tramo de carril bici

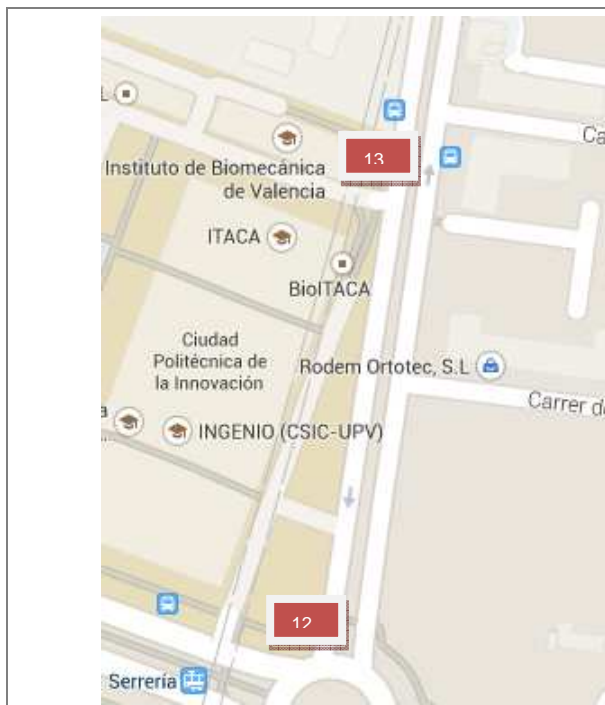


Paso de peatones (nº 12). Paso de peatones en dos tiempos que cruza la calzada; Regulación semafórica. Señalización horizontal adecuada en todos los tramos. Sin embargo, isleta intermedia sin protección para los peatones que esperan. **Conexión de las aceras** a ambos lados de la C. Ingeniero Fausto Elio de forma **continua**.

Calle Ingeniero Fausto Elio

Esta calle, en el tramo que discurre junto a las instalaciones de la UPV, dispone de aceras a ambos lados conectadas mediante 2 pasos de peatones que cruzan la calzada y las vías del tranvía.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

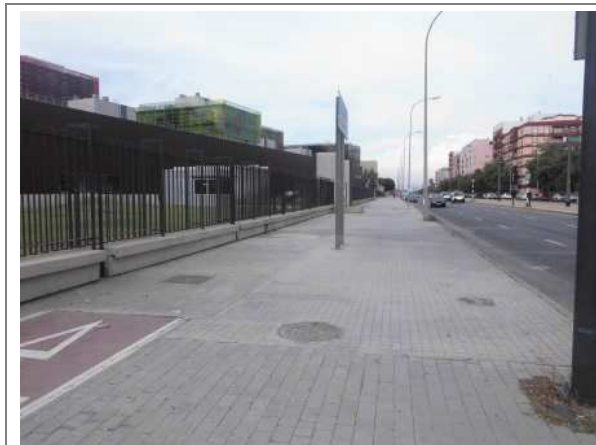


– **Paso de peatones (nº12)** a la altura de la esquina con acceso J de Campus de Vera (Véase descripción en apartado anterior "Rotonda de Avenida de los Naranjos – Ingeniero Fausto Elio - Lluís Peixó")

– **Paso de peatones (nº13)**, próximo a acceso I al Campus

Ambos pasos cuentan con señalización horizontal y están regulados por semáforos.

A continuación se describe el itinerario peatonal de acceso al Campus por esta calle:



Acera peatonal muy ancha, prácticamente libre de obstáculos

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Paso de peatones (nº13) que cruza la calle Ingeniero Fausto Elio (calzada y vías del tranvía) Conexión peatonal adecuada entre las aceras de esta vía. Señalización horizontal y regulación semafórica. La pintura de señalización en la calzada se encuentra bastante borrada.

Calle Agustí Alaman i Rodrig



Aceras estrechas para el desplazamiento peatonal en el lado sur de la calle debido a la presencia del carril-bici

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La pintura de los pasos de peatones se encuentra muy borrada, en algunos casos es casi imperceptible.



Aceras más anchas en el lado norte de la calle, aunque la vegetación las invade en algunos puntos

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Pasos de peatones pintados sobre la acera indican la entrada/salida de vehículos en el edificio 7K. Obstáculos (bolardos) en el desplazamiento peatonal.



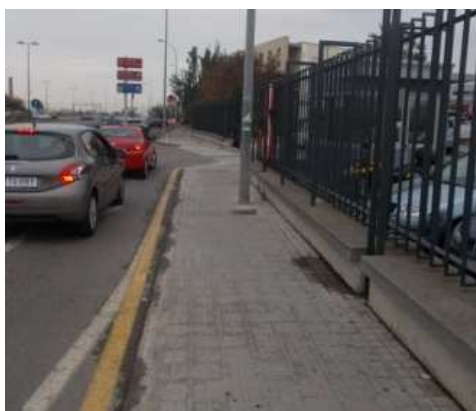
Aceras anchas, aunque la vegetación las invade en algunos puntos



Camino de Vera

Tramo desde esquina con Av. Naranjos hasta acceso S:

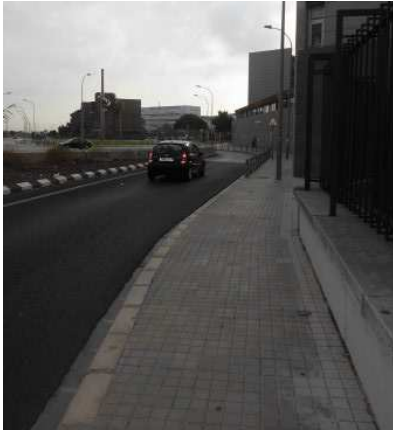
Acera cuya anchura libre de circulación peatonal se ve reducida por la presencia de obstáculos verticales (como postes identificativos de paradas bus o del parking, o farolas). La continuidad peatonal a la altura del acceso S se garantiza a través de la presencia de un paso de peatones señalizado.



Conexión acera en acceso S mediante paso de peatones

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Tramo desde acceso S hasta A: La acera bastante estrecha que se ensancha en las proximidades al acceso A. Además, existen obstáculos verticales que reducen aún más la anchura libre disponible para el peatón.



Aceras estrechas y con obstáculos (como farolas o señales verticales) hasta el acceso A, donde se ensanchan.



Discontinuidad en la acera por tapas de arquetas



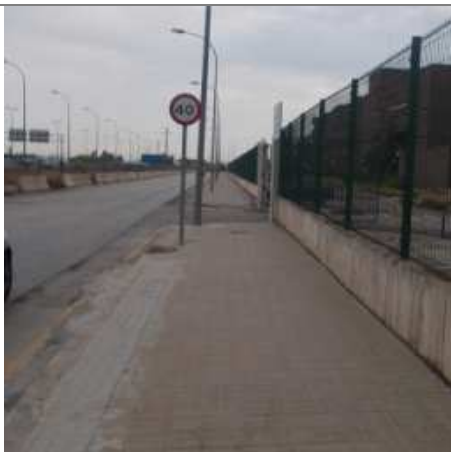
Acera en tramo próximo a acceso A donde ensancha



Bolardos en la acera para impedir que los vehículos invadan la zona peatonal

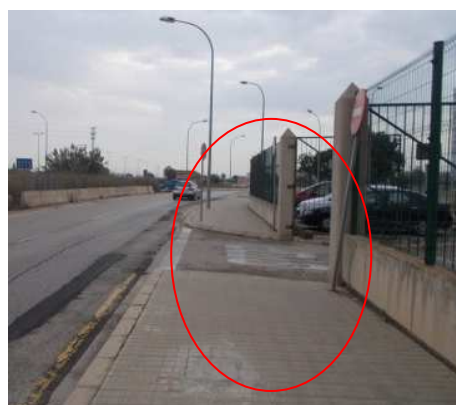
Tramo desde acceso A hasta B:

Acera peatonal sólo en el lado del Campus; aunque la anchura libre para circulación peatonal es suficiente (excepto en las proximidades a acceso A donde se estrecha), no se garantiza la continuidad del itinerario peatonal en todo el tramo (por ej. en los puntos de acceso al Conservatorio)



Sólo hay acera en un lado (el de la valla del Campus). Anchura libre suficiente en prácticamente todo el tramo excepto al inicio (en las proximidades a acceso A) donde el espacio libre es reducido..

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Accesos (2) al Conservatorio desde este tramo peatonal : no hay pasos de peatones para continuidad peatonal

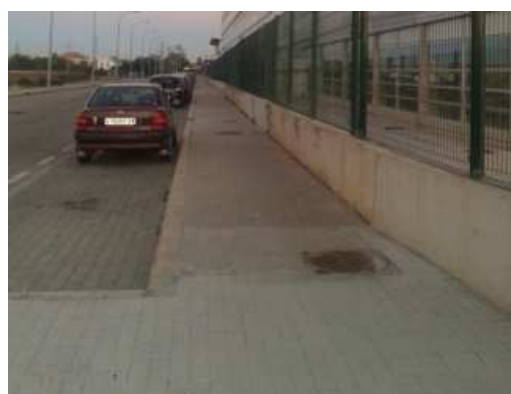
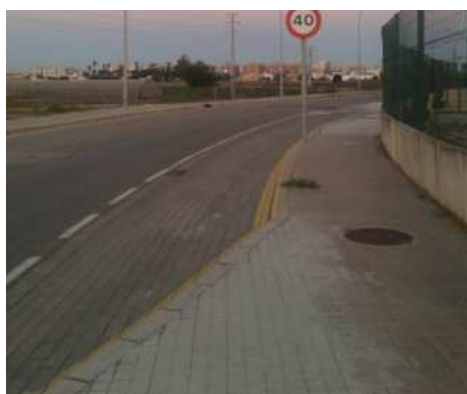
Tramo desde acceso B hasta D: Tramo con aceras a ambos lados de la calzada. La conexión entre ambas puede realizarse mediante un paso de peatones. El itinerario peatonal por la acera que discurre paralela al perímetro del campus es continuo puesto que en los accesos abiertos al Campus existen pasos de peatones. Acera con espacio libre suficiente para circulación peatonal.



Paso de peatones con pintura de señalización bastante borrada



Continuidad peatonal mediante paso de peatones en acceso en tramo de acceso al Campus.



La acera peatonal se estrecha en tramo donde en la calzada se habilitan plazas de aparcamiento aunque el espacio libre sigue siendo suficiente.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Anchura de circulación peatonal de la acera es suficiente. Libres de obstáculos

Tramo desde acceso D hasta E: Aceras anchas y sin obstáculos



El **PLAN DE MOVILIDAD DE VALENCIA**, publicado en diciembre de 2013, prevé la ejecución de una serie de acciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal en la ciudad.

La **estrategia 1** del plan de movilidad tiene como objetivo potenciar los desplazamientos peatonales.

El principal programa para desarrollar esta estrategia consiste en estructurar una **red de 6 ejes peatonales principales y 2 ejes peatonales secundarios**, que aseguren una adecuada interconectividad entre barrios y principales equipamientos de la ciudad, en condiciones adecuadas y óptimas de circulación para peatones.

El PMUS indica que, la red peatonal de itinerarios debe **cubrir la totalidad del área urbana** y dotar de conexiones adecuadas las diferentes actividades: residencia, centros de trabajo, escuelas, zonas comerciales, etc., tratando de dar continuidad a los itinerarios existentes así como a los procedentes de las áreas centrales, garantizando su **continuidad** de los nuevos itinerarios peatonales en su entorno, su completa articulación a la red interna sirviendo y conectando entre sí los puntos de especial concentración peatonal.

Los itinerarios estarán formados por diversos acondicionamientos, plazas, áreas de prioridad peatonal, calles y caminos peatonales, aceras y cruces, y serán **continuos, sin interrupciones, diferencias ni barreras en las conexiones peatonales**.

Las redes de itinerarios de viandantes se conciben para una mejora extensa de la calidad de los desplazamientos peatonales y para facilitar el acceso al conjunto de los barrios a través de **tramos viarios e intersecciones pensados para ofrecer prioridad, comodidad y seguridad al peatón**.

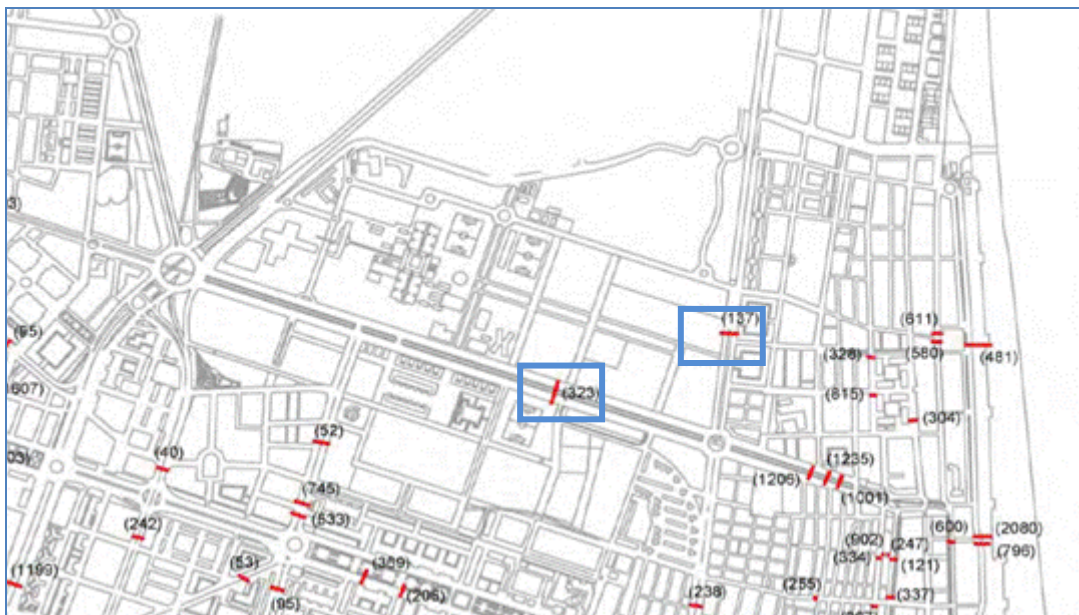
En el acceso al campus de Vera, interesa destacar el **Itinerario Peatonal denominado “Ronda Norte”**, concretamente en su Área 10:



Itinerario Peatonal denominado “Ronda Norte” (Área 10) Fuente: PMUS Valencia

Área 10: Campus Vera (UPV) y Tarongers (UV). Desde la calle Dr. Vicente Zaragoza, siguiendo el trazado del tranvía, alcanzamos los Campus de la Universidad Politécnica de Valencia y de la Universidad de Valencia, potentes focos de atracción de la ciudad, concentrados a ambos lados de la Avenida de los Naranjos. El punto de conflicto en el tramo es el paso de peatones a través de la enorme rotonda de la Avenida Cataluña, de elevado tráfico de salida de la ciudad por el norte.

Por otra parte, el PMUS ha identificado diversos puntos de la ciudad en los que sería recomendable actuar con la **implantación de pasos peatonales adicionales**. El plano adjunto muestra los puntos detectados en las proximidades del Campus de Vera:



Puntos identificados en los que sería importante implantar pasos de peatones señalizados, para adaptar los recorridos peatonales a los caminos "lógicos" y pautas de cruce, y elevar así los niveles de seguridad.

Propuesta de pasos peatonales adicionales en las proximidades al Campus de Vera

Fuente: PMUS Valencia

Destaca la propuesta de implantar un nuevo paso de peatones en la Avda de los Naranjos y otro en la c/ Ingeniero Fausto Elio.

4.2. Red peatonal interior

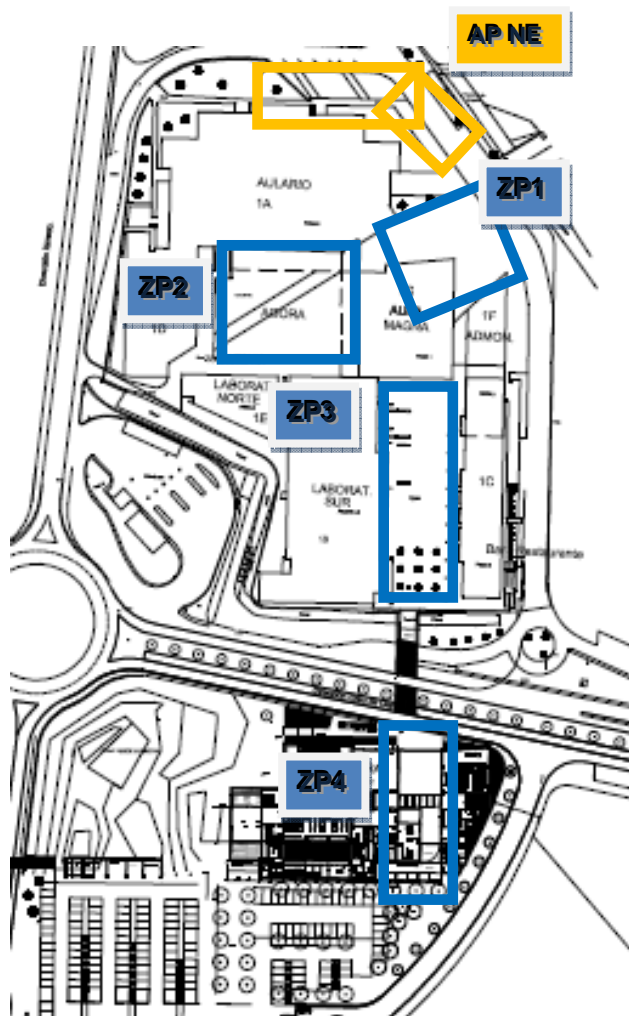
4.2.1. Campus de Alcoy

El Campus de Alcoy no dispone de un recinto peatonal interior, puesto que los edificios que lo componen se encuentran integrados en la trama urbana de Alcoy. Las características para el desplazamiento peatonal de las vías colindantes ya se han comentado en el apartado que describe la red peatonal de acceso.

4.2.2. Campus de Gandía

La zona interior del Campus de Gandía es eminentemente peatonal: los accesos al recinto universitario son únicamente peatonales y está prohibida la circulación interior de bicicletas y vehículos a motor.

Las diferentes zonas peatonales de este Campus son las que se indican en el siguiente plano:



Zona peatonal interior



Acera perimetral universidad

Zonas peatonales en el Campus de Gandía

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

A continuación se detallan las características principales de estas zonas:

Edificios zona norte del Campus

La zona peatonal de los edificios norte del Campus está compuesta por áreas principalmente:

- zona peatonal desde acceso A hasta zona del ágora
- zona central ajardinada (ágora) con paseos peatonales perimetrales continuos. Desde estas aceras se realiza el acceso a los edificios.
- zona exterior reservada para el tránsito peatonal, en las proximidades al acceso B



Zonas peatonales de la zona norte del campus de Gandía

Zona peatonal ZP1 - Tramo interior desde acceso A hasta zona central:

Continuidad peatonal desde el paso de peatones. Mucha amplitud para circulación peatonal en todo el tramo



Vista de la explanada exterior en Acceso A: continuidad peatonal desde el paso de peatones
Bolardos para impedir que vehículos a motor accedan a la zona peatonal interior



Señal vertical indicando que el interior del recinto universitario es sólo peatonal y que se prohíbe la circulación de bicicletas, motos y coches



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Itinerario peatonal hasta zona ajardinada central: **Tipo de pavimento con discontinuidades.** Sin discontinuidades verticales. Amplio espacio libre de circulación peatonal.

**Zona peatonal ZP2 - Itinerario interior desde ajardinada zona central hasta zona exterior
Acceso B (entre edificios A, G, B, E y D)**

Continuidad peatonal. Mucha amplitud para circulación peatonal en todo el tramo libre de obstáculos

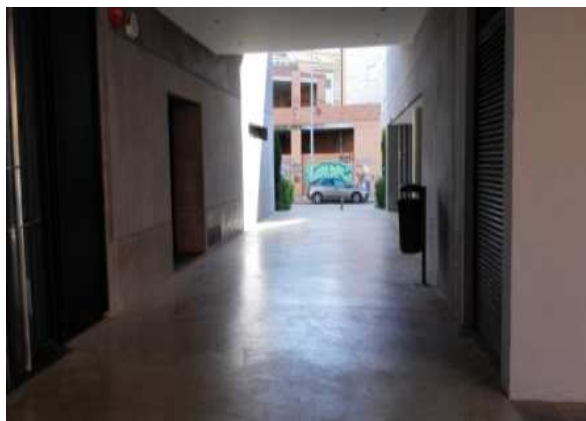


Aceras (este , sur y norte) perimetrales a la zona ajardinada: muy amplias, continuas y libre de obstáculos

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo acera oeste: anchura suficiente pero **pavimento irregular** (losetas de hormigón)



Tramo peatonal hasta acceso C (este del edificio F)

Zona peatonal ZP3 - Área suroeste entre edificios F, C, B y G hasta pasarela acceso B

Mucha amplitud para circulación peatonal en todo el tramo. Algunas discontinuidades en el pavimento.



Zona amplia adoquinada. Mayor parte de la zona sin sombra



Desniveles: Algunos adoquines un poco sueltos



Algunos puntos con sombra por presencia de árboles. También hay sombra si el desplazamiento se realiza por el itinerario bajo edificios



Inicio de la pasarela a Acceso B desde esta zona peatonal

Acera perimetral exterior noreste:

Itinerario peatonal desde aparcamiento P0G hasta acceso A



Continuidad peatonal y con sombra en la mayor parte del itinerario. Aceras con amplitud libre suficiente para circulación peatonal

Itinerario peatonal desde aparcamiento P0G hasta acceso A

Acera norte del Campus (frente a parking P0G)



Tramo acera norteste del Campus (hasta acceso A)



Anchura suficiente de la acera peatonal pese a la presencia en el tramo de puntos de aparcabicis

Edificios zona sur del Campus

Itinerario peatonal desde acceso B por interior edificio H

Continuidad en todo el tramo desde el acceso hasta la zona de aparcamiento exterior. Mucha amplitud de la zona de tránsito peatonal.

El itinerario peatonal desde la zona del acceso sur al edificio H (aparcamiento) hasta la calle Ronda de l'Agora también es continuo. Se describe en el apartado 1.2.2. del documento 1. *Desplazamientos en vehículos a motor.*



Vista de acceso peatonal

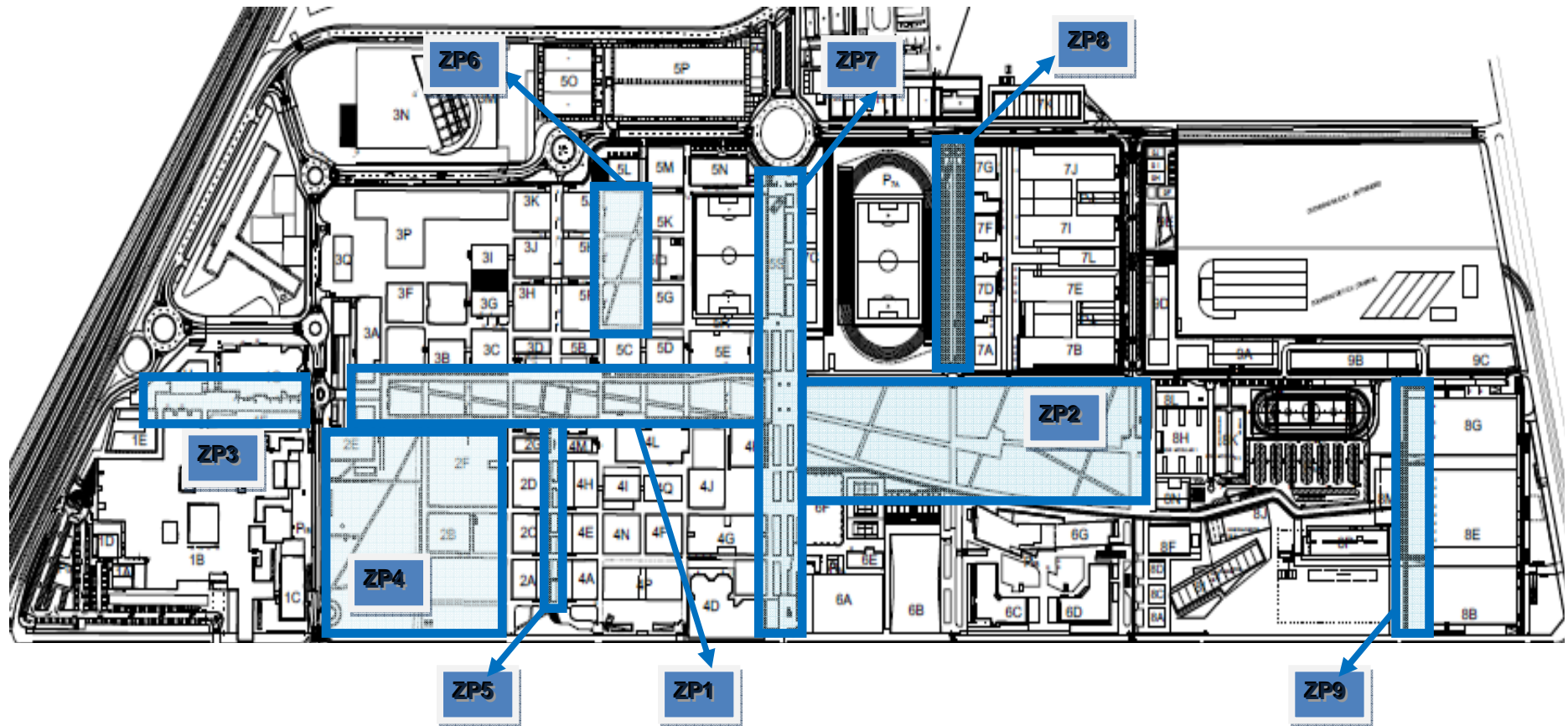


4.2.3. Campus de Vera

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

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

Existen zonas que constituyen verdaderos paseos destinados al desplazamiento peatonal. Son zonas amplias, libres de obstáculos, pavimentadas, señalizadas como de uso peatonal, algunas cuentan con tramos de sombra debido a la presencia de árboles y otras no. En este sentido destacan las siguientes:



Zonas peatonales del Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia. 2014

Zona Peatonal 1: Paso central Paul Samuelson – Santiago Calatrava hasta Franco Modigliani-José Saramago



Explanada frente a edificio rectorado (entre 2E y 3A): inicio de itinerario peatonal con dos aceras (laterales y una zona verde central con un camino peatonal)

La zona central tiene árboles y palmeras que proporcionan zonas con sombra



Señales verticales indicando que se trata de un tramo peatonal, donde sólo se permite el paso de vehículos autorizados



Acera ancha libre de obstáculos en lado calle Paul Samuelson. Esta zona peatonal está a su vez separada por una zona ajardinada de una acera anexa a los edificio



Paseo peatonal central pavimentado, con anchura suficiente y sin obstáculos



Acera amplia lado C/Santiago Calatrava



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Zona "Ágora": Tramo peatonal c/Luis García Berlanga y c/Francisco Brines con gran espacio libre para desplazamiento peatonal. Viales peatonales transversales pavimentados. Aunque existen algunos árboles faltan zonas con sombra en esta zona.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Explanada peatonal de inicio de calles Franco Modigliani y Jose Saramago



Acera C/ Franco Modigliani: amplia y libre de obstáculos. Con tramos con sombra. Presenta doble itinerario



Caminos centrales pavimentados y parcialmente sombreados. Anchos y libres de obstáculos



Acera C/ José Saramago: amplia y libre de obstáculos

Zona Peatonal 2 : Fco. Fernández Ordóñez – Jaques Yves Cousteau



Camino central pavimentado y parcialmente sombreado. Ancho y libre de obstáculos



Camino laterales pavimentados conectados con el camino central. Anchos y libres de obstáculos



Caminos laterales no pavimentados (espontàneos). La hierba no crece debido al paso peatonal a trav3s de diversos caminos de tierra que surgen a partir del camino central.

Zona Peatonal 3: Calle Enric Valor y adyacentes



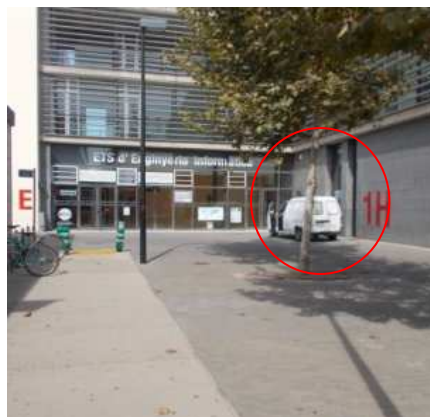
Señalizaci3n vertical indicando que se trata de zona peatonal

Zona peatonal con mucho espacio libre para circulaci3n peatonal.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



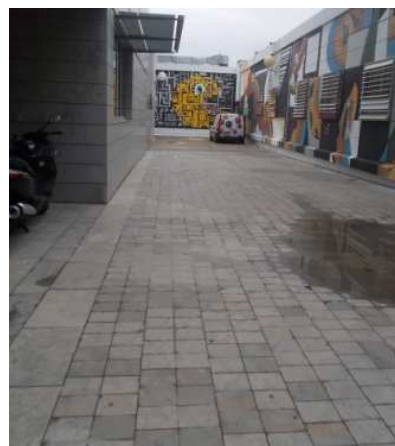
Árboles en zona central ofrecen tramo con sombra



Vehículo estacionado sobre zona peatonal



Se observa la presencia de numerosas motos mal aparcadas



Acera peatonal C/Amparo Rivelles con anchura adecuada

Zona Peatonal 4: Federico Mayor Zaragoza – José Antonio Marina- Plaza Alvaro Siza



A) Federico Mayor Zaragoza: Zona de varios caminos peatonales dentro de zona ajardinada: anchura y pavimento adecuado pero falta sombra en algunos tramos.



Explanada peatonal amplia previa al inicio de c/ Federico Mayor



Caminos pavimentados en zona C/ Federico Mayor
Zaragoza: Anchura suficiente libre de obstáculos



Acera C/ José Antonio Marina: ancha y sin obstáculos
verticales



B) Vista zona peatonal calle José Antonio Marina- Plaza Alvaro Siza dentro de zona ajardinada;
Señalización de zona sólo peatonal

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Zona Peatonal 5: Calle entre edificios 2 y 4 (calle perpendicular a C/Norman Foster)



Zona peatonal frente a cara sur edificios 2A-4A: pavimentada y de mucha amplitud para circulación peatonal



Señal vertical de zona peatonal. Bolardos al inicio de la calle peatonal para impedir el acceso de vehículos a motor



Calle peatonal constituida por una zona central ajardinada y dos aceras laterales pavimentadas



Aceras pavimentadas / adoquinadas y con anchura suficiente para el desplazamiento peatonal

Zona Peatonal 6: Área peatonal-ajardinada edificios 5 (ETSII)



Itinerarios centrales peatonales en zona ajardinada y 4 aceras laterales a los edificios de la zona



Señal vertical de zona peatonal.



Aceras laterales pavimentadas con mucha anchura libre para desplazamiento peatonal , aunque se encuentran algunas motos mal estacionadas / aparcabicis que no obstaculizan el paso. Hay árboles que dan sombra

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Caminos centrales pavimentados, sin obstáculos verticales ni desniveles, que conectan con los tramos perimetrales de acera. Hay árboles que dan sombra

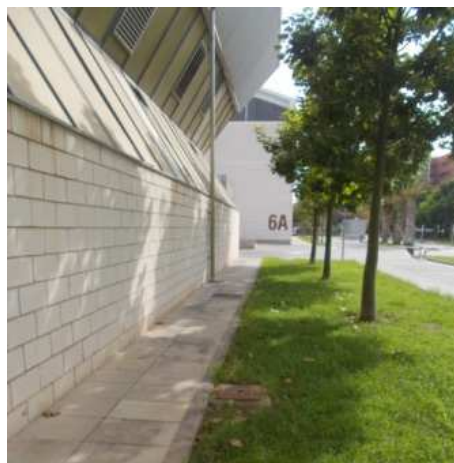
Zona Peatonal 7: Tramo Acceso M – C/ Santiago Grisolía – Emilio Attard – Acceso F



Acera peatonal lado oeste acceso M: se inicia tras la entrada peatonal, ancha y libre de obstáculos.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera peatonal lado este Acceso M: No existe continuidad

- a) no es posible conectar con el acceso peatonal (sólo con el de tráfico rodado)
 - b) se requiere cruzar las viales en el tramo de acceso al parking para que haya continuidad de la acera
- En ninguno de los dos puntos hay un paso de peatones habilitado.



Inicio de zona peatonal tras acceso M. Señalización vertical de zona reservada para peatones (también vehículos autorizados que circulen a paso de peatón)



Vista tramo peatonal central en C/Santiago Grisolia.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

<p>Zona peatonal separada de viales de circulación de vehículos a motor mediante bolardos</p>	<p>Tramo peatonal central en C/Santiago Grisolía: Tras la barrera del aparcamiento P6A mantiene también aceras para peatones/bicis a ambos lados</p>
 <p>Vehículo a motor sobre zona peatonal</p>	 <p>Itinerario de anchura libre adecuada pero sin apenas tramos de sombra (árboles muy pequeños)</p>
	
	
<p>Zona peatonal amplia en intersección calles Santiago Grisolía y Emilio Attard: amplitud para circulación de peatones / bicicletas. Señalización vertical del tipo de circulación en la zona por peatones</p>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo peatonal central en c/ Emilio Attard. Las marcas sobre el pavimento generan confusión sobre el tipo y uso de la vía (peatonal o de vehículos a motor)

Al inicio del tramo existen señales verticales indicando que sólo está permitida la circulación de peatones (salvo vehículos autorizados)



Acera peatonales a ambos lados del tramo central en C/Emilio Attard. Itinerario con sombra por la acera oeste



Motos mal estacionadas sobre acera peatonal (obstáculos). Resto de zona peatonal tiene adecuada anchura libre.



El tramo peatonal central de C/Emilio Attard conecta con el acceso F (acceso no peatonal; sólo carga y descarga)

Zona Peatonal 8: Valentina Tereshkova – Juan Fco. Gálvez Morros



Zona señalizada como peatonal, únicamente pueden pasar vehículos autorizados circulando a paso humano.
Vehículo de mercancías estacionado en una acera



Se observa la presencia de numerosas motos estacionadas en las aceras



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

		
<p>Zona muy amplia para el desplazamiento peatonal constituida por una franja central de adoquines y dos aceras laterales</p>		<p>Carteles señalizadores de itinerarios peatonales</p>

Zona Peatonal 9: Oeste edificios 8G, 8E y 8B

		
<p>Camino peatonal pavimentado conectado con un acceso que actualmente se encuentra cerrado. Ancho y libre de obstáculos. No hay árboles que den sombra.</p> <p>Desde él, parten perpendicularmente itinerarios formados por tablas de madera (como traviesas de tren) que conducen por una parte a los edificios 8G, 8E y 8B, y por otra con el aparcamiento P8A y resto de edificios del bloque 8. Termina en un acceso que actualmente está cerrado, en obras.</p>		

Por otra parte, se han analizado las características de **las aceras e itinerarios peatonales existentes entre los edificios del Campus.**

La descripción de estas zonas de tránsito peatonal que se describe a continuación se ha organizado en función de los bloques de edificios donde se emplazan:

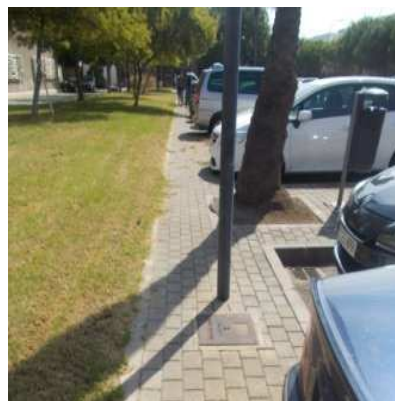


Aceras entre bloques de edificios Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia. 2014

Unidad de Medio Ambiente
Universitat Politècnica de València
Edificio 8H. Camino de Vera, s/n 46022 VALENCIA
Tel. +34 963 87 70 38, ext. 77038 • Fax +34 963 87 70 39,
medioambiente@upvnet.upv.es
www.upv.es/medioambiente



Aceras Edificios Bloque 1



Aceras zona parking P1A: Reducción de la anchura libre para peatones por la presencia de obstáculos verticales y coches aparcados / vegetación invadiendo parcialmente la acera



Acera entre edificio 1D-1A y parking P1A, es estrecha pero dispone de anchura libre suficiente para el paso peatonal; Continuidad del itinerario peatonal.



Aceras frente a guardería UPV en Vera (entre edificio 1B y parking P1A): anchas y libres de obstáculos

Aceras Edificios Bloque 2



Tramo peatonal cubierto edificios 2A-2C-2D-2G: anchura suficiente y con sombra al estar cubierta; pero se encuentran motos mal aparcadas en la zona que reducen el espacio de circulación peatonal

El resto de los itinerarios peatonales ubicados próximos a bloques de edificios se han descrito ya en el punto anterior como "zonas peatonales" ZP3 y ZP4.

Aceras Edificios Bloque 3

Edificios Bloque 3.A



Aceras entre edificios 3C-3G y 3H-3D amplia y libre de obstáculos



Aceras C/Dario Maravall: Irregularidades en tipo pavimento



Aceras peatonal frente a edificio 3P: gran amplitud para tránsito peatonal

Edificios Bloque 3.B (zona de Bellas Artes)



Tramo peatonal muy amplio en C/Francisco Lozano y Montserrat Caballé; vehículo de mantenimiento sobre la acera



Acera oeste edificio 3N: anchura adecuada y libre de obstáculos. Continuidad peatonal de la acera

Aceras Edificios Bloque 4



Itinerario peatonal amplio y libre de obstáculos entre Edificios (2C-4E-4N-4F) y (2A-4A-4P)



Tramo peatonal entre Edificios (2D-4H-4I-4J-4Q-4J) y (2C-4E-4N-4F)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



C/Norman Foster (entre edificios 2G-2D y 4M-4H): punto de Valenbisi y muchas motos mal estacionadas



Tramo edificios 4L-4I y 4Q – detrás de la Biblioteca General: Furgoneta y motos mal aparcadas sobre zona peatonal. Se interrumpe por obras la continuidad peatonal (al este del edificio Biblioteca)

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Tramo peatonal entre edificios 4J-4K y 4G: Amplitud y libre de obstáculos; Continuidad para circulación peatonal al conectar con la zona peatonal ZP3



Explanada peatonal frente a edificio 4P



Tramo peatonal amplia entre edificios 4P-4D (próxima a zona acceso N)) motos sobre acera peatonal

Aceras Edificios Bloque 5

Zona peatonal entre edificios bloques 3 y 5

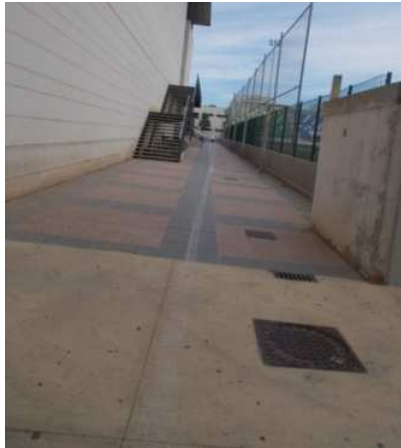


Tramo peatonal que conecta de forma continua la zona peatonal central del Campus (ZP1) con la acera de la rotonda Calle Luis Blanes.

El tramo consta de una zona central donde se alinean una serie de puntos de aparcabicis y dos zonas laterales con espacio libre adecuado para circulación peatonal (pese a la presencia de numerosas motos mal estacionadas en la acera)- Todo el tramo dispone de árboles que proporcionan sombra en el itinerario

Aceras alrededor campo futbol zona ETSII

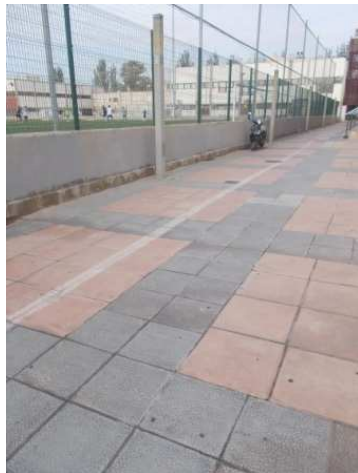
Tanto las aceras alrededor del campo de fútbol como las de aceras adyacentes/transversales, son amplias y libres de obstáculos (aunque hay motos estacionadas el espacio libre peatonal sigue siendo adecuado). Continuidad del itinerario peatonal en el perímetro del campo del fútbol y con el resto de calles peatonales adyacentes.



Acera norte campo futbol - edificio 5N



Acera oeste campo futbol - (edificios 5K-5I-5G9)



Fin de acera en la valla perimetral del campus (en acceso F)

Acera oeste del campo futbol - (edificios 5S). Hay bolardos para delimitar la zona peatonal e impedir que accedan vehículos a motor a la acera



Acera entre edificios 5K y 5I



Acera entre edificios 5G y 5D



Tramo peatonal entre edificios 5L y 5M

Aceras edificios 5O-5P-5Q (Mantenimiento - Invernaderos)



Acera norte de Invernaderos



Acera amplia en calle Montserrat Caballé (cara este edificio 5P); vehículo de mercancías sobre zona peatonal



Aceras Edificios Bloque 6



Amplio espacio para el desplazamiento peatonal en Belisario Betancur, a ambos lados del carril-bici, conectado con los caminos peatonales procedentes de la Zona Peatonal 1. Carece de árboles que proporcionen sombra. Los principales caminos procedentes de Fco. Fernández Ordóñez y Jaques Yves Costeau están protegidos de los coches mediante bolardos.



Barrera controlada por el Servicio de Seguridad para el acceso de vehículos de mercancías a Belisario Betancur. Señalización de la prioridad peatonal de la zona.



Señalizador de itinerarios peatonales en Belisario Betancur. Indica direcciones y tiempos de desplazamiento

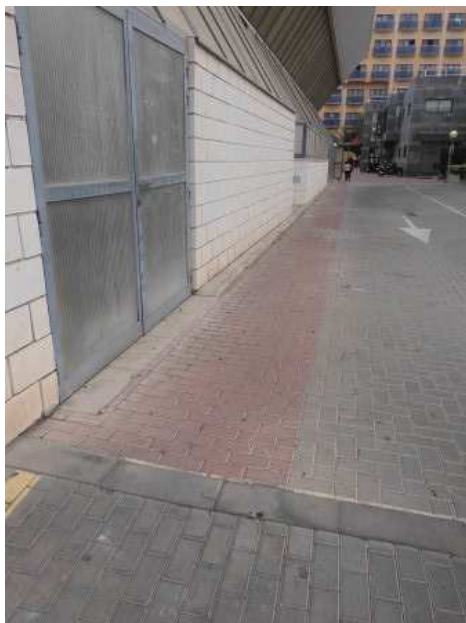
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera de acceso al punto Valenbisi, junto al carril-bici

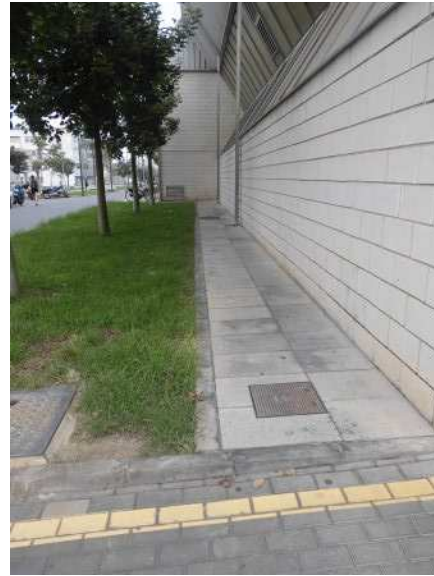
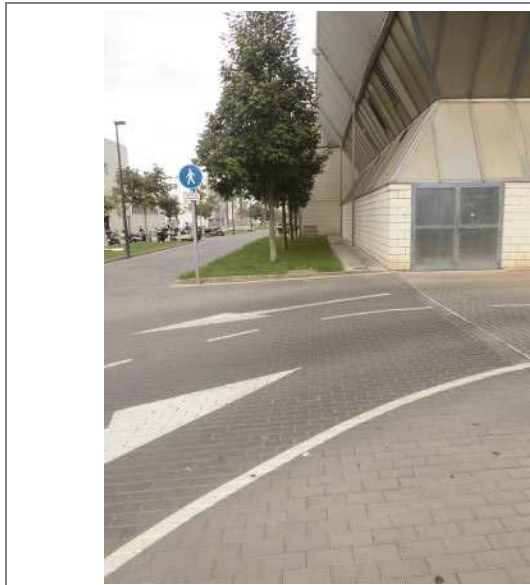


Zona peatonal al sur de las pistas de tenis, despejada de obstáculos



Al sur de la piscina, franjas estrechas para el desplazamiento peatonal y, en algunos puntos, con presencia de obstáculos que reducen más la banda libre, a ambos lados del vial de entrada al aparcamiento.

Se observan peatones andando sobre los viales de vehículos a motor.



Acera muy estrecha hasta la entrada de la piscina. Se observan peatones que cruzan el vial en este punto, sin que exista paso de peatones, para llegar a esta acera.



Zona peatonal amplia, libre de obstáculos y sombreada, al oeste del Colegio mayor Galileo



Presencia de mesas de una cafetería en las proximidades del acceso



Desde el acceso L hasta Belisario Betancur, la acera izquierda está conectada con la puerta peatonal del acceso L.

Sin embargo presenta un espacio muy reducido para el desplazamiento peatonal debido a las mesas de las cafeterías.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera derecha junto a carril-bici, desde el acceso L hasta Belisario Betancur, con espacio suficiente para el desplazamiento peatonal, y sombreada.

Presencia de obstáculos en el cruce con el acceso al aparcamiento y falta de señalización.

Esta acera no tiene conexión peatonal en el acceso L, ya que no hay puerta peatonal a la derecha de la entrada de coches.

Se observan peatones andando sobre los viales de vehículos a motor hasta llegar a esta acera.



Amplia área peatonal entre los edificios 6G, 6C y 6D

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE





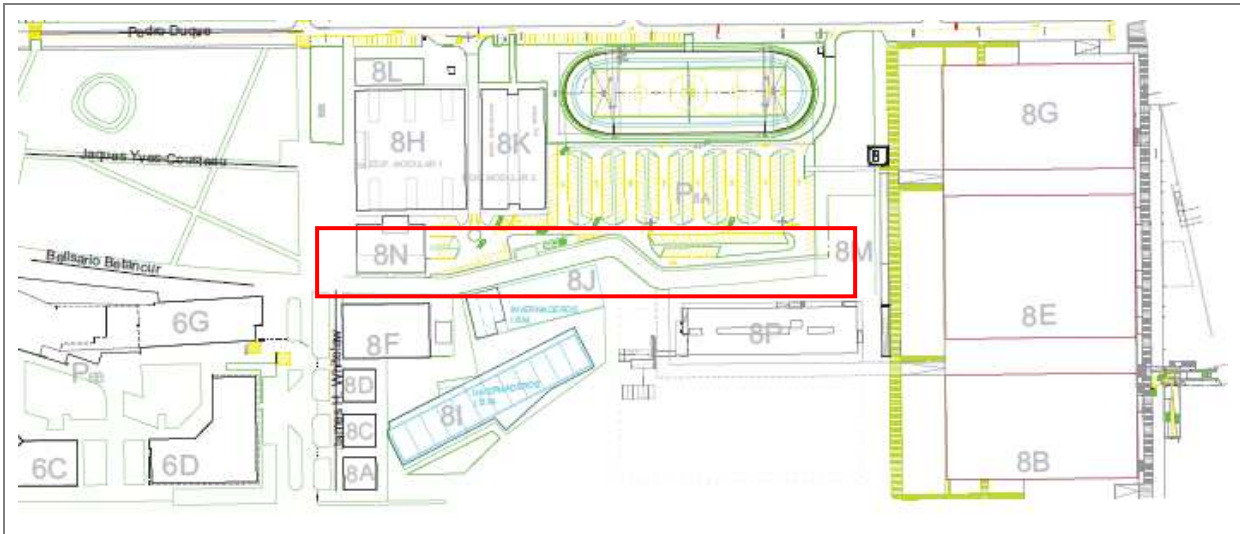
La acera derecha desde el acceso K hasta Belisario Betancur es muy amplia.

Sin embargo, esta acera no tiene conexión peatonal en el acceso K, ya que no hay puerta peatonal a la derecha del vial de coches. Se observan peatones andando sobre los viales de vehículos a motor hasta llegar a esta acera.

Aceras Edificios Bloque 7

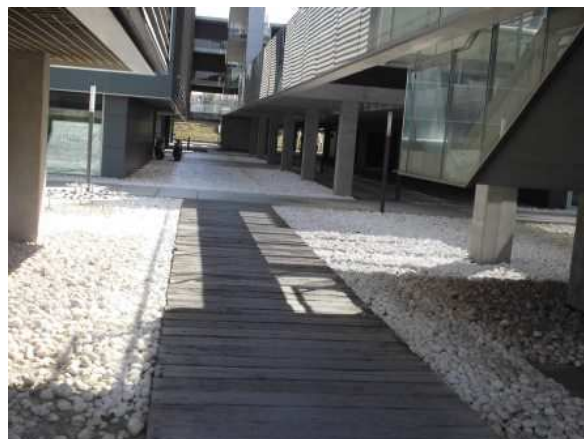
Los itinerarios peatonales de esta zona se describen, unos como aceras de los tramos de vial interior de tráfico rodado del Campus ("*tramo vial desde edificio 9D (cafetería El Trinquet) - acceso I'*") y otros dentro de las Zonas Peatonales identificadas (ZP nº7).

Aceras Edificios Bloque 8



Itinerario peatonal principal que cruza el bloque de edificios 8, conectando el itinerario peatonal de Belisario Betancur con la Zona peatonal ZP 9. Amplio y en su mayor parte libre de obstáculos.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Caminos peatonales de traviesas de madera por debajo de los edificios 8G, 8E y 8B.

Algunas maderas se encuentran bastante deterioradas.



Acera lado este de los edificios 8G, 8E y 8B. Ancha y despejada, que conduce hasta los accesos I y J, pero sin conexión peatonal exterior en los mismos accesos (los peatones tienen que salir andando sobre el vial).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La zona sur de los edificios del bloque 8 se encuentra en obras.

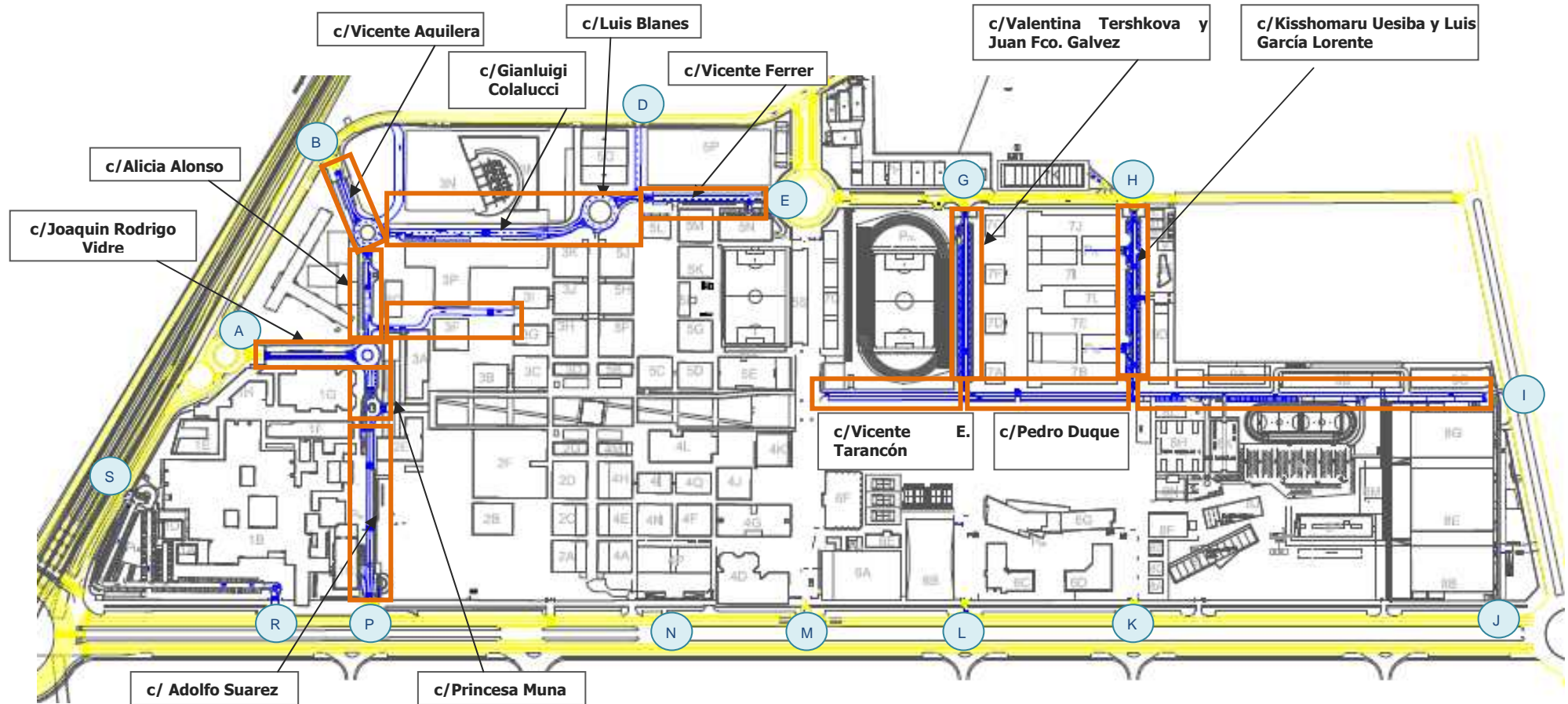
Actualmente la acera se interrumpe en la zona de los invernaderos; el suelo carece de pavimentación que facilite el desplazamiento peatonal.

Aceras Edificios Bloque 9

Los itinerarios peatonales de esta zona se describen, unos como aceras de los tramos de vial interior de tráfico rodado del Campus ("*tramo vial C/Vicente Enrique y Tarancón - C/Pedro Duque*") y otros dentro de las Zonas Peatonales identificadas (ZP n^o8).

Aceras junto al vial interior de tráfico rodado

Por último, se estudia la continuidad y características desde el punto de vista del desplazamiento peatonal, de las aceras ubicadas junto a vial interior para vehículos del Campus de Vera:



- Red vial interior
- Tramo acera vial

Tramos de aceras de la red vial interior del Campus. Fuente: **Elaboración propia. 2014.**

Tramo C/ Adolfo Suarez González

Acera Oeste: Acera muy amplia, libre de obstáculos, aunque sin sombra en todo su recorrido; únicamente se estrecha un poco a su paso por el acceso al aparcamiento P1B. Existe continuidad peatonal desde acceso P para peatones hasta rotonda rectorado (fin del tramo).

Bolardos en la acera que impiden que los vehículos a motor invadan la zona peatonal



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Acera Este: La acera no conecta con el acceso peatonal P, y es necesario cruzar los carriles de tráfico rodado; Es una acera bastante estrecha en toda la calle debido a la presencia de parkings subterráneos en la zona; En uno de los accesos al parking, para continuar por la acera se requiere cruzar la zona de acceso de vehículos.



Conexiones entre aceras: El tramo cuenta con 3 pasos de peatones ubicados a diferentes alturas del vial interno para conectar ambas aceras peatonales. Los tres se encuentran correctamente señalizados y disponen de bolardos para impedir que los vehículos a motor invadan la zona peatonal



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Paso de peatones (nº1) más próximo al acceso P



Paso de peatones (nº2) a altura edificio 2E



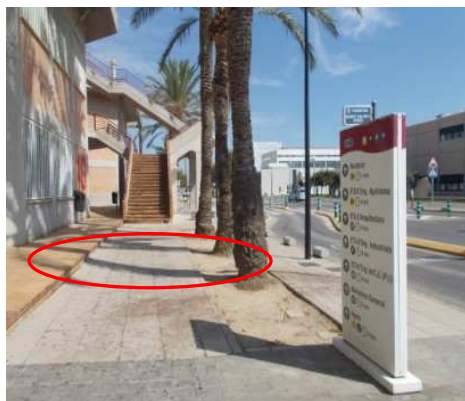
Paso de peatones (nº. previo a la rotonda con C/Princesa Muna

Tramo C/Princesa Muna Al Hussein

Acera Oeste: la acera ve reducida su anchura libre para circulación de peatones al compartir espacio con el carril bici. Además existen obstáculos verticales (como palmeras, postes informativos) en la zona frente a entrada edificio 1G que hacen que la acera se estreche bastante. Bolardos en toda la acera para impedir que aparcuen/paren en ella vehículos a motor; continuidad peatonal del tramo y adecuada conexión con tramos de acera anterior y posterior.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Conexión entre ambas aceras de la calle (acera frente al edificio 1G y la zona peatonal frente al rectorado) se realiza mediante un paso de peatones que cruza la calzada. Tiene señalización horizontal y vertical



Acera Este: Amplia zona peatonal libre de obstáculos frente a acceso a rectorado



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

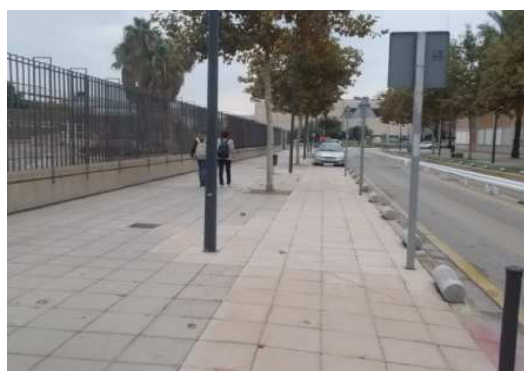
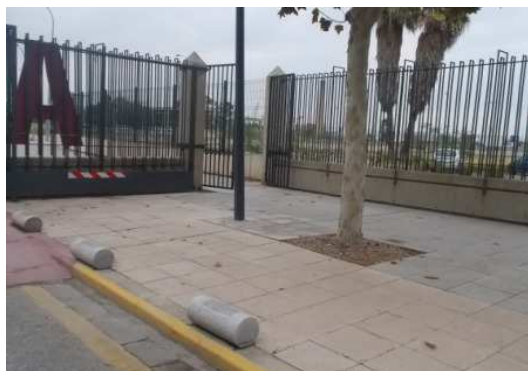
Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre hasta rotonda

Vial con acera peatonal a ambos lados.

Acera oeste desde acceso A: Continuidad del tramo. Comparte itinerario con carril bici pero queda espacio libre suficiente para circulación peatonal. Itinerario con sombra



Acera este desde acceso A: Continuidad del tramo. Espacio de circulación peatonal amplio y con sombra. Bolardos para impedir que vehículos accedan a la acera



Conexión peatonal entre las dos aceras: En el tramo de vial existen dos pasos de peatones: uno justo antes de la rotonda con C/Alicia Alonso y c/ Princesa Muna Al Hussein; y otro en el acceso A del Campus (con resalto). Ambos se encuentran correctamente señalizados mediante marcas en el vial.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Paso de peatones del vial, en el inicio del mismo en el Acceso A.



Paso de peatones antes de la rotonda con C/Princesa Muna

Tramo C/Alicia Alonso

Acera Oeste de la calle: Comparte zona peatonal con carril bici; Itinerario sin sombra; Se estrecha mucho la acera peatonal al llegar a rotonda con C/Princesa Muna. Presencia de algunos obstáculos verticales que obligan a caminar por el carril bici. Continuidad peatonal a través de pasos peatonales en cruces; bolardos para impedir que vehículos invadan la acera



Acera Este de la calle: Conexión peatonal de la acera en el acceso del parking y en cruce con vial perpendicular mediante pasos de peatones; Itinerario con sombra y con amplitud suficiente



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

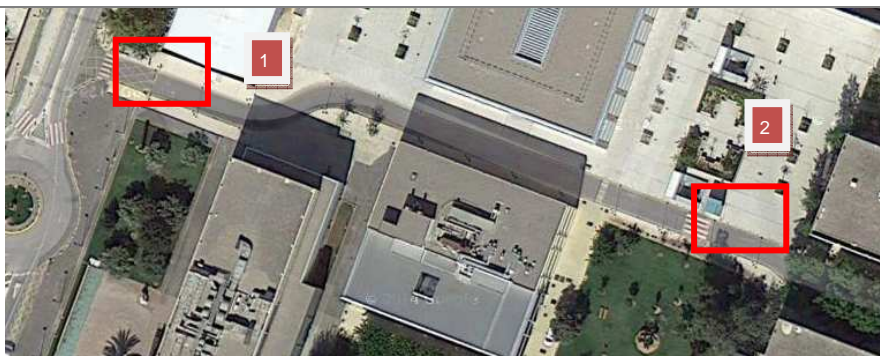


Conexión peatonal entre acera este-oeste: En el tramo hay dos pasos de peatones a dos tiempos: uno antes de rotonda con C/Joaquín Rodrigo Vela y otro antes de la rotonda con C/Vicente Aguilar. Ambos están adecuadamente señalizados.



Paso de peatones en rotonda con C/Vicente Aguilar. Bolardos para impedir que los vehículos a motor invadan la zona peatonal

Tramo entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquin Rodrigo Vela



Tramo continuo con dos aceras amplias a ambos lados del vial; En el tramo existen 2 pasos de peatones para facilitar la conectividad peatonal: uno ubicado antes de la conexión con calle Alicia Alonso, y otro frente a edificio 3P. Ambos se encuentran señalizados mediante marcas en el vial y disponen de señal vertical.

Existen bolardos en una de las aceras para evitar que los vehículos a motor estacionen sobre ella.



Paso de peatones (nº1) entre edificios 3P y 3F



Aceras amplias

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Paso de peatones (nº2) antes de cruce con c/ Alicia Alonso

Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci

Acera lado este: amplia para circulación peatonal; itinerario con sombra; Continuidad del tramo desde acceso B hasta conexión con el siguiente tramo de acera en C/ Gianluigi Colalucci mediante paso de peatones. Bolados de separación de acera con tramo adyacente (no pavimentado)



Conexión continua con calle Gianluigi Colalucci mediante paso de peatones

Acera lado oeste: amplia sin obstáculos pero sin sombra; Continuidad en todo el tramo y con acera del tramo de vial siguiente en C/Alicia Alonso; Bolados en la acera para separarla de la calzada e impedir que los vehículos invadan la zona peatonal

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

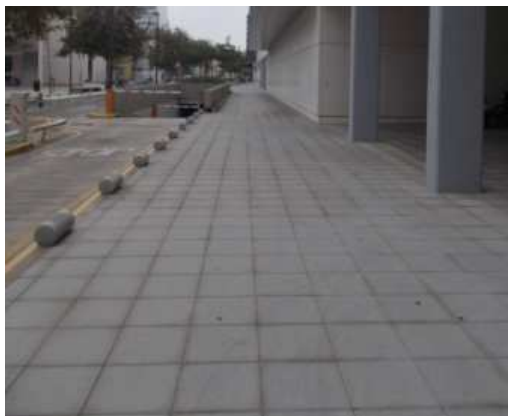


Tramo C/Gianluigi Colalucci

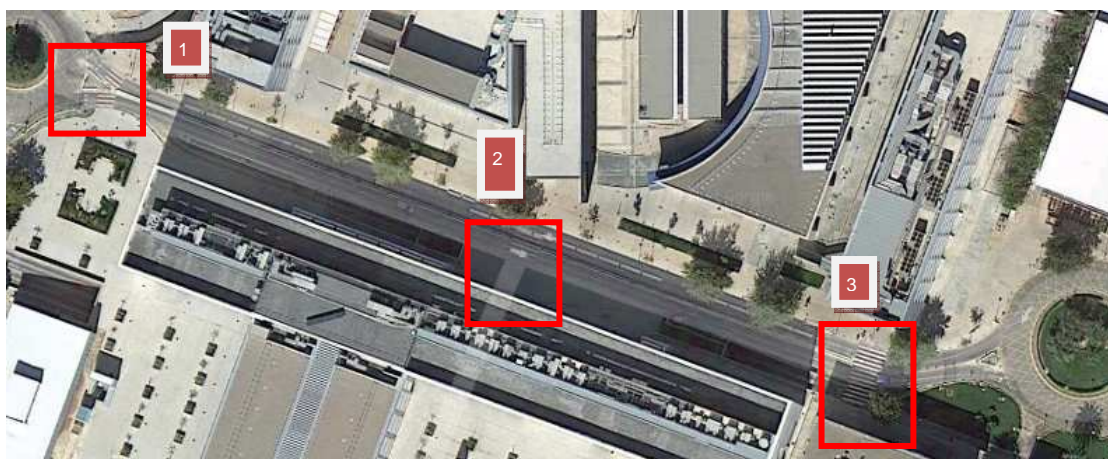
Acera norte (Edificios 3N-3M Facultad Bellas Artes): Tramo continuo; Amplias aceras en lado norte de C/Gianluigi Colalucci; Árboles que proporcionan itinerario con sombra; bolardos de separación del vial y evitar que vehículos invadan la acera peatonal



Acera sur (Edificio 3P): Amplia en gran parte del tramo aunque se estrecha en el acceso al parking subterráneo (aun así el espacio libre de circulación peatonal es suficiente siempre que no se obstaculice por parada indebida de vehículos sobre la acera); bolardos en todo el tramo para evitar que vehículos invadan la acera peatonal.



Continuidad peatonal entre ambas aceras: Para ello hay 3 pasos de peatones en el vial, uno justo antes de rotonda con C/Alicia Alonso, otro en un punto medio de la calzada de la C/ Gianluigi Colalucci y otro antes de la rotonda C/Luis Blanes. Dos de ellos disponen de resalto, y todos se encuentran señalizados correctamente.



Paso de peatones (nº1) en rotonda con C/Alicia Alonso



Paso de peatones (nº3) con resalto antes de rotonda C/Luis Blanes

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Paso de peatones (nº2) con resalto en medio del vial C/G. Colalucci. Señalización horizontal y vertical adecuada

Tramo aceras C/Luis Blanes – Vicente Ferrer

Acera norte (Edificio 5P): Tramo continuo con amplio espacio libre para circulaci3n peatonal



Amplia acera edificio 5O - C/Luis Blanes



Acera norte C/ Vicente Ferrer – edificio 5P

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Acera sur: Amplia banda libre de obstáculos en la zona de C/Luis Blanes pero en la c/Vicente Ferrer la acera se estrecha bastante por la presencia del carril-bici . Además, en este último tramo no hay continuidad peatonal ya que no hay pasos de peatones para cruzar.

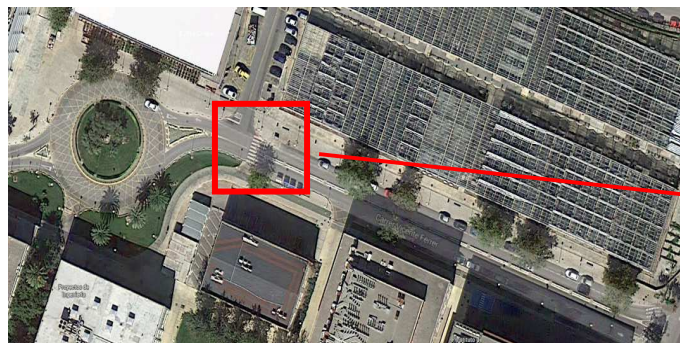


Acera Edificio -5J - C/Luis Blanes



Acera sur Edificios 5L-5M-5N - C/Vicente Ferrer: se estrecha por carril bici

Conexión peatonal entre ambas aceras del vial a través de un paso de peatones que cruza la calzada, ubicado antes de la rotonda C/Luis Blanes (a la altura del cruce con la c/ Salvatore Conrado Misseri). El paso está correctamente señalizado (aunque la pintura de señalización está un poco borrada) y tiene bolardos para impedir la parada/aparcamiento de vehículos en la acera



Tramo aceras c/José Calavera Ruiz



Paso de peatones que permite el cruce del vial en José Calavera Ruiz (izquierda), conectando ambas aceras.

Marcas viales de un antiguo paso de peatones (arriba); actualmente en una salida del parking P7A. Se observan peatones cruzando por este paso mientras los coches salen del parking.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aceras estrechas junto al carril-bici en José Calavera Ruiz. Continuidad peatonal hasta el acceso G.



Paso de peatones dando continuidad al itinerario peatonal en el cruce con un acceso al parking P7A.
Bolardo que dificulta el paso.



Paso de peatones elevado conectando aceras en Jose Calavera Ruiz, junto al acceso G.

Tramo aceras c/Pedro Duque



Itinerario peatonal en Pedro Duque (sur), que da continuidad a los caminos procedentes de la Zona Peatonal 1. Soleado y protegido de los coches.



Acera amplia y despejada de obstáculos, sombreada, en Pedro Duque (norte)



Pasos de peatones que permiten el cruce del vial de Pedro Duque hacia la Zona Peatonal 1, proporcionando conexión peatonal. La pintura está ligeramente borrada.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Acera amplia, libre de obstáculos y sombreada en el lado norte de Vicente Enrique y Tarancón



Fin del Itinerario peatonal iniciado en Pedro Duque y que se prolonga en Vicente Enrique y Tarancón (lado sur), que da continuidad a los caminos procedentes de la Zona Peatonal 1.

En este punto (al llegar al cruce con Emilio Attard), no tiene salida peatonal.

Tramo aceras c/Luis García Lorente/Kisshomaru Uesiba



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Aceras Kisshomaru Uesiba- Luis García Lorente: estrechas debido a la presencia del carril-bici pero, en general, permiten el paso peatonal a excepción de algunos puntos donde los bancos o los bolardos existentes en el paso de peatones obstaculizan el desplazamiento.

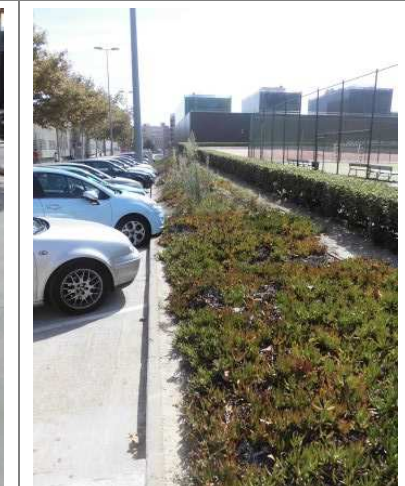
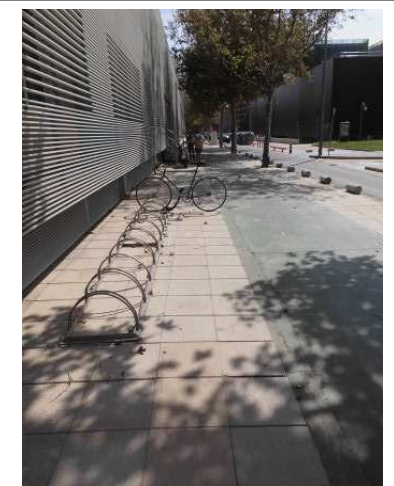
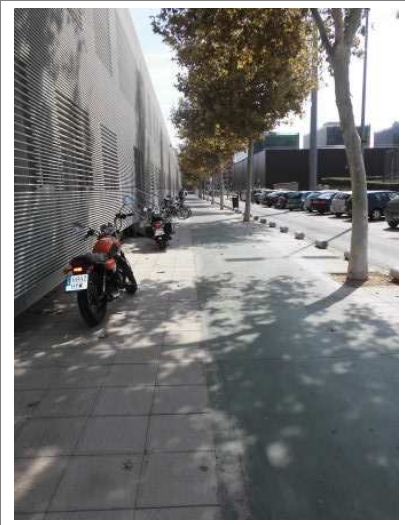
Continuidad peatonal hasta el acceso H.



Paso de peatones que permite el cruce del vial conectando las aceras en Kisshomaru Uesiba

Paso de peatones elevado conectando aceras en Luis García Lorente, junto al acceso H.

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



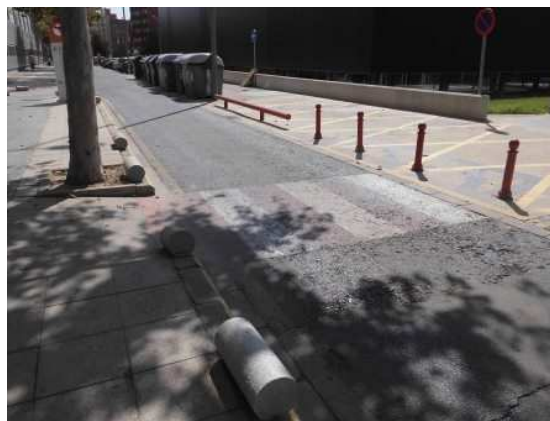
Acera muy estrecha, junto al carril-bici, a la altura de la cafetería: dificultades para el desplazamiento peatonal.

La acera se ensancha una vez pasada la cafetería, sin embargo la presencia de motos estacionadas y aparcabici impide el desplazamiento por la acera, obligando a los peatones a circular sobre el carril-bici.

Todo el tramo entre el edificio 9D (cafetería El Trinquet) y el acceso I se encuentra parcialmente sombreado gracias a la presencia de árboles.

No hay otro itinerario para llegar al acceso I, ya que al lado sur del vial no hay acera, hay plazas de aparcamiento de coches y jardín.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Pasos de peatones que comunican la zona 9 y la zona 8, cruzando el vial.



El itinerario peatonal se solapa con el ciclista en los pasos de peatones ubicados en la acera hacia el acceso I. La franja de acera es muy estrecha y está obstaculizada por bolardos: es inviable el desplazamiento peatonal.



La acera se ensancha en el tramo más próximo al acceso I, sin embargo en el propio acceso los peatones disponen de muy poco espacio segregado, que además está obstaculizado por bolardos.

Por tanto, peatones y bicis comparten espacio al pasar por el acceso I.

4.3. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Las conclusiones del análisis de la movilidad peatonal tanto en el acceso a los campus, como en el interior de los mismos, son las siguientes:

1. Acceso peatonal

Acceso peatonal al Campus de Alcoy

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

El acceso principal a los edificios 2 (Ferrándiz) y 3 (Carbonell) se realiza desde la Plaça Ferrándiz i Carbonell. Existen bolardos (en el acceso norte desde la calle Bartolomé J. Gallardo) para impedir el paso de vehículos a motor a esta plaza (zona peatonal); sin embargo, en el acceso sur no hay ningún obstáculo habilitado. Además, se observan motos mal aparcadas en esta plaza.

Las calles adyacentes – c/ Joan Cantó, c/ Bartolomé J. Gallardo, c/ Sant Domenech – están conectadas con los edificios de la UPV de forma continua mediante aceras (estrechas) y pasos de peatones.

El itinerario peatonal de conexión desde la plaza Ferrándiz i Carbonell (donde se ubican los edificios 2 y 3) y el edificio polideportivo (incluido el parking) se realiza por la calle Zorrilla, que dispone de aceras estrechas pero libres de obstáculos, y pasos de peatones que forman un itinerario continuo.

El acceso al edificio de Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación puede realizarse desde la c/ Alarcón, c/ Zorrilla y c/ Doña Amalia. La continuidad de las aceras permite la conexión con todos los accesos peatonales del edificio. Son estrechas pero se encuentran libres de obstáculos. En la c/ Zorrilla, no existen pasos de peatones en los puntos de entrada y salida de vehículos del aparcamiento subterráneo (la acera no se interrumpe en esos puntos).

Acceso peatonal al Campus de Gandía

El acceso al Campus de la UPV en Gandía únicamente es posible desde determinadas calles o tramos de éstas, puesto que en buena parte de su perímetro no existen itinerarios habilitados para la circulación peatonal.

El acceso a los edificios de la zona norte se realiza por la c/ Polígono de la Universidad. En esta calle, la acera discurre paralela al perímetro este del Campus. Se trata de una acera amplia, continua en la mayoría de su recorrido, salvo en el tramo anterior a la cafetería donde se interrumpe por la presencia de plazas de aparcamiento en batería. En este punto el itinerario peatonal se interrumpe puesto que no existe un paso de peatones que permita conexión con la acera del otro lado.

El acceso a la zona sur del Campus - edificio H se realiza por la Carretera Sèquia del Rei. Las aceras del lado sur de esta vía permiten la circulación peatonal y el acceso al punto B del Campus.

La acera sur de Ctra. Sèquia del Rei presenta una gran amplitud en el tramo que discurre junto al edificio H, aunque algunos tramos se estrechan puntualmente por presencia de obstáculos verticales como farolas. Sin embargo, no existe conexión peatonal con otras vías: la acera se interrumpe al llegar a una zona de aparcamiento libre (descampado).

La continuidad peatonal desde del recinto norte del Campus hasta el edificio en la zona sur se garantiza a través de 2 pasarelas y 2 tramos de pasos peatonales que cruzan las vías de tráfico rodado de la Ctra. Sèquia del Rei hasta el acceso B del edificio H.

La Ronda de l'Agora circunvala al edificio H (CRAI) y el aparcamiento asociado por su lado este. Dispone de aceras a ambos lados y cuenta con dos pasos de peatones que permiten la conexión peatonal entre las dos. La anchura libre se ve reducida por la presencia de carril bici en la acera y presenta interrupciones del itinerario peatonal:

- en la zona de acceso del parking subterráneo de la UPV P0G2
- puntos de acceso al aparcamiento en superficie de la UPV en la zona sur del campus
- en la conexión con la carretera con la carretera Nazaret - Oliva

La c/Paraninfo tiene una Acera central amplia en casi toda la calle, que se estrecha en un tramo de aparcamiento en batería. Desde esta acera es posible la conexión peatonal con la acera de la Ctra. Sèquia del Rei a través de dos pasos de peatonales.

El acceso a las pistas deportivas se realiza por la Calle Rábida. Dispone de aceras peatonales a ambos lados conectadas mediante un paso de peatones. Desde el acceso a las pistas existe un itinerario continuo hasta el acceso A.

Acceso peatonal al Campus de Vera

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

Son especialmente complejos los pasos de peatones en los dos cruces del vial sobre las vías del tranvía. Además la pintura se encuentra parcialmente borrada en algunos tramos y las isletas intermedias no disponen de protección para los peatones que tienen que esperar en ellas.

En general, las aceras son anchas y libres de obstáculos, salvo en algunos tramos donde se estrechan puntualmente (por ejemplo entre el acceso M y el N, o entre el acceso P y el R debido a la presencia de edificios del campus). La zona este, de más reciente construcción, dispone de aceras más anchas.

En toda la acera en el lado del Campus de Vera, es difícil la accesibilidad peatonal desde la zona de aparcamiento hasta la acera debido a la presencia de la zona ajardinada, siendo especialmente problemática en todo el tramo donde hay seto ya que actúa como una barrera continua.

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

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

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

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

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

La **c/Agustí Alaman i Rodrig** (norte del Campus) presenta aceras estrechas en el lado del Campus debido a la presencia del carril-bici. Las aceras son más anchas en el lado norte de la calle, pero el crecimiento excesivo de la vegetación las invade en algunos puntos.

Varios pasos de peatones conectan ambas aceras, sin embargo a pintura de los pasos de peatones se encuentra muy borrada, en algunos casos es casi imperceptible.

En el Camino de Vera, el itinerario peatonal es continuo mediante acera sólo en el lado del Campus.

En el tramo desde esquina con Av. Naranjos hasta el acceso A, presenta una acera muy estrecha que se ve reducida aún más en determinados puntos por la presencia de obstáculos verticales (como postes identificativos de paradas bus o del parking, o farolas).

En el tramo desde acceso A hasta B, aunque la anchura libre para circulación peatonal es suficiente, no se garantiza la continuidad del itinerario peatonal en todo el tramo, ya que no hay pasos de peatones para continuidad peatonal a la altura de los accesos al Conservatorio.

En el tramo desde acceso B hasta D, hay aceras a ambos lados de la calzada, conectadas mediante un paso de peatones (con pintura bastante borrada). El itinerario peatonal por la acera que discurre paralela al perímetro del campus es continuo puesto que en los accesos abiertos al Campus existen pasos de peatones. La acera se estrecha por la presencia de plazas de aparcamiento.

El tramo desde acceso D hasta E es continuo y libre de obstáculos.

El **plan de movilidad de Valencia**, publicado en diciembre de 2013, prevé la ejecución de una serie de acciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal en la Ciudad

El principal programa consiste en estructurar una red de 6 ejes peatonales principales y 2 ejes peatonales secundarios, que aseguren una adecuada interconectividad entre barrios y principales equipamientos de la ciudad, en condiciones adecuadas y óptimas de circulación para peatones.

En el acceso al Campus de Vera, interesa destacar el Itinerario Peadonal denominado “Ronda Norte”, concretamente en su Área 10: Campus Vera (UPV) y Tarongers (UV).

Por otra parte, el PMUS ha identificado diversos puntos de la ciudad en los que sería recomendable actuar con la implantación de pasos peatonales adicionales. En las proximidades del Campus de Vera, destaca la propuesta de implantar un nuevo paso de peatones en la Avda de los Naranjos y otro en la c/ Ingeniero Fausto Elio.

2. Red peatonal interior

Red peatonal interior Campus de Gandía

La zona interior del Campus de Gandía es eminentemente peatonal: los accesos al recinto universitario son únicamente peatonales y está prohibida la circulación interior de bicicletas y vehículos a motor.

La **zona peatonal de los edificios norte del Campus** está compuesta por:

- Zona peatonal desde acceso A hasta zona del ágora
- Zona central ajardinada (ágora) con paseos peatonales perimetrales continuos. Desde estas aceras se accede a los edificios.
- Zona exterior reservada para el tránsito peatonal, en las proximidades al acceso B

De forma general, se caracteriza por presentar continuidad y mucha amplitud para la circulación peatonal. Existe señalización vertical indicando que el interior del recinto universitario es sólo peatonal y que se prohíbe la circulación de bicicletas, motos y coches, así como bolardos para impedir que los vehículos a motor accedan. Algunos tramos tienen sombra por la presencia de árboles, pero también es posible protegerse del sol al realizar el desplazamiento por el itinerario existente bajo edificios. En algunos tramos se observan algunas discontinuidades en el pavimento.

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

Considerando los **edificios de la zona sur del Campus**, el itinerario peatonal desde acceso B por el interior edificio H se caracteriza por la continuidad y la amplitud.

Red peatonal interior Campus de Vera

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

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

La presencia de motos estacionadas en las aceras y zonas peatonales es una constante en todo el campus. En general, no impiden el desplazamiento peatonal pero reducen la banda libre. Asimismo, vehículos de mercancías y de servicios externalizados ocupan puntualmente los espacios peatonales.

Hay que tener en cuenta que se trata de vehículos a motor que están circulando por las áreas destinadas a los peatones, con el consiguiente peligro de atropello que ello supone.

Existen zonas que constituyen verdaderos paseos destinados al desplazamiento peatonal. Son zonas amplias, libres de obstáculos, pavimentadas, señalizadas como de uso peatonal, algunas cuentan con tramos de sombra debido a la presencia de árboles y otras no. En este sentido destacan las siguientes:

✓ Zona Peatonal 1: Paso central Paul Samuelson – Santiago Calatrava hasta Franco Modigliani-José Saramago

En la explanada frente al edificio del rectorado (entre 2E y 3A), se inicia el itinerario peatonal con dos aceras (laterales y una zona verde central con un camino peatonal). La zona central tiene árboles y palmeras que proporcionan zonas con sombra.

La zona del "Ágora" presenta un gran espacio libre para el desplazamiento peatonal. Aunque existen algunos árboles, faltan zonas con sombra.

✓ Zona Peatonal 2 : Fco. Fernández Ordóñez – Jaques Yves Cousteau

Dispone de un camino central pavimentado y parcialmente sombreado, ancho y libre de obstáculos, así como caminos laterales pavimentados conectados con el camino central, también anchos y libres de obstáculos. Asimismo se observa la presencia de caminos laterales no pavimentados, de tierra (espontáneos).

✓ Zona Peatonal 3: Calle Enric Valor y adyacentes

Área con mucho espacio libre para la circulación peatonal. Hay árboles en la zona central que ofrecen algún tramo con sombra. Se observa algún vehículo estacionado y numerosas motos.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

✓ Zona Peatonal 4: Federico Mayor Zaragoza – José Antonio Marina- Plaza Álvaro Siza

Cuenta con varios caminos peatonales dentro de una zona ajardinada, con anchura y pavimento adecuados, pero falta sombra en algunos tramos.

✓ Zona Peatonal 5: Calle entre edificios 2 y 4 (calle perpendicular a C/Norman Foster)

Calle peatonal constituida por una zona central ajardinada y dos aceras laterales pavimentadas de anchura adecuada.

✓ Zona Peatonal 6: Área peatonal-ajardinada edificios 5 (ETSII)

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

✓ Zona Peatonal 7: Tramo Acceso M – C/ Santiago Grisolí – Emilio Attard – Acceso E

La acera del lado oeste en el acceso M, que se inicia tras la entrada peatonal, cuenta con anchura suficiente libre de obstáculos. Sin embargo, en la acera peatonal del lado este del Acceso M no existe continuidad:

- a) No es posible conectar con el acceso peatonal (sólo con el de tráfico rodado)
- b) Se requiere cruzar las viales en el tramo de acceso al parking para cruzar a la otra acera
- c) En ninguno de los dos puntos hay un paso de peatones habilitado.

El tramo peatonal central en la C/Santiago Grisolí constituye un itinerario de gran anchura libre, pero sin apenas tramos de sombra (árboles muy pequeños). Lo mismo ocurre en el tramo peatonal central en c/ Emilio Attard, además en este último tramo, las marcas sobre el pavimento generan confusión sobre el tipo y uso de la vía (peatonal o de vehículos a motor).

✓ Zona Peatonal 8: Valentina Tereshkova – Juan Fco. Gálvez Morros

Paseo peatonal amplio, adoquinado en su parte central (pavimento irregular) y con dos aceras laterales desde las que se accede a los edificios. Se observa la presencia de algún vehículo de mercancías y de numerosas motos.

✓ Zona Peatonal 9: Oeste edificios 8G, 8E y 8B

Camino peatonal pavimentado conectado con un acceso que actualmente se encuentra cerrado; ancho y libre de obstáculos. No hay árboles que den sombra.

Desde él, parten perpendicularmente itinerarios formados por tablas de madera (como traviesas de tren), pavimento irregular, que conducen por una parte a los edificios 8G, 8E y 8B, y por otra con el aparcamiento P8A y resto de edificios del bloque 8. Termina en un acceso que actualmente está cerrado, en obras.

Del análisis de las **aceras e itinerarios peatonales existentes entre los edificios** del Campus se desprende:

- ✓ **Aceras Edificios Bloque 1:** Existe continuidad del itinerario peatonal; en general, las aceras son estrechas y, en muchos puntos, se reduce más la anchura libre debido a la presencia de obstáculos verticales y coches aparcados/vegetación invadiendo parcialmente la acera (especialmente alrededor del parking P1A). Frente a la guardería, hay aceras anchas y libres de obstáculos.
- ✓ **Aceras Edificios Bloque 2:** Tramo peatonal cubierto en los edificios 2A-2C-2D-2G, con anchura suficiente y sombra; pero se observan numerosas motos mal aparcadas.
- ✓ **Aceras Edificios Bloque 3:** Las aceras presentan gran amplitud y están libres de obstáculos. En algunos puntos existen irregularidades en el suelo debido al tipo de pavimento.
- ✓ **Aceras Edificios Bloque 4:** Itinerario peatonal amplio y libre de obstáculos entre edificios, hay áreas de sombra. Se observan numerosas motos mal estacionadas y algún vehículo de mercancías. Se interrumpe por obras la continuidad del itinerario peatonal al este del edificio Biblioteca.

✓ **Aceras Edificios Bloque 5:**

Entre los edificios de los bloques 3 y 5, un tramo peatonal conecta de forma continua la zona peatonal central del Campus con la acera de la rotonda Calle Luis Blanes. Consta de una zona central donde se ubican aparcabicis y dos zonas laterales con amplio espacio libre para la circulación peatonal (pese a la presencia de numerosas motos mal estacionadas). Dispone de árboles que proporcionan sombra.

Alrededor del campo de fútbol, invernaderos y edificio de mantenimiento, las aceras son amplias, continuas y libres de obstáculos.

✓ **Aceras Edificios Bloque 6:**

Amplio espacio para el desplazamiento peatonal en Belisario Betancur, a ambos lados del carril-bici, conectado con los caminos y aceras peatonales adyacentes. Carece de árboles que proporcionen sombra.

Al sur de la piscina, se observan franjas estrechas para el desplazamiento peatonal y, en algunos puntos, con presencia de obstáculos que reducen más la banda libre, a ambos lados del vial de entrada al aparcamiento.

Zona peatonal amplia, libre de obstáculos y sombreada, al oeste del Colegio mayor Galileo, sin embargo la presencia de mesas de una cafetería reduce la banda libre peatonal en las proximidades del acceso.

Desde el acceso L hasta Belisario Betancur, la acera izquierda está conectada con la puerta peatonal del acceso L, sin embargo presenta un espacio muy reducido debido a las mesas de las cafeterías. La acera derecha tiene espacio suficiente para el desplazamiento peatonal, sin embargo no tiene conexión en el acceso L ya que no hay puerta peatonal en ese lado.

El itinerario peatonal desde el acceso K es amplio y libre de obstáculos en su inicio desde el acceso, pero se estrecha considerablemente frente al edificio 6D; los peatones tienen que cruzar, sin que exista señalización peatonal, el vial de entrada al aparcamiento. La acera derecha es muy amplia, pero no tiene conexión peatonal en el acceso K, ya que no hay puerta peatonal en ese lado.

✓ Aceras Edificios Bloque 8:

Se dispone de un itinerario peatonal principal que cruza el bloque de edificios 8, conectando el itinerario peatonal de Belisario Betancur con la Zona peatonal 9. Amplio y en su mayor parte libre de obstáculos.

Hay caminos peatonales de traviesas de madera por debajo de los edificios 8G, 8E y 8B. Algunas maderas se encuentran bastante deterioradas.

La acera en el lado este de los edificios 8G, 8E y 8B es ancha y despejada, y conduce hasta los accesos I y J; sin embargo no presenta conexión peatonal exterior en los accesos (los peatones deben salir por el vial).

La zona sur de los edificios del bloque 8 se encuentra en obras. Actualmente la acera se interrumpe en la zona de los invernaderos; el suelo carece de pavimentación.

Asimismo de **las aceras ubicadas junto a vial interior** se puede concluir:

✓ Tramo C/ Adolfo Suarez González

Acera Oeste: Acera muy amplia, libre de obstáculos, aunque sin sombra; únicamente se estrecha a su paso por el acceso al aparcamiento P1B. Existe continuidad desde acceso P para peatones hasta rotonda del rectorado.

Acera Este: La acera no conecta con el acceso peatonal P, y es necesario cruzar el vial; Es una acera estrecha debido a la presencia de parkings subterráneos; En uno de los accesos al parking, para continuar por la acera se requiere cruzar la zona de acceso de vehículos.

Conexiones entre aceras: El tramo cuenta con 3 pasos de peatones que dan continuidad al itinerario.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

✓ Tramo C/Princesa Muna Al Hussein

Acera Oeste: La banda libre se reduce debido al carril-bici y a la presencia de obstáculos verticales (como palmeras, postes) especialmente frente a la entrada del edificio 1G. Existe continuidad peatonal en el tramo y adecuada conexión con tramos de acera anterior y posterior.

Acera Este: Amplia zona peatonal libre de obstáculos frente a acceso a rectorado.

Conexión entre ambas aceras de la calle (acera frente al edificio 1G y la zona peatonal frente al rectorado): se realiza mediante un paso de peatones que cruza la calzada.

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

Acera oeste desde acceso A: Continuidad del tramo. Comparte itinerario con carril bici pero queda espacio libre suficiente para la circulación peatonal. Itinerario con sombra.

Acera este desde acceso A: Continuidad del tramo. Espacio peatonal amplio y con sombra.

Conexión peatonal entre las dos aceras: Existen dos pasos de peatones proporcionan continuidad.

✓ Tramo C/Alicia Alonso

Acera Oeste de la calle: Comparte zona peatonal con el carril bici. La presencia de obstáculos verticales obliga a caminar por el carril bici en algunos puntos del recorrido. Se estrecha especialmente al llegar a la rotonda con C/Princesa Muna. Itinerario sin sombra.

Acera Este de la calle: Conexión peatonal de la acera en el acceso del parking y en cruce con vial perpendicular mediante pasos de peatones; Itinerario con sombra y con amplitud suficiente.

Conexión peatonal entre acera este-oeste: Hay dos pasos de peatones a dos tiempos que proporcionan continuidad.

✓ Tramo entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela

Tramo continuo con dos aceras amplias a ambos lados del vial. Existen 2 pasos de peatones que dan continuidad al recorrido.

✓ Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci

Acera lado este: Amplia; itinerario con sombra; Continuidad del tramo desde acceso B hasta conexión con el siguiente tramo de acera en C/ Gianluigi Colalucci mediante paso de peatones.

Acera lado oeste: Amplia, sin obstáculos, pero sin sombra; Continuidad en todo el tramo y con acera del tramo de vial siguiente en C/Alicia Alonso.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

✓ Tramo C/Gianluigi Colalucci

Acera norte (Edificios 3N-3M Facultad Bellas Artes): Tramo continuo con amplias aceras y árboles que proporcionan sombra.

Acera sur (Edificio 3P): Amplia en gran parte del tramo aunque se estrecha en el acceso al parking subterráneo.

Continuidad peatonal entre ambas aceras: 3 pasos de peatones en el vial dan continuidad entre ambas aceras.

✓ Tramo aceras C/Luis Blanes – Vicente Ferrer

Acera norte (Edificio 5P): Tramo continuo con amplio espacio libre.

Acera sur: Amplia banda libre de obstáculos en la zona de C/Luis Blanes pero en la c/Vicente Ferrer la acera se estrecha por la presencia del carril-bici . Además, en este último tramo no hay continuidad peatonal ya que no hay pasos de peatones para cruzar.

Conexión peatonal entre ambas aceras del vial a través de un paso de peatones antes de la rotonda C/Luis Blanes (cruce con la c/ Salvatore Conrado Misseri).

✓ Tramo aceras c/José Calavera Ruiz

Las aceras son estrechas junto al carril-bici a ambos lados de la C/José Calavera Ruiz. Proporcionan continuidad peatonal hasta el acceso G.

Conexión peatonal entre ambas aceras: dos pasos de peatones permiten el cruce del vial, uno antes de la salida del parking P7A, y otro en el propio acceso G (elevado). Asimismo un paso de peatones da continuidad al itinerario peatonal en el cruce con la entrada al parking P7A.

✓ Tramo aceras c/Pedro Duque

Acera norte: amplia y libre de obstáculos y sombreada (tanto en c/Pedro Duque como en Vicente Enrique y Tarancón).

Camino sur: da continuidad a los caminos procedentes de la Zona Peatonal 1. Soleado y protegido de los coches.

Conexión peatonal entre ambos itinerarios: dos pasos de peatones proporcionan conexión peatonal; la pintura está ligeramente borrada.

✓ Tramo aceras c/Luis García Lorente/Kisshomaru Uesiba

Las aceras son estrechas debido a la presencia del carril-bici pero, en general, permiten el paso peatonal a excepción de algunos puntos donde los bancos o los bolardos obstaculizan el desplazamiento. Continuidad peatonal hasta el acceso H.

Conexión peatonal entre ambas aceras: dos pasos de peatones permiten el cruce del vial, uno frente a la cafetería El Trinquet, y otro en el propio acceso H (elevado). Asimismo dos pasos de peatones dan continuidad en los cruces con los accesos al parking/zona carga y descarga de la cafetería.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

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

Únicamente se dispone de acera al norte del vial. No hay otro itinerario peatonal para llegar al acceso I, ya que en el lado sur hay plazas de aparcamiento de coches y jardín.

La acera es estrecha en todo el tramo debido a la presencia del carril-bici. A la altura de la cafetería, apenas queda espacio para el desplazamiento peatonal.

La acera se ensancha ligeramente una vez pasada la cafetería, sin embargo la presencia de motos estacionadas y aparcabicis impide el desplazamiento por la acera, obligando a los peatones a circular sobre el carril-bici.

Todo el tramo entre el edificio 9D (cafetería El Trinquet) y el acceso I se encuentra parcialmente sombreado gracias a la presencia de árboles.

Conexión peatonal entre ambas aceras: dos pasos de peatones conectan los edificios del bloque 9 con los del bloque 8, cruzando el vial.

En los pasos de peatones ubicados en la acera hacia el acceso I, el itinerario peatonal se solapa con el ciclista, la franja de acera es muy estrecha y está obstaculizada por bolardos: es inviable el desplazamiento peatonal.

La acera se ensancha en el tramo más próximo al acceso I, sin embargo en el propio acceso, los peatones disponen de muy poco espacio segregado, que además está obstaculizado por bolardos. Por tanto, peatones y bicis tienen que compartir espacio al pasar por el acceso I.

5. DESPLAZAMIENTO DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS Y SERVICIOS EXTERNALIZADOS

Los desplazamientos para distribución de mercancías, en particular, las operaciones de carga y descarga de las mismas, supone un impacto en la movilidad de cualquier núcleo de población.

En el presente apartado, se describe cómo se encuentra regulada actualmente la distribución de mercancías dentro de los tres campus de la UPV, así como el desplazamiento interior de vehículos a motor de servicios externalizados por la zona peatonal de los mismos.

Para ello, por una parte, se estudian los accesos habilitados en los Campus para la distribución de mercancías, la oferta actual de **zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías** en cada recinto universitario de la UPV (número de zonas y su ubicación, estado de conservación y señalización), su grado de ocupación, la existencia de vehículos mal estacionados en estas zonas, etc. También se analizan las posibles situaciones en las que se han detectado malas prácticas en las operaciones de distribución de mercancías, como la carga y descarga en zonas no habilitadas para ello.

Por otra parte, se estudia la **regulación de la circulación de tráfico rodado motorizado en las zonas peatonales por vehículos de servicios externalizados** de los Campus de la universidad. Asimismo se analizan los puntos recurrentes encontrados de parada y/o estacionamiento de este tipo de vehículos a motor sobre las zonas peatonales.

5.1. Acceso de vehículos de mercancías y servicios externalizados

Se describen los puntos de acceso habilitados en los Campus de la UPV para paso de vehículos de mercancías, así como la regulación de estos accesos, bien por los servicios universitarios de Seguridad directamente, bien por las propias concesiones universitarias (previo permiso de la UPV).

5.1.1. Campus de Alcoy

Como ya se ha visto, el Campus de Alcoy tiene una implantación totalmente urbana y por tanto los accesos de vehículos de mercancías se realizan a través de las calles del municipio adyacentes a los edificios universitarios.

No obstante, cabe señalar que el acceso este tipo de vehículos a la plaza peatonal de Ferrandiz y Carbonell, donde se ubican dos de los edificios del Campus, se lleva a cabo mediante aviso al personal de Seguridad, que procede a retirar los bolardos extraíbles que delimitan la zona peatonal de la plaza de las calles de tráfico rodado.



Este acceso de mercancías **no se encuentra seàalizado** y no se encuentra regulado mediante una barrera, aunque sí lo está por un sistema de bolardos extraíbles.

Además, el nuevo edificio Pabell3n Polideportivo- Centro de Innovaci3n e Investigaci3n cuenta con un acceso para vehículos de mercancías ubicado junto al acceso al parking subterràneo del edificio. Este acceso está regulado mediante barrera por el personal de Seguridad UPV. Sin embargo, no se identifica el tipo de acceso indicando que es para uso exclusivo por vehículos de mercancías/industriales autorizados.



5.1.2. Campus de Gandía

Puesto que en el Campus de Gandía no existe una red vial interior para la circulación de vehículos a motor, y el acceso de éstos al Campus se limita a los aparcamientos, los únicos accesos para vehículos de mercancías a la zona interior del Campus son los que se realizan desde los accesos peatonales.

En los accesos peatonales del Campus se han dispuestos bolardos extraíbles para permitir la entrada de vehículos de mercancías a la zona peatonal interior del Campus. Para ello, la sistemática a seguir es informar a Seguridad de la UPV de la necesidad de acceso al Campus de este tipo de vehículos por la unidad peticionaria del servicio, quien se encargará de quitar los bolardos para permitir su acceso por estos puntos y vigilar la ejecución del servicio.



Bolardos extraíbles en acceso peatonal A



Acceso lateral C – calle Polígono Universidad



Bolardos retráctiles en aparcamiento no regulado edificio H

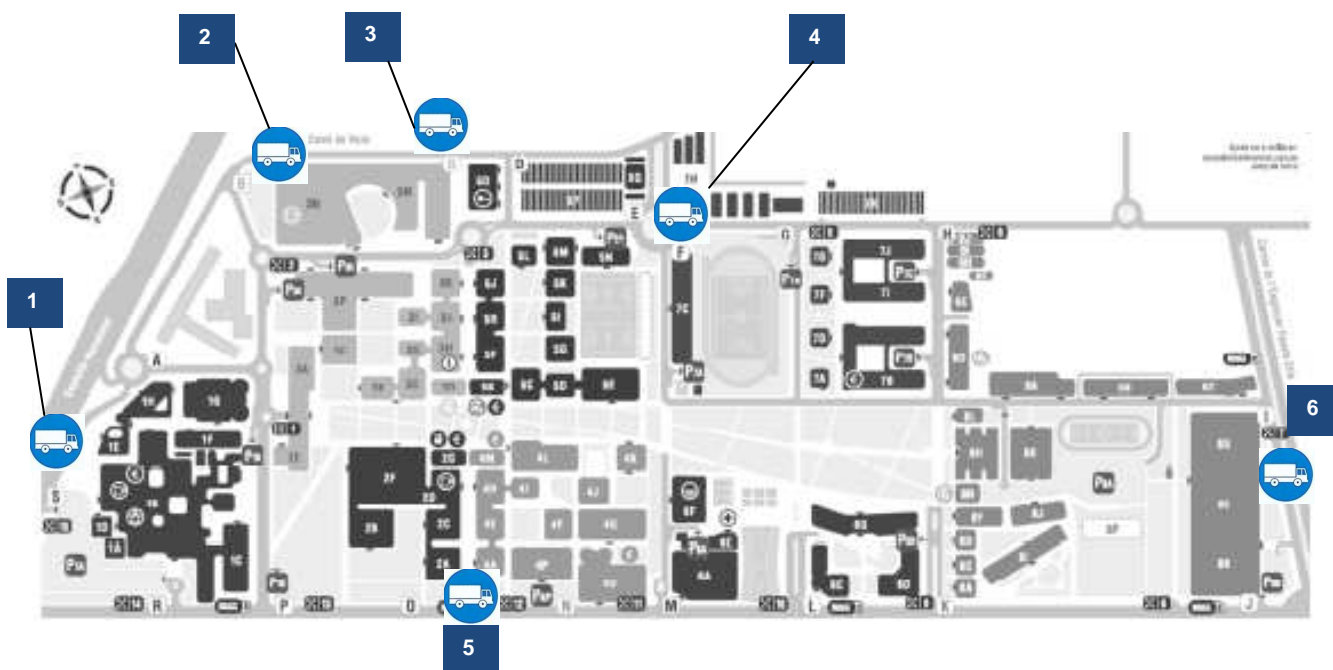
Sin embargo, **no existe una sistemática de actuación escrita regulada por la propia Universidad, ni se han establecido horarios de acceso a la zona peatonal del Campus ni tampoco tiempos de parada máximos permitidos.**

Por otra parte, se ha observado que la carga y descarga de mercancías de la Cafetería del Campus se realiza desde la calle exterior donde esta se ubica (Calle Paraninfo). La regulación queda en este caso supeditada a la normativa local en esta materia.

5.1.4. Campus de Vera

Puntos de acceso para vehículos de mercancías

Según información proporcionada por el Servicio de Seguridad, los **accesos habilitados desde el exterior** para uso **exclusivo** por vehículos de transporte de mercancías para realizar la carga y descarga de mercancías dentro del Campus de Vera en Valencia, y cuyo acceso se encuentra **regulado** mediante barrera/puerta, son los que se presentan en el siguiente plano:



Puntos de acceso de vehículos de mercancías en Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia. 2014

Como se observa en el plano, el Campus de Vera cuenta con 6 puntos de acceso habilitados exclusivamente para vehículos de transporte de mercancías. Desde ellos es posible acceder a determinadas zonas reservadas para carga y descarga en el interior del Campus.

Por otra parte, es posible acceder a otras zonas reservadas para carga y descarga desde los accesos libres para vehículos a motor.


Asimismo, en el interior del campus, también se dispone de barreras para regular la entrada de los vehículos de mercancías a determinadas zonas.

A continuación pasan a describirse las principales características de estos accesos exteriores exclusivos para la carga/descarga, según observación realizada durante las inspecciones realizadas en septiembre-octubre 2014 e información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV:

Punto acceso N° 1	Desde Camí de Vera - Cafetería La Vella
	
Identificación	Se identifica que se trata de un acceso exclusivo para vehículos de mercancías
Zona de carga / descarga próxima	Sí
Señalización	Señal vertical indicando la prohibición de estacionamiento de vehículos salvo carga/descarga
Regulación	<p>La entrada y salida de vehículos a motor está regulada mediante barrera.</p> <p>Se trata de un acceso exclusivo para vehículos de mercancías controlado regulado por la concesión previa autorización de Seguridad de la UPV.</p>
Gestionado por	Concesión Cafetería La Vella
	

Punto acceso Nº 2	Edificio 3M (entre Acceso B y C) – Cafetería de Bellas Artes
Identificación	No se identifica como acceso exclusivo para vehículos de transporte de mercancías
Zona de carga / descarga próxima	Sí
Señalización	<p>No están señalizados los carriles ni sentidos de circulación de los vehículos a motor en el vial el interior del campus desde este acceso.</p> <p>El acceso dispone de un paso de peatones señalizados para facilitar la conexión de los peatones en las aceras exteriores.</p>
Regulación	<p>La entrada/salida de vehículos a motor está regulada mediante barrera.</p> <p>Se trata de un acceso exclusivo para vehículos de mercancías controlado.</p>
Gestionado por	Concesión Cafetería Bellas Artes
<p>Vista exterior</p>	<p>Regulación por barrera</p>

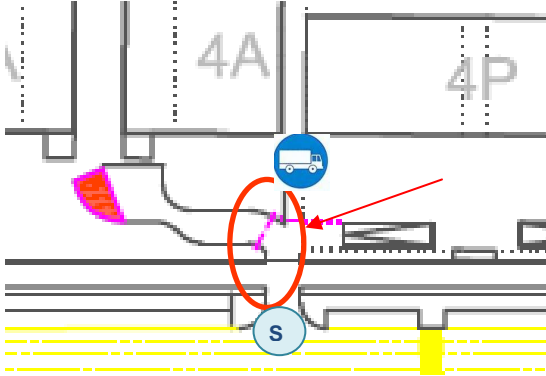

Punto acceso Nº 2	Edificio 3M (entre Acceso B y C) – Cafetería de Bellas Artes
 <p>Vista de la zona de carga / descarga a la que se accede</p>	

Punto acceso Nº 3	Acceso C – Entre edificios 3M y 50
Identificación	<p>No se identifica <i>in situ</i> el código del acceso. Acceso cerrado pero no se indica para que personal de la comunidad universitaria está permitido su uso ni que se trata de un acceso sólo para vehículos autorizados</p>
Zona de carga / descarga próxima	No. Se accede a un tramo peatonal entre edificios
Señalización	Existe señal vertical de prohibido aparcar en la zona exterior del acceso, pero no señalización horizontal sobre el pavimento
Regulación	Se trata de un acceso exclusivo para transporte de mercancías (aperos de un departamento) controlado y cerrado
Gestionado por	Departamento universitario
	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Punto acceso Nº 4	Acceso F – Acceso a zona comercial edificio 5S
Identificación	No se identifica como acceso exclusivo para vehículos de transporte de mercancías
Zona de carga / descarga próxima	Sí. Se accede a zona peatonal y a plazas de carga/descarga
Señalización	No están señalizados los carriles ni sentidos de circulación de los vehículos a motor en la zona interior del acceso al tratarse de zona peatonal. Una señal vertical establece la limitación de velocidad en la zona universitaria a 30 km/h.
Regulación	La entrada/salida de vehículos a motor está regulada mediante barrera con interfono de conexión con Seguridad. Se trata de un acceso exclusivo para vehículos de mercancías controlado. Por tanto, no es de libre acceso para la comunidad universitaria.
Gestionado por	Seguridad de la UPV
	
 <p>Interfono de conexión con Seguridad</p>	

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Punto acceso Nº 5	Vial de bifurcación en acceso N (Avda. de los Naranjos)
	
Identificación	No se identifica como acceso exclusivo para vehículos de transporte de mercancías
Zona de carga / descarga próxima	Sí. Desde este acceso se llega a una zona de carga y descarga
Señalización	No se encuentra señalizado
Regulación	La entrada/salida de vehículos a motor de mercancías está controlado y regulado mediante barrera con interfono para comunicación con Seguridad UPV.
Gestionado por	Seguridad de la UPV
	

Punto acceso Nº 6	Desde C/ Ingeniero Fausto Elio (bifurcación vial desde acceso I)
	
Identificación	No se identifica como acceso exclusivo para vehículos de transporte de mercancías
Zona de carga / descarga próxima	Sí. Desde este acceso se llega a una zona de carga y descarga
Señalización	Señalización de zona de prohibido parar/estacionar frente a acceso (mediante marcas en el vial)
Regulación	La entrada/salida de vehículos a motor de mercancías está controlado y regulado mediante barrera con interfono para comunicación con Seguridad UPV.
Gestionado por	Seguridad de la UPV

Punto acceso Nº 6	Desde C/ Ingeniero Fausto Elio (bifurcación vial desde acceso I)
	

Tras analizar los accesos habilitados en el Campus de Vera para uso exclusivo de vehículos de transporte de mercancías, se observa que:

- ✓ ninguno de estos accesos se encuentra señalizado para uso exclusivo de vehículos de mercancías o industriales autorizados,
- ✓ todos ellos se encuentran regulados mediante puertas/barreras, gestionadas bien por la propia universidad (servicio de Seguridad), bien por la concesión, contando con autorización previa por parte de la UPV (por ejemplo, cafeterías del campus).

Regulación del acceso para la carga y descarga de mercancías

La sistemática empleada en la actualidad para el acceso de los vehículos de mercancías al Campus se basa en el empleo de barreras/puertas en los puntos de acceso habilitados con un sistema de interfono para la comunicación con el responsable de su apertura. Los responsables de la regulación pueden ser básicamente dos:

- Servicio de Seguridad de la Universitat Politècnica de València: Gestionan directamente el permiso de acceso del vehículo al Campus.
- Concesiones universitarias (en particular, cafeterías y restaurantes del Campus): En este caso las propias concesiones se encargan de autorizar la apertura de barrera, pues previamente la UPV les ha otorgado esa función sin tener que pasar cada vez primero por la autorización de Seguridad.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Actualmente, **no** existe un **procedimiento escrito donde se regule el acceso y circulación de vehículos de mercancías por el interior del Campus** de Vera. Por tanto, no se han regulado horarios de acceso de este tipo de vehículos ni controles más allá de los relacionados con el uso de la barrera de acceso.

No obstante, sí se realizan advertencias verbales a los servicios peticionarios de que los accesos de este tipo de vehículos sean escalonados en el tiempo, con el fin de evitar problemas de congestión de tráfico o de otro tipo en las vías exteriores al Campus desde donde acceden.

5.2. Zonas de carga y descarga de mercancías

Se describen para cada uno de los Campus de la UPV las zonas designadas para la carga y descarga de mercancías

5.2.1 Campus de Alcoy

No hay zonas de carga y descarga designadas en el interior del Campus de Alcoy, aparte de las habilitadas por el Ayuntamiento del municipio en las calles de acceso a los edificios de la universidad.

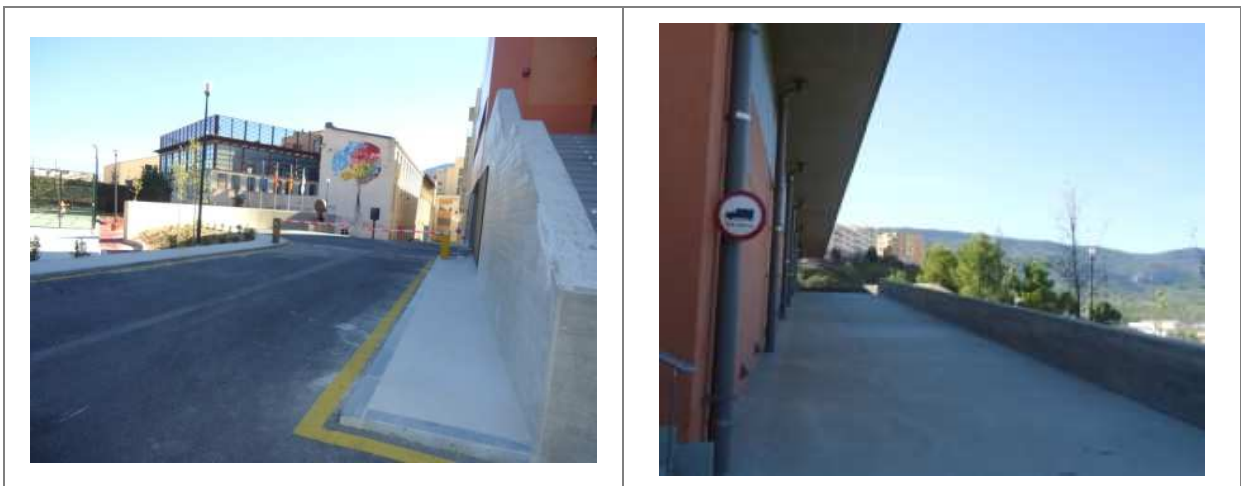


Ejemplo de zona de carga y descarga en calle Zorrilla, próxima a los edificios del Campus

La parada autorizada de vehículos para carga y descarga de mercancías en los edificios Ferrandiz y Carbonell de la UPV **se realiza en puntos no señalizados de la zona peatonal de la plaza de Ferrandiz y Carbonell**, tal como se observa en la siguiente fotografía:

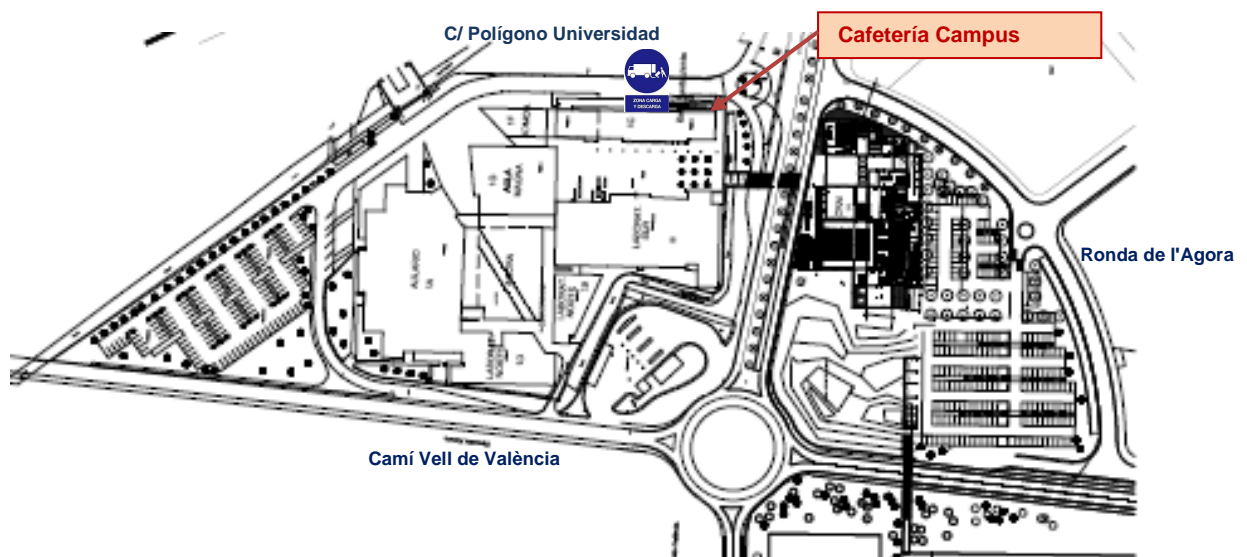


En el nuevo edificio de Pabellón Polideportivo-Centro de Innovación e Investigación, se ha habilitado una zona de carga/descarga, regulada mediante barrera por Seguridad de UPV, sin plazas delimitadas ni identificación de la zona para carga/descarga:



5.2.2 Campus de Gandía

El Campus de Gandía cuenta con una zona de carga y descarga de mercancías señalizada junto a la entrada a la cafetería del Campus, en la calle Polígono Universidad. La ubicación y características de la zona son las que se describe a continuación:



Plano de zonas de carga y descarga en el Campus de Gandía. Fuente: Elaboración propia. 2014

C/D		Zona acceso Cafetería (zona norte Campus Gandía)	
			
Detalle ubicación zona de carga/descarga			
Características generales de la zona			
Descripción		Zona reservada en la calzada para carga / descarga, sin plazas delimitadas, junto a la entrada de la cafetería del Campus	
Señalización	Vertical	Se encuentra identificada mediante 1 señal vertical que indica la prohibición de aparcar salvo por vehículos de carga y descarga	
	Horizontal	Señalización marcas en vial (amarillo)	
			

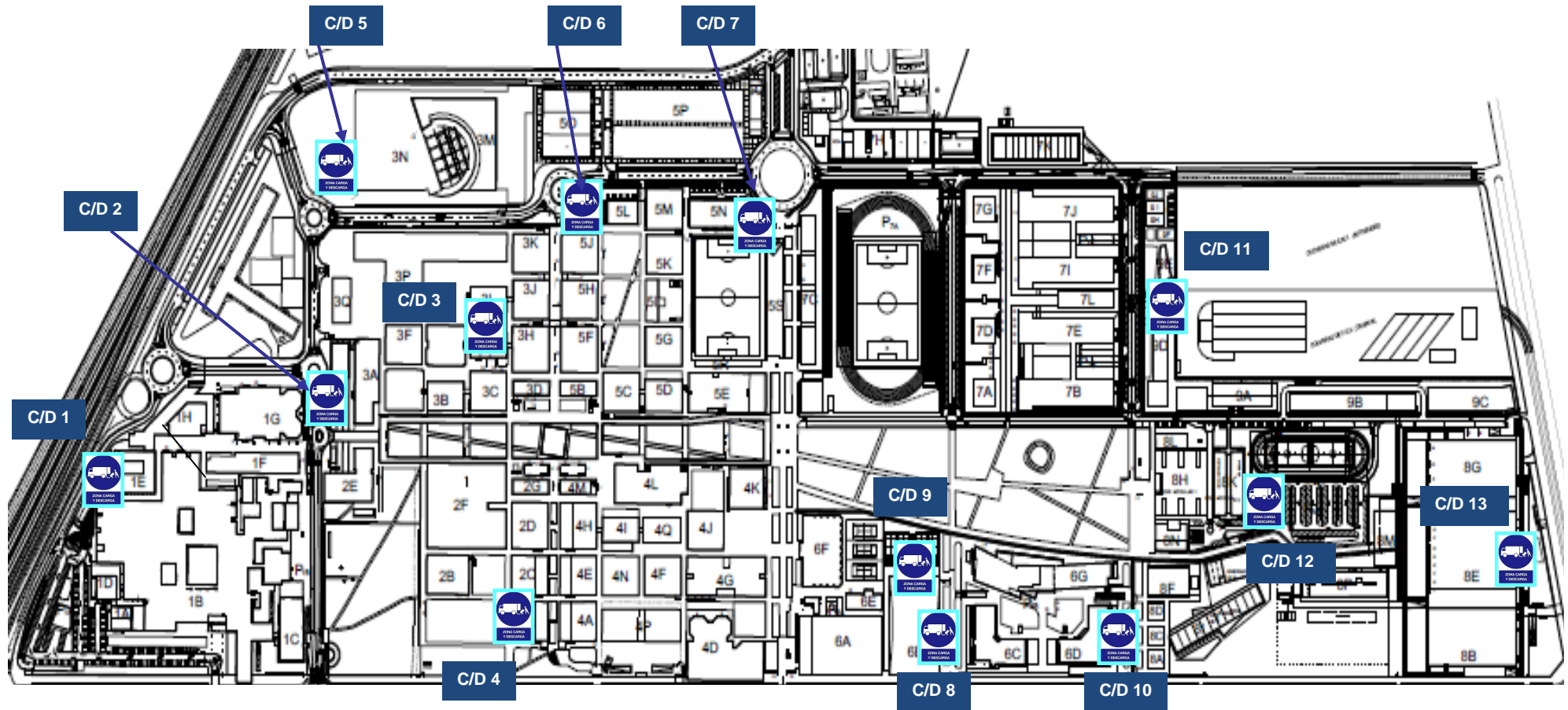
Respecto a la **ocupación** de esta zona, señalar que durante la auditoría realizada el 16 de octubre de 2014, durante la franja horaria de máxima actividad (10:00 – 12:30 h) se detectó una ocupación del 100% al encontrarse 1 camión de mercancías parado en la zona reservada.



5.2.3 Campus de Vera

El Campus de Vera de la UPV dispone de una serie de zonas habilitadas para la carga y descarga de mercancías.

La ubicación en el interior del Campus de estas zonas es la que se presenta en el siguiente plano:



Plano de zonas de carga y descarga en el Campus de Vera. Fuente: Elaboración propia. 2014

A continuación se presentan los resultados del análisis de la **oferta de las plazas de carga y descarga** ubicadas en el Campus.

Se ha estudiado la distribución específica de las zonas de mercancías con respecto a los accesos habilitados para vehículos de mercancías, así como las principales características de estas zonas (señalización y delimitación de las zonas, número de plazas por zona reservada, facilidad de acceso a la zona, etc.):

C/D 1 Zona Edificio 1E (Cafetería La Vella)		
		
Detalle ubicación zona de carga/descarga		
Características generales de la zona		
Descripción	Zona reservada para carga / descarga, sin plazas delimitadas, frente a entradaoeste de la cafetería la Vella.	
Acceso	Dispone de acceso directo desde Camí de Vera., mediante un acceso regulado por barrera por la concesión de la cafetería La Vella (Véase punto nº1 de acceso de vehículos de mercancías)	
Señalización	Vertical	Se encuentra identificada mediante una señal vertical que indica la prohibición de aparcar salvo por vehículos de carga y descarga
	Horizontal	No se encuentra señalizada

C/D 1 Zona Edificio 1E (Cafetería La Vella)



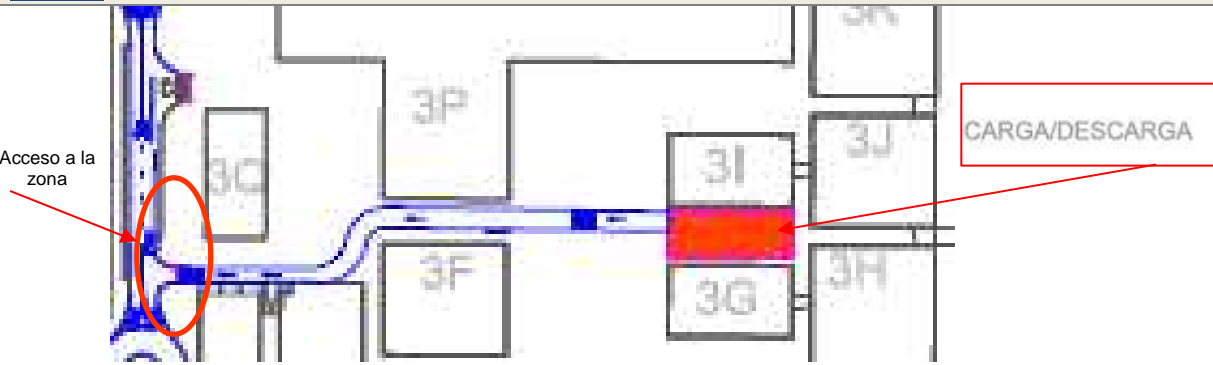
C/D 2 Zona calle Princesa Muna – Junto rotonda acceso edificio Rectorado



Características generales de la zona

Descripción	Zona reservada para carga / descarga sin plazas delimitadas, frente a entrada edificio de Rectorado
Acceso	El acceso a este punto puede realizarse por accesos para vehículos a motor puesto que se encuentra ubicada en un tramo de calzada del vial interior. Los accesos más próximos serían: A, B y P (accesos para vehículos a motor no regulados con barrera).

C/D 2 Zona calle Princesa Muna – Junto rotonda acceso edificio Rectorado		
Señalización	Vertical	Se encuentra identificada mediante una señal vertical que indica la prohibición de aparcar /parar salvo por vehículos de carga y descarga
	Horizontal	Señalizada mediante marcas amarillas en zig-zag sobre el vial
		

C/D 3 Zona entre edificios 3I -3G		
		
Características generales de la zona		
Descripción	Zona reservada para carga / descarga con una zona señalizada mediante marcas en el vial y 28 plazas delimitadas.	
Acceso	<p>El acceso a esta zona de carga y descarga está regulado mediante barrera y puede realizarse por vial interno con el que conecta y que a su vez con el tramo de vial de C/ Alicia Alonso (hasta el que se puede llegar desde los accesos para vehículos a motor A, B y P).</p> <p>El acceso de vehículos de mercancías regulado mediante barrera está controlado por el personal de Seguridad.</p>	
Señalización	Vertical	Se encuentra identificada mediante 2 señales verticales que indican la prohibición de aparcar /parar salvo por vehículos de carga y descarga. La señalización establece tiempo de parada máxima.

C/D 3

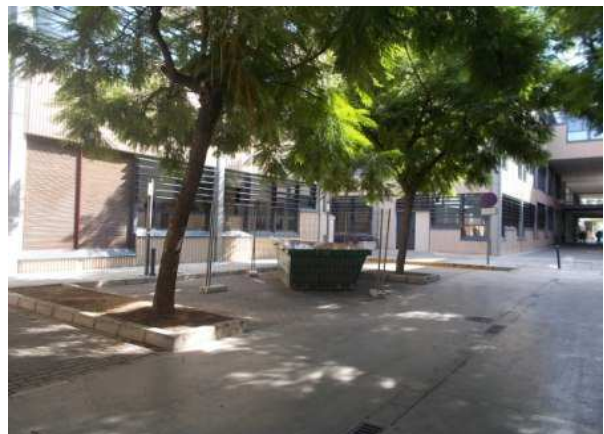
Zona entre edificios 3I -3G

Horizontal

Señalizada mediante marcas amarillas en zig-zag sobre el pavimento



Vista general de la zona de con plazas delimitadas



3 plazas no disponibles, ocupadas por contenedor

C/D 3

Zona entre edificios 3I -3G



Señalización de los sentidos de circulación

C/D 4

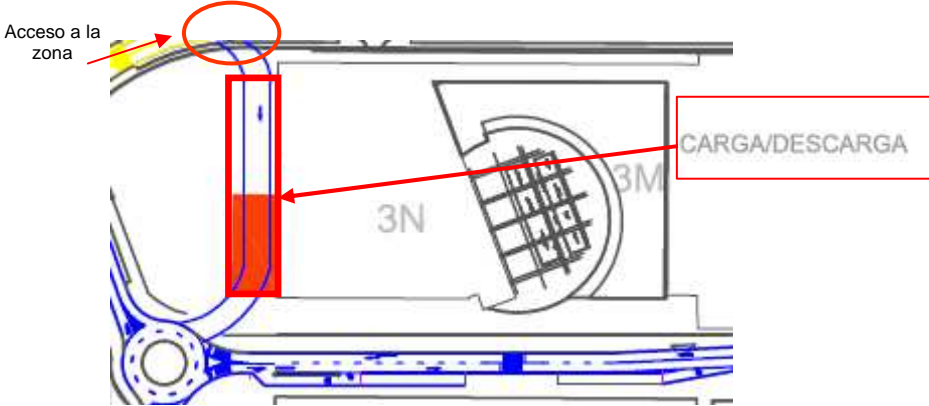
Zona edificio 4A – entre accesos N y O al Campus



Características generales de la zona

Descripción		Zona reservada para carga / descarga con plazas delimitadas , mediante marcas en el vial frente a Edificio 4A (cara sur) y junto a zona ajardinada próxima. Nª plazas ofertadas: 3
Acceso		El acceso a esta zona de carga se encuentra regulado mediante barrera (punto de acceso mercancías nº 5) , a la que se accede desde el punto de acceso general N.
Señalización	Vertical	Se encuentra identificada mediante una señal vertical que indica la prohibición de aparcar salvo por vehículos de carga y descarga
	Horizontal	Señalizadas plazas de parada mediante marcas amarillas sobre el pavimento

C/D 4 Zona edificio 4A – entre accesos N y O al Campus	
Observaciones	Junto a esta zona también se hallan dos puntos donde se prohíbe el estacionamiento de vehículos, mediante señalización horizontal y vertical (pero no son zonas de carga)
	
Plazas señalizadas de carga y descarga	Zona C/D – Señalización vertical de la zona

C/D 5 Junto a Edificio 3N (fachada oeste) – Cafetería Bellas Artes	
	
Características generales de la zona	
Descripción	Zonas reservadas para carga / descarga y/o vehículos industriales, sin plazas delimitadas , en el vial de tráfico rodado que se inicia en el punto de acceso nº 2 para mercancías (paralelo a la acera oeste del edificio 3N)
Acceso	El acceso a este punto se realiza desde el punto de acceso para vehículos de mercancías nº2, regulado mediante barrera u controlado por la concesión de la cafetería de Bellas Artes.

C/D 5

Junto a Edificio 3N (fachada oeste) – Cafetería Bellas Artes

Señalización	Vertical	<p>Identificación de zona reservada de parada/aparcamiento de vehículos industriales mediante señal vertical</p> <p>Señal vertical indicando el tiempo de parada máximo en zona para parada de vehículos de mercancías/servicios externalizados.</p> <p>Señalización vertical de la acera este del vial de la prohibición de parar/aparcar</p>
	Horizontal	<p>Señalizada mediante marcas amarillas en zig-zag sobre el vial de zona reservada de parada/aparcamiento de vehículos industriales. Sin señalización horizontal de la zona de aparcamiento temporal del vial (lado oeste); sólo señal vertical.</p> <p>Se señala el bordillo de la acera este del vial con pintura amarilla la prohibición parar/aparcar</p>



Plaza de parada de vehículos industriales

C/D 5

Junto a Edificio 3N (fachada oeste) – Cafetería Bellas Artes



Acera oeste



Acera este

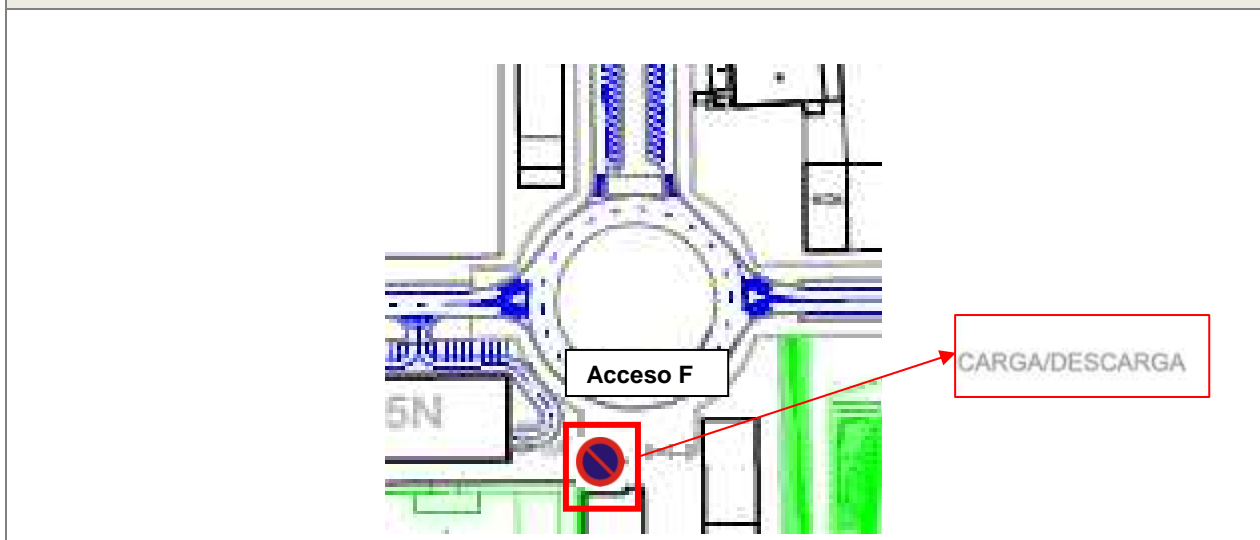
C/D 6

Rotonda C/ Luis Blanes



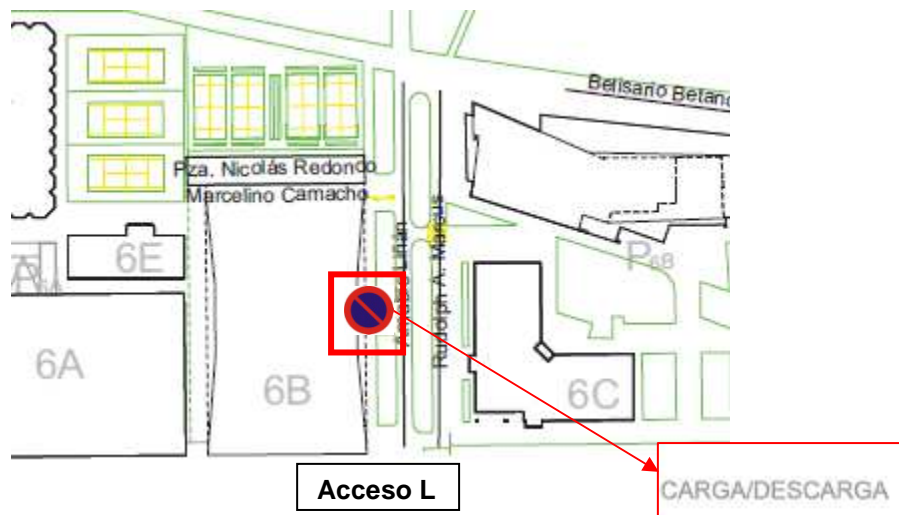
Características generales de la zona		
Descripción	Zona reservada para carga / descarga sin plazas delimitadas, en rotonda C/Luis Blanes	
Acceso	El acceso a este punto puede realizarse por access acceso para vehículos a motor, puesto que se encuentra ubicada en un tramo de calzada del vial interior. Los accesos más próximos serían B, D y E (accesos para vehículos a motor no regulados con barrera).	
Señalización	Vertical	Se encuentra identificada mediante una señal vertical que indica la prohibición de aparcar /parar salvo por vehículos de carga y descarga
	Horizontal	Señalizada mediante marcas amarillas en zig-zag sobre el vial
		
		
<p>Señalización horizontal de la zona. Plazas no delimitadas</p> <p>Señalización vertical de la zona</p>		

C/D 7 Zona junto a acceso F – cara norte edificio 5S



Características generales de la zona		
Descripción		Zona reservadas para carga / descarga sin plazas delimitadas en la zona peatonal interior frente a acceso F
Acceso		El acceso a este punto se realiza desde acceso F (punto de acceso de mercancías nº4), regulado mediante barrera
Señalización	Vertical	Identificación de zona reservada para carga y descarga (prohibición de parar en la zona salvo de para estas actividades)
	Horizontal	No hay señalización horizontal de la zona
 <p>Vista acceso F</p>		
		

C/D 8 Cara este edificio 6B - Galileo



Características generales de la zona

Descripción	Zona reservada para carga / descarga sin plazas delimitadas en la puerta del Colegio Mayor Galileo Galilei	
Acceso	Se llega a esta zona desde el acceso L. Este acceso es libre (no está regulado por barrera), y no es exclusivo para carga/descarga (puede entrar cualquier vehículo a motor puesto que conduce a un parking).	
Señalización	Vertical	Identificación de inicio y fin de zona reservada para carga y descarga (prohibición de parar en la zona salvo para estas actividades). Indicación del tiempo máximo de parada: 10 minutos
	Horizontal	Señalización horizontal mediante línea amarilla

C/D 8 Cara este edificio 6B - Galileo



C/D 9 Cara norte edificio 6B - Galileo



Características generales de la zona

Descripción	Zona reservada para carga / descarga sin plazas delimitadas en la zona peatonal al norte del Colegio Mayor Galileo Galilei
Acceso	Para llegar a esta zona hay que entrar: <ul style="list-style-type: none"> - En primer lugar, por el acceso L (libre-sin regulación, no exclusivo-compartido con otros vehículos a motor) - En segundo lugar, por la barrera regulada por la propia cafetería
Señalización	Vertical
	No hay señalización vertical que indique que se trata de una zona de carga y descarga

C/D 8

Cara este edificio 6B - Galileo

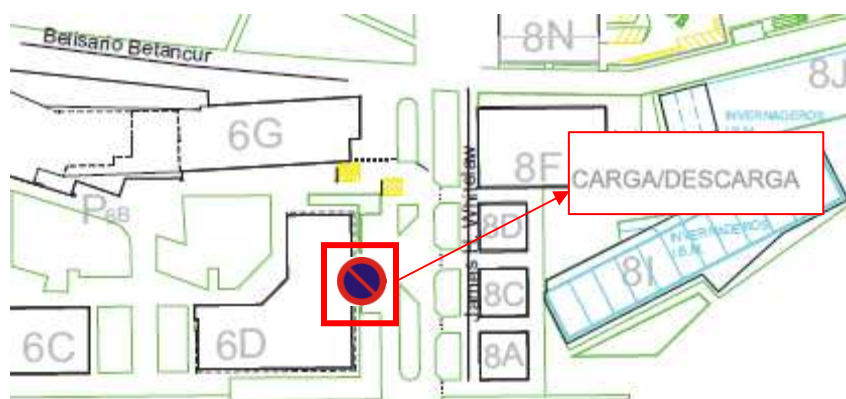
Horizontal

No hay señalización horizontal de la zona



C/D 10

Cara este edificio 6D



Acceso K

Características generales de la zona

Descripción	Zona reservada para carga / descarga sin plazas delimitadas frente al edificio 6D.
Acceso	Se llega a esta zona desde el acceso K. Este acceso es libre (no está regulado por barrera), y no es exclusivo para carga/descarga (puede entrar cualquier vehículo a motor puesto que conduce a un parking).
Señalización	Vertical
	Identificación de zona reservada para carga y descarga (prohibición de parar en la zona salvo para estas actividades). No hay indicación del tiempo máximo de parada.

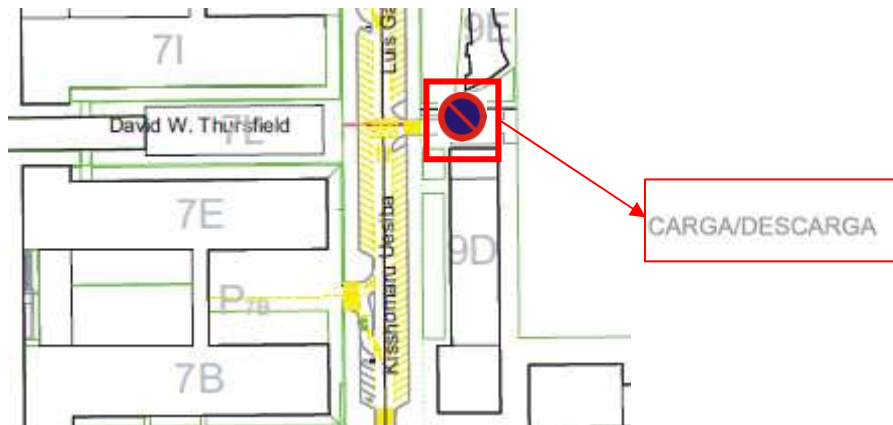
C/D 10 Cara este edificio 6D

Horizontal

No hay señalización horizontal de la zona



C/D 11 Cara norte edificio 9D – Cafetería el Trinquet



Características generales de la zona

Descripción

Zona reservada para carga / descarga **sin plazas delimitadas** al norte de la Cafetería el Trinquet

C/D 11

Cara norte edificio 9D – Cafetería el Trinquet

Acceso

Para llegar a esta zona hay que entrar:

- En primer lugar, por el acceso G (libre-sin regulación, no exclusivo-compartido con otros vehículos a motor)
- En segundo lugar, por la barrera regulada por la propia cafetería

Señalización

Vertical

No hay señalización vertical que indique que se trata de una zona de carga y descarga

Horizontal

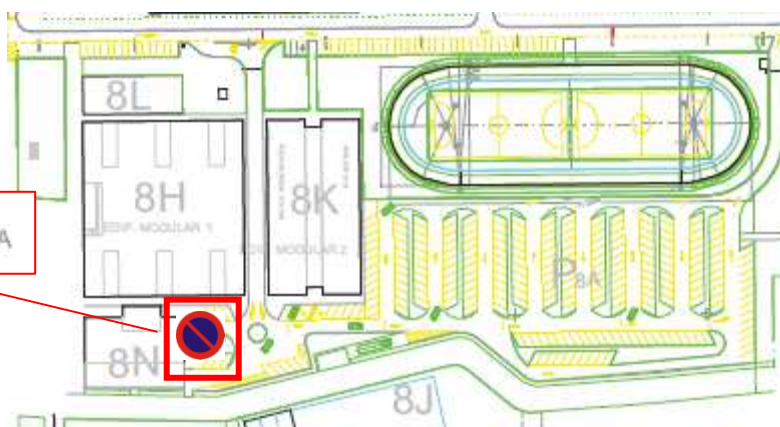
No hay señalización horizontal de la zona



C/D 12

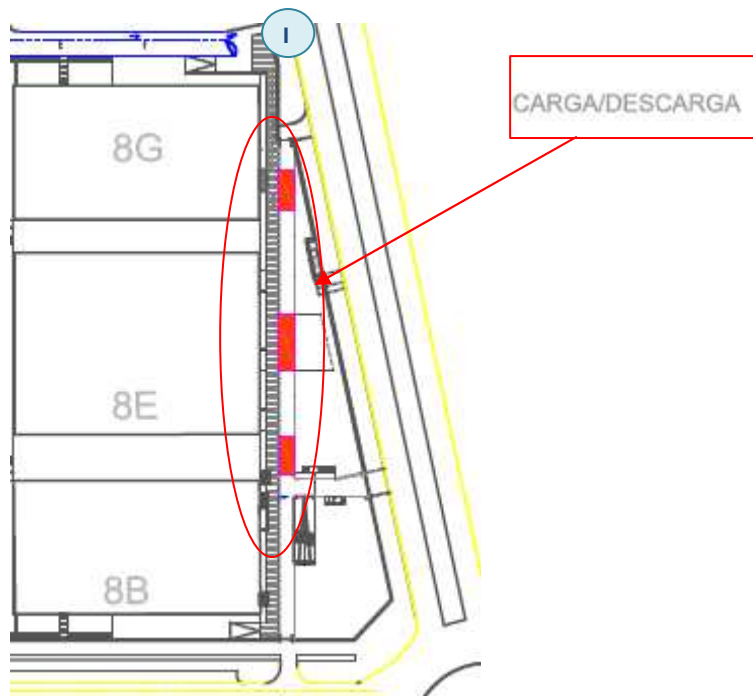
Parking en superficie P8A

CARGA/DESCARGA



Características generales de la zona		
Descripción		Tres áreas colindantes reservadas para carga / descarga sin plazas delimitadas en el parking P8A
Acceso		Para llegar a estas zonas hay que entrar al parking, que está regulado mediante barrera
Señalización	Vertical	Identificación de zona reservada para carga y descarga (prohibición de parar en la zona salvo para estas actividades). No hay indicación del tiempo máximo de parada.
	Horizontal	Señalización horizontal mediante línea amarilla.
		
		

C/D 13 Cara este Edificios 8G-8E



Características generales de la zona

Descripción		Tres muelles colindantes para carga / descarga en acera este de edificios 8G-8E. Se permite el estacionamiento de vehículos de mercancía en esta zona No hay zonas delimitadas para carga/descarga
Acceso		Para llegar a estas zonas hay que entrar por un acceso desde C/Ingeniero Fausto Elio, que está regulado mediante apertura autorizada de puerta
Señalización	Vertical	No se identifica de ninguna manera de zona reservada para carga y descarga
	Horizontal	No se identifica de ninguna manera de zona reservada para carga y descarga

C/D 13

Cara este Edificios 8G-8E



El número total de zonas reservadas para carga y descarga de mercancías en el interior del Campus de Vera es de 13, las cuales se encuentran distribuidas por todo el interior del recinto universitario, dando cobertura a centros con demanda de este tipo de servicios (cafeterías, comercios, etc.); No obstante, puesto que la mayoría de ellas no disponen de plazas delimitadas no es posible indicar una oferta de plazas total para parada de vehículo para carga/descarga.

A algunas de ellas (zonas de C/D 1, 4, 5, 7 y 13) se accede directamente desde accesos desde el exterior para uso exclusivo por vehículos de transporte de mercancías, regulados todos ellos mediante barrera/puerta. Esta regulación está gestionada en el caso de las zonas de C/D 4, 7 y 13 directamente por Seguridad de la UPV, y en el caso de las zonas C/D 1 y 5 por las concesiones de las cafeterías de las zonas (cafeterías La Vella y Bellas Artes respectivamente).

Sin embargo, al resto de ellas es posible acceder inicialmente por puntos de acceso no exclusivos para este tipo de vehículos, es decir, compartidos con otros vehículos a motor. De éstos, hay que diferenciar si la entrada a las zonas es libre o requiere el paso de barrera:

a) Acceso libre, a las zonas:

- C/D 2 a la que se puede acceder por accesos de vehículos a motor, siendo los más próximos los accesos A, B y P, y no regulado mediante barrera.
- C/D 6 a la que se puede acceder por accesos de vehículos a motor, siendo los más próximos los accesos B, D y E, y no regulado mediante barrera.
- C/D 8 y C/D 10 se accede por los accesos L y K respectivamente, no regulados mediante barreras.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

b) Acceso regulado mediante barrera, a las zonas:

- C/D 3, a la que se puede acceder por accesos de vehículos a motor (siendo los más próximos los accesos A, B y P), y regulada por barrera controlada directamente por la propia Seguridad de la UPV.
- C/D 9 y C/D 11 están regulados mediante barrera controlada por la propia cafetería, Galileo y El Trinquet respectivamente.
- C/D 12 se encuentra en un parking regulado mediante barrera.

Aunque la mayoría de las zonas disponen de señalización vertical adecuada, no todas cuentan con señalización horizontal.

Además, hay señalar que tres de ellas (zonas C/D 9, C/D 11 y C/D 13) no disponen de ningún tipo de señalización como zonas de carga y descarga, ni horizontal ni vertical y que sólo en 3 de todas las zonas existentes (C/D 3, C/D 5 y C/D 8) se indica el tiempo máximo de parada permitido.

Por otra parte, cabe mencionar, que en algunas de las zonas señalizadas para operaciones de carga y descarga también se permite su uso para la parada temporal de otro tipo de vehículos (por ejemplo, para realizar gestiones rápidas en algún edificio, como es el caso de la zona frente al rectorado).

Respecto a la **demanda** de estas **zonas**, señalar que los resultados de ocupación observados durante la auditoría realizada el **15 de Septiembre 2014** en horario considerado de máxima actividad (**10:00-12:30 h**) fueron los siguientes:

OCUPACIÓN DE LAS ZONAS DE CARGA/DESCARGA EN EL CAMPUS	
UBICACIÓN	Nº vehículos en zona (% ocupación estimado)
Zona C/D 1 - Edificio 1E (Cafetería La Vella)	3 furgonetas (aprox. 70%)
Zona C/D 2 – C/Princesa Muna – Junto rotonda acceso edificio Rectorado	3 coches (aprox. 75%)
Zona C/D 3 - Zona entre edificios 3I -3G	6 furgonetas (21%)
Zona C/D 4 - Zona edificio 4A – entre accesos N y O al Campus	1 furgoneta (33%)
Zona C/D 5 - Junto a Edificio 3N (fachada oeste) – Cafetería Bellas Artes	1 camión (aprox. 10%)
Zona C/D 6 (*) –Rotonda C/Luis Blanes	1 furgoneta (aprox. 33%)
Zona C/D 7 - Zona junto a acceso F – cara norte edificio 5S	2 coches (aprox. 50%)
Zona C/D 8 - Cara este edificio 6B - Galileo	3 coches (ocupan el 100%)
Zona C/D 9 - Cara norte edificio 6B - Galileo	2 furgonetas (es zona peatonal, no está delimitada la zona de carga y descarga)
Zona C/D 10 - Cara este edificio 6D	2 furgonetas y 2 coches (100%)
Zona C/D 11 - Cara norte edificio 9D – Cafetería el Trinquet	1 furgoneta y 3 coches (50%)
Zona C/D 12 - Parking en superficie P8A	Las tres áreas están vacías (0%)
Zona C/D 13 - Cara este Edificios 8G-8E	2 coches y dos furgonetas (invadiendo la acera). No está delimitada la zona de carga y descarga)

(*) La inspección de esta zona se realizó el día 28 de octubre 2014

Porcentajes de ocupación en las zonas de carga y descarga del Campus de Vera

Se observan en la zona C/D 13 vehículos y contenedores invadiendo la acera peatonal (obstaculizando la circulación peatonal)

También, se observan algunos vehículos particulares estacionados en las siguientes zonas de carga y descarga: C/D 7, C/D 8, C/D 10 y C/D 11.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Ocupación Zona C/D nº 1 – Cafetería la Vella



Ocupación Zona C/D nº 2 – Junto rotonda acceso edificio Rectorado



Ocupación Zona C/D nº 3 - entre edificios 3I -3G

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Ocupación Zona C/D nº 4 – Zona edificio 4A – entre accesos N y O al Campus



Ocupación Zona C/D nº 5 – Junto a Edificio 3N (fachada oeste) – Cafetería Bellas Artes



Ocupación Zona C/D nº 6 – Rotonda calle Luis Blanes



Ocupación Zona C/D nº 7 – Zona junto a acceso F – cara norte edificio 5S



Ocupación Zona C/D nº 8 - Cara este edificio 6B - Galileo



Ocupación Zona C/D nº 9 - Cara norte edificio 6B - Galileo

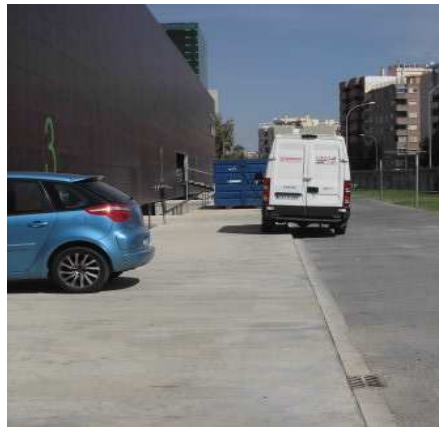
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Ocupación Zona C/D nº 10 - Cara este edificio 6D



Ocupación Zona C/D nº 11 - Cara norte edificio 9D –
Cafetería el Trinquet



Ocupación Zona C/D nº 13 - Cara este Edificios 8G-8E

De la auditoría realizada se puede deducir que:

- Las zonas de C/D 1, 3, 4 y 5 tienen una ocupación del 70%, 21%, 33% y 10% por vehículos de mercancías.
- La zona C/D 2 tiene una ocupación del 75% por coches particulares.
- La zona C/D 6 está ocupada al 50% por dos coches
- La zona C/D 7 está ocupada sólo a un tercio de su capacidad por un vehículo de mercancías.
- La zona C/D 8 está totalmente ocupada con vehículos particulares, no de carga y descarga.
- La zona C/D 9 se **encuentra en zona peatonal**, no hay delimitación del área para carga y descarga.
- La zona C/D 10 está ocupada al 100%, uno de los 4 vehículos no es de carga y descarga.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- La zona C/D 11 está ocupada al 50% pero 3 de los 4 vehículos no son de carga y descarga.
- La C/D 12 está completamente vacía.
- En la C/D 13, no hay delimitación del área para carga y descarga, y está ocupada por vehículos (3) y contenedores **invadiendo la acera peatonal**.

Por tanto, se puede concluir que la ocupación observada muestra que en general no se están encontrando problemas de saturación de las zonas, salvo en las zonas 8 y 10 en los que la ocupación de la zona es del 100%; sin embargo, en el primer caso, no se trata de vehículos de mercancías sino de vehículos particulares.

Por tanto, se **están encontrando problemas de ocupación de las zonas por otro tipo de vehículos distintos a los que estaban destinados**.

No obstante, es importante también mencionar que en algunas de estas zonas señalizadas para operaciones de carga y descarga, la UPV también permite su uso para la parada temporal de otro tipo de vehículos (por ejemplo, para realizar gestiones rápidas en algún edificio, como es el caso de la zona frente al rectorado).

Por otra parte, hay que señalar la presencia de algunos **vehículos realizando actividades de carga y descarga de mercancías o estacionados en zonas no habilitadas** para ello:



Furgoneta carga/descarga de cafetería La Vella
(cara oeste Edificio 1B)



Camión efectuando la carga/descarga en zona
entre edificios 3G y 3C

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Furgoneta en zona peatonal frente al edificio 7B



Furgoneta en zona peatonal frente al edificio 7G



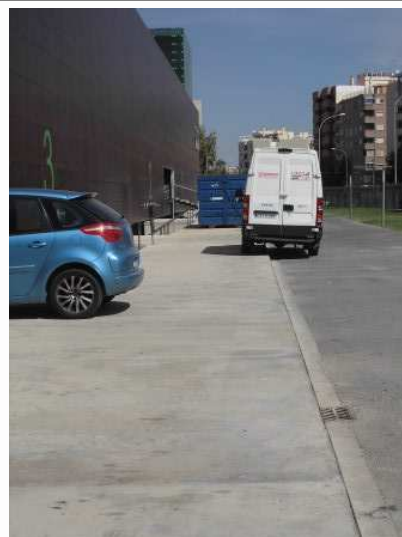
Furgoneta en zona peatonal frente al edificio 7J



Furgoneta sobre carril-bici frente al edificio 9H



Furgoneta en plaza de discapacitados



Furgoneta sobre acera al este del edificio 8E

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Furgoneta en zona de aparcamiento prohibido acceso a edificio 8G



Furgoneta aparcada en zona peatonal entre edificios 3Q y 3A



C/Francisco Lozano (Edif 3M)



C/Montserrat Caballé (cara oeste Edificio 5O)



Furgonetas paradas en C/ Enric Valor (entre edificios 1F y 1H-1G)

El estudio de la localización de zonas con vehículos de este tipo estacionados en zona peatonal permite analizar las potenciales necesidades del Campus en cuanto a la distribución de mercancías y realización de actividades de carga/descarga en relación a la oferta actual.

En cualquier caso, en este aspecto, hay que precisar que las actividades de carga y descarga de mercancías también están permitidas en zonas no habilitadas para ello, previa solicitud y autorización de apertura de la barrera de acceso a la zona peatonal por el personal de Seguridad de la UPV.

El control de estos vehículos es realizado por el personal de seguridad mediante rondas de vigilancia por los Campus.

Según información facilitada por el servicio de Seguridad, en caso de detectarse incumplimientos de las normas de circulación por la zona peatonal de estos vehículos (circulación a paso de peatón) o la obstaculización de puntos relevantes por la parada inadecuada de los mismos, el personal de Seguridad de la UPV procede a realizar aviso verbal al usuario del vehículo para que proceda a su corrección.

Sin embargo, **no existe un procedimiento escrito que regule las autorizaciones y la sistemática a seguir en cuanto a la identificación de los vehículos autorizado para efectuar eficazmente los controles necesarios.**

5.3. Desplazamiento de vehículos de servicios externalizados

Por motivo de necesidades de mantenimiento y trabajos de conservación de las infraestructuras de los Campus, algunos vehículos de empresas de servicios externalizados de la UPV requieren circular de manera habitual por las zonas peatonales del Campus para llegar a sus puntos de destino.

La circulación de este tipo de vehículos por la zona de circulación peatonal de los Campus puede suponer un peligro de atropello para los peatones y ciclistas, así como causar deterioro del pavimento, daños a las zonas verdes y elementos de mobiliario urbano, molestias por ruido, etc., y su estacionamiento supone la ocupación de la zona peatonal, por lo que es necesario regular y controlar estos desplazamientos.

En la actualidad la sistemática que se sigue por la UPV para el control y vigilancia de estos desplazamientos se basa en un sistema de autorización verbal de servicios externalizados para los cuales está permitida la circulación por las zonas peatonales.

Según información de Seguridad de la UPV, las empresas adjudicatarias de servicios externalizados habituales que actualmente están autorizadas son:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Servicio	Campus en el que está autorizado
ELECNOR (electricidad)	Campus de Vera
SOLER (contraincendios)	Campus de Vera
FULTON (climatización)	Campus de Vera
SECOPSA (limpieza)	Campus de Vera y Gandía
CAFETERIA LA VELLA	Campus de Vera
CLECE (gestión de tres cafeterías en Campus de Vera)	Campus de Vera
LODE STAR (traslados internos)	Campus de Alcoy, Gandía y Vera
Seguridad	Campus de Vera
Mantenimiento central	Campus de Vera
Servicio de deportes	Campus de Vera

Empresas adjudicatarias de servicios externalizados

Además de estos servicios autorizados que circulan por la zona peatonal de los Campus de manera habitual, es posible que se requieran de forma más puntual otros servicios externalizados. La sistemática a seguir en este caso es realizar un aviso previo del peticionario al área de Seguridad de la UPV, para que proceda a la apertura de las barreras de acceso a la zona peatonal que se necesite emplear para llegar a su punto de trabajo (en el caso del Campus de Vera), o a la extracción de los bolardos que delimitan el acceso de vehículos a las áreas peatonales (en el caso de los Campus de Gandía y Alcoy).

El control de los vehículos de estos servicios se realiza por el personal de Seguridad de UPV mediante rondas de vigilancia por los Campus.

En caso de detectarse incumplimientos de las normas de circulación por la zona peatonal de estos vehículos **u obstaculización** de puntos relevantes por la parada inadecuada de los mismos, el personal de Seguridad de la UPV procede a realizar aviso verbal al usuario del vehículo para que proceda a la corrección de su actuación (pudiendo avisar al servicio de policía municipal en casos extremos).

Por otra parte, como medida preventiva, hay que mencionar la realización por parte de Seguridad de la UPV de campañas de sensibilización para concienciar sobre el cumplimiento de las normas básicas de circulación establecidas dentro de los Campus.

Según la señalización existente en el Campus de Vera, la norma básica de circulación por la zona peatonal de vehículos a motor es que éstos deben estar autorizados y circular por ella a paso de peatón.

Sin embargo, en el Campus de Gandía no se ha encontrado señalización indicando normas de circulación para vehículos autorizados por zona peatonal (en este Campus sólo hay señalización de prohibición de circulación de vehículos a motor por la zona peatonal, sin señalar excepciones).



Campus de Vera: Señalización de circulación por zona peatonal

En cualquier caso, cabe **señalar que la universidad (UPV) no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y sancionar este tipo de actuaciones.**

Por tanto, hay que destacar que actualmente la UPV no dispone de ningún **procedimiento escrito** interno **que permita regular el acceso y desplazamiento de este tipo de vehículos por las áreas peatonales** en los Campus Universitarios de la UPV, en las que se recojan normas básicas de circulación y parada de este tipo de vehículos, sistemática para aviso previo a Seguridad de necesidad del servicio con suficiente antelación y propuesta de itinerarios a seguir en función del edificio de destino o del tipo vehículo a emplear ,etc.; todo ello con el fin de que se minimicen las incidencias y obstáculos con la circulación peatonal de la zona.

A continuación se pasa a describir la problemática detectada en particular en cada uno de los Campus en relación a los desplazamientos y paradas de vehículos de servicios externalizados en las zonas peatonales de éstos.

5.3.1. Campus de Alcoy

Durante la inspección realizada al Campus de Alcoy el día 23 de octubre 2014, en periodo de máxima actividad (entre las 10:00-12:30 horas) se han encontrado algunos vehículos de servicios externalizados o propios de servicios de la UPV parados en la zona peatonal de la Plaça de Ferrandiz y Carbonell.



Es preciso señalar que la presencia de este tipo de vehículos es puntual y no obstaculiza la circulación peatonal normal de la zona.

5.3.1. Campus de Gandía

No se han encontrado vehículos parados en la zona peatonal del Campus durante la auditoría realizada el 16 de Octubre de 2014.

5.3.2. Campus de Vera

Con respecto a la parada de los vehículos de servicios externalizados en la zona peatonal, cabe mencionar que durante la inspección de las distintas zonas peatonales del Campus de Vera realizada durante el día 15 de Septiembre 2014, se han observado varios puntos donde estos vehículos se encontraban parados, por ejemplo:



Vehículo de servicio externalizado sobre acera frente a cafetería el Trinet

5.4. Resumen y conclusiones

1. Acceso de vehículos de mercancías y servicios externalizados

Acceso en Campus de Alcoy

El acceso de vehículos de mercancías a la plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell se lleva a cabo mediante aviso al personal de Seguridad, que procede a retirar los bolardos extraíbles que delimitan la zona peatonal de la plaza de las calles de tráfico rodado

Este acceso para mercancías no se encuentra señalizado y no se encuentra regulado mediante una barrera, aunque sí lo está por un sistema de bolardos extraíbles.

Además, el nuevo edificio Pabellón Polideportivo- Centro de Innovación e Investigación cuenta con un acceso para vehículos de mercancías, regulado mediante barrera por el personal de Seguridad UPV, ubicado junto al acceso al parking subterráneo del edificio. Sin embargo, no se identifica el tipo de acceso como para uso exclusivo de vehículos de mercancías/industriales autorizados.

Acceso en Campus de Gandía

En este Campus el acceso de vehículos de mercancías a la zona interior del Campus se realiza desde los accesos peatonales, que se encuentran regulados mediante bolardos extraíbles gestionados por el servicio de Seguridad de la UPV cuando se autoriza el acceso de estos vehículos.

No obstante, es importante destacar, que ni en el Campus de Alcoy ni en el de Gandía, existe una sistemática de actuación escrita regulada por la propia Universidad, ni se han establecido horarios de acceso a la zona peatonal del Campus ni tiempos de parada máximos permitidos.

Acceso en Campus de Vera

El Campus de Vera cuenta con 6 puntos de **acceso habilitados exclusivamente** para vehículos de transporte de mercancías. Desde ellos es posible acceder desde el exterior a determinadas zonas reservadas para carga y descarga en el interior del Campus.

Todos estos puntos se encuentran regulados mediante barreras/puertas, gestionadas bien por la propia universidad (servicio de Seguridad), bien por la concesión, contando con autorización previa por parte de la UPV. Sin embargo, **ninguno de ellos se encuentra señalizado para uso exclusivo** de vehículos de mercancías o industriales autorizados.

Por otra parte, hay que señalar que, además de a través de estos puntos, es posible acceder a otras zonas reservadas para carga y descarga desde los accesos libres para vehículos a motor.

Asimismo, en el interior del campus, también se dispone de barreras para regular la entrada de los vehículos de mercancías a determinadas zonas.

Por otra parte, respecto a la regulación del acceso para la carga y descarga de mercancías, destaca como conclusión aplicable a los tres Campus que **no existe una sistemática de actuación escrita regulada por la propia Universidad, donde se regule el acceso y circulación de vehículos de mercancías por el interior de los Campus**. No se han regulado horarios de acceso de este tipo de vehículos ni tiempos de parada máximos permitidos, así como tampoco controles más allá de los relacionados con los permisos de apertura de barrera/extracción de bolardos.

2. Zonas de carga y descarga de mercancías

Zonas en Campus de Alcoy

No hay zonas de carga y descarga designadas/identificadas en el interior del Campus de Alcoy.

La parada autorizada de vehículos para carga y descarga de mercancías en los edificios Ferrándiz y Carbonell de la UPV se realiza **en puntos no señalizados** de la zona peatonal de la plaza de Ferrándiz y Carbonell.

Además, en el nuevo edificio de Pabellón Polideportivo-Centro de Innovación e Investigación, se ha habilitado un área para carga y descarga de mercancías, regulada mediante barrera por Seguridad UPV, **sin plazas delimitadas ni identificación de zona de carga/descarga**.

Zonas en Campus de Gandía

El Campus de Gandía cuenta con una zona de carga y descarga de mercancías junto a la entrada a la cafetería del Campus, en la calle Polígono Universidad, correctamente identificada y señalizada para este uso.

Zonas en Campus de Vera (Valencia)

El Campus de Vera dispone de un total de 13 zonas reservadas para carga y descarga de mercancías en el interior del recinto universitario. La distribución de las zonas en el Campus se considera adecuada, puesto que permite dar cobertura a aquellos centros con demanda de este tipo de servicios (cafeterías, comercios, etc.)

A algunas de estas zonas, se accede directamente desde accesos desde el exterior para uso exclusivo por vehículos de transporte de mercancías, regulados todos ellos mediante barrera.

Sin embargo, al resto de ellas es posible acceder inicialmente por puntos de acceso no exclusivos para este tipo de vehículos, es decir, compartidos con otros vehículos a motor. En este caso, el acceso a algunas de estas plazas sí requiere un control posterior mediante barrera en el interior del Campus, mientras que a otras el acceso es totalmente libre (por ejemplo, la ubicada en la zona de rotonda de rectorado).

Respecto a la señalización e identificación de las plazas, se observa que:

- Aunque la mayoría de las zonas disponen de señalización vertical adecuada no todas cuentan con señalización horizontal.
- Además, hay señalar que tres de ellas (C/D 9, C/D 11 y C/D 13) no disponen de ningún tipo de señalización como zonas de carga y descarga, ni horizontal ni vertical
- Sólo en 3 de todas las zonas existentes se indica el tiempo máximo de parada permitido.

En cuanto a la demanda de uso de estas zonas, señalar que los resultados de ocupación observados durante la auditoría realizada en horario considerado de máxima actividad (10:00-12:30 h) muestran que la ocupación de las zonas no llega al 100% (no se detectan en general problemas de saturación de zonas), salvo en dos de ellas (estando una de ellas ocupada por vehículos particulares estacionados).

Por tanto, se están encontrando problemas de ocupación de las zonas por otro tipo de vehículos distintos a los que estaban destinados. Durante la auditoría realizada se han encontrado vehículos particulares en las siguientes zonas para carga y descarga de mercancías:

- ✓ Zona junto a acceso F – cara norte edificio 5S
- ✓ Zona en cara este edificio 6B – Galileo
- ✓ Zona en cara este edificio 6D
- ✓ Zona en cara norte edificio 9D – Cafetería el Trinquet

Por otra parte, se observan en la zona C/D13 (cara este edificios 8G-8E) vehículos y contenedores invadiendo la acera peatonal (obstaculizando la circulación peatonal).

Además, hay que señalar la **presencia de algunos vehículos realizando actividades de carga y descarga de mercancías o estacionados en zonas no habilitadas para ello**. A este respecto es preciso indicar que, si bien las actividades de carga y descarga de mercancías también están permitidas en zonas no habilitadas para ello (previa autorización del personal de Seguridad de la UPV y siempre que no obstaculicen la zona de paso), no existe un **procedimiento escrito que regule las autorizaciones y la sistemática a seguir en cuanto a la identificación de los vehículos autorizados**.

3. Desplazamiento de vehículos de servicios externalizados

Determinados vehículos de empresas de servicios externalizados de la UPV requieren circular por las zonas peatonales de los Campus para llegar a sus puntos de destino.

La circulación de este tipo de vehículos motorizados por la zona de circulación peatonal de los Campus puede causar conflictos de movilidad en la zona por lo que su acceso debe estar regulado.

En la actualidad la sistemática que se sigue por la UPV para el control y vigilancia de estos desplazamientos se basa en un sistema de autorización verbal de servicios externalizados para los cuales está permitida la circulación por las zonas peatonales.

Igualmente para aquellos servicios no habituales que requieren circular por la zona peatonal, el sistema de permiso se basa únicamente en una autorización mediante apertura de las barreras de acceso a la zona peatonal por Seguridad.

En caso de detectarse incumplimientos de las normas de circulación por la zona peatonal de estos vehículos o en la obstaculización de puntos relevantes por la parada inadecuada de los mismos, el personal de Seguridad de la UPV procede a realizar aviso verbal al usuario del vehículo para que proceda a su corrección (pudiendo avisar al servicio de policía municipal en casos extremos).

Por tanto, cabe señalar que **actualmente, la UPV no dispone de ningún procedimiento escrito interno que permita regular el acceso, circulación y parada de vehículos de empresas de servicios externalizados** de la UPV por las áreas peatonales en los Campus Universitarios de la UPV, en el que se recojan normas básicas de circulación y parada de este tipo de vehículos, sistemática para aviso previo del servicio con suficiente antelación y propuesta de itinerarios a seguir en función del edificio de destino o del tipo de vehículo .etc.; todo ello con el fin de que se minimicen las incidencias y obstáculos con la circulación peatonal de la zona.

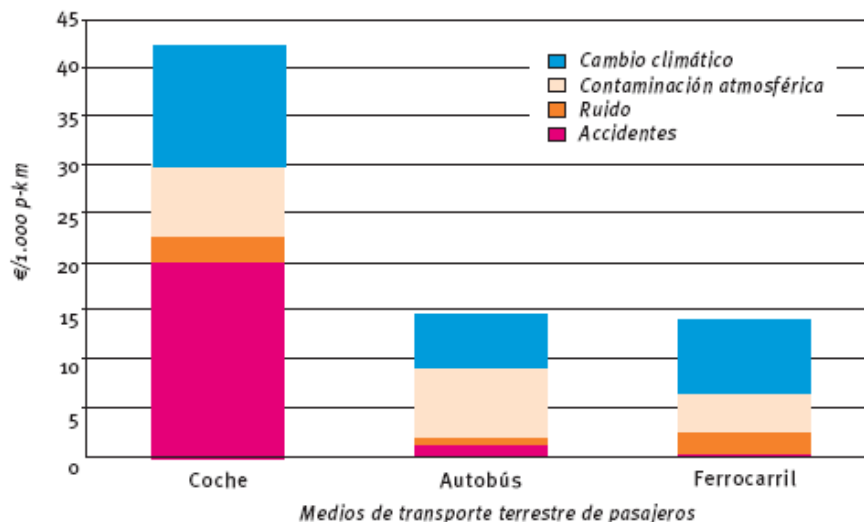
Tampoco dispone de un **reglamento aprobado para controlar y sancionar las actuaciones de incumplimiento de normas de circulación viaria** por el interior del Campus.

6. EXTERNALIDADES

En el ámbito de la movilidad, existen distintos tipos de externalidades que son excluidas del balance económico del sistema de transporte, a pesar de los impactos sociales y ambientales que suponen para el conjunto de la sociedad. Las externalidades negativas se manifiestan cuando las actuaciones de unos reducen el bienestar de otros.

Hay que considerar los costes externos de la movilidad, que según el IDAE se pueden resumir en: la contaminación, el cambio climático, los accidentes, el tiempo perdido en los atascos, el estrés y el ruido.

En la figura siguiente se comparan los costes externos de los distintos medios de transporte terrestre de pasajeros (excluidos costes de congestión).



Costes medios externos por modo de transporte de pasajeros y componentes de coste – España, 2000

Fuente: Guía para la Elaboración e Implantación de PMUS, IDAE

En este documento destacamos los accidentes de tráfico, el ruido y la emisión de CO₂ (con su incidencia en el cambio climático).

6.1. Accidentes de tráfico

Un aspecto importante a tener en cuenta en la movilidad es la Seguridad Vial. El transporte, además de ser causa de una gran parte de las emisiones contaminantes y del ruido, produce una gran cantidad de accidentes.

Según datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico (DGT), los accidentes de tráfico producidos en zona urbana suponen más de la mitad de los accidentes totales producidos en España.

El estudio de los accidentes registrados debe servir para identificar puntos conflictivos, averiguar la causa y ponerle solución para poder evitar que se repitan. Nos interesa en especial conocer la siniestralidad de los usuarios de los modos de transporte más sostenibles y, a la vez más vulnerables: peatones y ciclistas.

El registro e investigación de accidentes en los campus de la UPV lo lleva a cabo el Servicio Integrado de Prevención y Salud Laboral de la UPV (SIPSL-UPV).

Según datos del SIPSL-UPV, los accidentes producidos en la UPV en los campus durante el periodo 01/01/2013 hasta 05/11/2014 son los que se resumen en la siguientes tabla. En ella se muestra fecha, el lugar donde se indicado que se ha producido y la causa del accidente:

Fecha	Lugar	Causa
CAMPUS DE GANDÍA		
05/04/2013	<i>In itinere</i>	Picadura de insecto mientras iba en moto
16/09/2014	Viales y aceras internas UPV	Choque contra hidrante en rodilla
CAMPUS DE VERA		
16/01/2013	<i>In itinere</i> - Rectorado-2E-3A	In itinere (dentro del recinto universitario)
12/02/2013	<i>In itinere</i>	Caída de la motocicleta y golpe en mano 10 In itinere
28/02/2013	Desplazamiento dentro del campus	Resbalón por asfalto mojado
16/04/2013	<i>In itinere</i>	Colisión entre vehículos
16/04/2013	<i>In itinere</i>	Golpe por detrás con otro vehículo
24/04/2013	Entrada de BBAA - edif 3L	Caída por desnivel entre el asfalto y la tierra
26/04/2013	<i>In itinere</i>	Caída en escaleras estación metro Puebla Farnals
29/04/2013	<i>In itinere</i>	Caída al bajar del tranvía
29/05/2013	Callejón edif. 2F	Pisada sobre un clavo
07/06/2013	<i>In itinere</i>	Coche le embiste la moto por detrás
10/06/2013	<i>In itinere</i>	Cuerpos extraños en los ojos
18/06/2013	En desplazamiento dentro de jornada	Tropezco con las traviesas de madera

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Fecha	Lugar	Causa
19/06/2013	<i>In itinere</i>	Colisión vehículos
02/07/2013	Jardín del toro	Giro de rodilla corriendo por un desnivel
09/09/2013	<i>In itinere</i>	Impacto lateral en el coche
17/09/2013	<i>In itinere</i>	Colisión vehículos
25/09/2013	<i>In itinere</i>	Colisión vehículos
25/09/2013	<i>In itinere</i>	Colisión con vehículo
03/10/2013	Entrada parking escaleras Teleco-edif 4P	Resbala en escaleras de entrada del parking - Edif 4P(estaban mojadas)
11/10/2013	Trabajo habitual	Tropezamiento y caída en un bordillo
11/10/2013	Ágora entrada pizzeria	Tropezamiento con bordillo y caída
25/10/2013	Vial frente al CM Galilei Galilei	Tropezamiento con un macetero por falta de visibilidad al haber un coche aparcado
08/11/2013	<i>In itinere</i> - Avda. los Naranjos frente a Teleco	Impacto con una moto
15/11/2013	<i>In itinere</i>	<i>In itinere</i>
21/11/2013	<i>In itinere</i>	<i>In itinere</i>
25/11/2013	<i>In itinere</i>	Colisión por la parte trasera del vehículo
13/01/2014	Cruce entre ETSIAMN y BBAA	Tropezamiento con bordillo de acera y caída
15/01/2014	Escaleras parking 3P	Caída por las escaleras del parking
06/03/2014	Vial entre Biblioteca General y Jardín Central	Corte con una de las chapas de la escultura que hay en medio del vial
03/04/2014	<i>In itinere</i> (carril-bici a la altura del Campo del Levante - Ronda Norte)	Se resbala y cae de la bici al estar el suelo mojado
23/04/2014	<i>In itinere</i>	Intentando esquivar un objeto en la carretera choca contra mediana y vueltas de campana
29/04/2014	<i>In itinere</i>	Caída de la bici por tropezamiento con una niña
30/04/2014	<i>In itinere</i>	Caída de la bici por tropezamiento con una niña
02/05/2014	<i>In itinere</i>	Se ha caído en el metro
06/05/2014	<i>In itinere</i> - En el trayecto desde el coche al lugar de trabajo	Le atropella una bicicleta
15/05/2014	<i>In itinere</i>	Golpe en la parte trasera del vehículo
20/05/2014	<i>In itinere</i>	Choque o golpe contra un vehículo en movimiento
17/06/2014	Vial entre edificios 5E y 4K	Torcedura de tobillo con un adoquín roto del suelo
04/07/2014	Vial entre rectorado y entrada a garaje	Tropezamiento con bordillo y se lesiona el tobillo
07/07/2014	Trabajo habitual	Tropezamiento con bordillo y se lesiona el tobillo
19/09/2014	Pasillo entre edificios 3H y 3G	Caminando por el pasillo es atropellado por una bici que iba a mucha velocidad en dirección a BBAA
30/09/2014	Escaleras garaje pistas de atletismo	Caída por las escaleras al bajar al parking
30/09/2014	<i>In itinere</i>	Golpe por detrás en el coche
01/10/2014	<i>In itinere</i>	Golpe por detrás en el coche

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Fecha	Lugar	Causa
07/10/2014	Rotonda de rectorado	Al bajar del coche pisa mal y se dobla el pie
17/10/2014	<i>In itinere</i>	Iba en moto y colisiona con un coche

Registro de accidentes de tráfico en los campus de la UPV

Fuente: Datos proporcionados por SIPSL-UPV. 2014

Nota: Accidentes con baja y sin baja registrados. Se marcan en amarillo los accidentes ocurridos “*in itinere*”; El resto han ocurrido en Viales y aceras internas del Campus UPV.

Del análisis de los datos registrados en relación a accidentes, se puede concluir que:

- Actualmente la investigación de los accidentes (“*in itinere*” o en las vías interiores de los Campus) sólo se realiza desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales y no de la movilidad o seguridad vial.
- No se registran en muchos de los casos, el lugar exacto del accidente ni las causas en detalle indicando el modo de transporte, de manera que puedan extraerse conclusiones de cuáles son los puntos conflictivos en cuanto a seguridad vial y adecuación de las infraestructuras viarias, peatonales y/o ciclistas existentes.

Del total de accidentes reportados por el Servicio de Prevención Integral y Salud Laboral, merecen especial atención desde el punto de vista de la movilidad aquellos asociados a los desplazamientos internos por los Campus, o de acceso a ellos, en los que queden reflejados problemas de conflictividad entre peatones, ciclistas y vehículos a motor-ciclista, así como aquellos que puedan asociarse al estado de las infraestructuras existentes en los Campus, o en la red de acceso a los mismos, para circulación de peatones y bicicletas. Los puntos problemáticos en la red viaria interior de tráfico rodado también deben ser objeto de estudio.

De la información disponible facilitada por SIPSL-UPV se deduce que durante el periodo analizado:

- No se han registrado accidentes en el Campus de Alcoy.
- El mayor número de accidentes se ha registrado en el Campus de Vera (96% del total).
- El 60,4% de los accidentes registrados son “*in itinere*”. Dentro de este tipo de accidentes, tres de ellos han sido accidentes durante el desplazamiento peatonal. y otros tres, han sido de usuarios de bicicletas (caídas de la bicicleta). El resto de accidentes “*in itinere*”, o están a asociados al uso de vehículos a motor para acceso a los Campus, o no se dispone de datos de causa y vehículo implicado.



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Destacar, en los accidentes “*in itinere*” de peatones el atropello de un peatón por una bicicleta en el trayecto desde el coche hasta el lugar de trabajo.

- En lo que respecta a los accidentes registrados en la red viaria del interior del Campus (viales, aceras y zonas peatonales), señalar que:
 - Se han registrado 19 accidentes. Todos son accidentes ocurridos a peatones durante su desplazamiento interior del Campus
 - El 90% de éstos (17 de 19) se deben a accidentes relacionados con las infraestructuras peatonales del Campus. La tipología de problemas en la red peatonal interior asociada a los accidentes registrados incluye el estado del pavimento (deterioro, presencia de desniveles y obstáculos), falta de visibilidad por vehículos aparcados.

Destacar que se registran hasta 6 accidentes relacionados con caídas por tropiezos con bordillos.

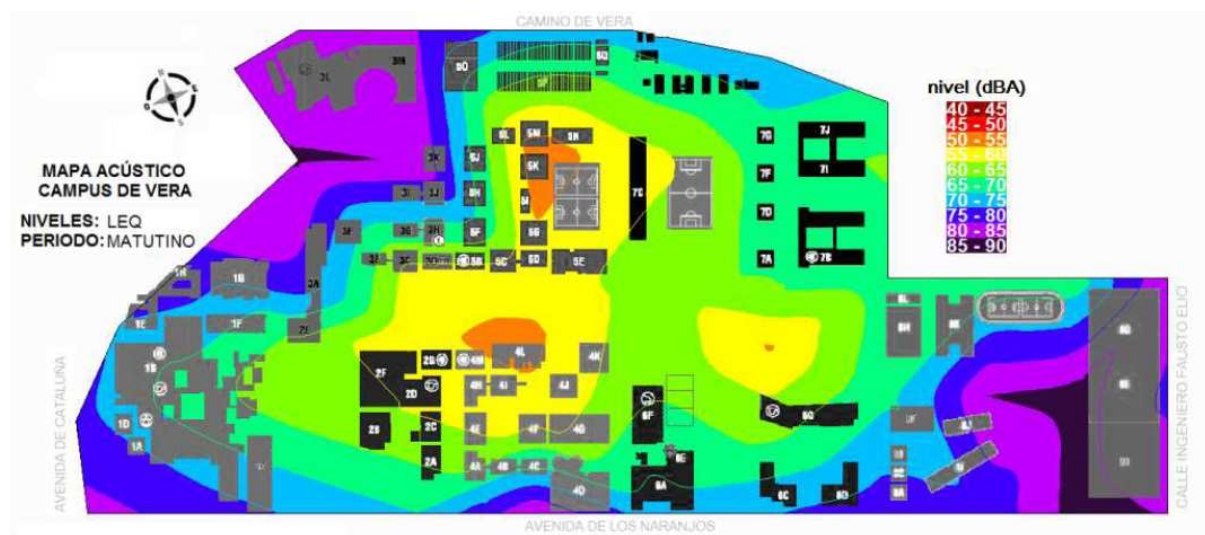
- Se registra también en la red viaria interior un accidente de peatón por atropello de una bicicleta que circulaba a alta velocidad.

6.2. Contaminación acústica

Considerando los controles realizados en los últimos años, la UPV dispone de un mapa acústico del **Campus de Vera** elaborado a partir de medidas realizadas en el mes de mayo del 2009, en los siguientes periodos de muestreo:

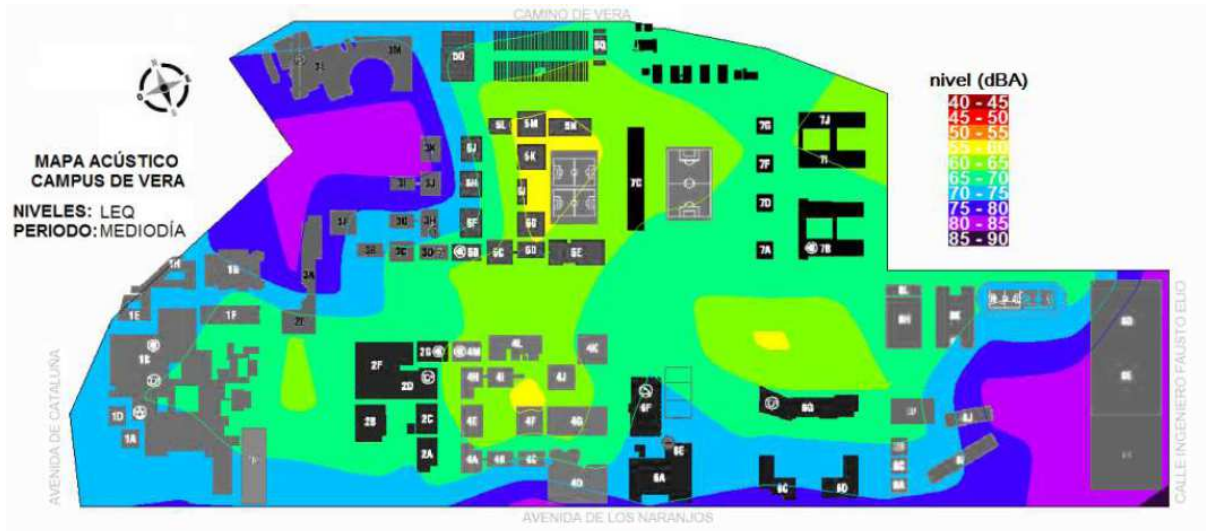
PERÍODO DE MUESTREO	HORARIOS DE MEDIDA
Matutino	08:00 – 09:30 horas
Mediodía	13:00 – 14:30 horas
Vespertino	17:00 – 18:30 horas
Nocturno	22:00 – 23:30 horas

Los resultados obtenidos se muestran a continuación:



Mapa acústico Campus de Vera. Periodo Matutino. Fuente: UPV

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

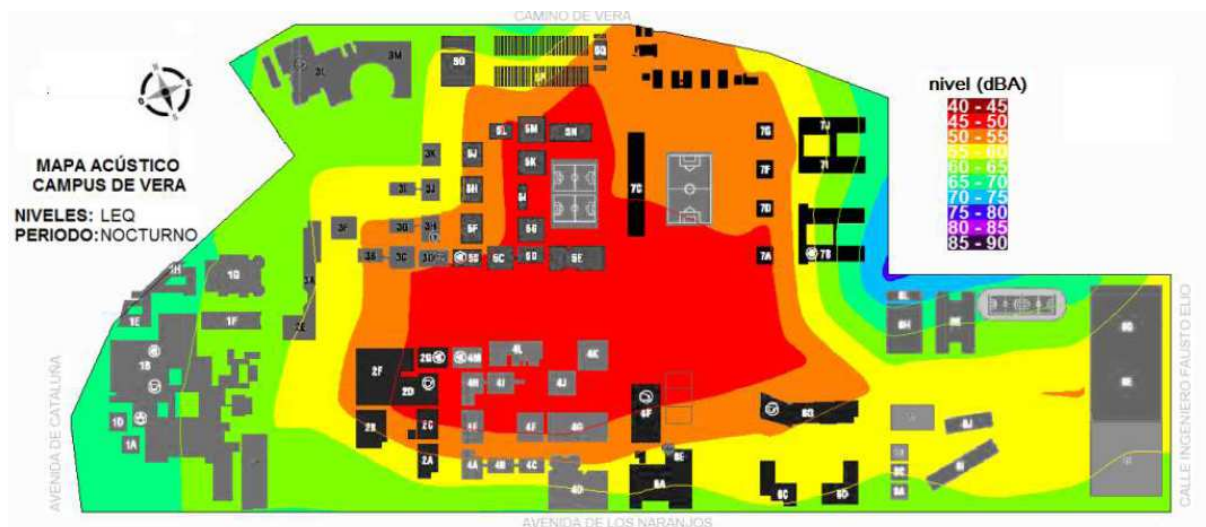


Mapa acústico Campus de Vera. Periodo Mediodía. Fuente: UPV



Mapa acústico Campus de Vera. Periodo Tarde. Fuente: UPV

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Mapa acústico Campus de Vera. Período Nocturno. Fuente: UPV

De las mediciones de ruido realizadas y de los mapas acústicos anteriores, en relación a la movilidad, se puede concluir lo siguiente:

- ✓ En todos los horarios, se observa claramente la influencia de las vías de circulación exteriores (Autovía V21, Avenida de los Naranjos y calle Ingeniero Fausto Elio), presentando en sus proximidades los mayores valores de ruido en todos los periodos de muestreo.
- ✓ El ruido se va reduciendo progresivamente a medida que nos adentramos en el campus.
- ✓ Sin considerar las obras que estaban ejecutándose durante las mediciones, el tráfico de vehículos a motor en las vías adyacentes constituye el foco de ruido principal que afecta al campus.

NOTA: durante el momento del estudio, había dos zonas en obras, cuya incidencia también se aprecia en los mapas:

- Noroeste: edificios de Bellas Artes y los de Medio Rural y Enología.
- Sureste: edificio de la Ciudad Politécnica de la Innovación

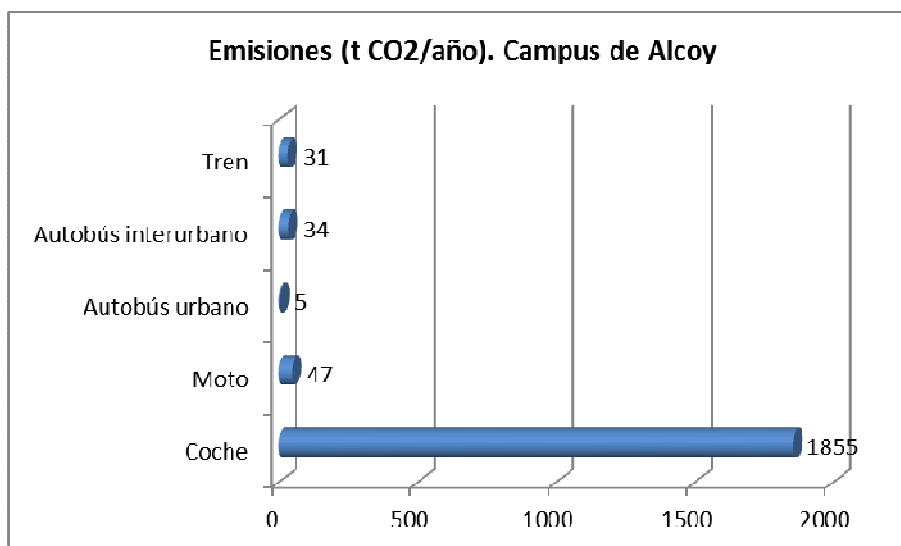
6.3. Emisiones de CO₂

Las emisiones de CO₂ derivadas de la movilidad de la población universitaria se han calculado en función del reparto modal para cada tipo de modo de transporte utilizado y las distancias recorridas, obtenidos a partir de las encuestas de movilidad, así como de los factores de emisión correspondientes.

Los factores de emisión viene expresados en kgCO₂/pasajero y km, y varían en función del medio de transporte utilizado.

EMISIONES DE CO ₂ DERIVADAS DE LA MOVILIDAD EN EL CAMPUS DE ALCOY							
Modo de transporte	% usuarios	Usuarios /día	Días lab/año	Distancia media/viaje (km)	Nº medio viajes/día	Factor emisión (kg CO ₂ /km pasajero)	Emisiones (t CO ₂ /año)
Coche	38	1.051	200	19	2,78	0,167	1.855
Moto	3	83	200	11	2,78	0,093	47
Autobús urbano	3	83	200	2	2,78	0,05	5
Autobús interurbano	2	55	200	22	2,78	0,05	34
Tren	1	28	200	34	2,78	0,06	31
TOTAL							1.972

Emisiones de CO₂ derivadas de la movilidad en el Campus de Alcoy

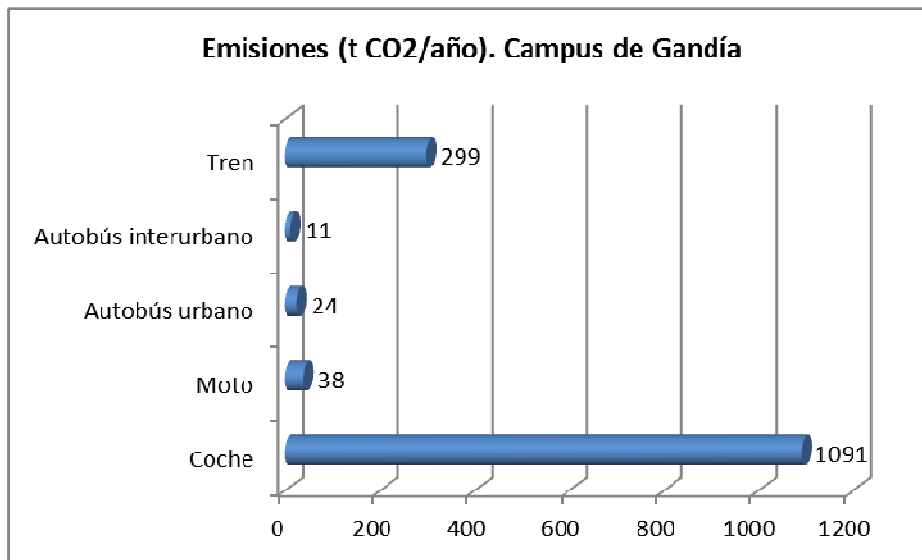


Emisiones de CO₂ al año derivadas de la movilidad en el Campus de Alcoy

EMISIONES DE CO₂ DERIVADAS DE LA MOVILIDAD EN EL CAMPUS DE GANDÍA

Modo de transporte	% usuarios	Usuarios /día	Días lab/año	Distancia media/viaje (km)	Nº medio viajes/día	Factor emisión (kg CO ₂ /km pasajero)	Emisiones (t CO ₂ /año)
Coche	37	648	200	21	2,4	0,167	1.091
Moto	3	53	200	16	2,4	0,093	38
Autobús urbano	14	245	200	4	2,4	0,05	24
Autobús interurbano	2	35	200	13	2,4	0,05	11
Tren	16	280	200	37	2,4	0,06	299
TOTAL							1.462

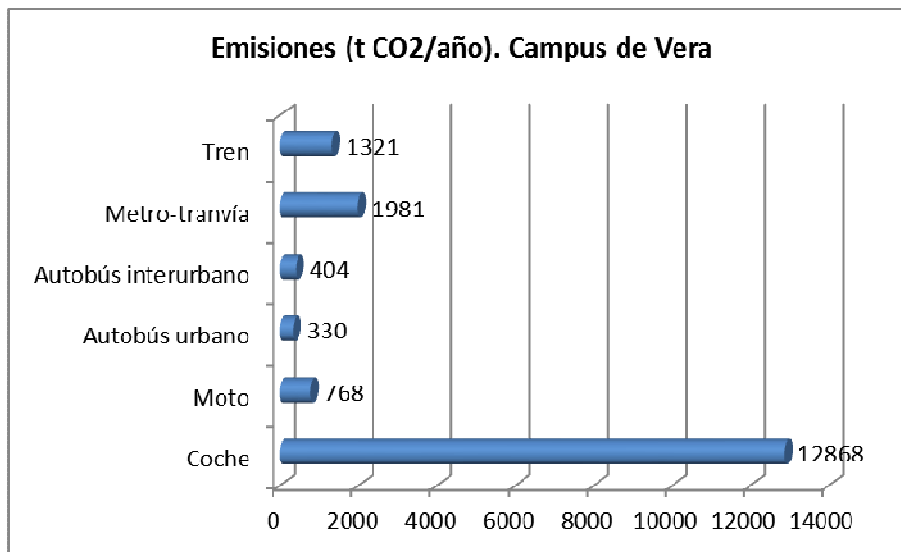
Emisiones de CO₂ derivadas de la movilidad en el Campus de Gandía



Emisiones de CO₂ al año derivadas de la movilidad en el Campus de Gandía

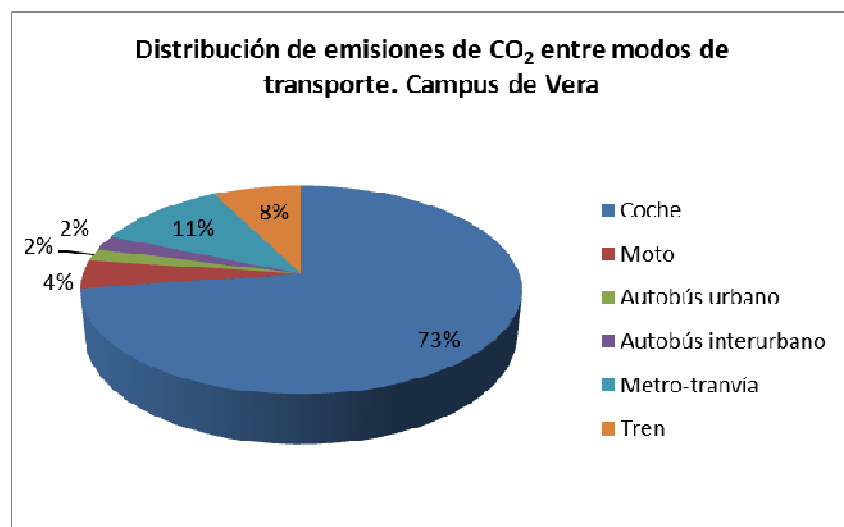
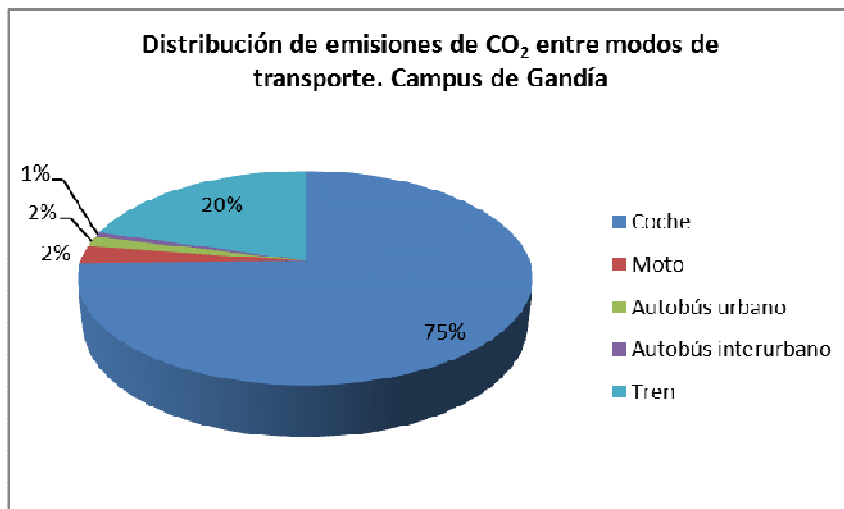
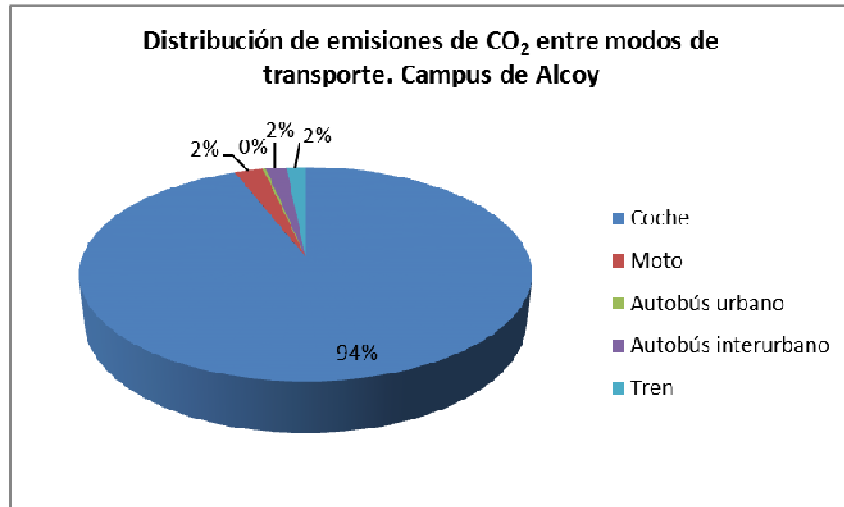
EMISIONES DE CO ₂ DERIVADAS DE LA MOVILIDAD EN EL CAMPUS DE VERA							
Modo de transporte	% usuarios	Usuarios /día	Días lab/año	Distancia media/viaje (km)	Nº medio viajes/día	Factor emisión (kg CO ₂ /km pasajero)	Emisiones (t CO ₂ /año)
Coche	28	10.702	200	15	2,4	0,167	12.868
Moto	3	1.147	200	15	2,4	0,093	768
Autobús urbano	9	3.440	200	4	2,4	0,05	330
Autobús interurbano	2	764	200	22	2,4	0,05	404
Metro-tranvía	18	6.880	200	10	2,4	0,06	1.981
Tren	4	1.529	200	30	2,4	0,06	1.321
TOTAL							17.672

Emisiones de CO₂ al año derivadas de la movilidad en el Campus de Vera



Emisiones de CO₂ al año derivadas de la movilidad en el Campus de Vera

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Distribución de emisiones de CO₂ entre modos de transporte en cada campus de la UPV

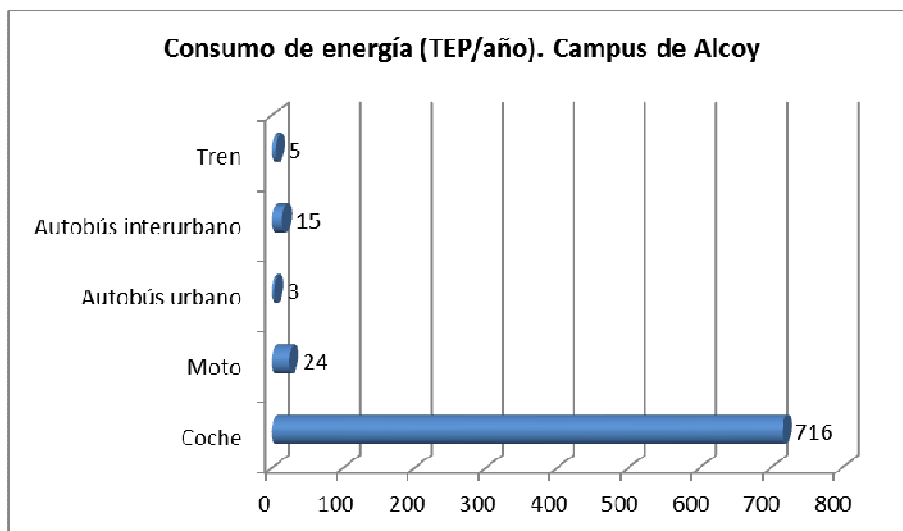
6.4. Consumo de energía

Asimismo se realiza una estimación del **consumo energético** en cada campus, a partir de los datos obtenidos de la encuesta de movilidad y factores de emisión correspondientes a cada modo de transporte.

Los resultados obtenidos se muestran en las siguientes tablas:

CONSUMO ENERGÉTICO DERIVADO DE LA MOVILIDAD EN EL CAMPUS DE ALCOY							
Modo de transporte	% usuarios	Usuarios /día	Días lab/año	Distancia media/viaje (km)	Nº medio viajes/día	Consumo (MJ/ km viajero)	Consumo (TEP/año)
Coche	38	1.051	200	19	2,78	2,58	716
Moto	3	83	200	11	2,78	1,88	24
Autobús urbano	3	83	200	2	2,78	1,36	3
Autobús interurbano	2	55	200	22	2,78	0,86	15
Tren	1	28	200	34	2,78	0,4	5
TOTAL							763

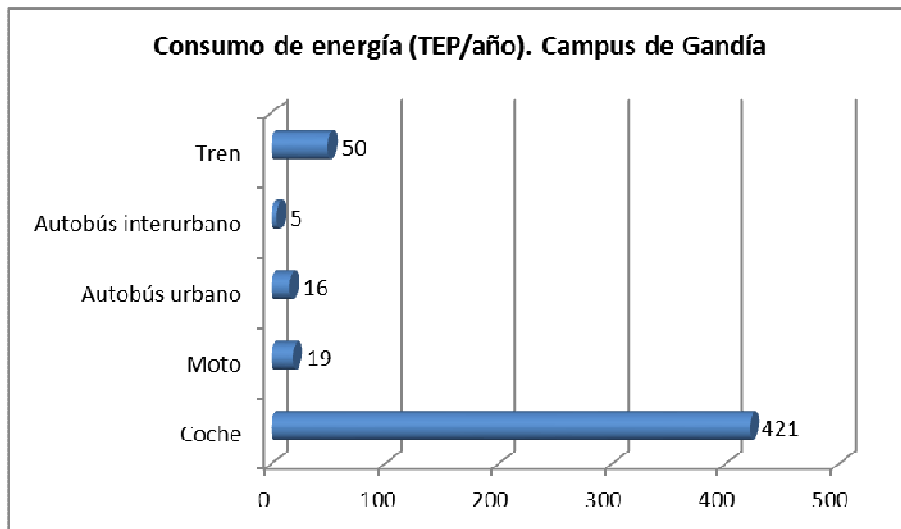
Consumo energético derivado de la movilidad en el Campus de Alcoy



Consumo de energía en el Campus de Alcoy

CONSUMO ENERGÉTICO DERIVADO DE LA MOVILIDAD EN EL CAMPUS DE GANDÍA							
Modo de transporte	% usuarios	Usuarios /día	Días lab/año	Distancia media/viaje (km)	Nº medio viajes/día	Consumo (MJ/ km viajero)	Consumo (TEP/año)
Coche	37	648	200	21	2,4	2,58	421
Moto	3	53	200	16	2,4	1,88	19
Autobús urbano	14	245	200	4	2,4	1,36	16
Autobús interurbano	2	35	200	13	2,4	0,86	5
Tren	16	280	200	37	2,4	0,4	50
TOTAL							511

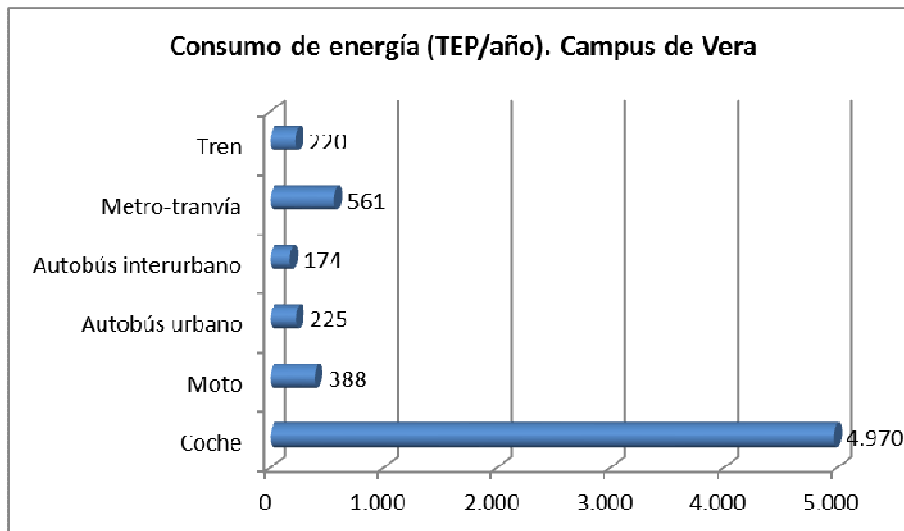
Consumo energético derivado de la movilidad en el Campus de Gandía



Consumo de energía en el Campus de Gandía

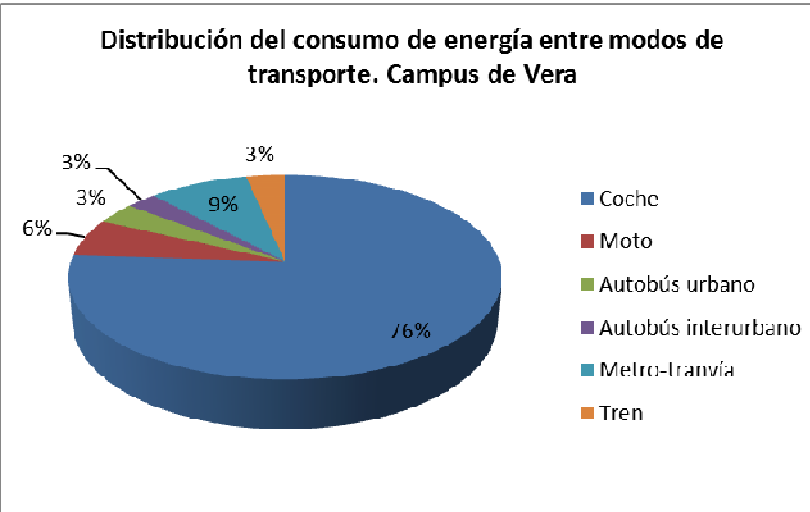
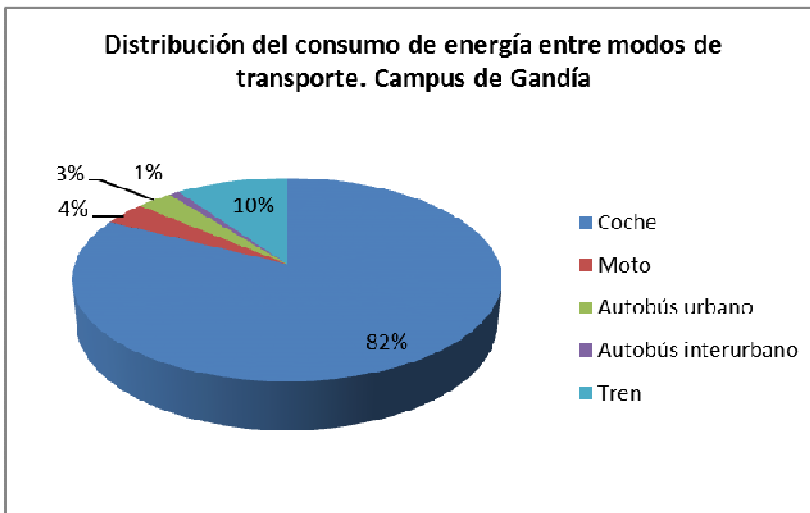
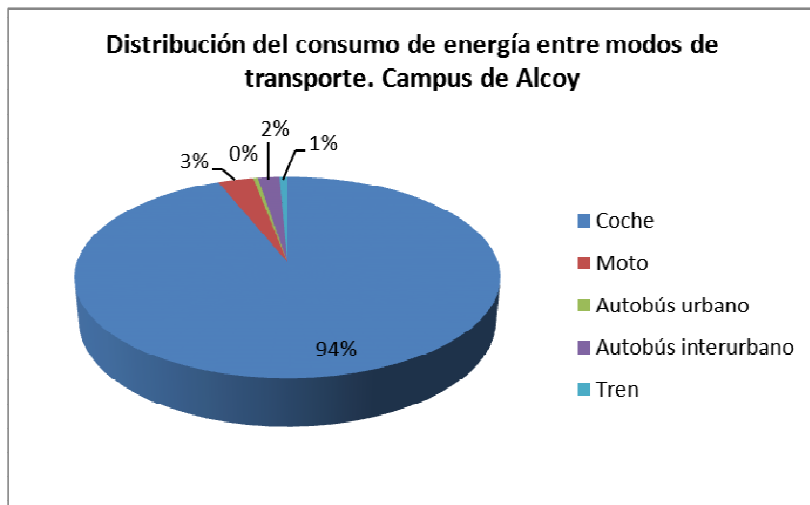
CONSUMO ENERGÉTICO DERIVADO DE LA MOVILIDAD EN EL CAMPUS DE VERA							
Modo de transporte	% usuarios	Usuarios /día	Días lab/año	Distancia media/viaje (km)	Nº medio viajes/día	Consumo (MJ/ km viajero)	Consumo (TEP/año)
Coche	28	10.702	200	15	2,4	2,58	4.970
Moto	3	1.147	200	15	2,4	1,88	388
Autobús urbano	9	3.440	200	4	2,4	1,36	225
Autobús interurbano	2	764	200	22	2,4	0,86	174
Metro-tranvía	18	6.880	200	10	2,4	0,68	561
Tren	4	1.529	200	30	2,4	0,4	220
TOTAL							6.538

Consumo energético derivado de la movilidad en el Campus de Vera



Consumo de energía en el Campus de Vera

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



Distribución del consumo energético entre modos de transporte en cada campus de la UPV

6.5. Resumen y conclusiones

Accidentes de tráfico

El registro e investigación de accidentes en los campus de la UPV lo lleva a cabo el Servicio Integrado de Prevención y Salud Laboral de la UPV (SIPSL-UPV).

Del análisis de los datos registrados en relación a accidentes, se puede concluir que:

- Actualmente la investigación de los accidentes (*“in itinere”* o en las vías interiores de los Campus) sólo se realiza desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales y no de la movilidad o seguridad vial.
- No se registran en muchos casos, el lugar exacto del accidente ni las causas en detalle indicando el modo de transporte, de manera que puedan extraerse conclusiones de cuáles son los puntos conflictivos en cuanto a seguridad vial y adecuación de las infraestructuras viarias, peatonales y/o ciclistas existentes.

De la información disponible facilitada por SIPSL-UPV se deduce que durante el periodo analizado:

- No se han registrado accidentes en el Campus de Alcoy. El mayor número de accidentes se ha registrado en el Campus de Vera (96% del total).
- El 60,4% de los accidentes registrados son *“in itinere”*. En 6 de ellos se han visto implicados peatones y/o ciclistas.
- En lo que respecta a los accidentes registrados en la red viaria del interior del Campus (viales, aceras y zonas peatonales), señalar que:
 - El total de 19 accidentes registrados han sido de peatones durante su desplazamiento interior de los Campus. En 95% de los accidentes registrados han sido en el Campus de Vera.
 - El 90% de éstos (17 de 19) se deben a accidentes relacionados con las infraestructuras peatonales del Campus: estado del pavimento (deterioro, presencia de desniveles y obstáculos) y tropiezo con bordillos (se registran hasta 6 accidentes de este último tipo).
- Por último, es preciso destacar, considerando el cómputo total registrado, que se han registrado dos accidentes relacionados con problemas de conflictividad peatón-ciclista en el Campus de Vera: atropellos de peatón por ciclista (uno ocurrido *“in itinere”* y otro en el desplazamiento interior por el Campus)



Contaminación acústica

En los mapas acústicos del Campus de Vera elaborados, se observa claramente la influencia de las vías de circulación exteriores (Autovía V21, Avenida de los Naranjos y calle Ingeniero Fausto Elio), presentando en sus proximidades los mayores valores de ruido en todos las franjas horarias.

El ruido se va reduciendo progresivamente a medida que nos adentramos en el campus.

El tráfico de vehículos a motor en las vías adyacentes constituye el foco de ruido principal que afecta al campus.

Emisiones de CO2

Las emisiones de CO2 derivadas de la movilidad de la población universitaria son del orden de 2.000 tCO₂/año en el Campus de Alcoy, 1.500 tCO₂/año en el Campus de Gandía y 17.500 tCO₂/año en el Campus de Vera.

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

Consumo de energía

El consumo energético derivado de la movilidad de la población universitaria es del orden de 750 TEP/año en el Campus de Alcoy, 500 TEP/año en el Campus de Gandía y 6.500 TEP/año en el Campus de Vera.

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



IV. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO CUALITATIVO

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

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

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

A continuación se reflejan los resultados más significativos del proceso participativo **iniciado** con el presente diagnóstico (redes sociales, reuniones con actores relevantes, encuestas). Asimismo se analizan los antecedentes existentes en materia de participación ambiental en la UPV, que sirven de base para canalizar la participación relativa a la movilidad sostenible.

1. ANTECEDENTES EN MATERIA DE PARTICIPACIÓN

1.1. Comisión ambiental

La Comisión Ambiental de la Universitat Politècnica de València se creó en el ámbito del Reglamento Europeo de Ecogestión y Ecoauditoría EMAS, marco elegido por la Universidad para el desarrollo de una gestión ambiental normalizada.

Fue creada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 29 de marzo de 2007, en virtud del cual se definieron sus funciones, se estableció su composición y el sistema para el nombramiento de sus miembros. El día 20 de junio de 2012 se aprobó su Reglamento Interno de Funcionamiento y Organización.

Tal y como se indica en su Preámbulo:

*“El Reglamento EMAS requiere la creación de una estructura que asegure una correcta distribución de funciones, autoridades y responsabilidades y que sea capaz de la toma efectiva de decisiones en materia ambiental. Para desarrollar de forma adecuada este proyecto, en la UPV esa estructura debe estar formada por el Consejo de Gobierno, como órgano principal de decisión, y una **Comisión Ambiental**, creada por el propio Consejo, que por una parte **elabore las propuestas ambientales, que de forma preceptiva deban ser aprobadas por el Consejo de Gobierno**, y por otra sirva de órgano de gestión y de foro de debate donde se tomen **todas las decisiones ambientales de la Universidad que no requieran ser aprobadas por el mismo**”.*

Según establece el Artículo 4, la Comisión Ambiental está compuesta por los siguientes **miembros**:

Miembros natos	<ul style="list-style-type: none">✓ El/La Rector/a, que será su presidente/a, o persona en quien delegue.✓ El/La Vicerrector/a con competencias en Infraestructuras.✓ El/La Vicerrector/a con competencias en Medio Ambiente.✓ El/La Gerente.✓ El/La Directora/a del Área o Servicio con competencias en Medio Ambiente.✓ Un miembro del Área o Servicio con competencias en Medio Ambiente, designado por el/la Rector/a, que actuará como Responsable de Medio Ambiente, de acuerdo con el Reglamento EMAS, y como secretario/a del órgano.✓ El/La Delegado/a de Alumnos de la Universitat Politècnica de València.✓ Dos representantes sindicales, pertenecientes a los dos sindicatos con mayor representación en la Universidad.
Miembros designados	<ul style="list-style-type: none">✓ Entre quince y veinticinco miembros de la comunidad universitaria que reúnan alguna de las siguientes características:<ul style="list-style-type: none">▪ Que pertenezcan a las unidades con mayor importancia en relación a su posible impacto ambiental.▪ Que posean experiencia en la implantación de sistemas de gestión ambiental.▪ Que posean experiencia en los diversos campos relacionados con aspectos ambientales.▪ Por el interés específico de su participación en el sistema.

Composición de la Comisión Ambiental Universitat Politècnica de València

Entre las **funciones** relacionadas en el Artículo 5, destacamos la siguiente:

j) Servir de foro para la toma de decisiones sobre los problemas ambientales de la UPV.

El artículo 8 establece la **periodicidad de reunión**:

Se convocarán cuantas sesiones sean necesarias y, al menos, una cada semestre.

El Artículo 13. Difusión de convocatorias y acuerdos adoptados, indica:

2. El **personal y el alumnado** de la Universidad **podrán hacer llegar sus propuestas, sugerencias o quejas a la Comisión Ambiental** por escrito a través de cualquier medio que consideren conveniente.

Por tanto, la Comisión Ambiental es un foro adecuado para debatir los problemas relativos a la movilidad sostenible, plantear soluciones y realizar el seguimiento de las mismas.

1.2. Sugerencias, quejas y felicitaciones

La Unidad de Medio Ambiente (UMA), tal y como establece el Reglamento europeo EMAS, ha creado y mantiene activos distintos canales de información y participación en materia ambiental. Gracias a estos canales, recoge sugerencias, quejas y felicitaciones (SQF), que analiza y contesta.

Mediante este sistema, **también se canalizan las SQF relativas a la movilidad.**

1.3. Redes sociales y página web

La Unidad de Medio Ambiente de la Universitat Politècnica de València hace uso de las redes sociales como medio de comunicación y participación de la comunidad universitaria en relación a cuestiones ambientales.

Con respecto a la movilidad, a finales de junio de 2014 lanzó una **campaña para fomentar la participación** de toda la comunidad universitaria en la elaboración del Plan de Movilidad, a través de los siguientes canales de participación.

- Página web de la Unidad de Medio Ambiente: www.upv.es/medioambiente
- Twitter de la Unidad de Medio Ambiente: @AMAUPV
- Facebook



Plan de movilidad 2014
Juntos nos movemos mejor

SGA UPV
Sistema de Gestión Ambiental

Área de Medio Ambiente, Universitat Politècnica de València
30 de junio

¡PARTICIPA EN EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA UPV!

La UPV ha decidido desarrollar un plan de movilidad sostenible con el fin de implantar actuaciones que fomenten el uso de modos de transporte sostenibles.

Las opiniones de la Comunidad Universitaria son imprescindibles para mejorar la movilidad sostenible en el acceso a los Campus y, por ello os invitamos a participar activamente en la detección de las oportunidades de mejora y en la definición de las acciones a implementar durante los próximos años.

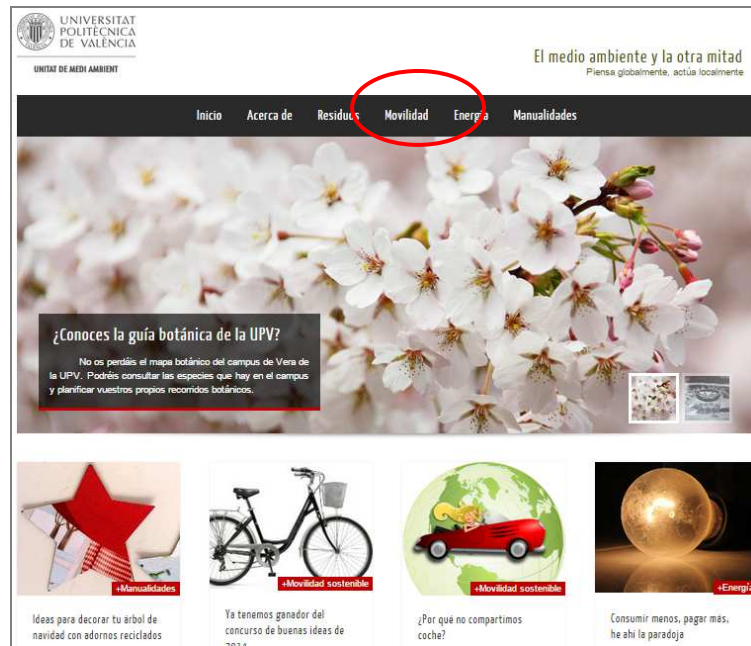
Puedes participar en:

- Página web de la Unidad de Medio Ambiente: www.upv.es/medioambiente
- Twitter de la Unidad de Medio Ambiente: @AMAUPV
- Utilizando nuestro facebook.

Y recuerda: ¡JUNTOS NOS MOVEMOS MEJOR!!

Campaña de fomento de la participación en el PMS en la web de la UPV. Fuente: Unidad de Medio Ambiente

Además, la Unidad de Medio Ambiente de la UPV cuenta también con un Blog en el que se plantean temas relacionados con la movilidad sostenible en el entorno universitario (<http://medioambiente.blogs.upv.es/>). Esta herramienta fomenta la difusión y participación de la comunidad universitaria en materia de movilidad.



Blog de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV.

Fuente: Web de la UPV

1.4. Jornadas para promover la movilidad sostenible

En 2014, por primera vez se celebró en el Campus de Vera la Semana Europea de la Movilidad Sostenible.

Los carteles oficiales de la convocatoria del 2014 se colocaron en varios MUIs del Campus durante toda la semana 16-22 septiembre.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



MUPI situado frente a la entrada del edificio 4G
ETSI Caminos, Canales y Puertos



MUPI situado frente a la Cafetería El Trinquet

Durante el día 18 de septiembre, mediante la presencia de la Unidad de Medio Ambiente en el Àgora, se explicó el plan de movilidad en elaboración, y se recogieron sugerencias y propuestas para mejorar la movilidad sostenible.

Asimismo las empresas de transporte EMT y FGV, participaron con sus respectivos stands, e incluso con la presencia de un autobús eléctrico proporcionado por EMT.



Stand de la Unidad de Medio Ambiente



Autobús eléctrico de la EMT



Stand de FGV



Modelo de recogida de sugerencias

Por otra parte, las celebraciones del Día de Medio Ambiente que se vienen realizando anualmente en los tres Campus, este año se han aprovechado para difundir el plan de movilidad y recoger sugerencias y propuestas al respecto: 16 de octubre en Alcoy, el 21 de octubre en Gandía y el 23 de octubre en el Campus de Vera.

Durante estas jornadas se han recogido más de 1000 aportaciones de la comunidad universitaria en relación a la movilidad sostenible. A continuación se sintetiza el número de propuestas recogidas por tema/tipología:

PROPUESTAS DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA PARA MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
	TIPOLOGÍA	NÚMERO
TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (368 propuestas)	Mejora del Transporte Público/General	51
	Mejora del Transporte Público/EMT	10
	Mejora del Transporte Público/BUS	31
	Mejora del Transporte Público/Tren	15
	Mejora del Transporte Público/Tranvía-Metro	27
	Reducción costes o gratuidad del Transporte Público	178
	Ajustar horarios de clases con horarios del Transporte Público	17
	Establecer una red de autobuses directos o lanzaderas para desplazarse a la UPV	39

PROPUESTAS DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA PARA MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
TIPOLOGÍA		NÚMERO
BICICLETA (538 propuestas)	Mejora del Valenbisi	145
	Mejora del Saforbici	13
	Mejoras del parking de bicicletas de la UPV	52
	Más seguridad en el parking de bicicletas de la UPV	54
	Creación/Mejora de los carriles bicis externos	136
	Creación /Mejora de los carriles bicis internos	27
	Instaurar un sistema de alquiler de bicis en la ciudad de Alcoy	49
	Instaurar un sistema de alquiler de bicis propio de la UPV	62
VEHÍCULO A MOTOR (176 propuestas)	Establecer un mecanismo propio de la UPV para compartir coche	151
	Gestionar/Limitar el uso del parking de la UPV	21
	Puestos de carga eléctrica de coches	4
EDUCACIÓN (124)	Campañas de concienciación, eventos, etc./Incentivos al personal que utilice modos de desplazamientos más sostenibles	124
GESTIÓN (17)	Mejorar la Seguridad Vial	14
	Servicio de consigna (evitar la necesidad de carga en desplazamientos)	3
SERV. EXTERNALI- ZADOS (6)	Empresas de la UPV que se desplacen en bicicleta	6
OTROS (54)	Otros	54
TOTAL		1283

Propuestas de la Comunidad Universitaria para mejorar la movilidad sostenible

2. REUNIONES CON ACTORES RELEVANTES

Con la finalidad de recoger opiniones y sugerencias en relación al Plan de Movilidad en elaboración, se han mantenido entrevistas/reuniones con las siguientes partes interesadas internas de la Universitat Politècnica de València:

- ❖ Sindicatos: CC.OO, STEPV, FETE-UGT y CSIF
- ❖ Delegación de Alumnos
- ❖ Expertos: Dpto Proyectos de Ingeniería de la E. T. S. Ingenieros Industriales, Taller de Urbanismo de la E. S. Arquitectura e Instituto de Transporte y Territorio de la UPV.

Por otra parte, se ha comunicado la elaboración del Plan e iniciado los primeros contactos con las partes interesadas externas consideradas relevantes en el entorno de los Campus: entidades locales y autonómicas competentes, empresas de transporte, grupos pro-movilidad sostenible.

A continuación se sintetizan las principales conclusiones obtenidas en las reuniones celebradas con las partes interesadas internas.

2.1. Sindicatos

ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV			
PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
M ^a José Lianes y Marta Font	SINDICATO CCOO	04/07/2014	9:00-10:00
Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV han asistido a la reunión Carmen Bellver y Cristina Martí; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.			
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES			
<ul style="list-style-type: none"> • El principal problema es la falta de concienciación en materia de movilidad sostenible, generalizada en todos los colectivos que componen la comunidad universitaria. • La permisividad del Rectorado, que debería tomar medidas para reducir el número de coches que llega al Campus. • La elevada siniestralidad de peatones debida a las motos y a las bicicletas que circulan dentro del Campus de Vera. Se ha incrementado el número de accidentes con baja debidos a atropello de peatones por bicicletas; las causas son: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Elevada velocidad de las bicis ✓ Deficiente señalización vial ✓ Falta de concienciación de los ciclistas ✓ Falta de normativa sobre circulación de bicicletas (que incluya sanciones) • La siniestralidad en algunos accesos al Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Falta de visibilidad debida al seto existente en el exterior ✓ La puerta M de acceso a la zona donde se encuentra la piscina es especialmente peligrosa, ya que entran por la misma puerta peatones, coches y bicis, siendo un acceso muy frecuentado (mucha gente en distintos modos de transporte compartiendo una misma puerta de acceso). 			
PROPUESTAS DE SOLUCIÓN			
<ul style="list-style-type: none"> • Para combatir la falta de concienciación, es necesario hacer campañas dirigidas a toda la comunidad universitaria. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Estas campañas deberían transmitir mensajes impactantes que expliquen de forma cruda nuestra implicación en los problemas relativos al incremento de CO₂, la huella de carbono debida a nuestra forma de movernos. ✓ Las campañas deberían realizarse de forma constante, repetidamente a lo largo del tiempo. ✓ Deberían abordar tanto la vertiente medioambiental como los beneficios para nuestra salud de la movilidad sostenible. 			



PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Se podría celebrar la Semana de la movilidad sostenible, aprovechando la celebración internacional pero con actos propios: distintas actividades de concienciación, implicando a todos los colectivos de la comunidad universitaria, con charlas informativas en las que se expongan datos concretos sobre las consecuencias del modelo de movilidad actual.
- Se debería fomentar el *Compartir Coche*, con premios para la gente que comparte coche.
- ✓ No se considera útil la reserva de plazas de aparcamiento para vehículos de alta ocupación porque actualmente sobran plazas en el Campus de Vera; por tanto esta medida no serviría como incentivo para compartir coche, es necesario buscar otros alicientes. Por ejemplo, se podría ver la posibilidad de premiar mediante el uso gratuito de la zona deportiva.
- Debería mejorar el transporte público desde otros municipios, intentando reducir los tiempos de desplazamiento para que pueda ser una alternativa válida.
- Debería mejorar la red de carriles-bici existentes en Valencia para reducir el peligro que supone llegar al Campus de Vera en bicicleta.
- Se deberían tomar acciones para reducir la siniestralidad por atropello de bicicletas dentro del Campus de Vera: mejorar la señalización, realizar campañas de concienciación dirigidas a ciclistas, incluso desarrollar normativa interna para regular la circulación ciclista.
- Se deberían tomar acciones para reducir la siniestralidad en los accesos: cortar el seto donde se impida la visibilidad, estudiar una solución para la puerta M en la zona de la piscina.



ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV			
PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
Eduardo Bolufer	SINDICATO STEPV	04/07/2014	10:00-11:00
Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV ha asistido a la reunión Carmen Bellver; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.			
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES			
<ul style="list-style-type: none"> Falta de seguridad en el uso de la bicicleta debida al riesgo de robo. Conflictividad en el desplazamiento ciclista en el interior del Campus de Vera debida a la falta de educación de los usuarios de los distintos modos de transporte: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mal comportamiento de la bici ✓ Mal comportamiento del peatón ✓ Mal comportamiento del coche Los ciclistas no utilizan los elementos de seguridad necesarios para su protección y visibilidad (casco, chaleco, timbre...) Las motos que circulan por itinerarios peatonales en el interior del Campus de Vera, en ocasiones a velocidad inadecuada. 			
PROPUESTAS DE SOLUCIÓN			
<ul style="list-style-type: none"> Es necesario dar garantías de seguridad frente al robo para fomentar el uso de la bicicleta Debe fomentarse la educación de los usuarios de todos los modos de transporte para evitar la conflictividad con las bicicletas en el interior del campus. Se recomienda utilizar imágenes impactantes que muestren las consecuencias de no utilizar los elementos de seguridad necesarios en el desplazamiento ciclista. Con respecto a la bicicleta de préstamo, se propone que las bases se ubiquen fuera del Campus para reducir el número de bicicletas circulando por el interior. Se propone fomentar el uso de las redes sociales y de aplicaciones específicas para deportistas (por ejemplo Endomondo) para potenciar entre la comunidad universitaria una competitividad sana relacionada con el acceso al Campus a pie o en bici. Asimismo se propone incentivar mediante premios que podrían consistir en ventajas en el uso de la zona deportiva. Se propone colocar aparcabicis en el hall de los edificios, bien protegidos y bien visibles. Con respecto a las motos que circulan por la zona peatonal del Campus, se deberían tomar medidas disciplinarias con severidad creciente con la reincidencia, a toda la población incluidas contratas externas. Las vías de circulación para vehículos a motor (alta velocidad) son las que son y no se pueden invadir otras vías. Excepción: patrulla de seguridad. Se debe fomentar el uso combinado de la bici en el transporte público. 			



PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Se debe fomentar la ampliación de la red de carriles-bici en Valencia, pero no en acera sino en calzada (quitar espacio al coche, no al peatón).
- De la carta enviada a la Unidad de Medio Ambiente en fecha 10 de marzo de 2014, se incorporan las siguientes propuestas:
 - ✓ Incorporar al equipo de trabajo de la Unidad de Medio Ambiente que redacte el futuro Plan de movilidad sostenible delegados de prevención que participen en la elaboración
 - ✓ Campaña divulgativa de normas de circulación, especialmente en el interior del campus. Incidir en los aspectos fundamentales relativos a la siniestralidad: velocidades de circulación, uso de equipos de protección individual, señalización de seguridad (visual y acústica), etc.
 - ✓ Mejora de la señalización de seguridad en el campus. Es necesario señalar en cada entrada al campus la velocidad máxima permitida.
 - ✓ Mejora de las infraestructuras. Eliminación de obstáculos, señalización de las vías de circulación (carril bici). Las bases de bicicletas deberían progresivamente desplazarse al perímetro del campus de forma que hubiera una transición más racional en la circulación interior, prevaleciendo el tránsito peatonal.
 - ✓ Medidas sancionadoras ante comportamientos de riesgo. En una primera fase hacer una campaña divulgativa del régimen sancionador existente. Posteriormente aplicarlo con firmeza en los casos de riesgo. Más vale prevenir.
 - ✓ Coordinación de actividades empresariales. Las empresas que realizan actividades en el interior del campus y que por ello utilizan vehículos deber ser informados de la nueva política preventiva y ambiental de la UPV. Integrar este nuevo marco normativo y sancionador en futuros pliegos de contratación.



ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV			
PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
José Sahuquillo García	SINDICATO FETE-UGT	04/07/2014	11:30-12:30
Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV ha asistido a la reunión Carmen Bellver; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.			
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES			
<ul style="list-style-type: none"> Falta inversión pública que se materialice en el fomento del transporte público y de las infraestructuras ciclistas. Inseguridad en el uso de la bicicleta debido al riesgo de robo en el interior del campus. Es preferible aparcar/estacionar/dejar la bici en el edificio donde trabajas que dejarla en un aparcabicis. No se considera que exista conflictividad bici-peatón en el Campus de Vera. Se considera adecuado el número de plazas de aparcamiento para coches existentes en el Campus de Vera y no es aconsejable su reducción. 			
PROPUESTAS DE SOLUCIÓN			
<ul style="list-style-type: none"> Se propone crear una comisión específica en la UPV para tratar cuestiones relativas a la movilidad sostenible. Es necesario mejorar la red existente de carriles-bici para acceder al Campus de Vera. Aunque la conexión desde los barrios cercanos al campus ha mejorado en los últimos años, hay otros barrios de Valencia que siguen mal comunicados. Se deberían fomentar los conciertos económicos con los operadores de transporte (FGV y EMT) para ofrecer ventajas a miembros de la UPV. Se propone fomentar <i>Compartir coche</i>, incluyendo de forma específica el desplazamiento entre los campus de la UPV. Se debe fomentar la educación entre los usuarios de todos los medios de transporte, para evitar la conflictividad. Se propone el uso de bicicletas en los distintos departamentos y servicios (incluyendo los servicios externalizados) para los desplazamientos dentro del Campus de Vera. Es necesario fomentar la información y las campañas de concienciación para potenciar la movilidad sostenible en la comunidad universitaria. Es necesario coordinar actuaciones con entidades externas que influyen en el acceso al campus. Es necesario establecer buena señalización de los carriles bici y de los accesos peatonales para evitar atropellos y conflictividad dentro del Campus. Asimismo se propone incluir la Seguridad Vial en el plan de prevención de Riesgos de la UPV e informar y formar a los trabajadores y trabajadoras sobre prevención en Seguridad vial. 			



ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV			
PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
José Villena	SINDICATO CSIF	16/07/2014	11:30-12:30
Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV ha asistido a la reunión Carmen Bellver; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.			
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES			
<ul style="list-style-type: none"> • El principal problema para la movilidad sostenible es el apoyo que se da al vehículo a motor, y la falta de apoyo a los vehículos sostenibles. • En Valencia, debería primarse el desplazamiento ciclista en el desarrollo urbano, ya que la orografía y el clima favorecen el uso de la bici. • Los políticos realmente no apoyan el uso de la bicicleta. Las políticas que se desarrollan favorecen al coche. Actualmente siguen diseñándose vías de circulación sin tener en cuenta la bicicleta. • Las iniciativas de movilidad sostenible que se han desarrollado han sido debidas a imposiciones de la legislación europea. Hacen falta más iniciativas para primar el uso de la bici y del TPC. • La red ciclista en Valencia es escasa. Hace falta mejorar las infraestructuras ciclistas y la seguridad, su diseño (eliminar obstáculos) y su mantenimiento. • Tanto los políticos como los responsables de la universidad deben hacerse la pregunta <i>¿Qué queremos potenciar?</i>, para dirigir sus políticas en la dirección correcta. • Dentro del Campus de Vera, existe un claro desequilibrio entre el número de plazas de aparcamiento para vehículos a motor y el número de aparcabicis. Se ha hecho una inversión exagerada en plazas de aparcamiento para coche. • Se están produciendo robos de bicicletas sin que se esté haciendo un seguimiento, y en consecuencia puedan tomarse medidas concretas. 			
PROPUESTAS DE SOLUCIÓN			
<ul style="list-style-type: none"> • Deberían mejorarse las infraestructuras ciclistas en la ciudad de Valencia de forma que se garantice la seguridad del ciclista. El diseño debe ser adecuado (sin obstáculos como farolas, etc), así como el mantenimiento. • Deberían incrementarse las plazas de aparcamiento para bicis dentro del Campus, situarlas en lugares dignos, protegidos y con las medidas de seguridad adecuadas. Por ejemplo mediante taquillas/armarios específicos para bicis, como hay en otros países. • Se deberían filtrar los vehículos a motor que pueden entrar en la universidad, de forma que sólo se permita aparcar a los discapacitados y personas cuya residencia se encuentre en puntos alejados con mala combinación de transporte. 			

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Hay que potenciar el uso de la bicicleta eléctrica, tanto por parte del ayuntamiento como en el campus. Estas bicis incorporan una asistencia al pedaleo, que reduce el esfuerzo, lo cual evita una sudoración excesiva y facilita el uso por parte de personas de cualquier edad y capacidad física.
 - ✓ La bici eléctrica debe tener un parking adecuado.
 - ✓ En el caso del Campus de Alcoy, es especialmente recomendable debido a las pendientes.
- Establecer itinerarios completamente separados para bicis, peatones y vehículos a motor dentro del campus.
 - ✓ Los carriles-bici deberían disponer de pequeños obstáculos que permitan su detección por parte del peatón, de forma que éste no invada el carril-bici sin querer.
 - ✓ La bici debe ir siempre a la velocidad del peatón aunque circule por carril-bici.
- Hay que mejorar el TPC, especialmente en horas punta: primera hora de la mañana, medio día y última hora de la tarde.
- Debería existir un itinerario peatonal techado que cruce todo el campus de Vera, de forma que se garantice la protección del sol y de la lluvia.
- Hay que señalar claramente en el Campus la prioridad del peatón con respecto a las bicis.
- Las motos deben circular por los viales y no por la acera. Hacen falta más plazas de aparcamiento para motos en los parkings.
- Hace falta informar a todos los vehículos acerca de por dónde pueden transitar y dónde pueden aparcar en el campus.
- Con respecto a la carga y descarga de mercancías:
 - ✓ Hay que definir horarios para que no se realice a cualquier hora.
 - ✓ Estos vehículos deben utilizar los viales.
 - ✓ ¿Son necesarias las barreras que cierran el acceso a las zonas de carga y descarga? Mejor invertir en educación.
- El Servicio de Seguridad del campus:
 - ✓ Debería utilizar los viales
 - ✓ Fomentar que vayan andando o en bici cuando tengan que invadir zona peatonal
 - ✓ Salvo emergencias
- Ídem para el resto de empresas externas:
 - ✓ Debería utilizar los viales
 - ✓ Fomentar que vayan andando o en bici cuando tengan que invadir zona peatonal
- Debería reducirse el límite de velocidad en el interior del campus a 20 km/h, de forma que ningún vehículo supere esta velocidad
- Es necesario proporcionar información, sensibilización y formación mediante campañas, pero de una forma mantenida en el tiempo.
- Es necesario definir normativa de obligado cumplimiento para evitar la conflictividad entre los distintos modos de transporte en el interior del Campus, que incluya las sanciones correspondientes.

2.2. Delegación de alumnos

ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV			
PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
Pablo Espinosa	DELEGACIÓN DE ALUMNOS	04/07/2014	12:30-13:30
Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV ha asistido a la reunión Cristina Martí; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.			
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES			
<ul style="list-style-type: none">• El coste del transporte público es elevado:<ul style="list-style-type: none">✓ Ha subido mucho en los últimos años✓ El descuento del 10% del convenio firmado con FGV para miembros de la UPV no sale rentable (es más rentable elegir otros tipos de abonos transporte)✓ El convenio firmado con EMT para el autobús urbano es más ventajoso.• Falta de servicios extraordinarios en épocas de exámenes, tanto en el caso del metro-tranvía (FGV) como del autobús urbano (EMT).• Algunos accesos al Campus de Vera son peligrosos para todos los modos de transporte.<ul style="list-style-type: none">✓ El acceso de la piscina es especialmente problemático.✓ Los setos externos dificultan/impiden la correcta visibilidad.• La velocidad de circulación de vehículos a motor en el Campus de Vera es elevada.• Los motos aparcen donde quieren dificultando el acceso, e incrementan su velocidad de circulación al final de la tarde (al reducirse el tránsito de otros modos de transporte).• Las bicicletas tienen riesgos de colisión con peatones en los cruces de las calles perpendiculares con la vía principal. Por ejemplo: en la zona de Arquitectura/Agrónomos cruce en Reprografía.• Hay peligro de robo de bicicletas de los aparcabicis. Algunos están situados en puntos poco visibles.• Con respecto al aparcamiento de coches en los parkings de Vera:<ul style="list-style-type: none">✓ El ratio de reserva de plazas 80% PAS+PDI y 20% alumnos no se cumple✓ Cuando se alcanza el 80% de ocupación, el sistema informático no permite la entrada a alumnos, sin tener en cuenta que en ese 80% también han aparcado PAS y PDI.✓ La consecuencia es que hay alumnos que no pueden aparcar habiendo sitio libre en los aparcamientos.• En cuanto a los problemas en la circulación de coches en la Avda Tarongers:<ul style="list-style-type: none">✓ Son puntos negros los dos cruces con las vías del tranvía (a la altura del Toro y Escuela de Telecomunicaciones)✓ La rotonda del mirador ha mejorado bastante desde que tiene la configuración actual✓ La rotonda de los cactus es muy pequeña para el flujo de coches que tiene.			



PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES

- Las rutas de acceso al Campus de Vera en bicicleta son un desastre: sólo están bien conectados mediante carriles-bici los barrios cercanos. Además presentan deficiencias de señalización.
- El carril-bici que conecta el Campus de Vera con Avda Blasco Ibáñez presenta numerosos cruces con viales de circulación de coches, lo cual es peligroso para el ciclista e incrementa la duración del desplazamiento.
- El tiempo establecido por el ayuntamiento para el uso de la bicicleta del sistema Valenbisi (30 minutos) es insuficiente en muchos casos: llegar al centro de Valencia lleva unos 40 minutos.
- FGV pone trabas para subir la bicicleta al tranvía. Esto es especialmente difícil en las horas punta de la mañana y en épocas de exámenes debido a la masificación.
- Hay un tramo de carril-bici no asfaltado frente al Rocódromo, que se encharca cuando llueve y esto obliga a dar una vuelta importante para evitarlo.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Se propone negociar con FGV mejores condiciones económicas.
- Solicitar a EMT y FGV servicios extraordinarios en épocas de exámenes, adaptándose a los horarios del Campus
- En los accesos, debería solicitarse al ayuntamiento la instalación de espejos para mejorar la visibilidad.
- Habría que obligar a los vehículos a motor a reducir la velocidad de circulación dentro del Campus.
- Incrementar la visibilidad de los aparcabicis cambiando en algunos casos su ubicación.
- Se solicita regular el sistema informático de los aparcamientos del Campus de Vera de forma que se cumpla: 80% de plazas para PAD+PDI y 20% para alumnos.
- En los cruces de los viales de coches con las vías del tranvía, en la Avda Tarongers, se propone solicitar al ayuntamiento que ponga espejos para mejorar la visibilidad.
- Mejorar las rutas ciclistas de acceso al Campus de Vera desde toda la ciudad de Valencia: más carriles-bici y mejor señalización.
- Solicitar al Ayuntamiento de Valencia un incremento del tiempo de uso de la bicicleta del sistema Valenbisi: pasar de 30 al menos a 40 minutos.
- Hablar con FGV para que facilite subir la bicicleta a su red.
- Se propone que la universidad ponga en marcha un sistema de préstamo de bicicletas propio para la comunidad universitaria.
- Se propone entregar al alumno información sobre los modos sostenibles de llegar al Campus, junto con la información entregada en el momento de la matrícula. Por ejemplo las rutas de autobús o metro. Asimismo se podría incorporar la información que se considere interesante en las aplicaciones informáticas de la UPV.

2.3. Expertos

ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV			
PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
Jordi Peris Carola Calabuig	DPTO PROYECTOS DE INGENIERÍA. ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS INDUSTRIALES	16/07/2014	13:00-14:00
Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV han asistido a la reunión Carmen Bellver y Cristina Martí; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.			
PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES			
<ul style="list-style-type: none">• La presión del automóvil en el Campus de Vera: muchos coches llegan diariamente a la UPV.• Además, actualmente el uso del coche se ve favorecido:<ul style="list-style-type: none">✓ La situación de crisis ha provocado que exista menos tráfico en Valencia✓ En el Campus no hay problemas de aparcamiento.• El hecho de tener que llevar hijos al colegio antes/después de ir a trabajar dificulta el empleo de modos de transporte sostenibles.• El problema para el uso de la bicicleta es la falta de infraestructuras ciclistas seguras en Valencia: el riesgo de atropello por vehículo a motor es muy elevado, y los peatones invaden el carril-bici.• Otro problema en relación a la bici es la carencia de puntos de almacenamiento adecuados en las proximidades del domicilio. Los aparcabicis que hay en la calle no son adecuados para el estacionamiento de larga duración (por ejemplo durante la noche) debido al elevado riesgo de robo.• Se considera que el uso de la bici dentro del Campus no presenta problemas, no se percibe conflictividad con los peatones (puede que algún ciclista circule rápido, pero se trata de algo puntual, no generalizado). El desplazamiento interno en bici es bueno y se dispone de suficientes aparcabicis.• Una cuestión a resolver dentro del Campus es la necesidad de proporcionar a los ciclistas duchas y vestuarios.• La bicicleta pública presenta saturación en horas punta: muchas veces ocurre que no hay bici disponible o bien que no existe ningún punto de anclaje libre.• Con respecto al transporte público colectivo (TPC):<ul style="list-style-type: none">✓ Hay zonas mejor conectadas que otras✓ El precio se ha incrementado últimamente✓ Existen problemas de intermodalidad para los que vienen de lejos✓ Existen dificultades para subir la bicicleta (por ejemplo en el tren de cercanías) porque no se dispone de un espacio de reserva específico.			

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Es necesario mejorar la red ciclista en Valencia para proporcionar más seguridad a los ciclistas: más viales, más cobertura para evitar los rodeos innecesarios.
- El Ayuntamiento podría potenciar la instalación de puntos de estacionamiento públicos de larga duración para bicicletas, con adecuadas garantías de seguridad.
- Habría que incrementar el número de bicicletas públicas disponibles o bien incrementar el número de veces que se reponen, para evitar los problemas de saturación en horas punta.
- Se propone que la UPV ponga en marcha un sistema propio de coche compartido, mediante una aplicación sencilla para Smartphone, que permita el registro de los viajes que se comparten para realizar un seguimiento posterior.
- En relación con la propuesta anterior, se puede plantear la creación de plazas para vehículos de alta ocupación.
- Se propone fomentar el teletrabajo y la teleformación (de forma parcial), reduciendo el número de días por semana que se debe acudir al Campus. La UPV dispone de medios que permiten trabajar/estudiar a distancia.
- Se debería fomentar la sensibilización/formación de los miembros de la UPV, calculando la huella de carbono debida al modo de desplazamiento, informando de la implicación de cada uno y explicando sus consecuencias.
- Se debería introducir en todos los planes de estudio materias dirigidas al fomento de la movilidad sostenible: en todas las titulaciones con objeto de lograr la concienciación, y de forma específica en la formación de los futuros profesionales relacionados con la movilidad, edificación, planificación urbanística... (como Arquitectura o Ingeniería de Caminos).
- Se propone la creación de una comisión o grupo de trabajo específico, con carácter operativo/técnico, para tratar las cuestiones relativas a la movilidad sostenible (definir acciones y realizar su seguimiento), de forma que las propuestas se eleven hasta los órganos de decisión de la UPV.

Asimismo se aportan a modo de propuestas los documentos:

- ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD EN LA UPV
- Grupo de trabajo para la elaboración de un PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Una estrategia a medio plazo para abordar el problema del tráfico y los accesos a la universidad desde el punto de vista de la sostenibilidad.

ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV

PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
Vicent Torres Joan Olmos	TALLER DE URBANISMO DE LA ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA	29/07/2014	10:00-11:00

Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV han asistido a la reunión Carmen Bellver y Cristina Martí; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.

PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES

- Se manifiesta la sensación de falta de voluntad de resolver una cuestión tan importante como la movilidad, tanto por parte de los dirigentes de la ciudad de Valencia como de la propia UPV.
- ✓ El sistema de movilidad actual tiene unos costes inasumibles, medioambientales, sociales y económicos, para la sociedad y para la propia Universidad.
- ✓ Hace falta un cambio cultural en el sistema de movilidad; la Universidad debe ser un ejemplo y liderar el cambio.
- ✓ Se percibe que este tema no es una prioridad para el Rector.
- El Taller de Urbanismo se ofrece para participar y colaborar en el plan de movilidad de manera desinteresada.
- Los problemas del sistema de movilidad ya se conocen y es momento de actuar ya.
- El objetivo del plan es reducir el uso del coche. Sin embargo, la política de crear aparcamiento, aplicada en los últimos años por la UPV, ha ido en dirección contraria acentuando los desequilibrios; por tanto ha sido un error.
- La moto contamina igual que el coche, además emite más ruido y presenta un mayor riesgo de accidente. Las motos están circulando por los pasillos peatonales del Campus.
- Con respecto a la bicicleta:
 - ✓ No hay una red ciclista bien estructurada dentro del Campus. Es irregular, hay tramos no conectados. Por tanto, no responde a las necesidades de desplazamiento.
 - ✓ Valenbisi ha resultado positivo, aunque reduce el uso de la bici privada.
 - ✓ El carril-bici exterior del Campus de Vera es infame: estrecho y con poca visibilidad.
- El diseño de la Avda de los Naranjos es disuasorio para el desplazamiento peatonal y ciclista. Constituye un efecto barrera para peatones y ciclistas.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Se propone reducir las plazas de aparcamiento en la UPV; esta medida es un elemento clave en las políticas de movilidad. Concretamente se propone eliminar aparcamiento en superficie.
- También se propone pagar para aparcar con objeto de recuperar parte de la inversión realizada en aparcamientos y dedicarla a otras cosas:
 - ✓ La forma concreta de aplicación debe estudiarse
 - ✓ Hay que excluir del pago a los discapacitados, los vehículos de alta ocupación y las personas que vienen de más lejos
- Con respecto a las motos:
 - ✓ Se propone crear plazas para motos en los aparcamientos subterráneos.
 - ✓ Y perseguir el aparcamiento el estacionamiento indebido: primero lanzar una campaña de información para posteriormente proceder a bloquear/retirar las motos mal aparcadas.
- Hay que coordinar con el ayuntamiento y las empresas de transporte las actuaciones en materia de movilidad.
- Hay que impulsar acciones dirigidas a la educación de la comunidad universitaria.
- Se recomienda aplicar el principio: “Es mejor premiar a quien cumple en lugar de castigar a quien incumple”.
- Se propone que la empresa de Seguridad utilice bicicletas en lugar de motos, para sus desplazamientos por el Campus.
 - ✓ Otros servicios externalizados pueden usar triciclos o vehículos eléctricos
 - ✓ Los coches oficiales de la Universidad deberían ser eléctricos.
- Se propone crear una red ciclista bien estructurada, segregada de los itinerarios peatonales puesto que hay espacio suficiente (eliminando aparcamiento en superficie se dispone de zonas amplias): un carril de punta a punta del Campus y algunos tramos transversales.
- Se propone colocar aparcabicis donde se detecte estacionamiento indebido (farolas, árboles...). Los ciclistas quieren aparcar puerta a puerta, por tanto hay que incentivar que esto sea posible.
- Hay que crear itinerarios peatonales con sombra mediante paseos ajardinados, corredores verdes, incluso desde las paradas de tranvía.
- Hay que repensar el diseño de la Avda Naranjos para hacerle una propuesta al Ayuntamiento. La Universidad de Valencia y la UPV podrían unirse en este tema.
- Se propone solicitar a EMT un servicio lanzadera que conecte la Estación del Cabañal con el Campus de Vera.
- Fomento del taxi compartido en la parada de taxi de la UPV.
- Puesta en marcha de iniciativas de activismo urbano: actividades muy “visuales” para llamar la atención sobre los problemas de movilidad

Además se entrega la siguiente documentación:

- ✓ Propuestas y aportaciones para el Plan de Movilidad de la UPV. Taller de Urbanismo
- ✓ Informe sobre movilidad sostenible en el Campus de Vera, UPV. Moute
- ✓ Propuestas de alumnos. Plan de Movilidad UPV.

ENTREVISTAS PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UPV

PARTE INTERESADA		FECHA	HORA
José V. Colomer	INSTITUTO DE TRANSPORTE Y TERRITORIO	23/09/2014	9:30-11:00

Por parte de la Unidad de Medio Ambiente de la UPV ha asistido a la reunión Carmen Bellver; y por parte de NOVOTEC, Isabel Domínguez.

PROBLEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES

- Desde el estudio realizado en 2009 por el Instituto de Transporte se han producido cambios relevantes:
 - ✓ A nivel general, la crisis ha provocado una reducción de las necesidades de transporte. La reducción de sueldos que muchos trabajadores han experimentado no se ha materializado en un incremento del transporte público como podría esperarse; esto es debido a que el elevado desempleo ha provocado una disminución global de los desplazamientos.
 - ✓ La bici pública en Valencia ha tenido mucho éxito; sin embargo, la incidencia en la UPV es menor de lo esperado porque el número de plazas es muy limitado, y por tanto el número de desplazamientos en hora punta también lo son. Para mejorar la incidencia debería haber una rotación muy elevada de bicis en los puntos préstamo del campus, que probablemente no hay.
- Con respecto al transporte público:
 - ✓ El tranvía se satura en horas punta.
 - ✓ Las líneas de autobús urbano que van a la UPV tienen poca cobertura en Valencia.
 - ✓ Los autobuses interurbanos no tienen paradas cerca del Campus. El tiempo de desplazamiento para los que proceden de municipios cercanos es muy elevado.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Para llevar adelante un plan de movilidad en la UPV, es muy importante contar con el apoyo del Rectorado.
- Se propone establecer una Mesa de movilidad, junto con la Universidad de Valencia, en la que ambas universidades se reúnan periódicamente con el ayuntamiento y las empresas de transporte público. Se proponen dos niveles: una mesa técnica que se reúna cada 3-4 meses y una mesa política con una frecuencia de reunión anual.
- Con respecto al transporte público:
 - ✓ Remodelar las líneas de autobús de Valencia buscando más eficiencia.
 - ✓ Poner lanzaderas para conectar los municipios próximos, actuando sobre el factor tiempo de desplazamiento, y establecer paradas de los autobuses interurbanos en Avda Tarongers.



PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Con respecto a la bici:
 - ✓ Invertir en aparcamiento seguro y combatir la inseguridad en el aparcamiento
 - ✓ Establecer acuerdos con las oficinas bancarias presentes en el campus, para que pongan a disposición de la comunidad universitaria medidas de financiación muy favorables para la compra de bicicletas.
 - ✓ Favorecer la movilidad interna en bici: fomentar la compra de bicis por parte de los departamentos/servicios de la UPV.
 - ✓ Con respecto a la red ciclista de Valencia, se debería reclamar al ayuntamiento más vigilancia en el uso de la red para lograr que se encuentre libre de obstáculos.
- La conclusión del plan de movilidad debería ser:
 - ✓ Somos más sostenibles que el resto
 - ✓ Debemos impulsar la sostenibilidad en nuestras ciudades
 - ✓ Para ello habría que dar publicidad a nuestro sistema de movilidad a través de artículos y noticias en los medios de comunicación.
- Debería cobrarse por aparcar en el campus (una cantidad simbólica, como por ejemplo 10 €/mes) y destinar esos ingresos a financiar medidas de fomento de la movilidad sostenible.
- Se propone poner en marcha un sistema de carpooling (coche compartido) en la UPV, lanzando un proyecto interno en el que algún miembro de la comunidad universitaria desarrolle una App específica que permita el contacto en tiempo real.
- Con respecto a las motos:
 - ✓ Las motos no deben circular dentro del campus en zona peatonal.
 - ✓ Deben disponer de plazas en zonas de aparcamiento próximas.
- Con respecto a la convivencia entre distintos modos de transporte:
 - ✓ Debería existir una regulación de uso del campus, que incluya normas de comportamiento para todos: motos, coches, vehículos de mercancías, bicis, peatones. Estas normas deben tener como finalidad crear una cultura de respeto y convivencia, y deben ser consensuadas con la comunidad universitaria (se propone debatirlas con los alumnos).
 - ✓ La UPV debe ser inflexible a la hora de sancionar. Hay que ver qué medidas puede aplicar la universidad ante un incumplimiento (de cualquier tipo).
 - ✓ Si se incumplen las normas, hay que llamar a la policía para que actúe puesto que el campus es una zona pública. La UPV podría pedir al ayuntamiento que agentes de policía pasaran por el campus periódicamente multando a los que incumplan las normas.

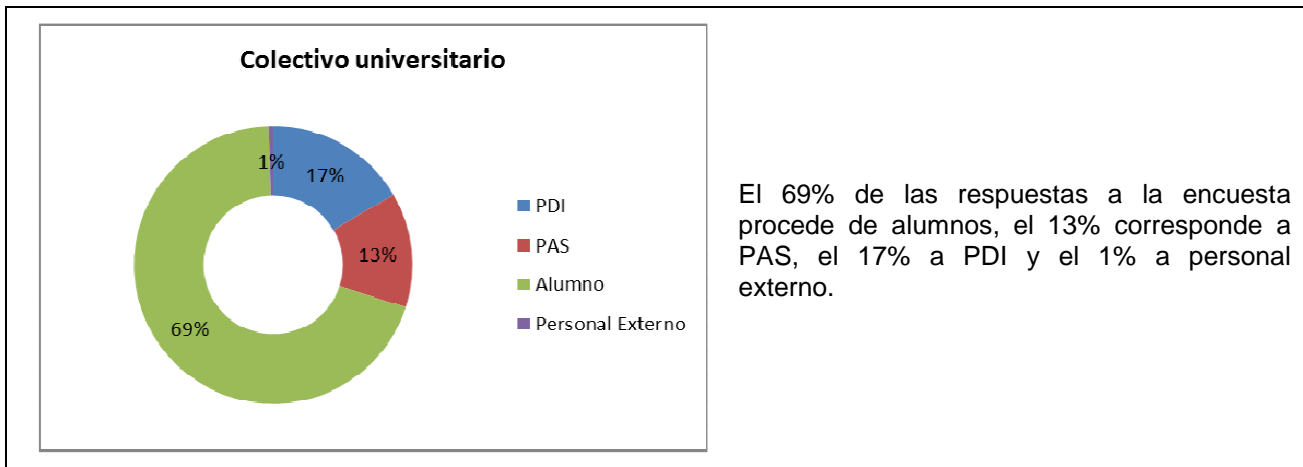
3. ENCUESTA DE MOVILIDAD

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

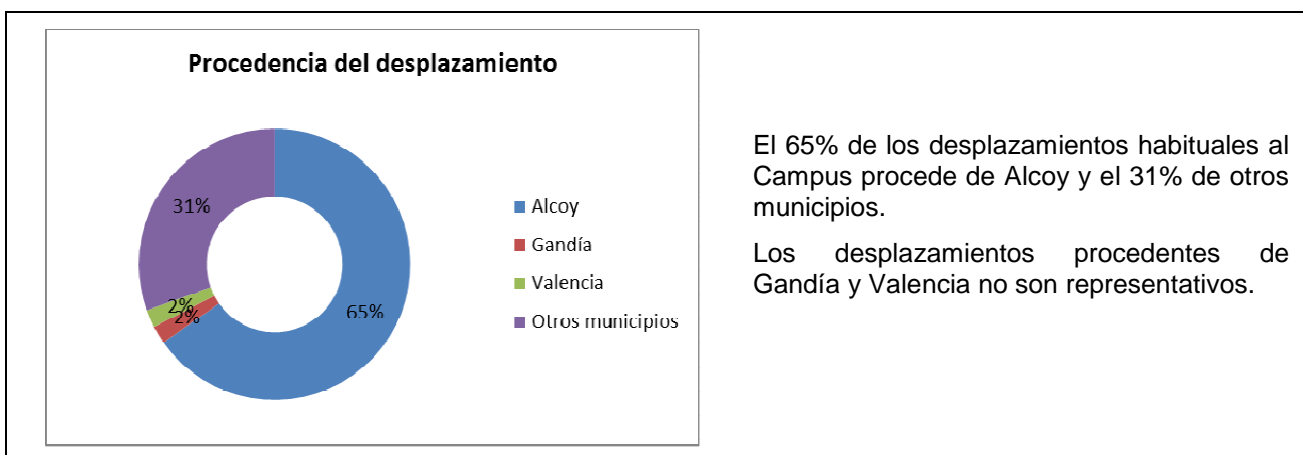
- Conocer las pautas de movilidad actuales de la población universitaria
- Saber cuáles son los motivos de la elección de un determinado modo de transporte
- Identificar las posibilidades de cambio hacia un modo de transporte sostenible.

Se han obtenido un total de **3207 encuestas** respondidas, 187 en Alcoy, 148 en Gandía y 2872 en Vera (Valencia); a continuación se exponen los resultados obtenidos tras su análisis.

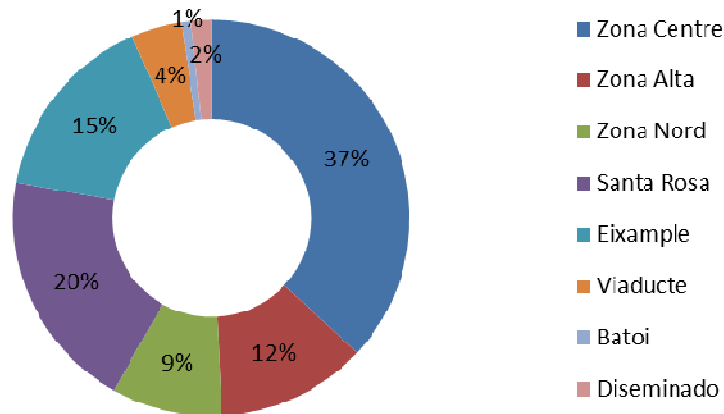
3.1. Campus de Alcoy



Caracterización del desplazamiento al campus



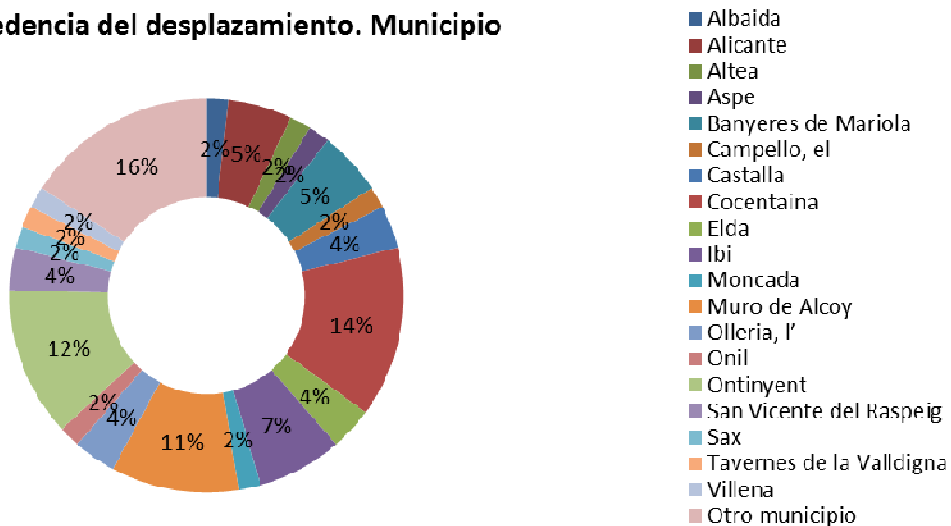
Procedencia del desplazamiento. Distrito



Desde Alcoy, son mayoritarios los desplazamientos desde el distrito de Zona Centro (37%), el más próximo al campus.

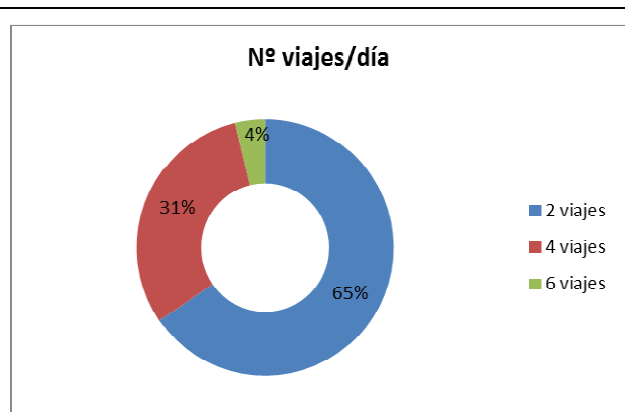
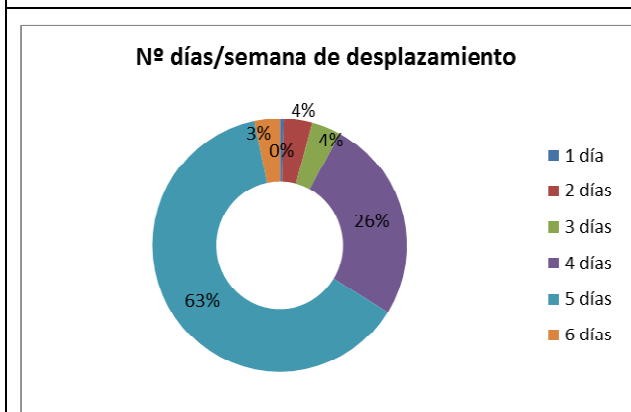
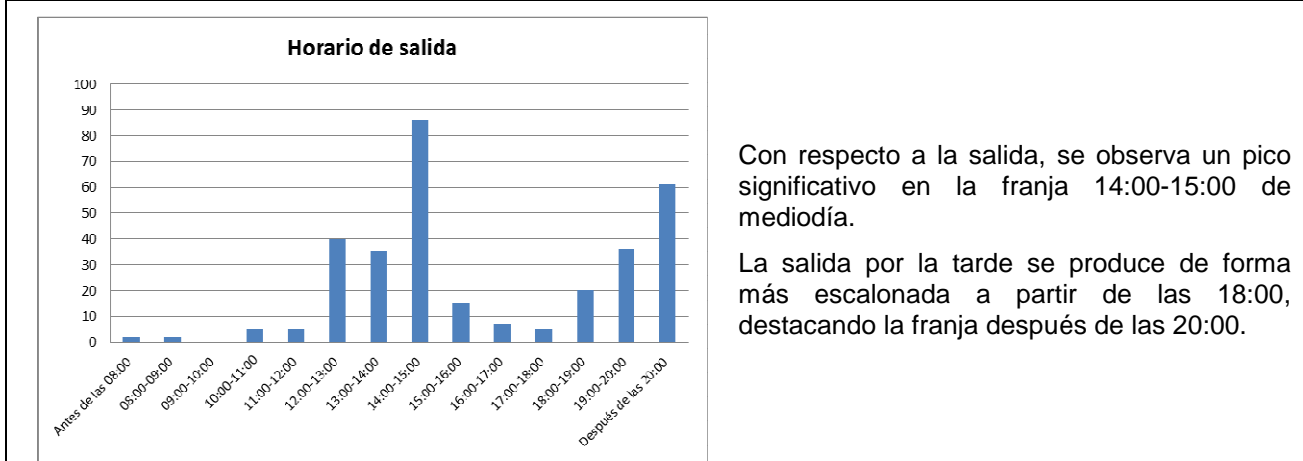
Considerando otros distritos, Santa Rosa representa la procedencia del 20% de los desplazamientos.

Procedencia del desplazamiento. Municipio



Con respecto a los municipios de procedencia destacan Cocentaina (14%), Ontinyent (12%), Muro de Alcoy (11%), y después Ibi (7%), Alicante (5%) y Banyeres de Mariola (5%).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

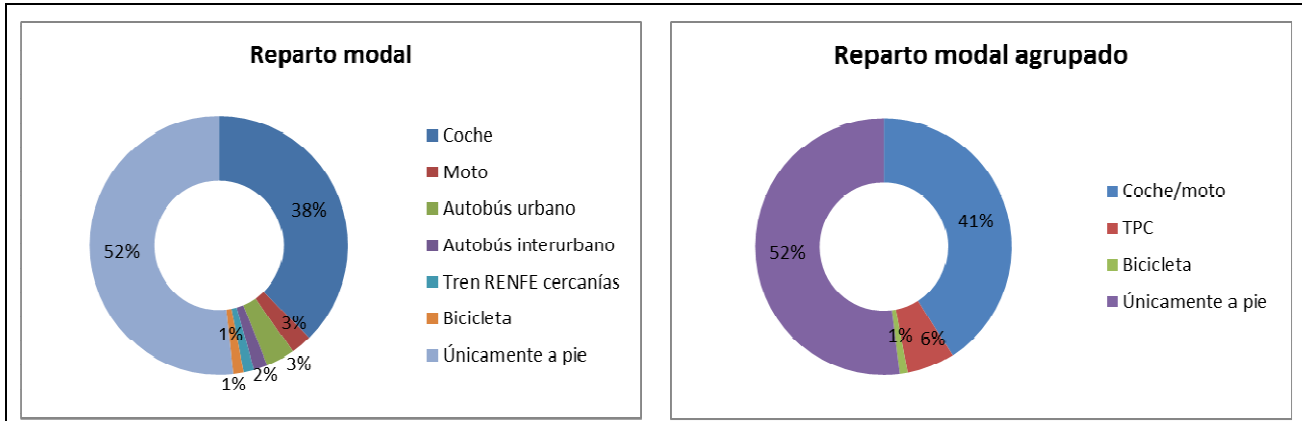


El número de días de desplazamiento al Campus de Alcoy más frecuente es de 5 a la semana (63%).

El número de viajes por día más frecuente es de 2 (65%), sin embargo, comparativamente con los otros campus, es destacable el 31% que realiza 4 viajes/día, debido probablemente a la ubicación céntrica de este campus).

El nº días/semana promedio es de 4,57; el nº viajes/día es de 2,78. Por tanto, el nº viajes/semana es de 12,70.

Modo de desplazamiento de acceso al campus



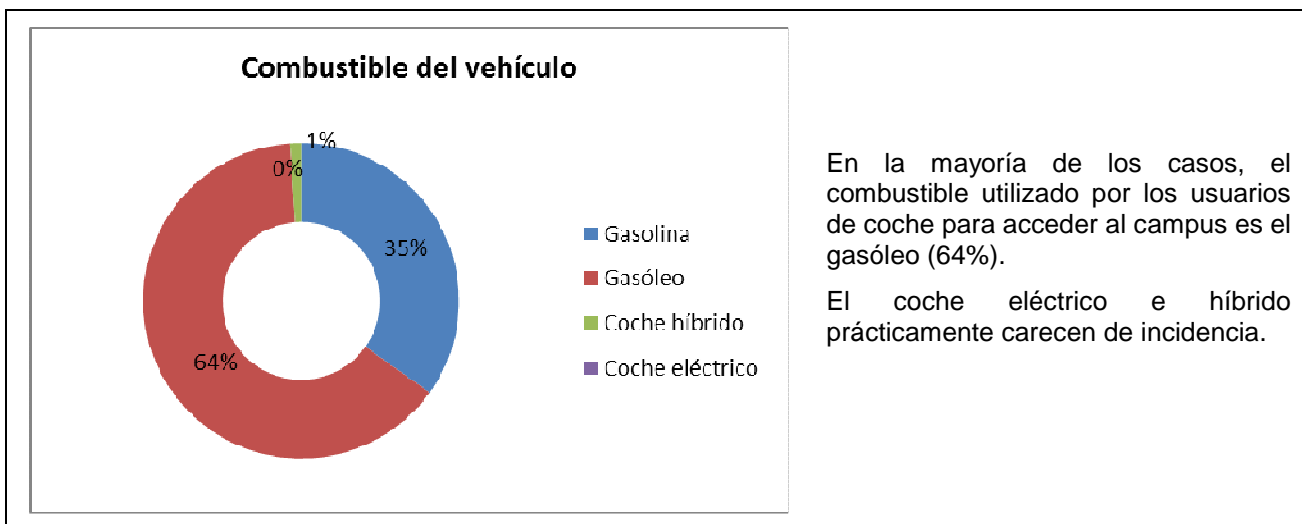
El 52% del desplazamiento al campus se realiza a pie.

El vehículo privado a motor representa el 41% del reparto modal, siendo mayoritario el empleo del coche (38%) ya que la moto sólo representa el 3%.

El transporte público colectivo es utilizado únicamente en el 6% de los casos, de los cuales un 3% corresponde al autobús urbano. El autobús interurbano sólo supone un 2% y el tren un 1%.

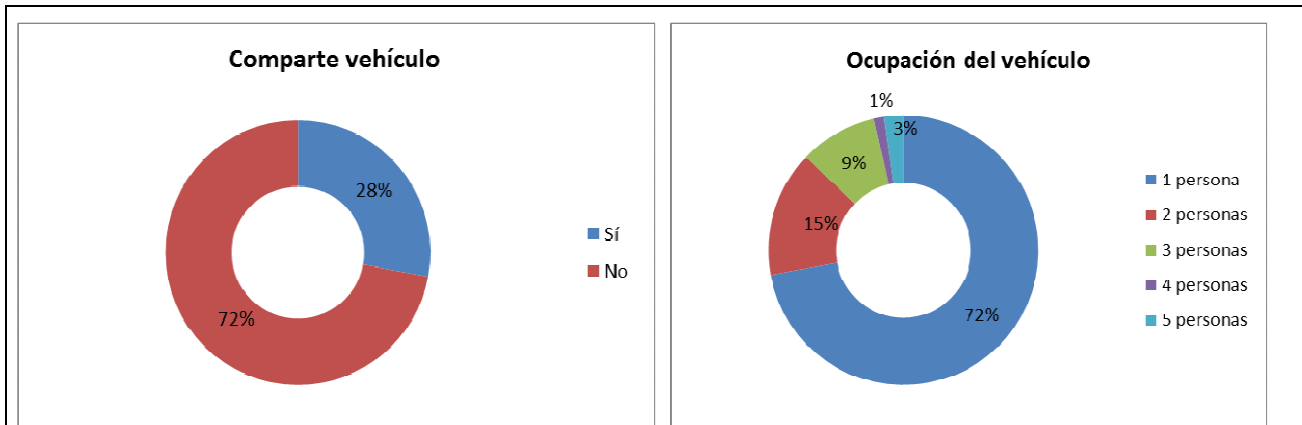
La bicicleta únicamente representa el 1%.

Coche



En la mayoría de los casos, el combustible utilizado por los usuarios de coche para acceder al campus es el gasóleo (64%).

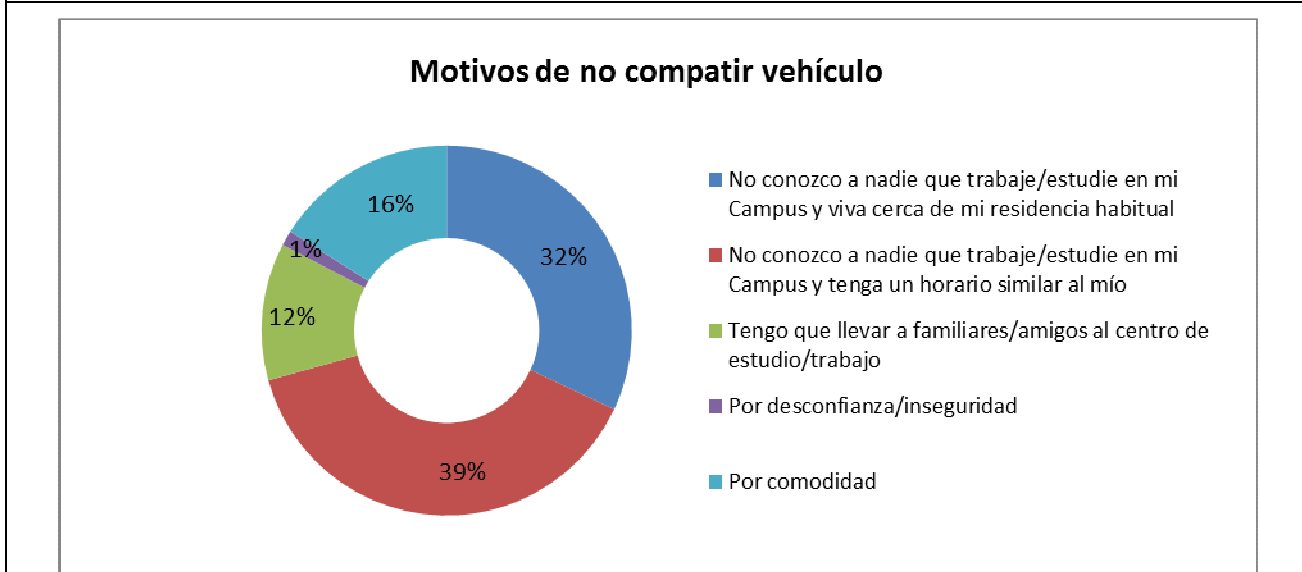
El coche eléctrico e híbrido prácticamente carecen de incidencia.



El 72% de los usuarios de coche no comparte vehículo en el acceso al campus de Alcoy.

Del 28% que comparte vehículo, la mayor parte (15%) lo hace con una sola persona (2 ocupantes). Sin embargo destaca comparativamente con otros campus el 9% que afirma compartir el coche con 2 personas más (3 ocupantes).

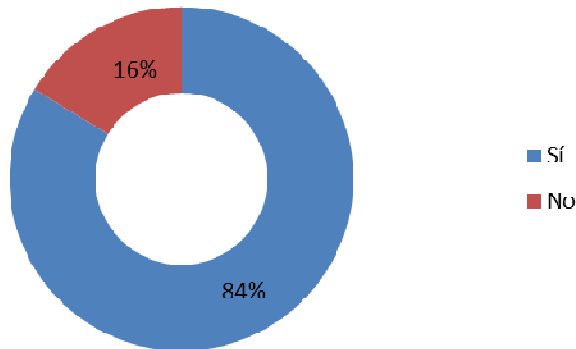
El índice de ocupación del coche es de 1,48.



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

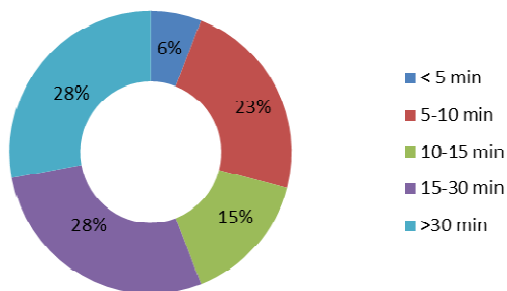
La comodidad representa el motivo para no compartir coche en el 16% de los casos.

Uso potencial del coche compartido

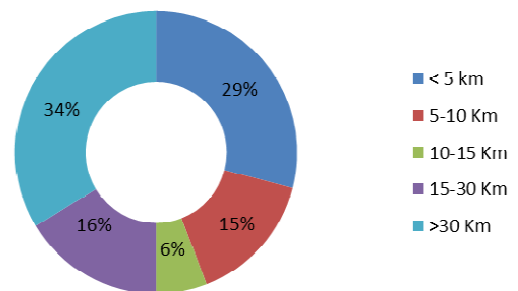


El 84% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.

Duración del desplazamiento en coche



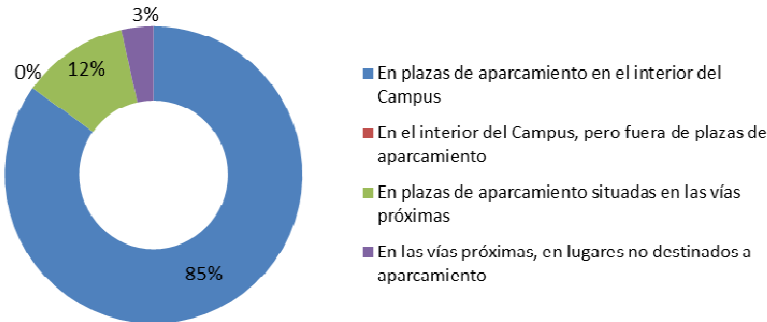
Distancia del desplazamiento en coche



Existe una gran dispersión en la duración del desplazamiento en coche, predominando los que tardan más de 15 minutos (28% tardan 15-30 minutos y 28% tardan >30 minutos).

En cuanto a la distancia recorrida, destacan dos intervalos diferentes: más de 30 km (34%) y menos de 5 km (29%).

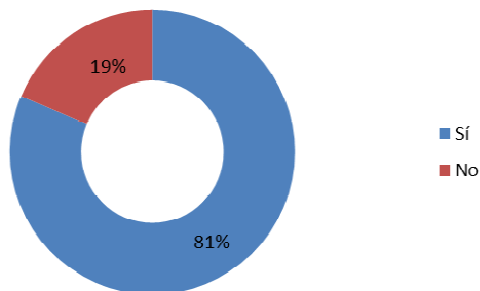
Lugar de aparcamiento



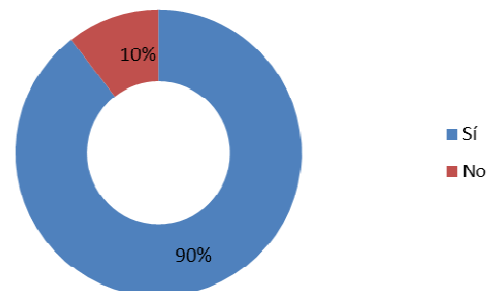
La gran mayoría de usuarios de coche (85%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 12% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.

No es significativo el % de usuarios que afirma aparcarse fuera de plaza.

Número de plazas disponibles adecuado

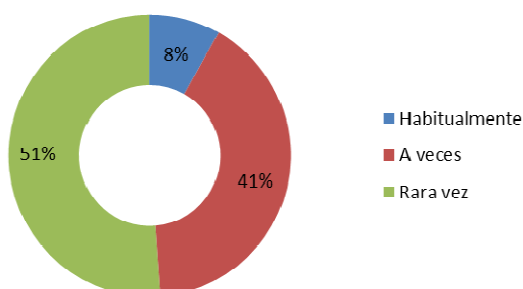


Distribución de plazas disponibles adecuada

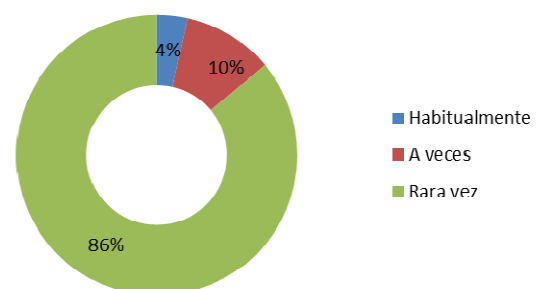


La gran mayoría de usuarios de coche consideran que el número de plazas disponibles en el campus es adecuado (81%); asimismo la gran mayoría considera que la distribución de plazas es adecuada (90%).

Congestión en los accesos



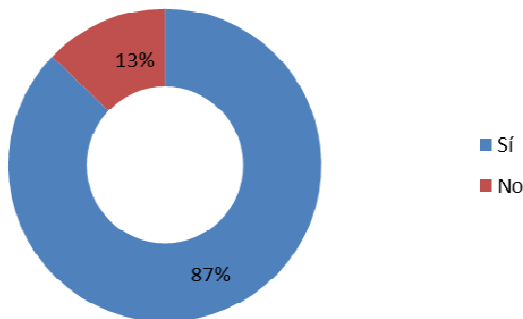
Congestión en el interior del campus



La mayoría de usuarios de coche considera que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (51%), aunque un 41% opina que existe a veces.

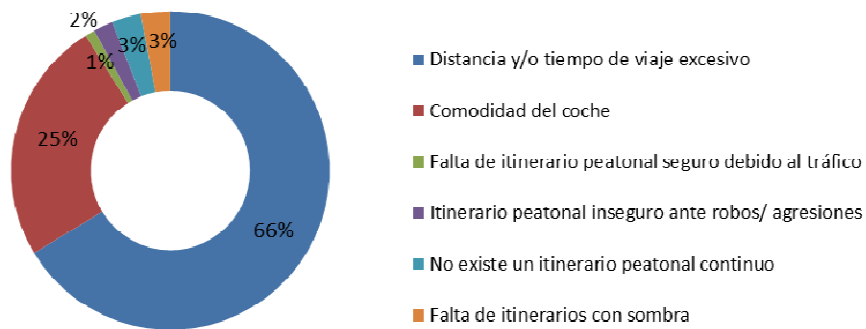
La gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (86%).

Señalización vial adecuada

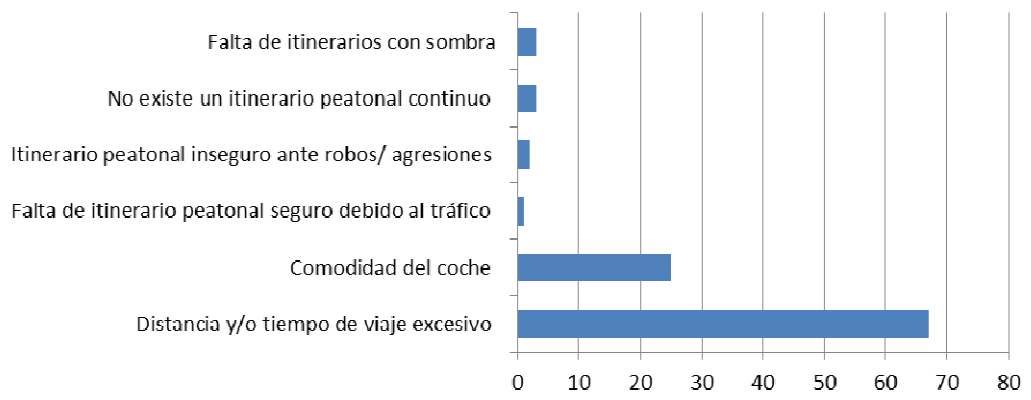


La gran mayoría de usuarios de coche opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus es adecuada (87%).

Motivos de no acceder a pie

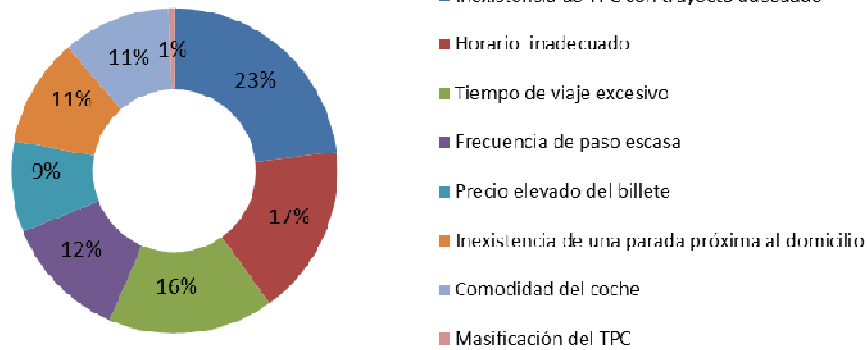


Motivos de no acceder a pie

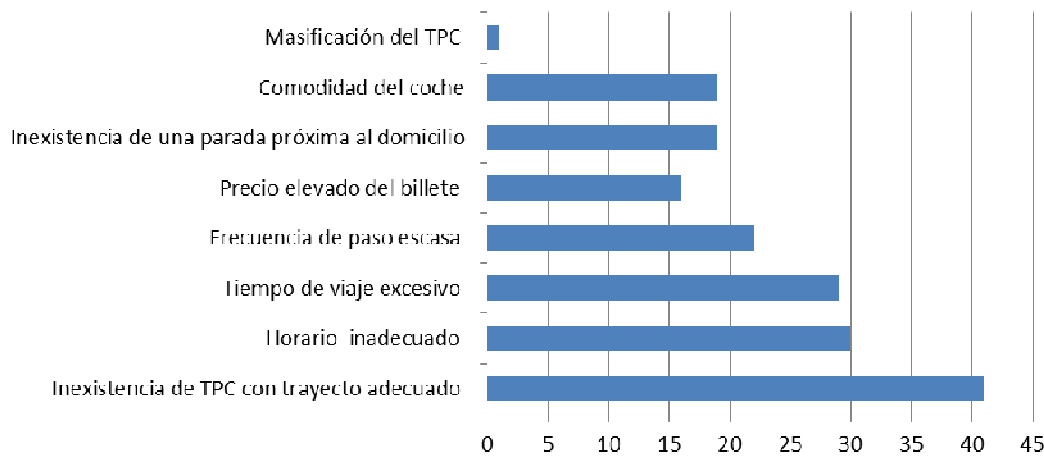


La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (66%). Sin embargo, es muy destacable el 25% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.

Motivos de no acceder en TPC



Motivos de no acceder en TPC

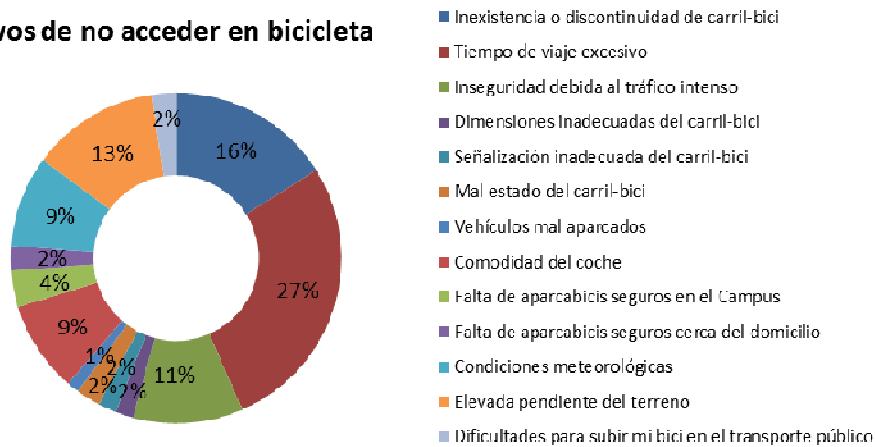


Hay diversidad de motivos para no acceder al campus en transporte público colectivo:

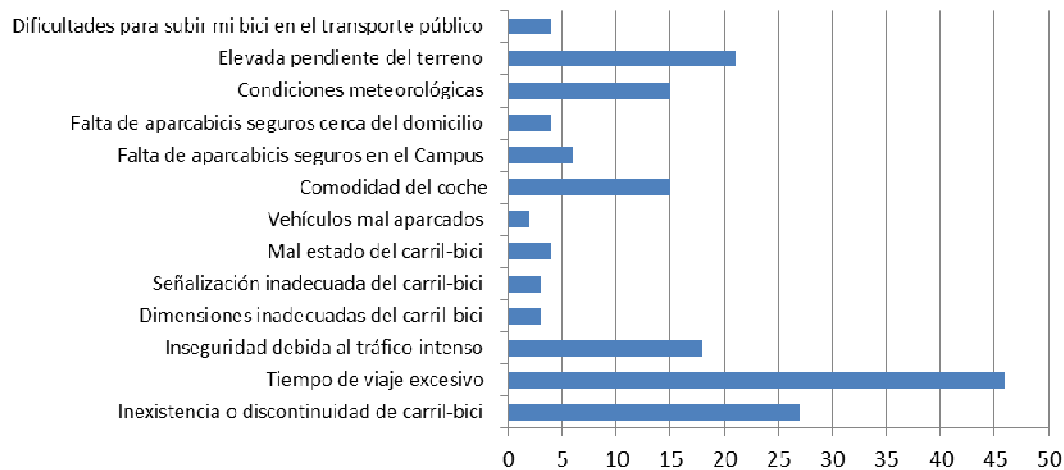
- La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (23%) es el primer motivo.
- El horario inadecuado (17%) y el tiempo de viaje excesivo (16%) se señalan en segundo lugar.

La comodidad del coche supone el motivo en el 11% de los casos.

Motivos de no acceder en bicicleta



Motivos de no acceder en bicicleta

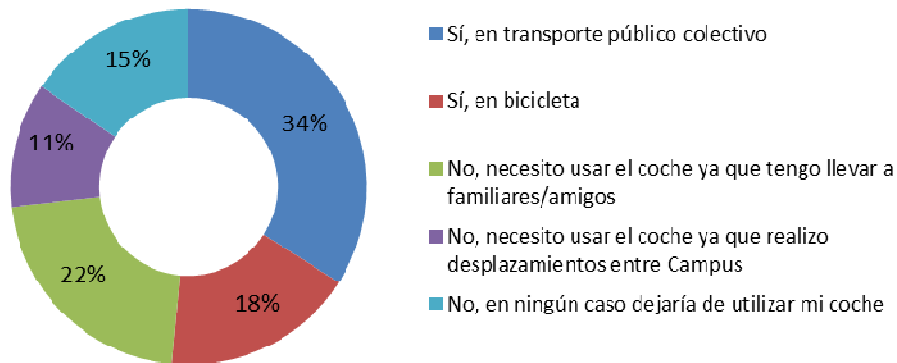


El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (27%).

Otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (16%) y la elevada pendiente del terreno (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (11%).

La comodidad del coche supone un 9%.

Dispuesto a ir en otro modo de transporte

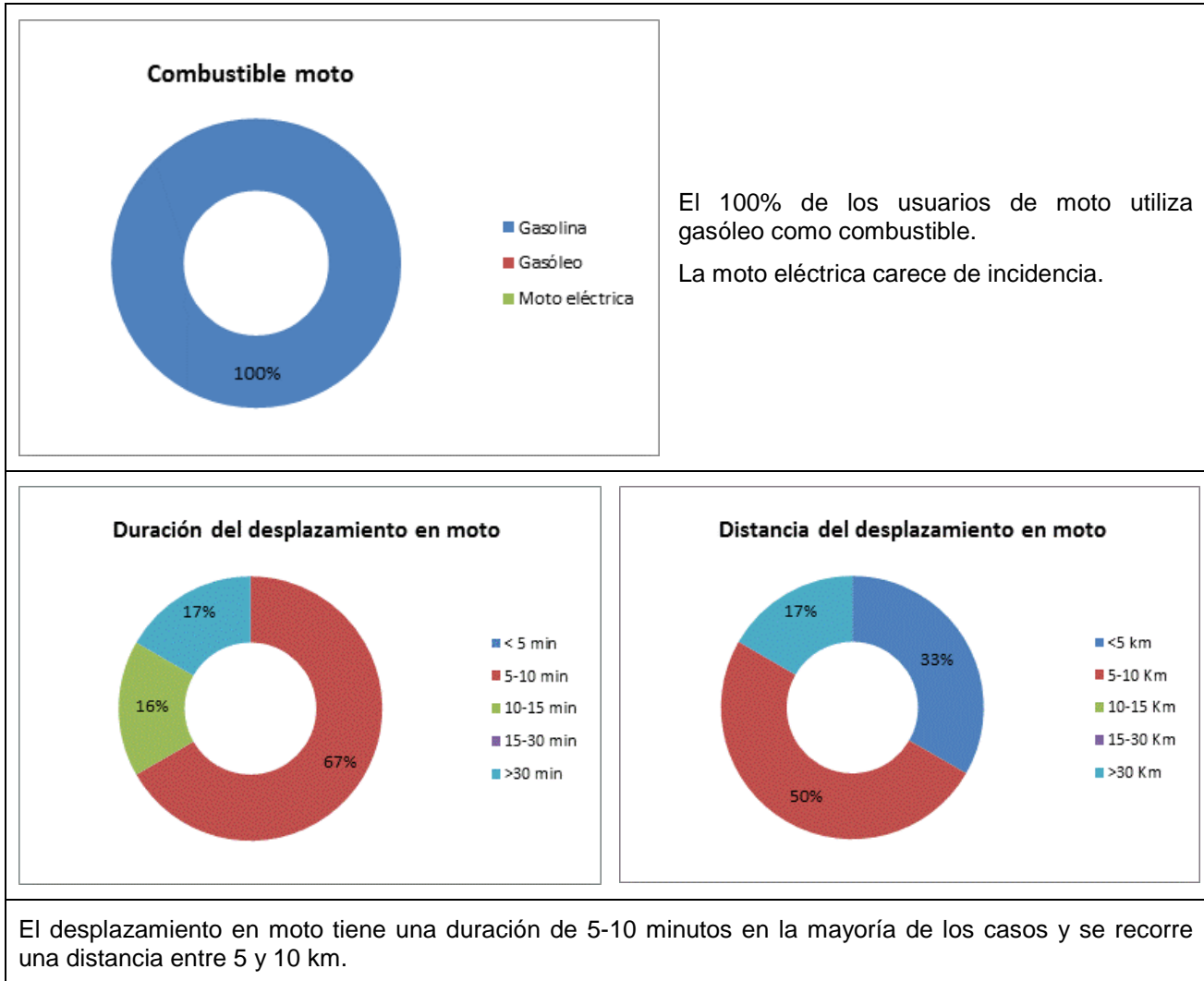


El 34% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

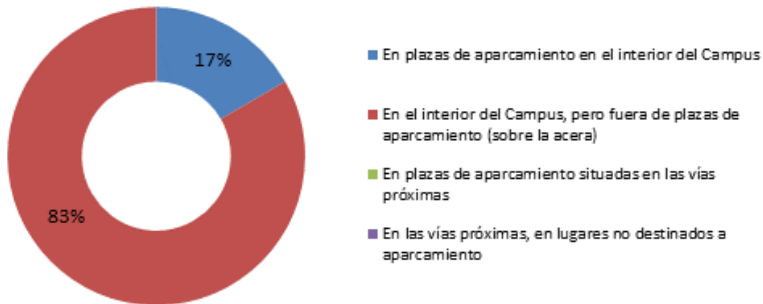
El 18% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.

Sin embargo, en el Campus de Alcoy, los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un porcentaje muy elevado (48%).

Moto



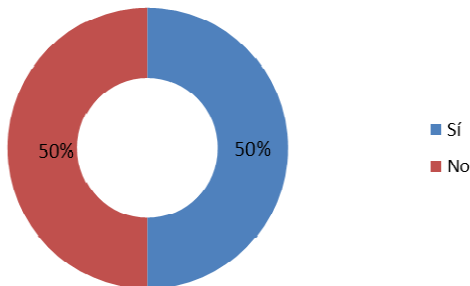
Lugar de aparcamiento



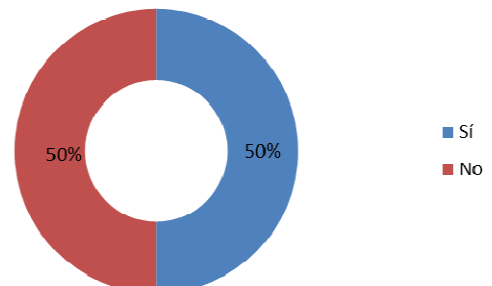
La gran mayoría de usuarios de moto (83%) aparca sobre la acera, frente al 17% que lo hace en plazas de aparcamiento.

El 100% afirma que aparca dentro del campus.

Número de plazas disponibles adecuado

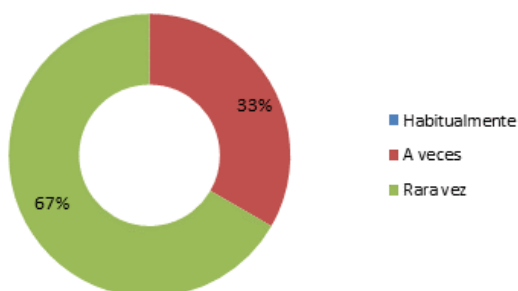


Distribución de plazas disponibles adecuada

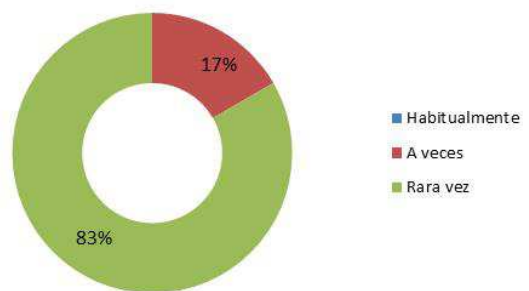


Las opiniones respecto al número de plazas disponibles para motos, así como sobre su distribución en el campus, se encuentran divididas: el 50% las considera adecuadas y el 50% no adecuadas.

Congestión en los accesos

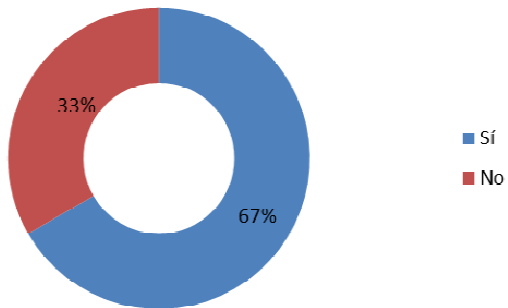


Congestión en el interior del campus



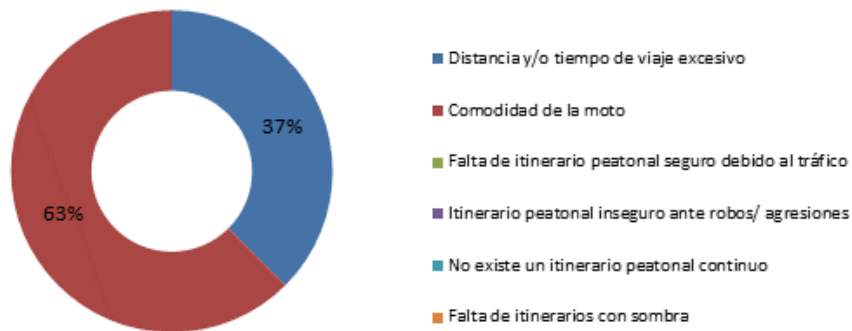
La mayoría de usuarios de moto considera que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (67%); la gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (83%).

Señalización vial adecuada

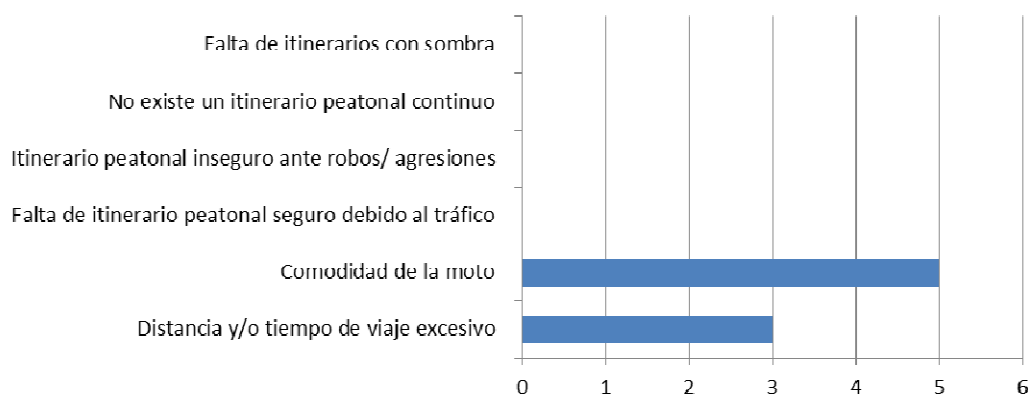


El 67% de usuarios de moto opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus es adecuada.

Motivos de no acceder a pie



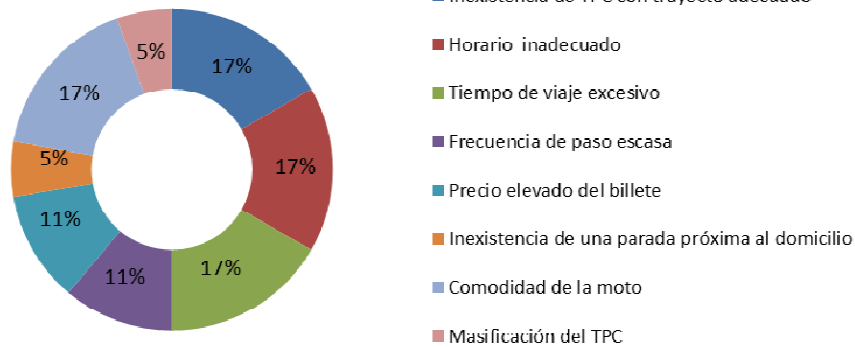
Motivos de no acceder a pie



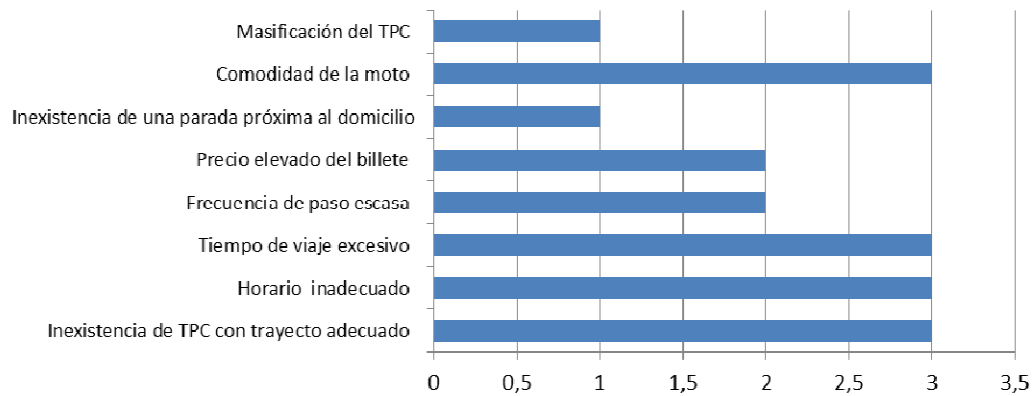
La comodidad de la moto es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%).

La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el segundo motivo (37%).

Motivos de no acceder en TPC

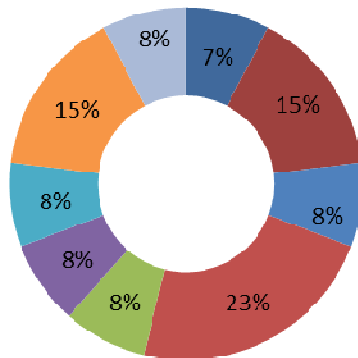


Motivos de no acceder en TPC



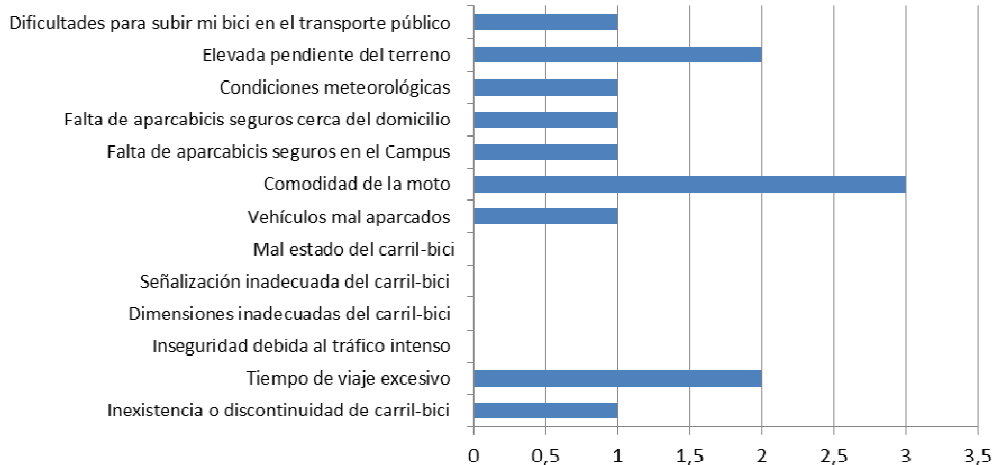
Los motivos principales para no acceder al campus en transporte público colectivo son el tiempo de viaje excesivo (17%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (17%), el horario inadecuado (17%) y la comodidad de la moto (17%).

Motivos de no acceder en bicicleta



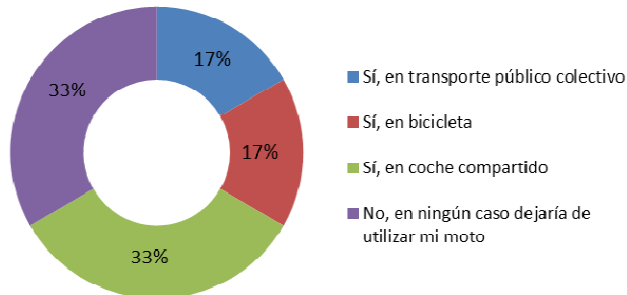
- Inexistencia o discontinuidad de carril-bici
- Tiempo de viaje excesivo
- Inseguridad debida al tráfico intenso
- Dimensiones inadecuadas del carril-bici
- Señalización inadecuada del carril-bici
- Mal estado del carril-bici
- Vehículos mal aparcados
- Comodidad de la moto
- Falta de aparcabici seguros en el Campus
- Falta de aparcabici seguros cerca del domicilio
- Condiciones meteorológicas
- Elevada pendiente del terreno
- Dificultades para subir mi bici en el transporte público

Motivos de no acceder en bicicleta



El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es la comodidad de la moto (23%). El tiempo de viaje excesivo (15%) y la elevada pendiente del terreno (15%) son motivos señalados en segundo lugar.

Dispuesto a ir en otro modo de transporte



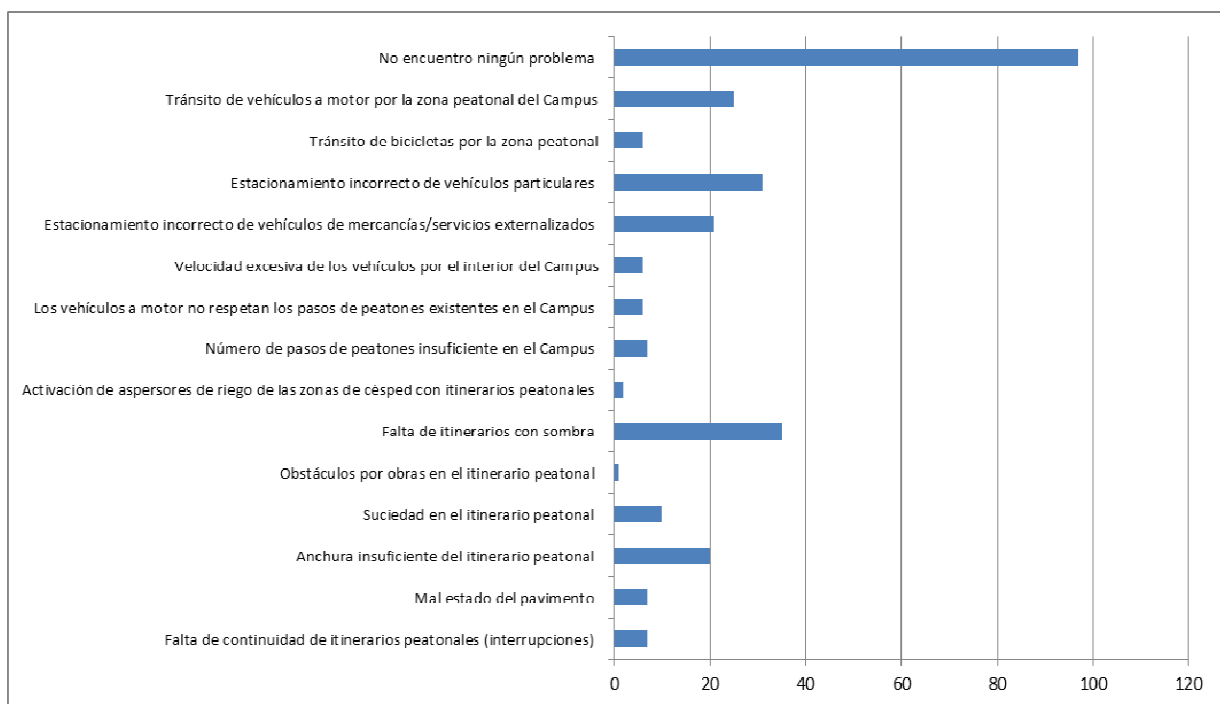
El 33% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir al campus en coche compartido.

El 17% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados.

El 17% estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus.

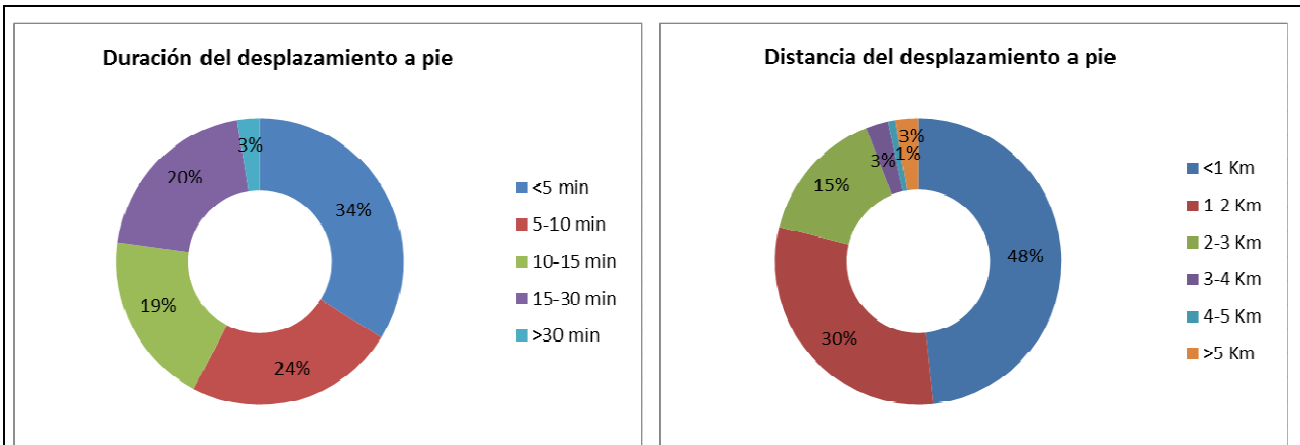
Destaca el 33% que afirma que en ningún caso dejaría de usar la moto.

Desplazamiento peatonal



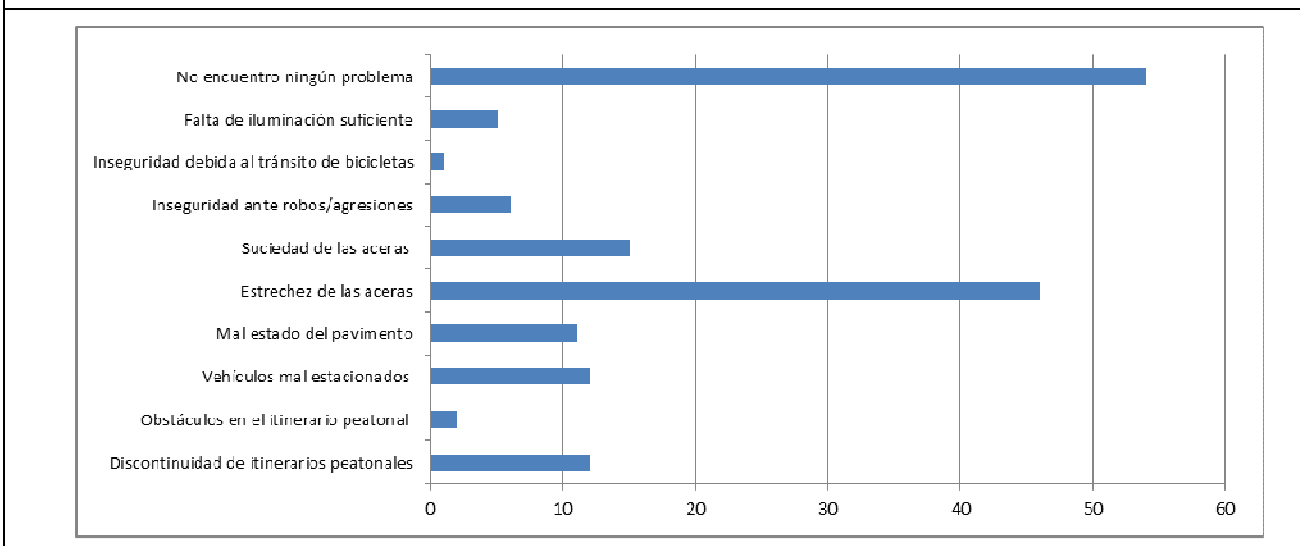
En el interior del Campus de Alcoy, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La duración mayoritaria del desplazamiento a pie **para acceder al campus** es de menos de 5 minutos (34%); el 24% tarda 5-10 minutos.

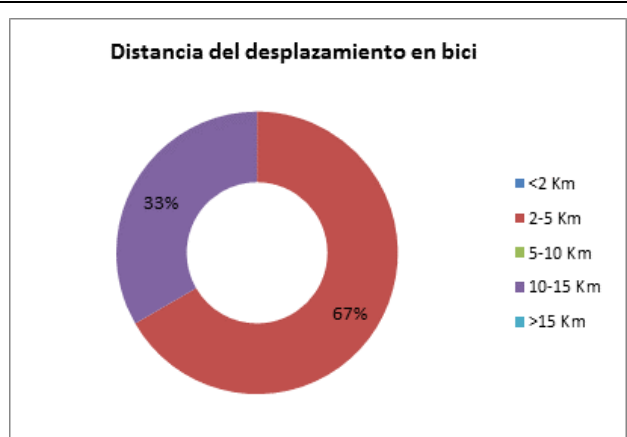
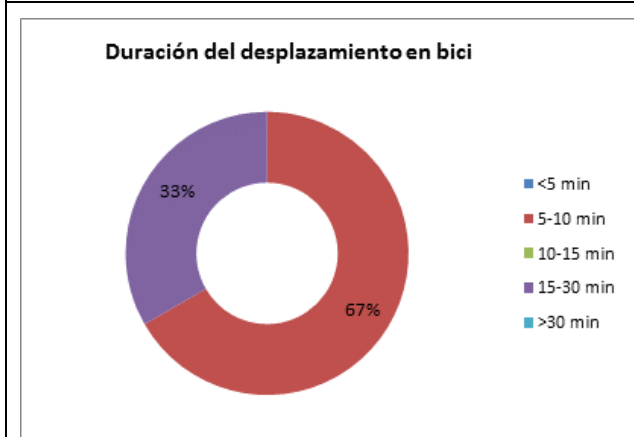
La distancia más frecuente es inferior a 1 km (48%); pero también es destacable el intervalo 1-2 km (30%).



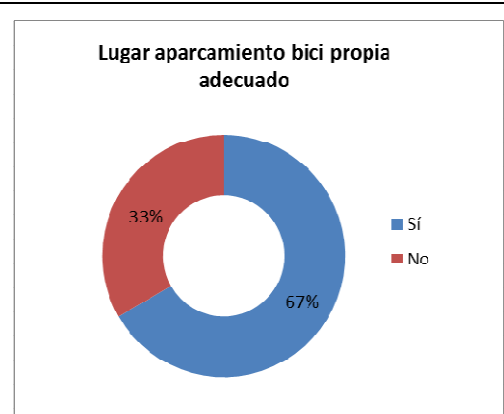
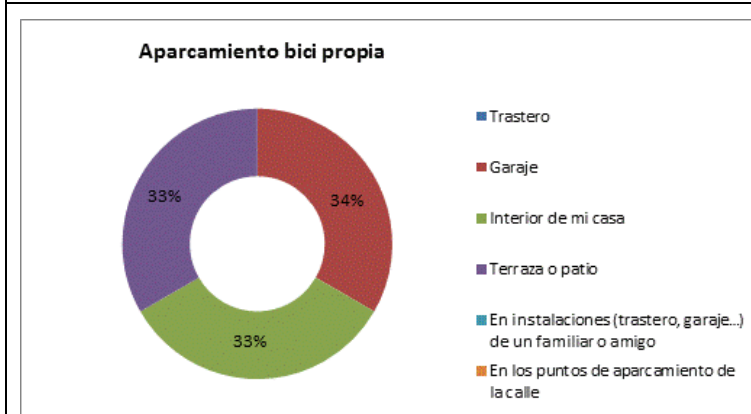
En la mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.

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

Bicicleta

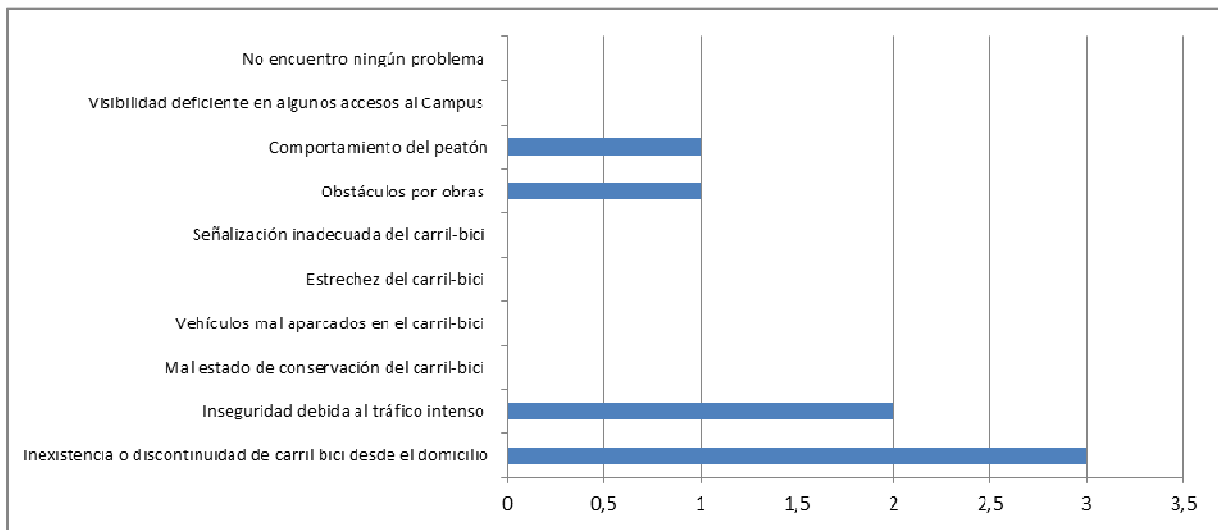


La duración del desplazamiento en bici está comprendida mayoritariamente entre 5 y 10 minutos (67%). La distancia recorrida está comprendida entre 2 y 5 km en la mayoría de los casos (67%).



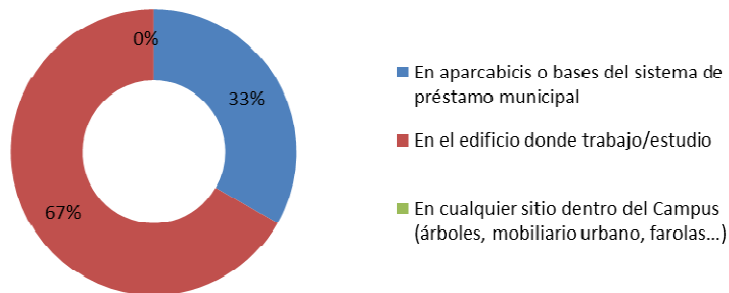
A partes iguales, la bici propia se aparca en el garaje (34%), en el interior de la casa (33%) y en el trastero (33%). El lugar de aparcamiento se considera adecuado.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y la inseguridad debida al tráfico intenso son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus.

Aparcamiento bici en el campus

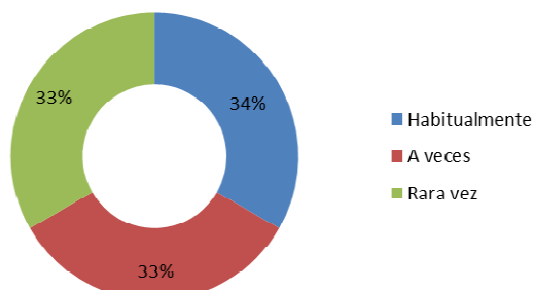


La mayor parte de usuarios de bici introduce la bici en su edificio (67%).

Un 33% utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus.

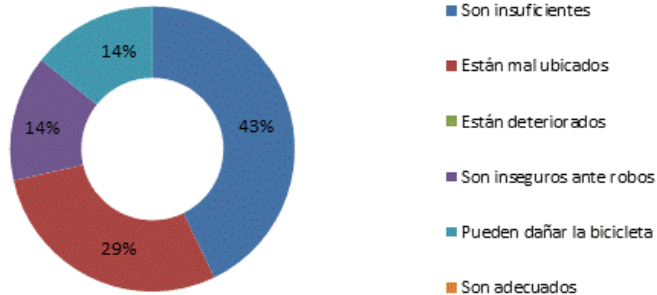
El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.

Aparcabicis libres próximos



Hay diversidad de opiniones en relación a la existencia de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.

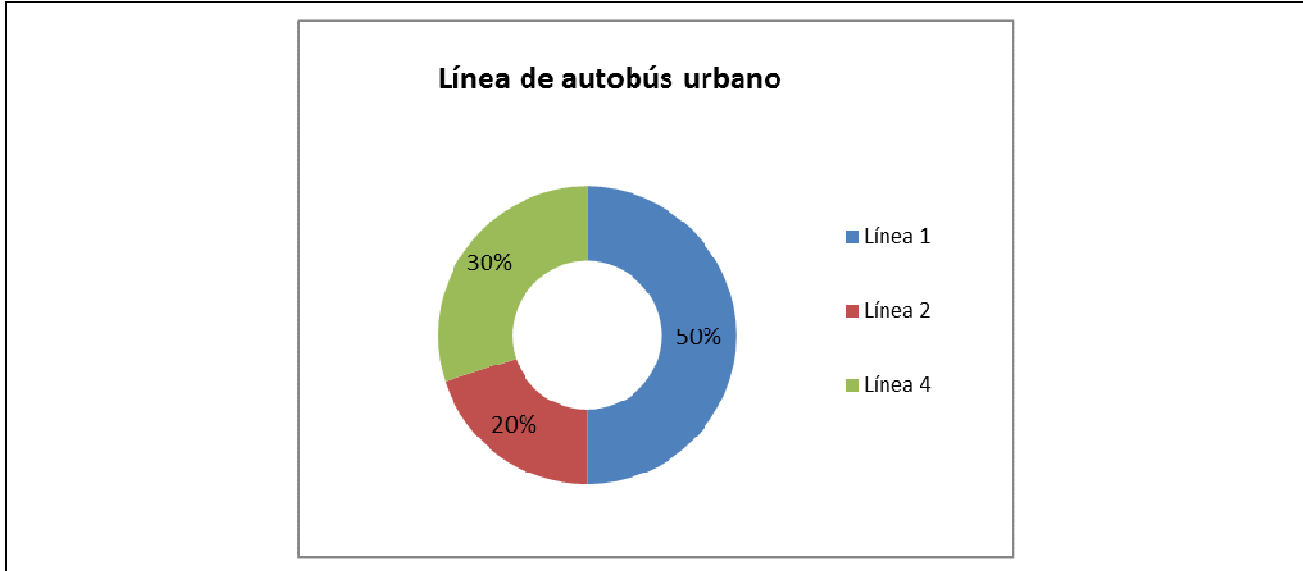
Aparcabicis existentes en el campus



El 43% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son insuficientes.

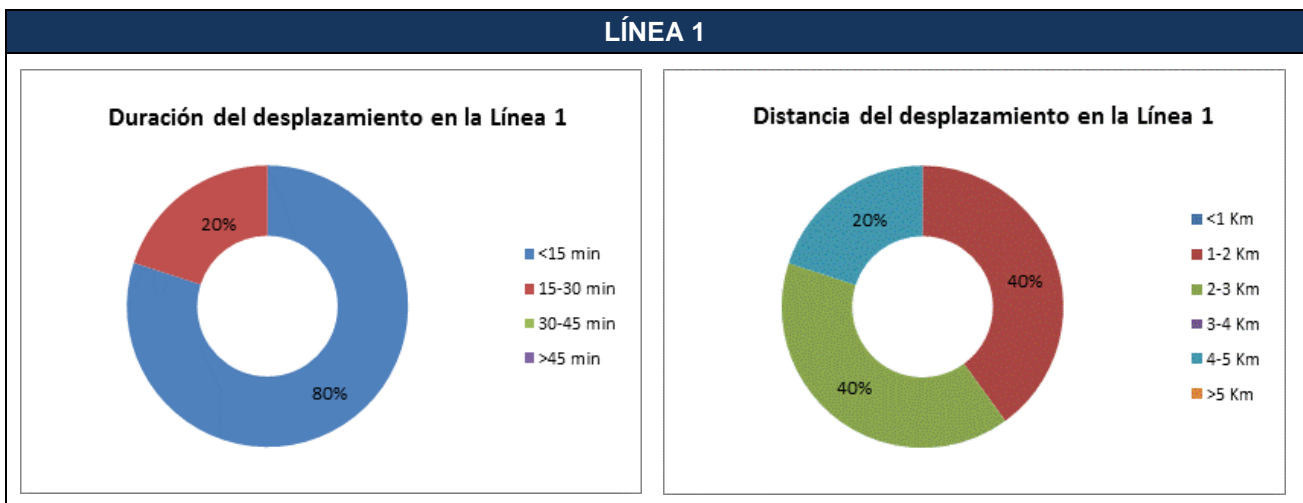
El 29% opina que están mal ubicados.

Transporte público colectivo. Autobús urbano



Las líneas de autobús urbano utilizadas para ir al Campus de Alcoy son la Línea 1 (50%), la Línea 4 (30%) y la Línea 2 (20%).

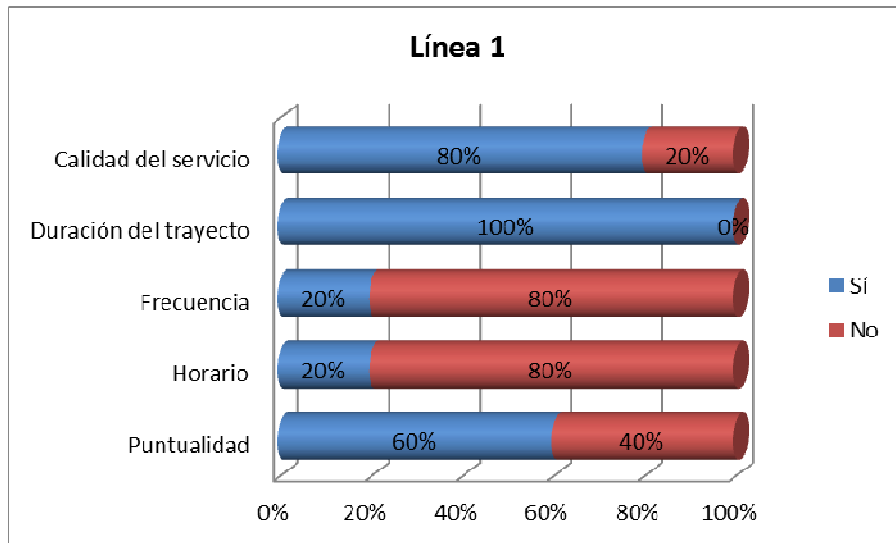
A continuación se van a analizar los resultados obtenidos línea por línea. Al interpretar los siguientes resultados, hay que tener en cuenta que, las preguntas correspondientes a cada una de las líneas de autobús urbano, han sido respondidas por un número reducido de personas.



La duración del trayecto realizado en la línea 1 es inferior a 15 minutos (80%).

La distancia recorrida está comprendida entre 1 y 3 km: 40% entre 1-2 km y 40% entre 2-3 km.

LÍNEA 1

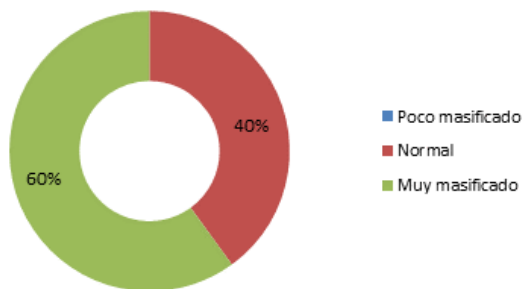


Los usuarios de la línea 1 consideran la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza), puntos fuertes de esta línea de autobús.

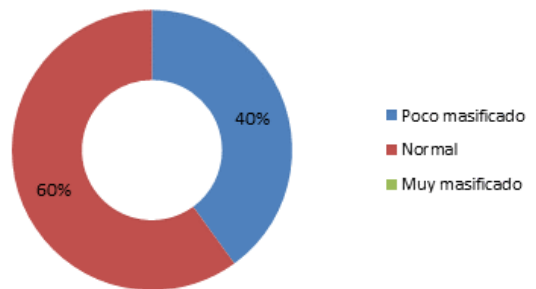
La puntualidad es valorada adecuadamente por 60%.

De forma mayoritaria se considera que la frecuencia no es adecuada (80%) y el horario tampoco (80%).

Masificación a la ida en la Línea 1



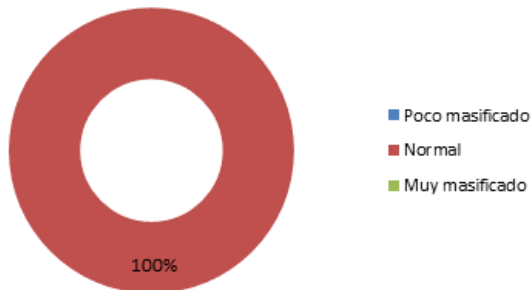
Masificación a la vuelta en la Línea 1



Los usuarios de la línea 1 consideran que la masificación a la ida es elevada (60%), mientras que a la vuelta el 60% de los usuarios de esta línea considera que la masificación es normal.

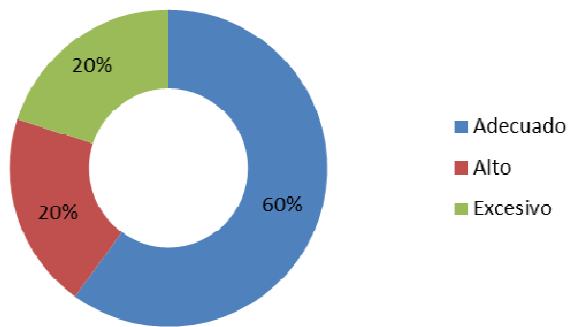
LÍNEA 1

Masificación en época de exámenes Línea 1



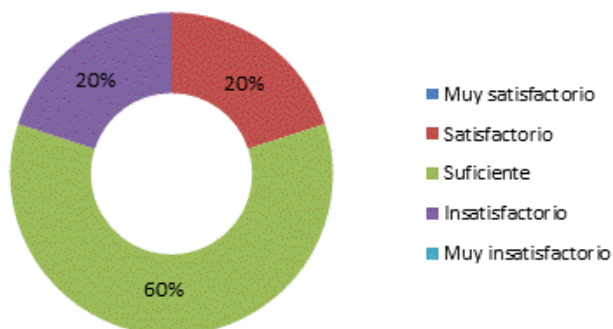
En época de exámenes, el total de los usuarios de la línea 1 consideran que la masificación puede considerarse normal.

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús de la Línea 1 se considera adecuado por un 60%.

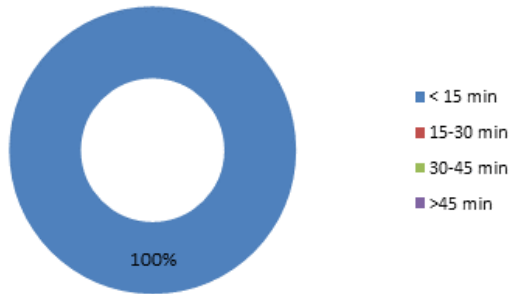
Satisfacción global del servicio Línea 1



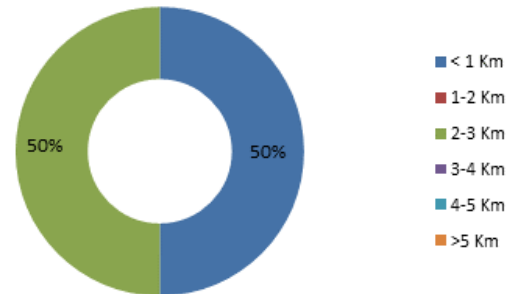
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 1 es Suficiente (60%).

LÍNEA 2

Duración del desplazamiento en la Línea 2

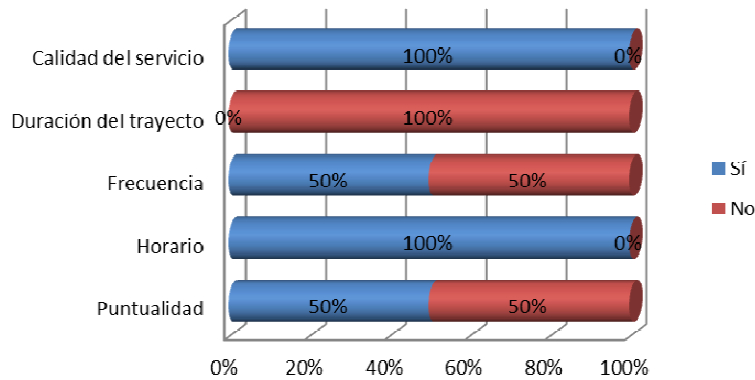


Distancia del desplazamiento en la Línea 2



La duración del trayecto realizado en la línea 2 es inferior a 15 minutos. La distancia recorrida es < 3 km.

Línea 2

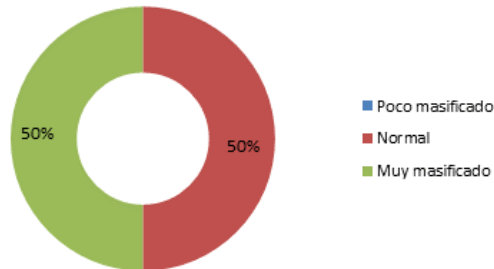


Los usuarios de la línea 2 consideran adecuada la calidad del servicio (conservación, limpieza) y el horario. La frecuencia y la puntualidad presentan valoraciones intermedias.

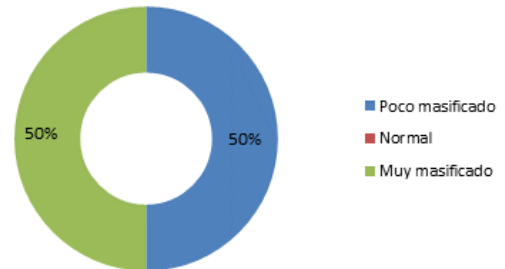
La duración del trayecto se valora negativamente.

LÍNEA 2

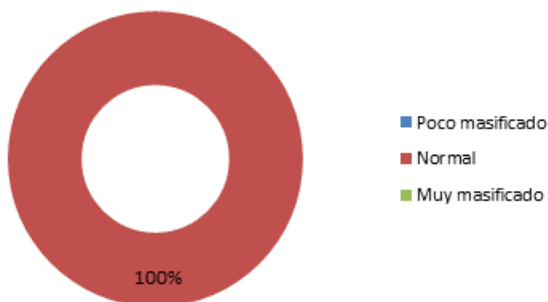
Masificación a la ida en la Línea 2



Masificación a la vuelta en la Línea 2



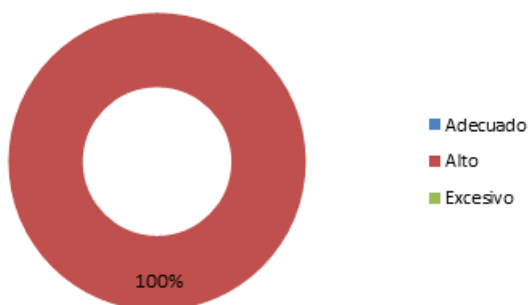
Masificación en época de exámenes Línea 2



El 50% de los usuarios de la línea 2 señalan que existe masificación a la ida y a la vuelta.

Sin embargo, en periodo de exámenes, el total de los usuarios de esta línea consideran que la masificación es normal.

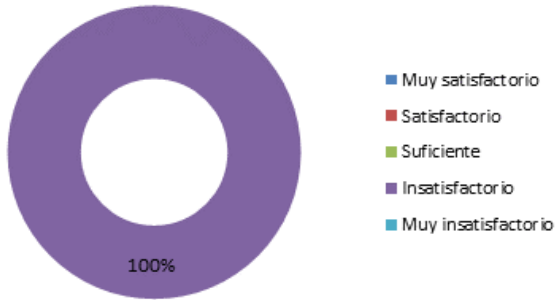
Precio del servicio



El precio del servicio de autobús de la Línea 2 se considera alto.

LÍNEA 2

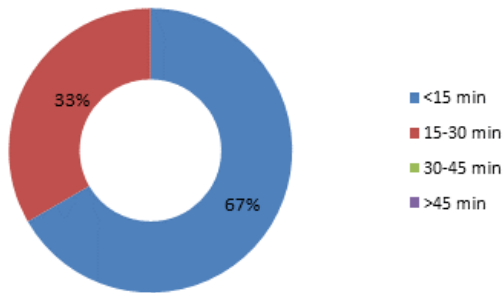
Satisfacción global del servicio Línea 2



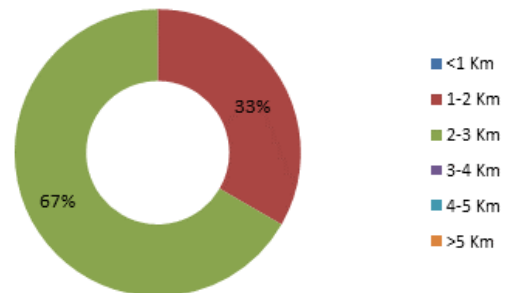
La valoración del servicio prestado por la línea 2 es Insatisfactorio.

LÍNEA 4

Duración del desplazamiento en la Línea 4

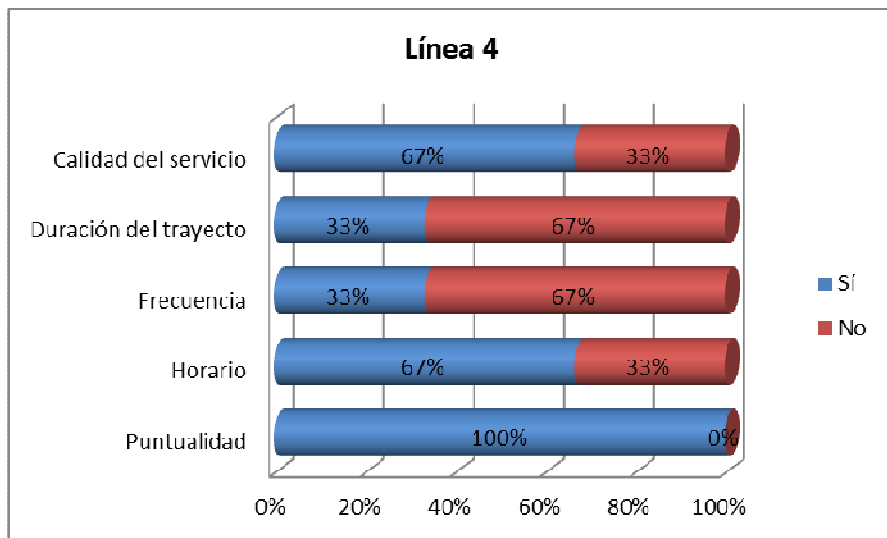


Distancia del desplazamiento en la Línea 4



La duración del trayecto realizado en la línea 4 es inferior a 15 minutos. La distancia recorrida se encuentra entre 2 y 3 km.

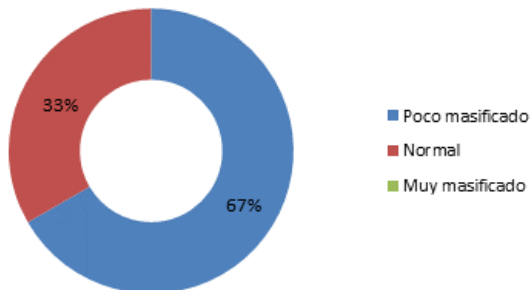
LÍNEA 4



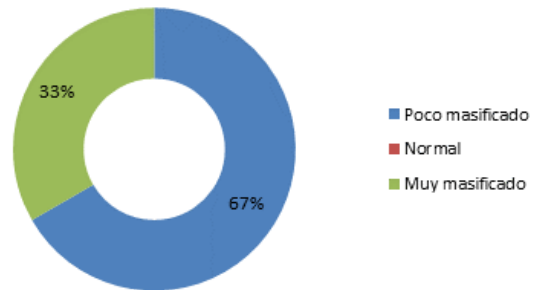
Los usuarios de la línea 4 consideran adecuada la puntualidad, la calidad del servicio (conservación, limpieza) y el horario.

Se consideran inadecuadas la duración del trayecto y la frecuencia.

Masificación a la ida en la Línea 4

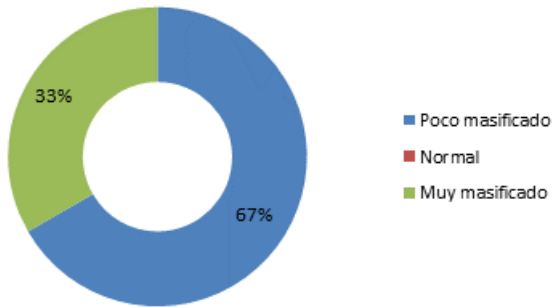


Masificación a la vuelta en la Línea 4



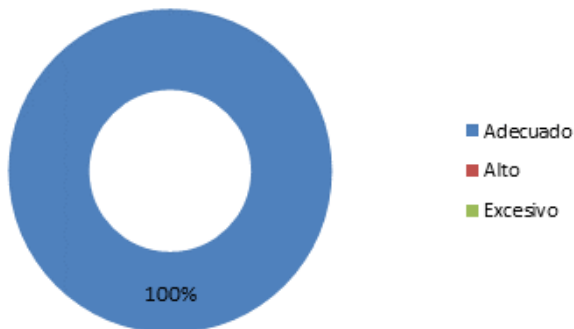
LÍNEA 4

Masificación en época de exámenes Línea 4



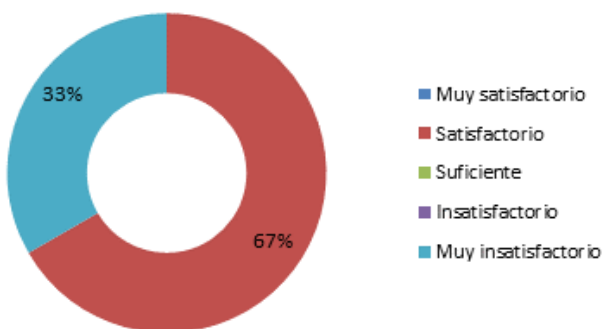
El 67% de los usuarios de la línea 4 considera que no existe masificación, tanto en periodo normal como en época de exámenes.

Precio del servicio























El precio del servicio de autobús de la Línea 4 se considera adecuado.

Satisfacción global del servicio Línea 4

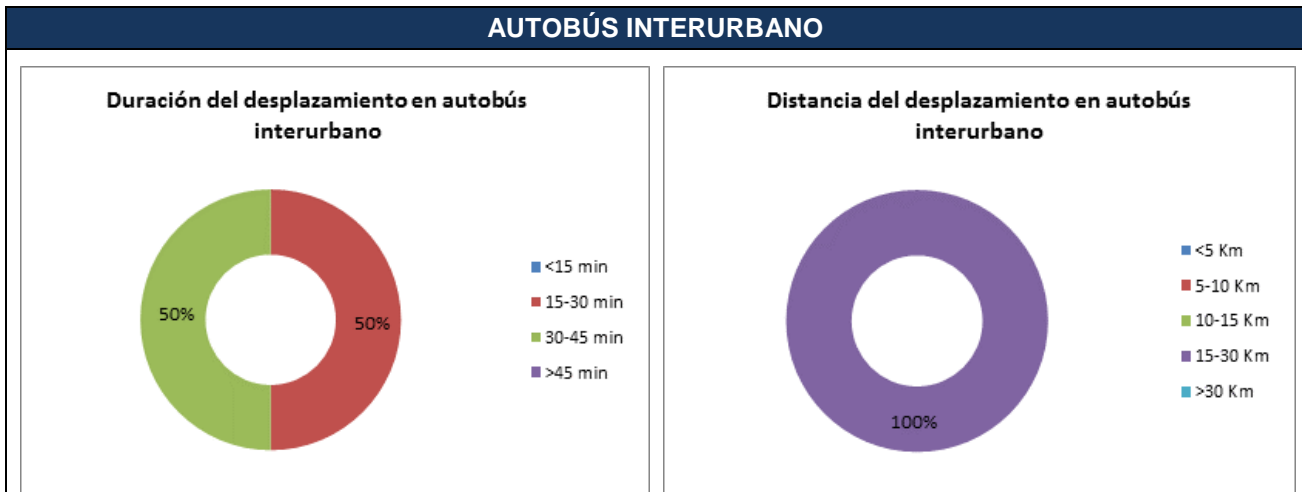


La valoración del servicio prestado por la línea 4 es Satisfactorio.

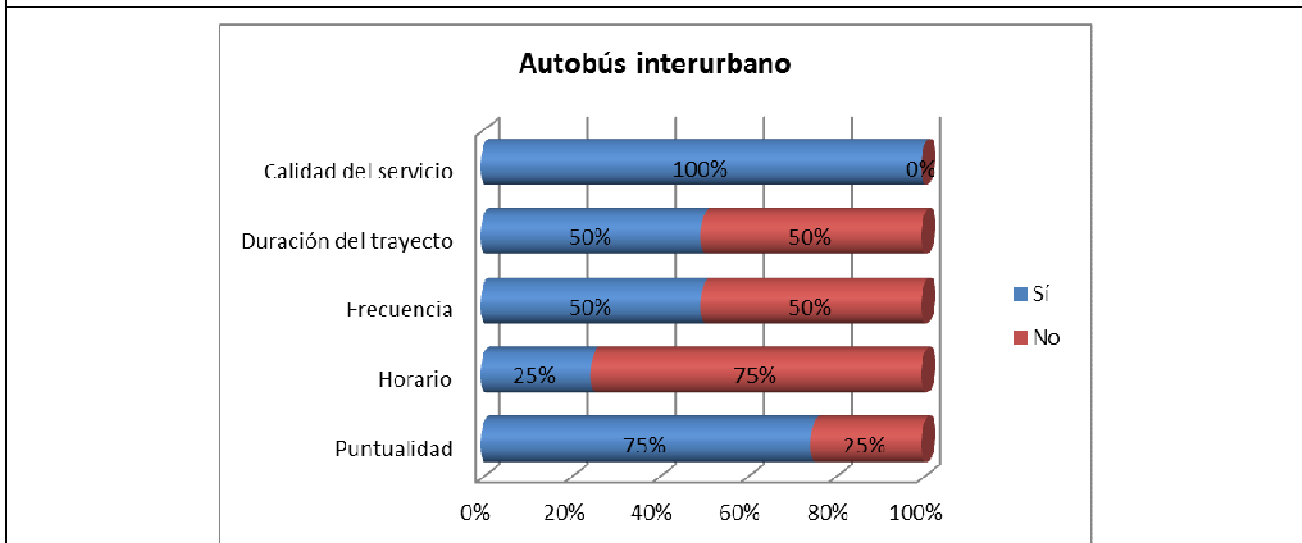
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							
							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 2							
							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 4							
							

Transporte público colectivo. Autobús interurbano

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



La duración del trayecto está comprendida entre 15 y 45 minutos. La distancia recorrida se encuentra entre 15 y 30 km.



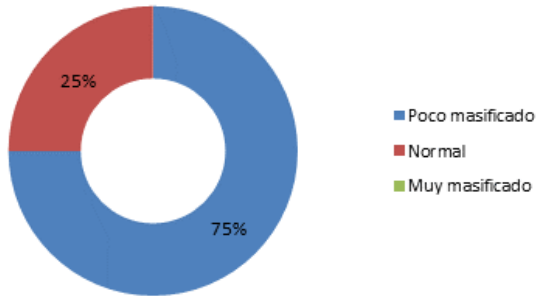
Los usuarios de autobús interurbano consideran adecuada la calidad del servicio (conservación, limpieza) y la puntualidad.

La frecuencia y la duración del trayecto presentan valoraciones intermedias.

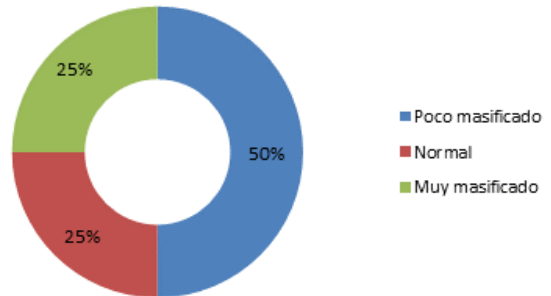
El horario es considerado inadecuado.

AUTOBÚS INTERURBANO

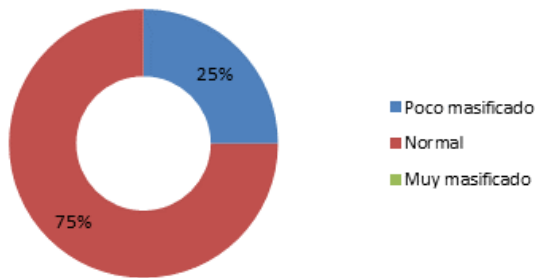
Masificación a la ida en autobús interurbano



Masificación a la vuelta en autobús interurbano

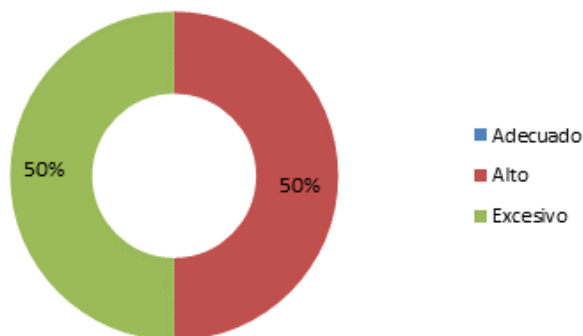


Masificación en época de exámenes en autobús interurbano



Los usuarios de autobús interurbano consideran que no existe masificación.

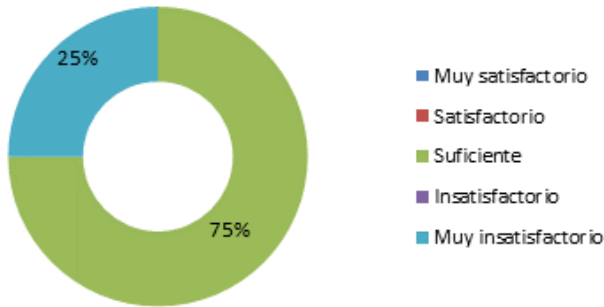
Precio del servicio



El precio del servicio de autobús interurbano se considera alto por un 50% de los usuarios y excesivo por un 50%.

AUTOBÚS INTERURBANO

Satisfacción global del servicio de autobús interurbano



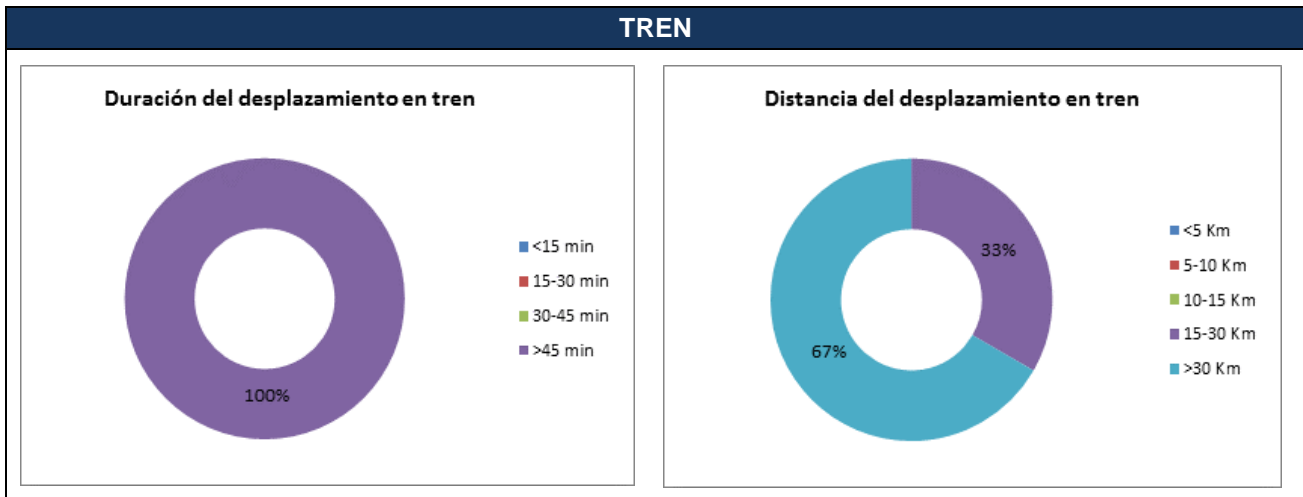
En términos generales, la valoración del servicio prestado por el autobús interurbano es Suficiente (75%).

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO

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

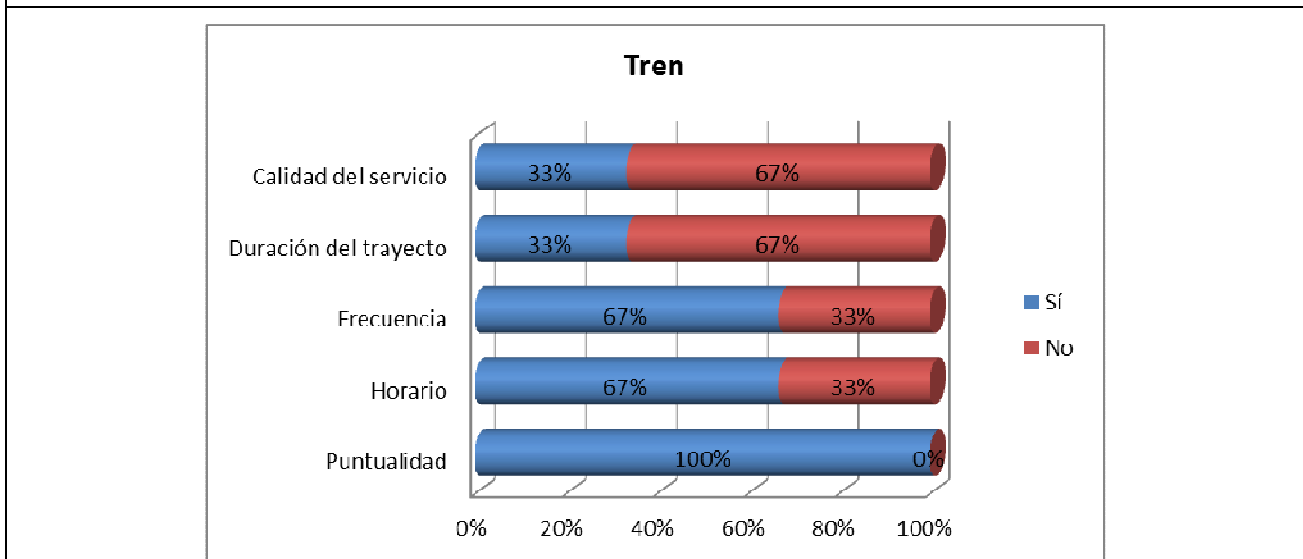
Transporte público colectivo. Tren

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



La duración del trayecto es superior a 45 minutos.

La distancia recorrida es superior a 30 km en la mayoría de las ocasiones (67%).

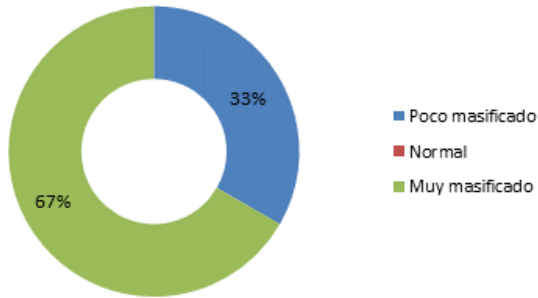


Los usuarios de tren consideran adecuados la puntualidad, la frecuencia y el horario.

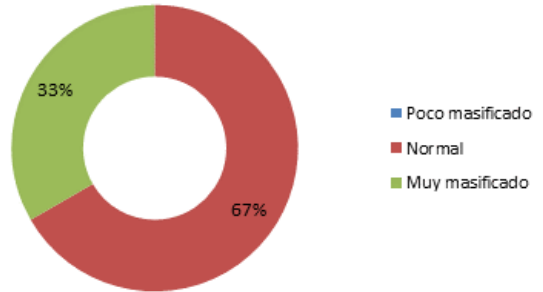
Y no adecuados la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

TREN

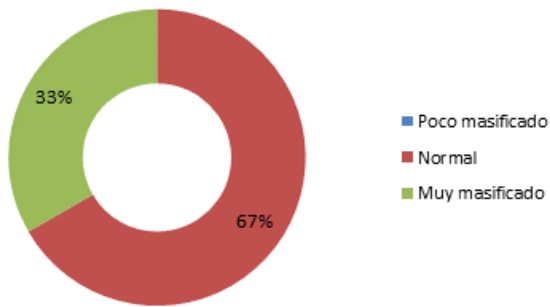
Masificación a la ida en tren



Masificación a la vuelta en tren



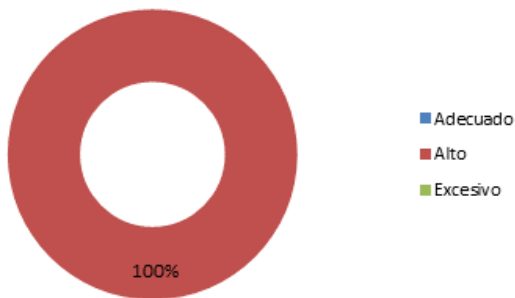
Masificación en época de exámenes en tren



Los usuarios de tren consideran que existe masificación en el trayecto de ida.

En periodo de exámenes, la masificación del tren se considera normal.

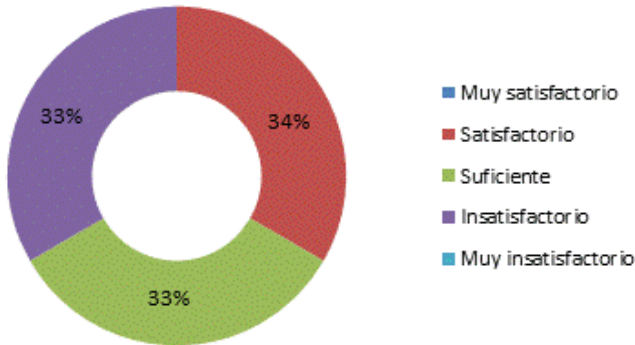
Precio del servicio



El precio del servicio de tren se considera alto.

TREN

Satisfacción global del servicio de tren



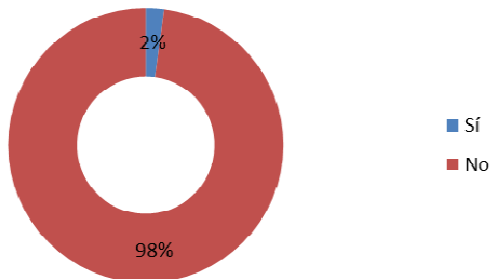
La valoración del servicio prestado por el tren se encuentra repartida a partes iguales entre Satisfactorio, Suficiente e Insatisfactorio.

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN

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

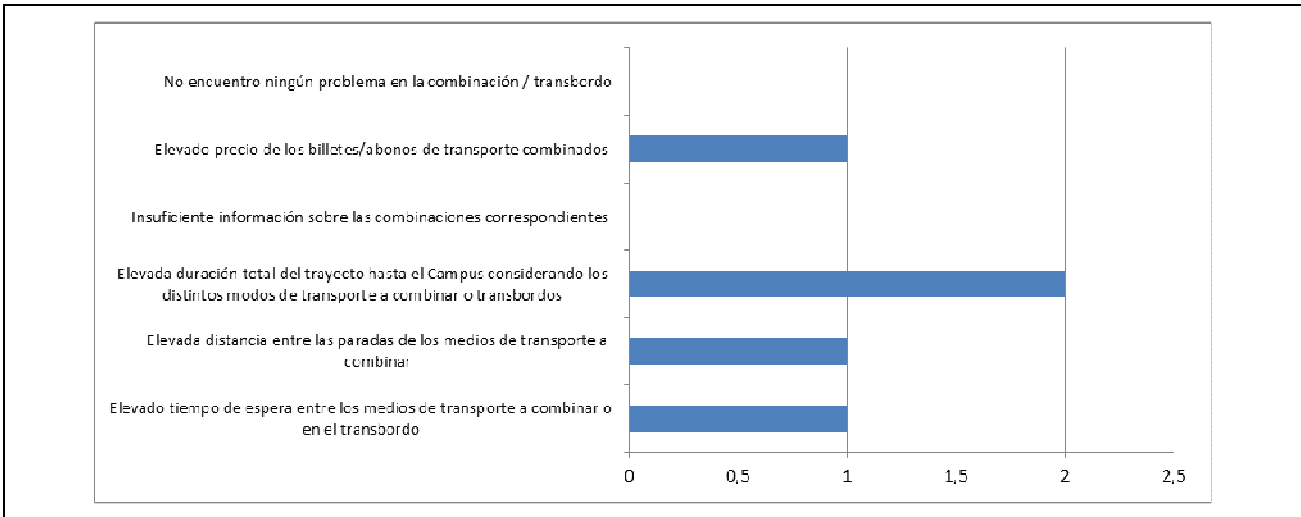
Combinación de modos de transporte

Combinación de modos de transporte

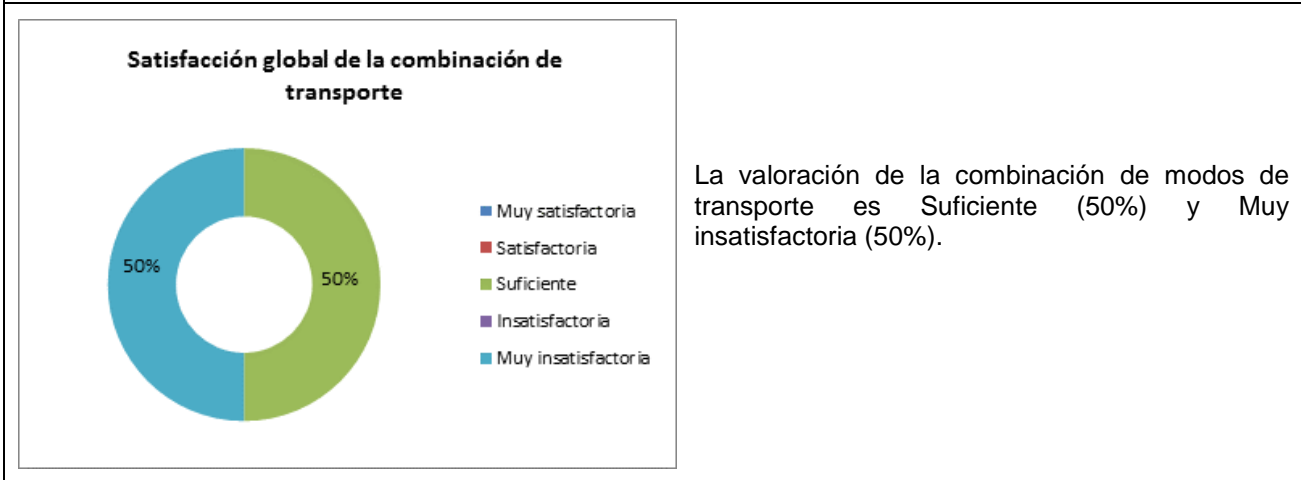


La combinación de distintos modos de transporte apenas supone el 2% de los casos

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

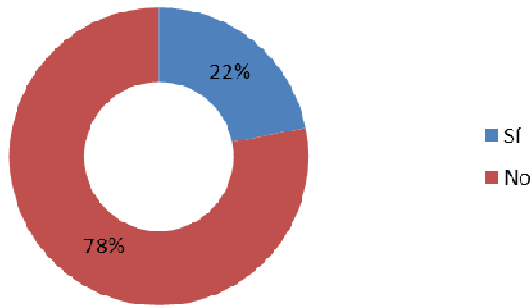


El principal problema detectado al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje es la elevada duración total del viaje.



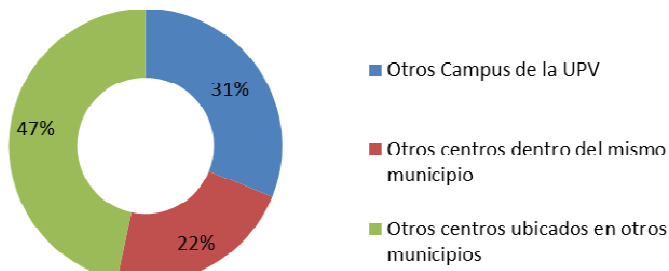
Desplazamientos fuera del campus

Desplazamientos durante la jornada laboral



Aunque en la mayoría de los casos no se realizan desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio, un 22% de encuestados sí los realiza.

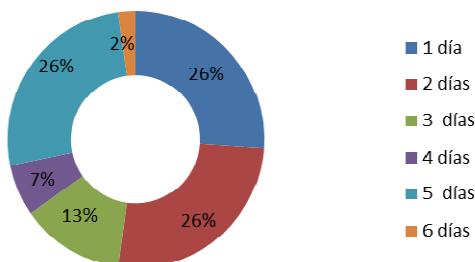
Destino de los desplazamientos durante la jornada de trabajo/estudio



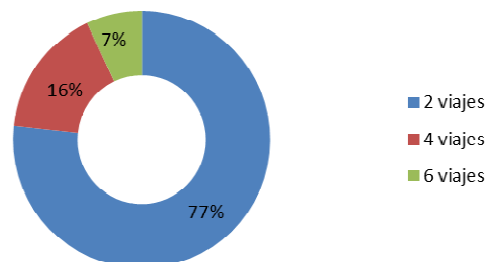
El destino más habitual de estos desplazamientos son otros centros ubicados en otros municipios (47%).

El desplazamiento con otros campus de la UPV tiene un peso importante (31%), siendo principalmente el Campus de Vera el destino en la gran mayoría de los casos.

Días/semana de desplazamiento durante la jornada



Viajes/día de desplazamiento durante la jornada laboral

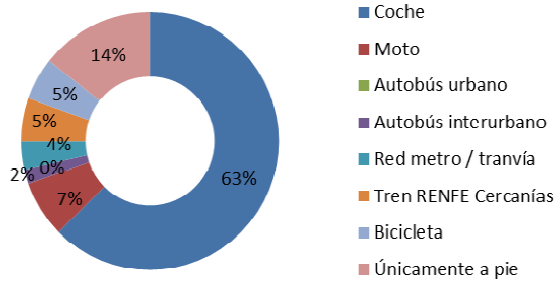


En caso de realizar estos desplazamientos, existe mucha dispersión; 1 día/semana (26%), 2 días/semana (26%), e incluso 5 días/semana (26%).

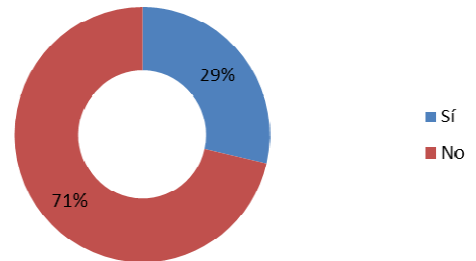
Lo más habitual es realizar sólo 2 viajes/día (77%).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Reparto modal de los desplazamientos durante la jornada laboral



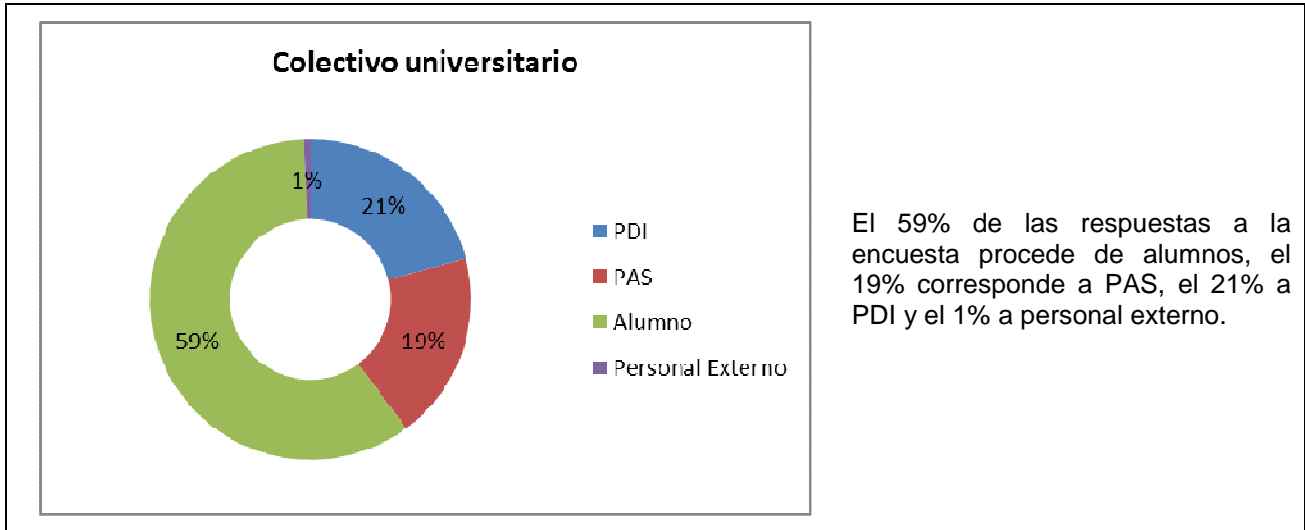
Comparte coche en los desplazamiento durante la jornada laboral



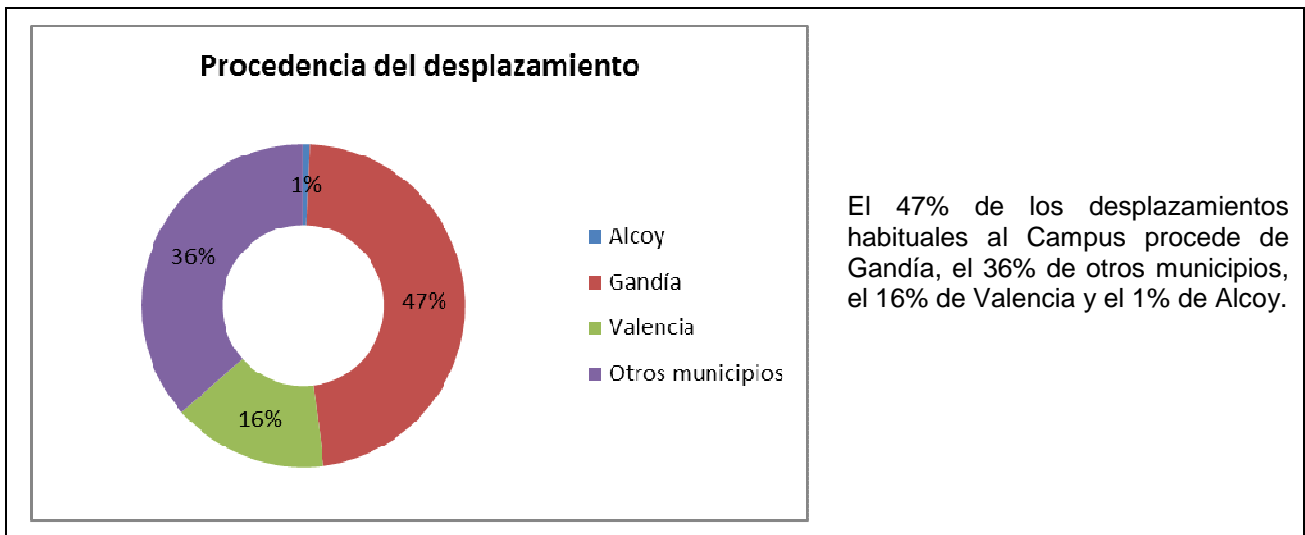
El coche se utiliza mayoritariamente en estos desplazamientos (63%).

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

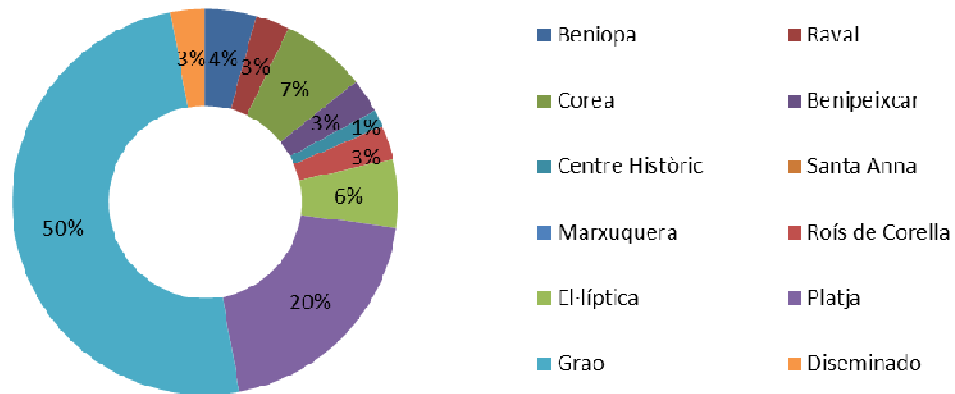
3.2. Campus de Gandía



Caracterización del desplazamiento al campus

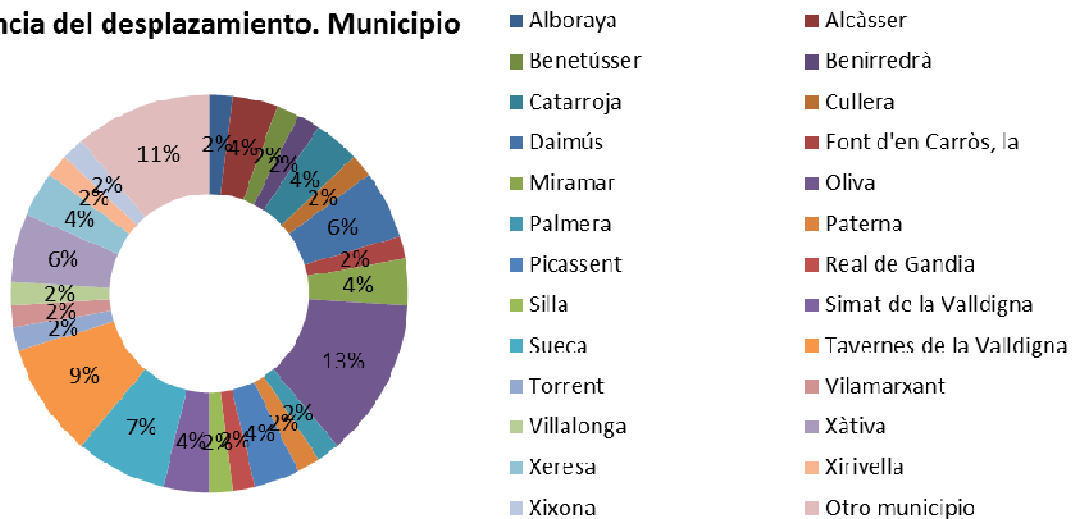


Procedencia del desplazamiento. Distrito



Desde Gandía, son mayoritarios los desplazamientos desde los distritos de Grao (50%) y Platja (20%), los más próximos al campus.

Procedencia del desplazamiento. Municipio



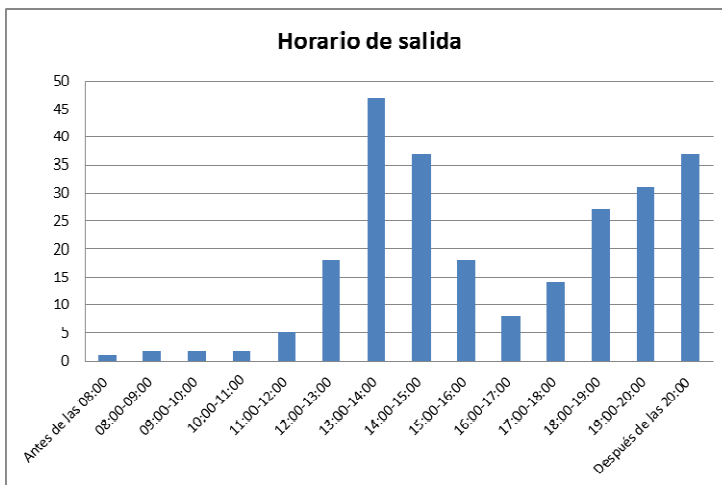
Con respecto a los municipios de procedencia, existe bastante dispersión, destacando Oliva (13%), Tavernes de la Vallidigna (9%), Sueca (7%) y Daimús (6%).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



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

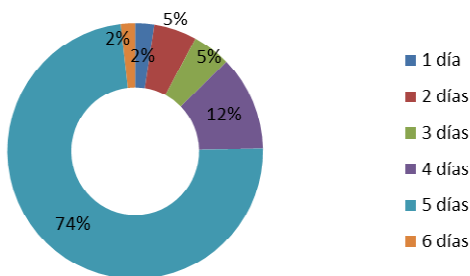
La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.



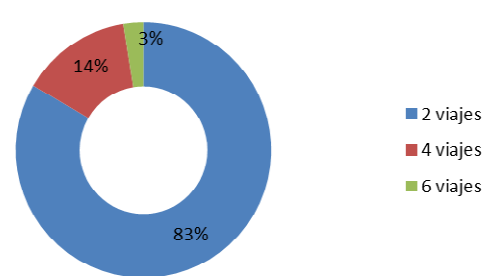
Con respecto a la salida, se observa un pico significativo en la franja 13:00-14:00 y 14:00-15:00 de mediodía.

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

Nº días/semana de desplazamiento



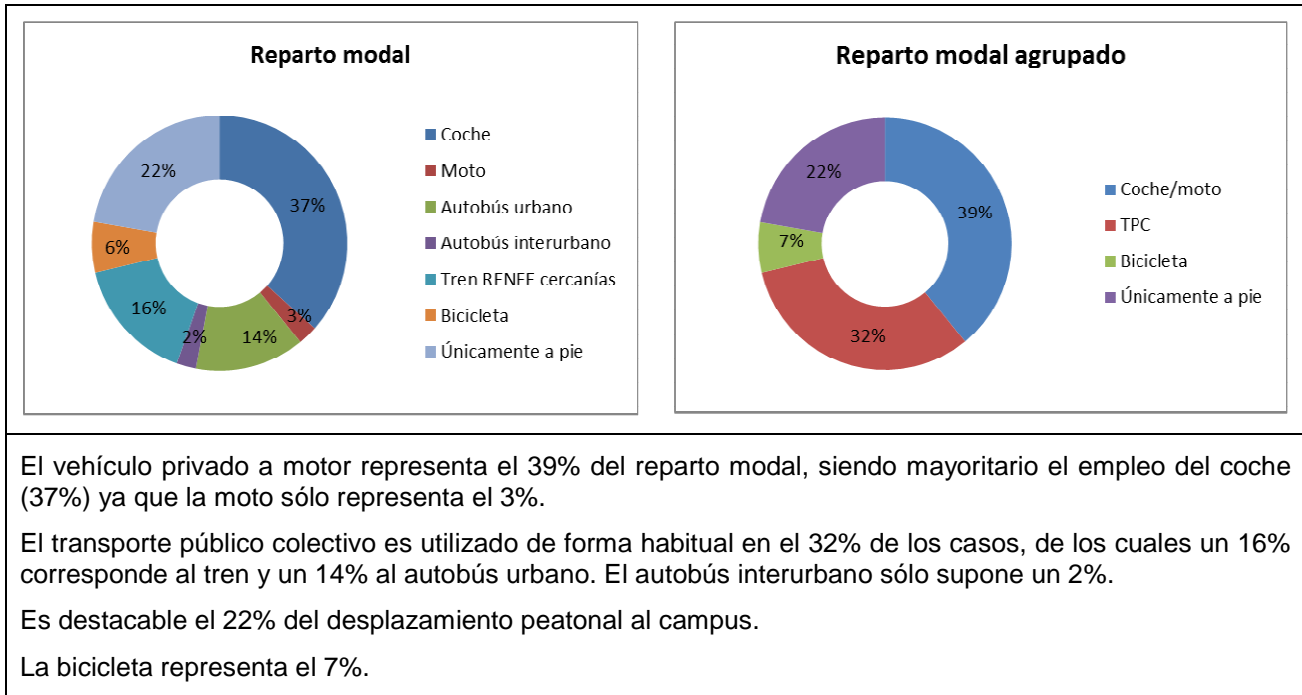
Nº viajes/día



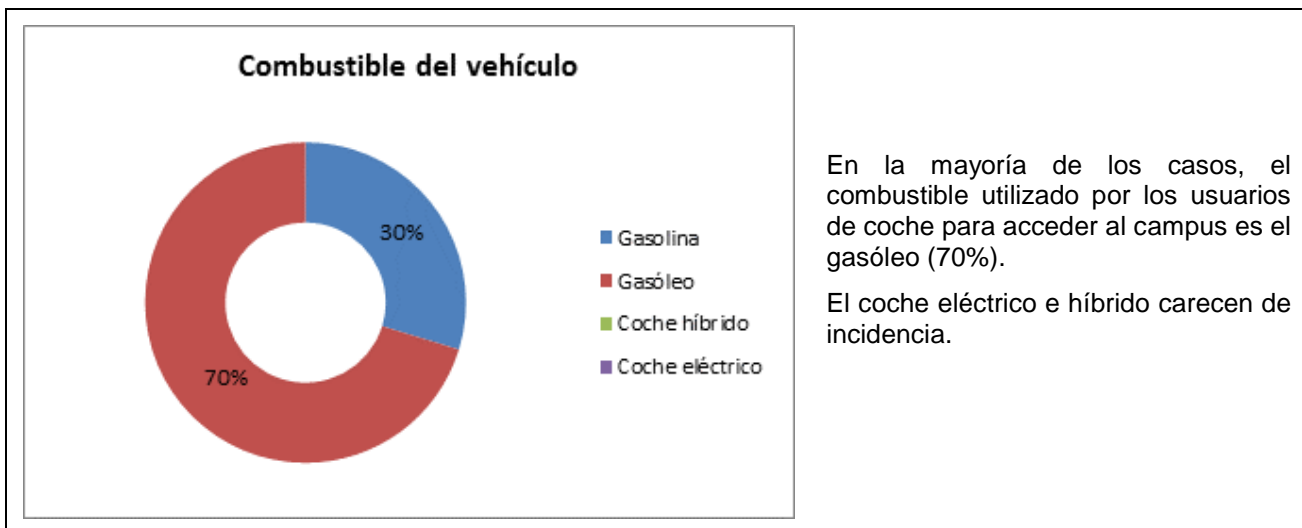
El número de días de desplazamiento al Campus de Gandía más frecuente es de 5 a la semana (74%) y el número de viajes por día más frecuente es de 2 (83%).

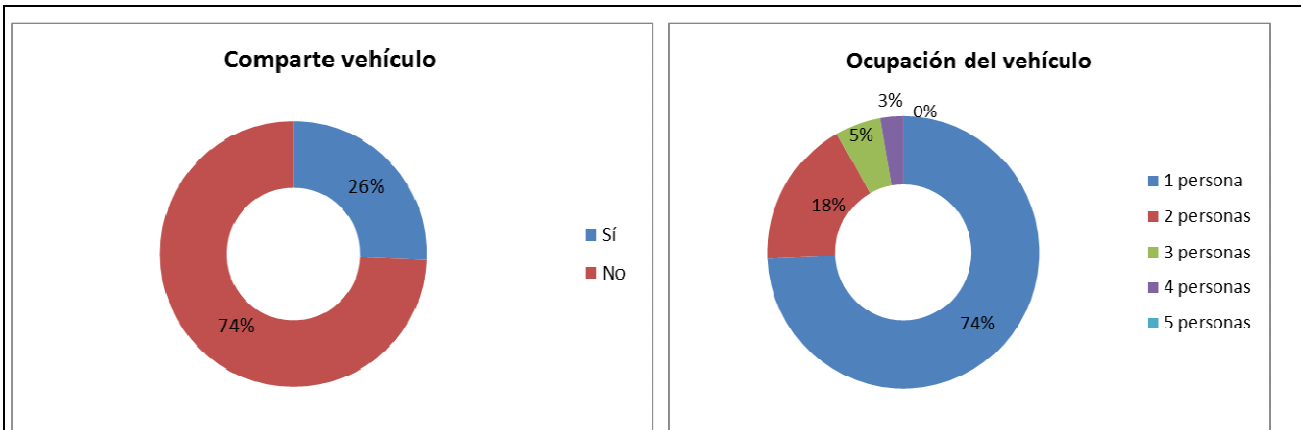
El nº días/semana promedio es de 4,57; el nº viajes/día es de 2,4. Por tanto, el nº viajes/semana es de 10,97.

Modo de desplazamiento de acceso al campus

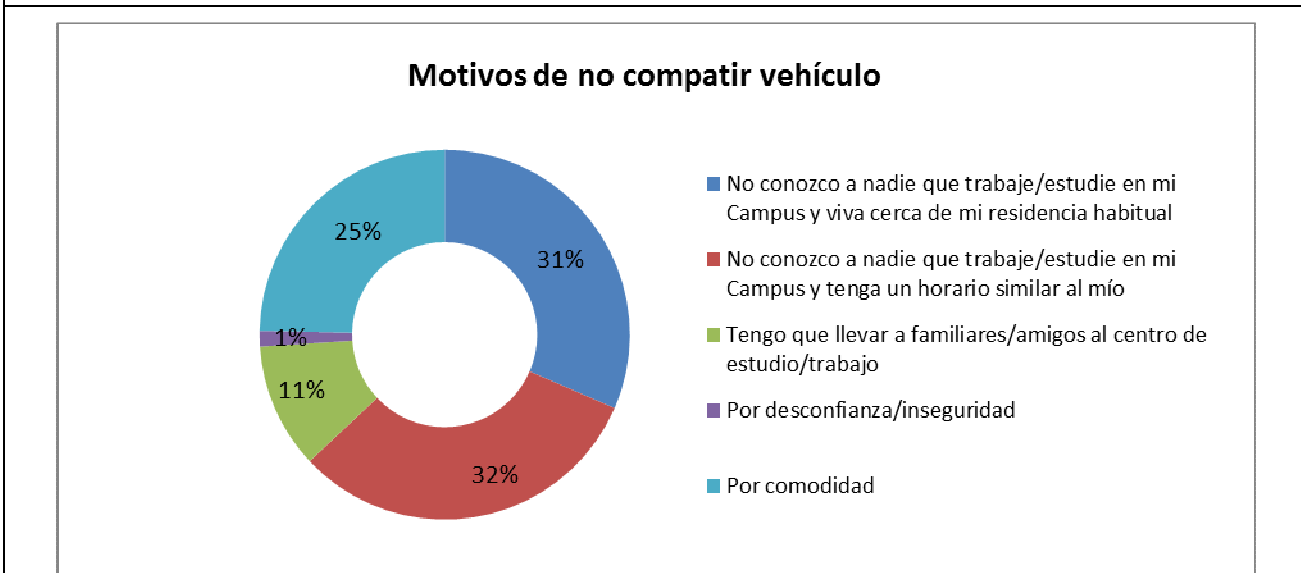


Coche





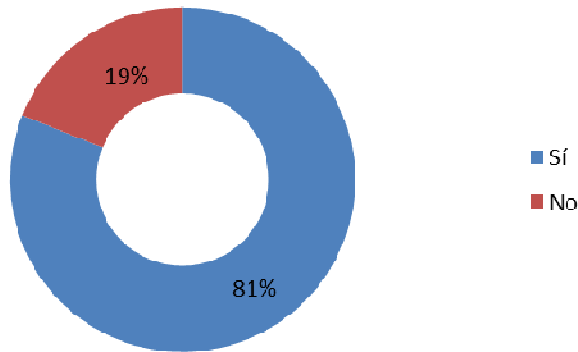
El 74% de los usuarios de coche no comparte vehículo en el acceso al Campus de Gandía. Del 26% que comparte vehículo, la mayor parte (18%) lo hace con una sola persona (2 ocupantes). El índice de ocupación del coche es de 1,37.



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

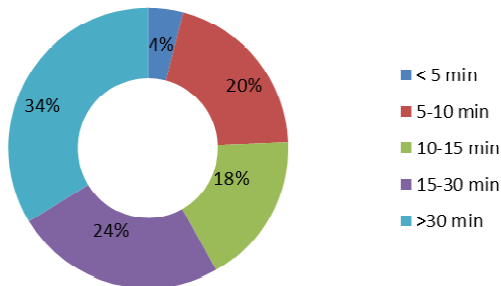
La comodidad representa el motivo para no compartir coche en el 25% de los casos.

Uso potencial del coche compartido

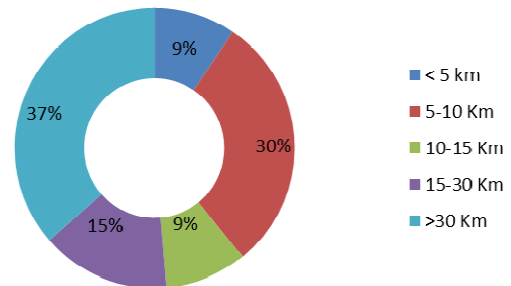


El 81% de encuestados afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.

Duración del desplazamiento en coche

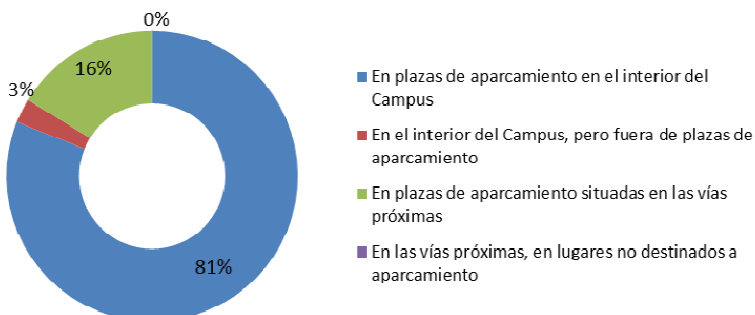


Distancia del desplazamiento en coche



El desplazamiento en coche tiene una duración superior a 30 minutos en la mayoría de los casos. En cuanto a la distancia recorrida, destacan dos intervalos diferentes: más de 30 km (37%) y de 5 a 10 km (30%).

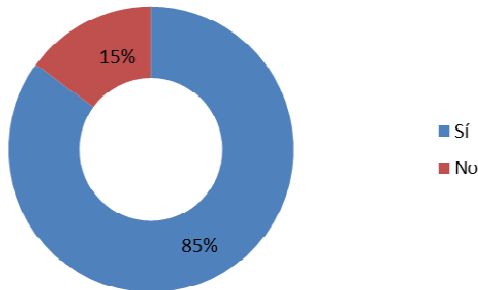
Lugar de aparcamiento



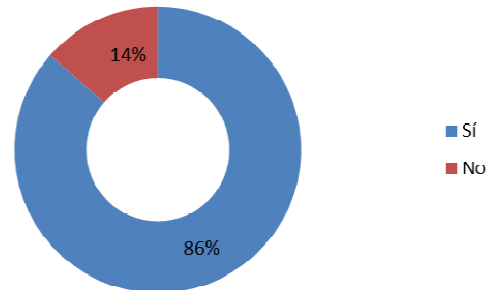
La gran mayoría de usuarios de coche (81%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 16% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.

No es significativo el % de usuarios que afirma aparcarse fuera de plaza.

Número de plazas disponibles adecuado

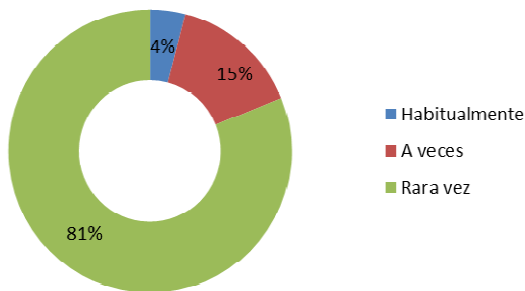


Distribución de plazas disponibles adecuada

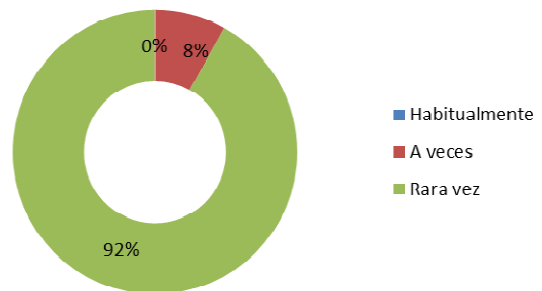


La gran mayoría de usuarios de coche consideran que el número de plazas disponibles en el campus es adecuado (85%); asimismo la gran mayoría considera que la distribución de plazas es adecuada (86%).

Congestión en los accesos

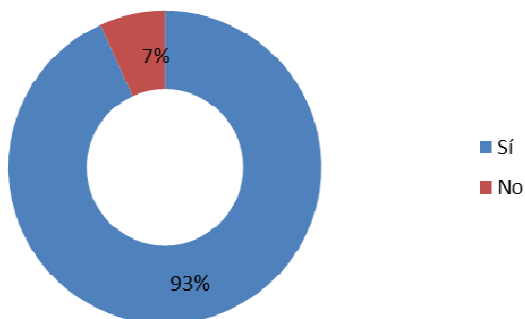


Congestión en el interior del campus



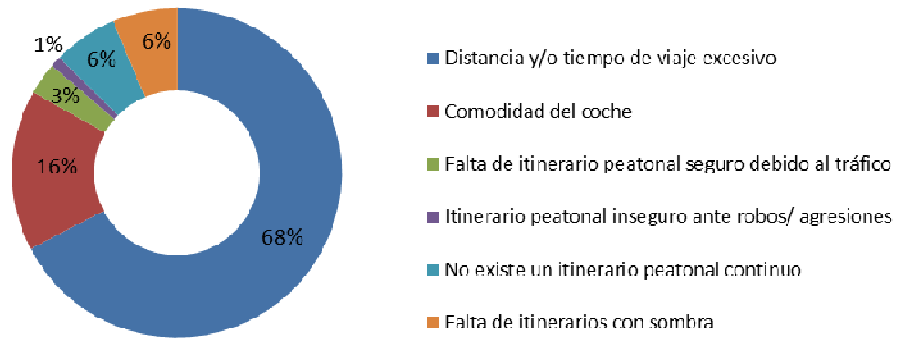
La gran mayoría de usuarios de coche considera que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (81%); la gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (92%).

Señalización vial adecuada

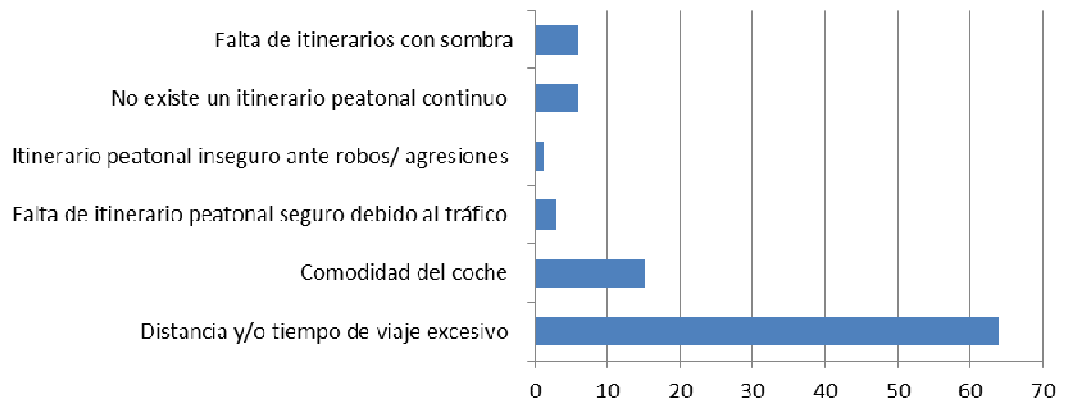


La gran mayoría de usuarios de coche opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus es adecuada (93%).

Motivos de no acceder a pie

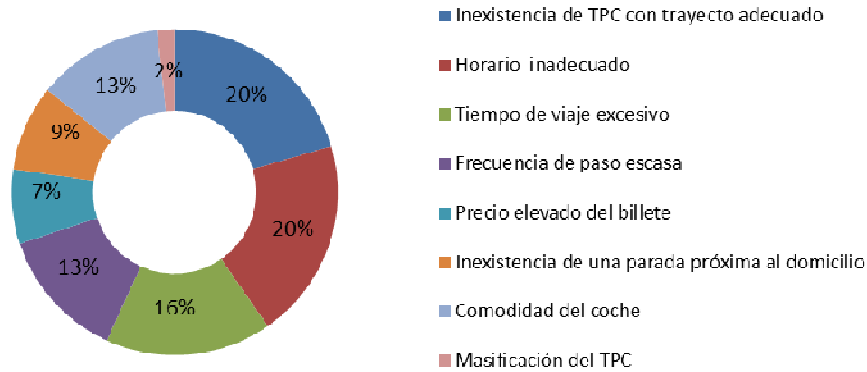


Motivos de no acceder a pie

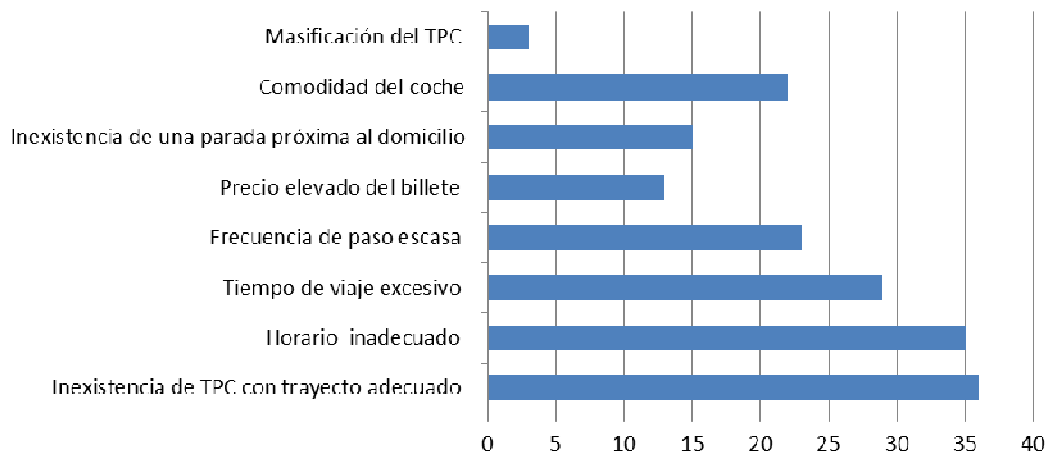


La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (68%). Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.

Motivos de no acceder en TPC



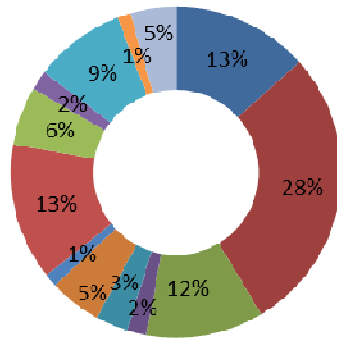
Motivos de no acceder en TPC



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

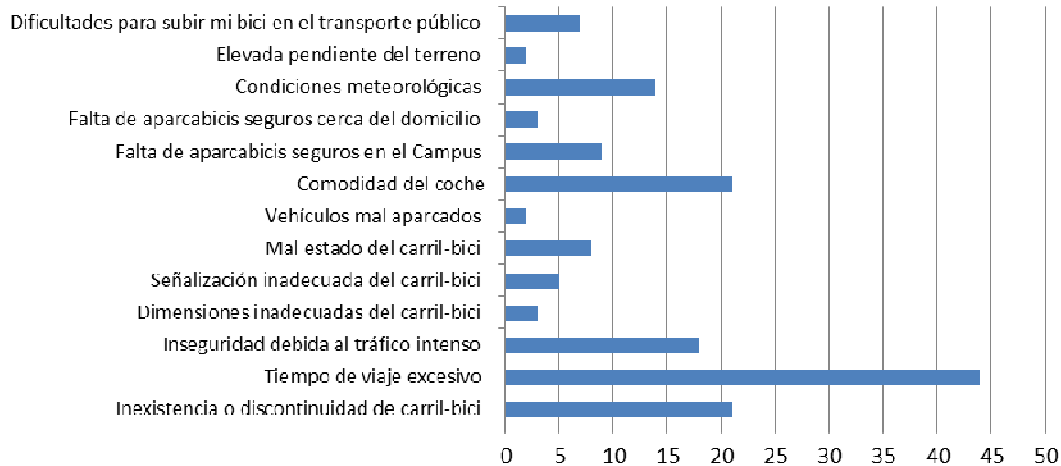
- La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (20%) y el horario inadecuado (20%) son los primeros.
- El tiempo de viaje excesivo es el segundo motivo (16%).
- La frecuencia de paso escasa (13%) y la comodidad del coche (13%) se señalan en tercer lugar.

Motivos de no acceder en bicicleta



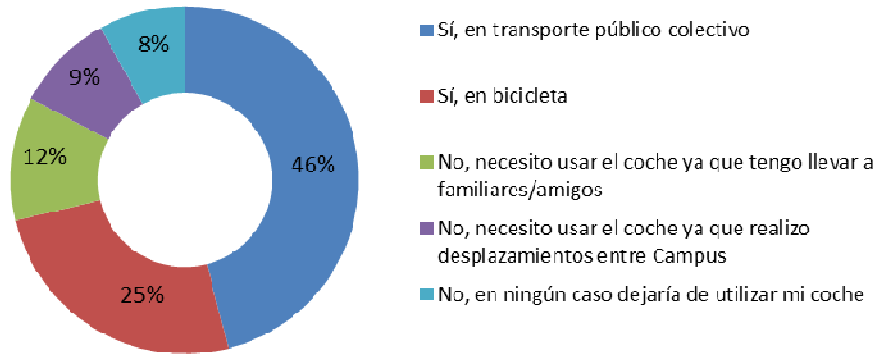
- Inexistencia o discontinuidad de carril-bici
- Tiempo de viaje excesivo
- Inseguridad debida al tráfico intenso
- Dimensiones inadecuadas del carril-bici
- Señalización inadecuada del carril-bici
- Mal estado del carril-bici
- Vehículos mal aparcados
- Comodidad del coche
- Falta de aparcabici seguros en el Campus
- Falta de aparcabici seguros cerca del domicilio
- Condiciones meteorológicas
- Elevada pendiente del terreno
- Dificultades para subir mi bici en el transporte público

Motivos de no acceder en bicicleta



El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (28%); otros motivos secundarios son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%), la comodidad del coche (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%).

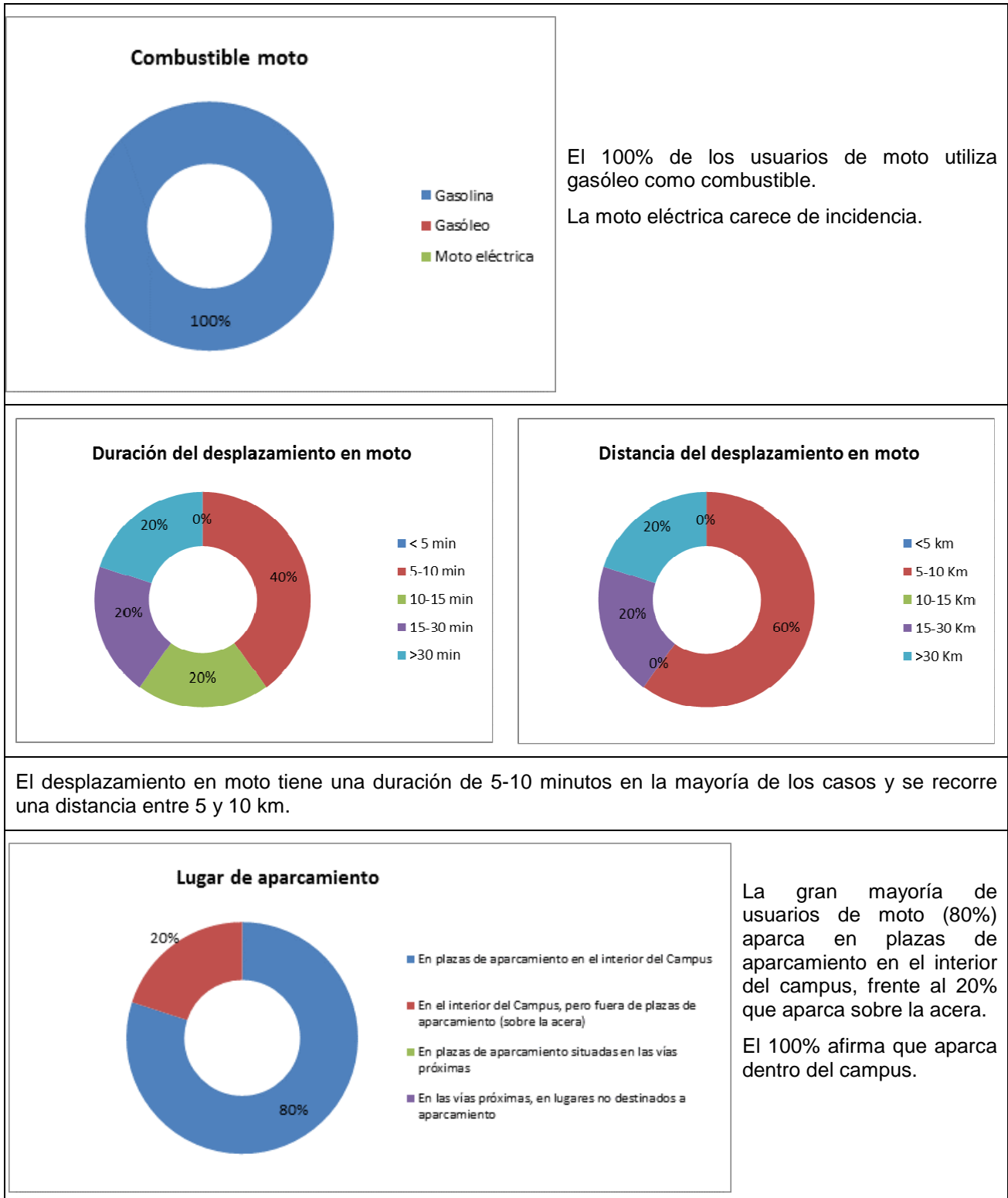
Dispuesto a ir en otro modo de transporte



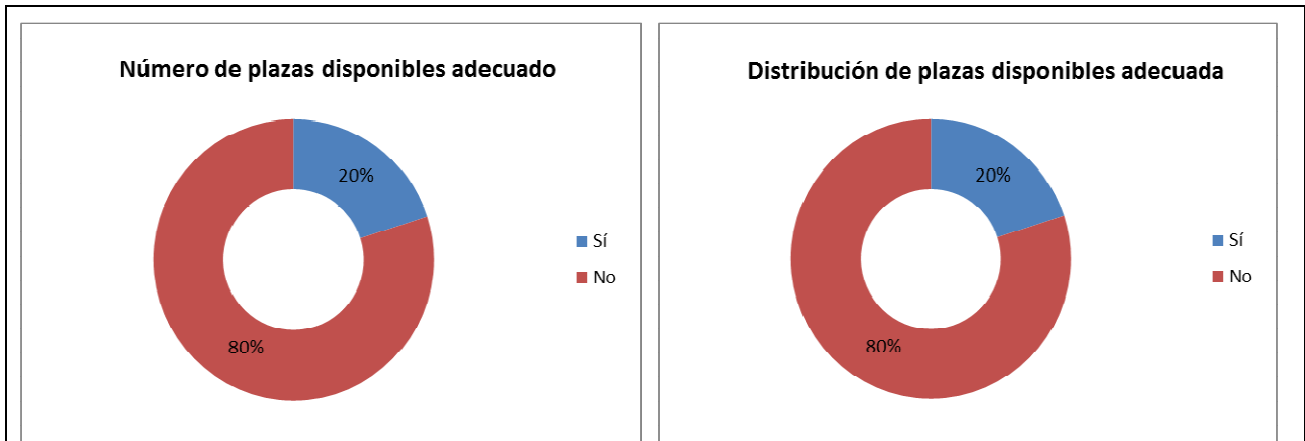
El 46% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

El 25% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.

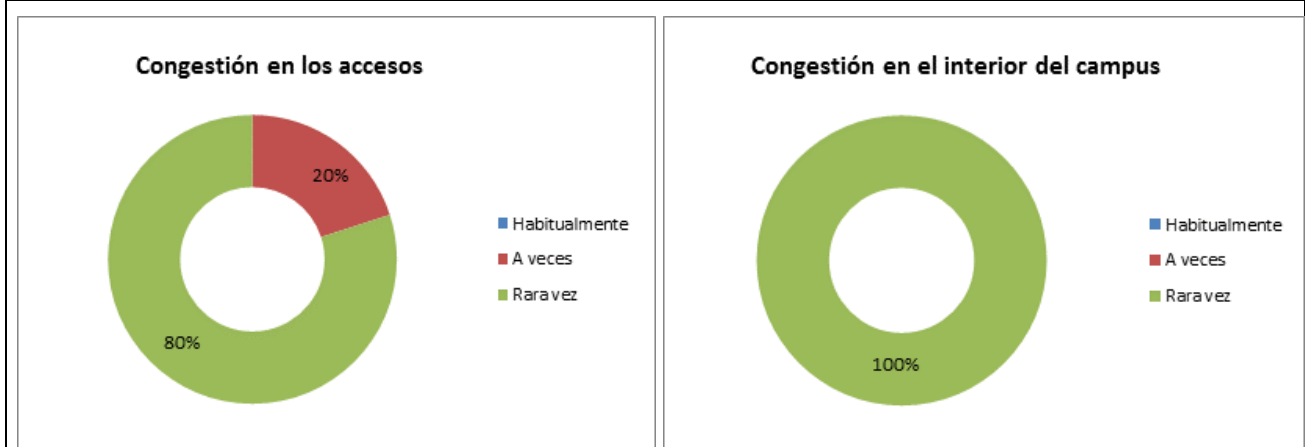
Moto



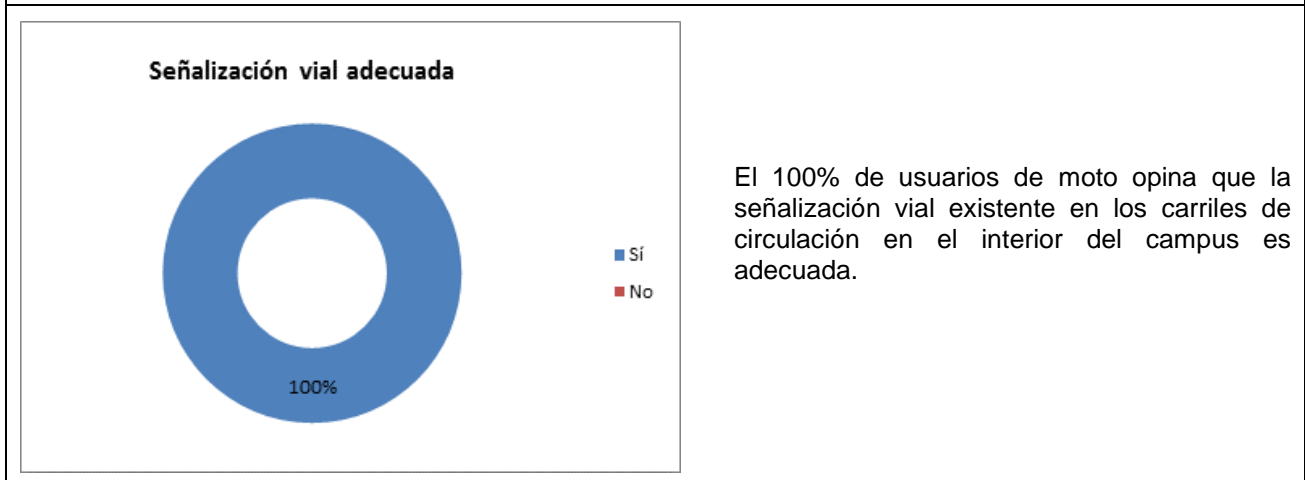
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



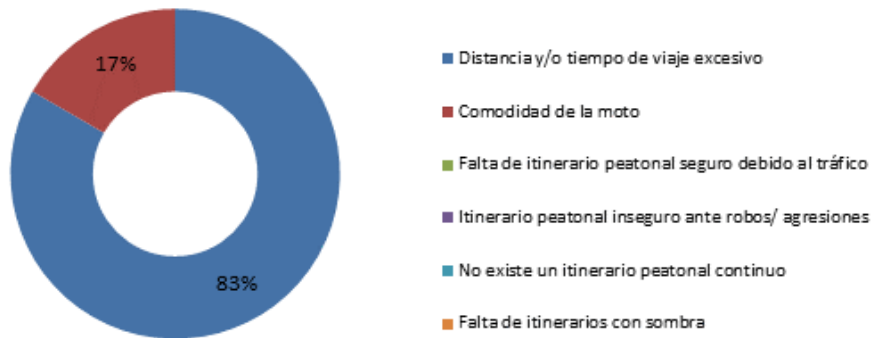
La gran mayoría de usuarios de moto consideran que el número de plazas para motos disponibles en el campus no es adecuado (80%); asimismo la gran mayoría considera que la distribución de plazas tampoco lo es (80%).



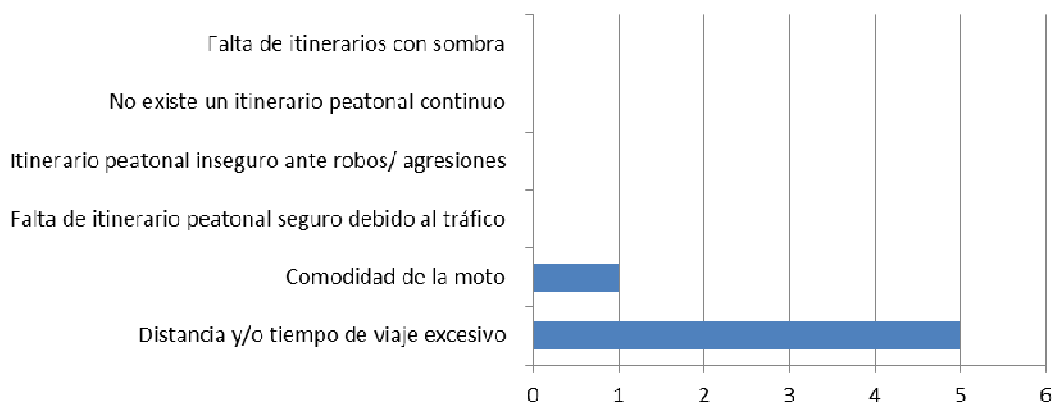
La gran mayoría de usuarios de moto considera que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (80%); el 100% opina que rara vez hay congestión en el recinto interior.



Motivos de no acceder a pie

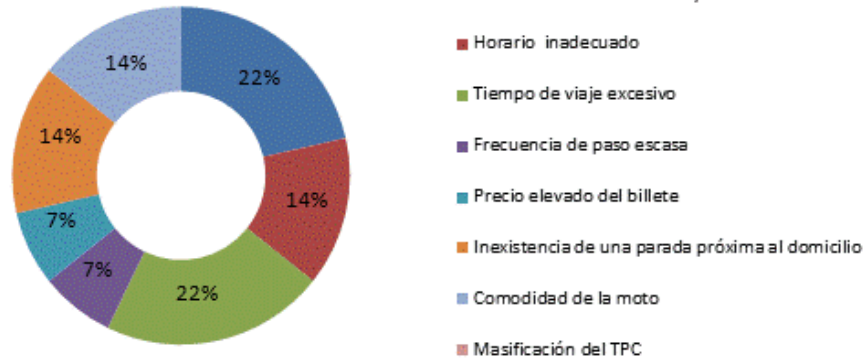


Motivos de no acceder a pie

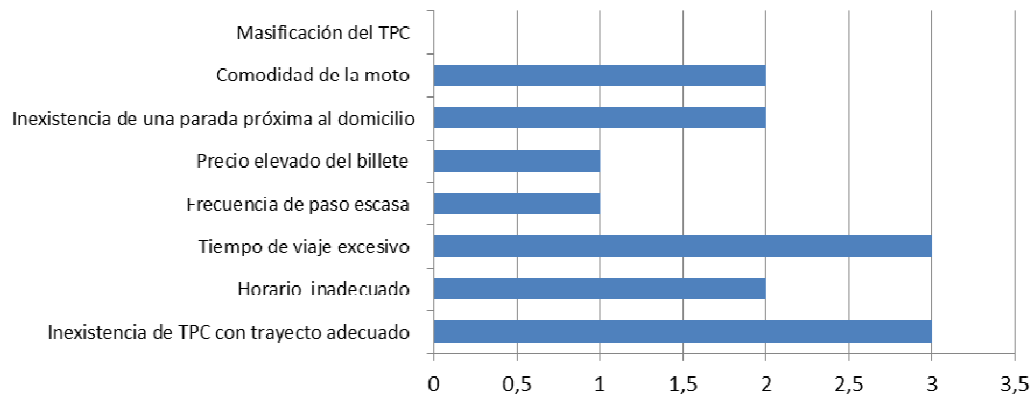


La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (83%). El 17% de usuarios de moto afirma no ir a pie por comodidad.

Motivos de no acceder en TPC



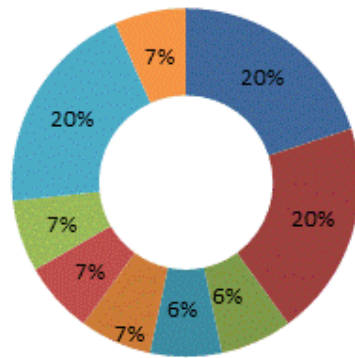
Motivos de no acceder en TPC



Los motivos principales para no acceder al campus en transporte público colectivo son el tiempo de viaje excesivo (22%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (22%).

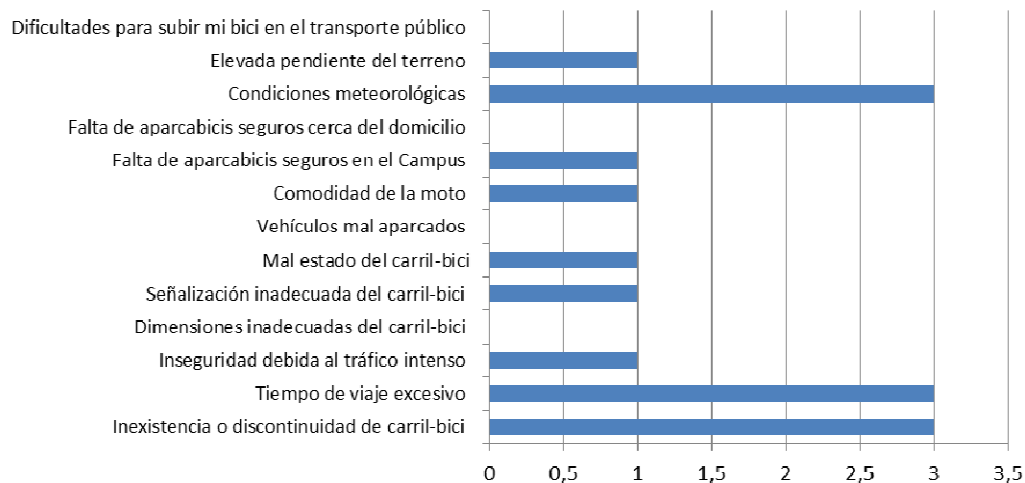
Motivos secundarios son el horario inadecuado (14%), la inexistencia de una parada próxima al domicilio (14%) y la comodidad de la moto (14%).

Motivos de no acceder en bicicleta



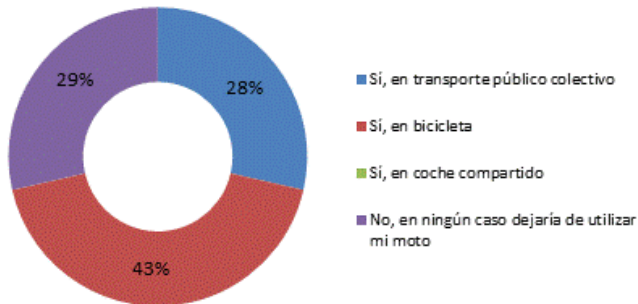
- Inexistencia o discontinuidad de carril-bici
- Tiempo de viaje excesivo
- Inseguridad debida al tráfico intenso
- Dimensiones inadecuadas del carril-bici
- Señalización inadecuada del carril-bici
- Mal estado del carril-bici
- Vehículos mal aparcados
- Comodidad de la moto
- Falta de aparcabicis seguros en el Campus
- Falta de aparcabicis seguros cerca del domicilio
- Condiciones meteorológicas
- Elevada pendiente del terreno
- Dificultades para subir mi bici en el transporte público

Motivos de no acceder en bicicleta



Los motivos principales para no acceder al campus en bicicleta son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (20%), el tiempo de viaje excesivo (20%) y las condiciones meteorológicas (20%).

Dispuesto a ir en otro modo de transporte

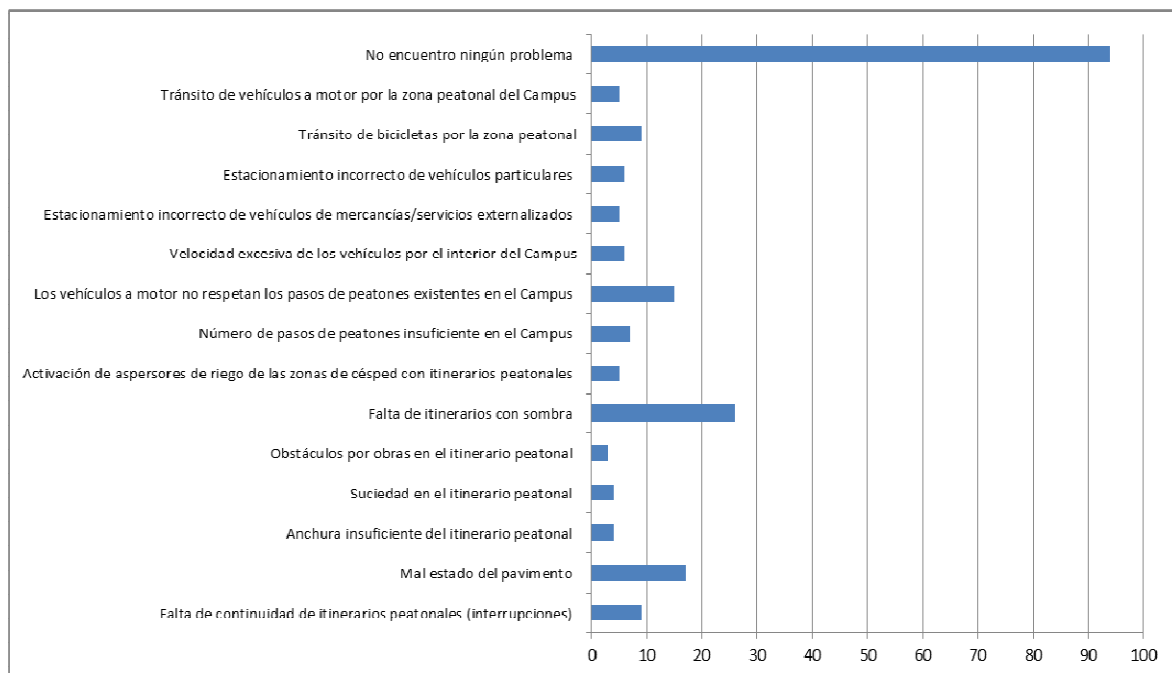


El 43% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados.

El 28% de usuarios de moto estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus.

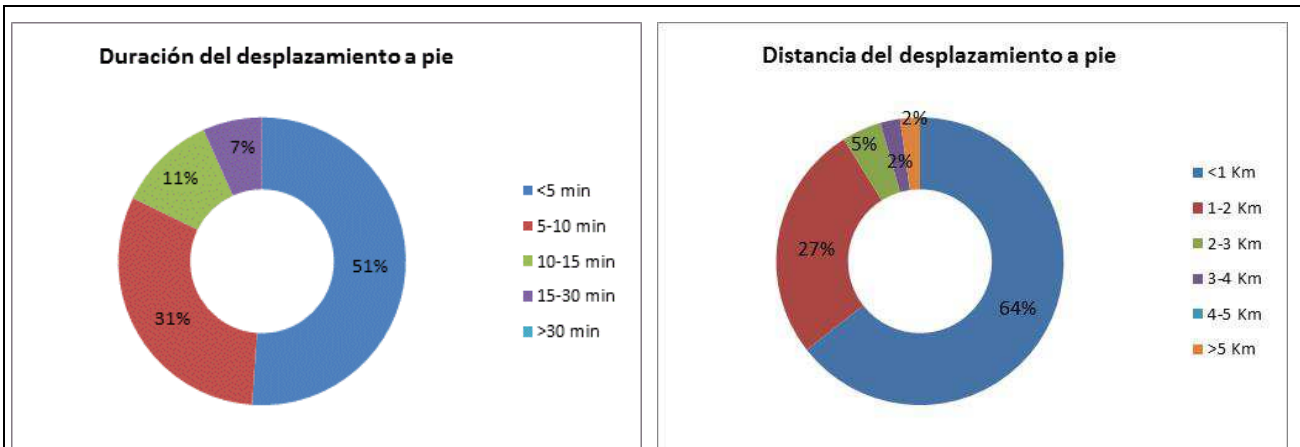
Destaca el 29% que afirma que en ningún caso dejaría de usar la moto.

Desplazamiento peatonal



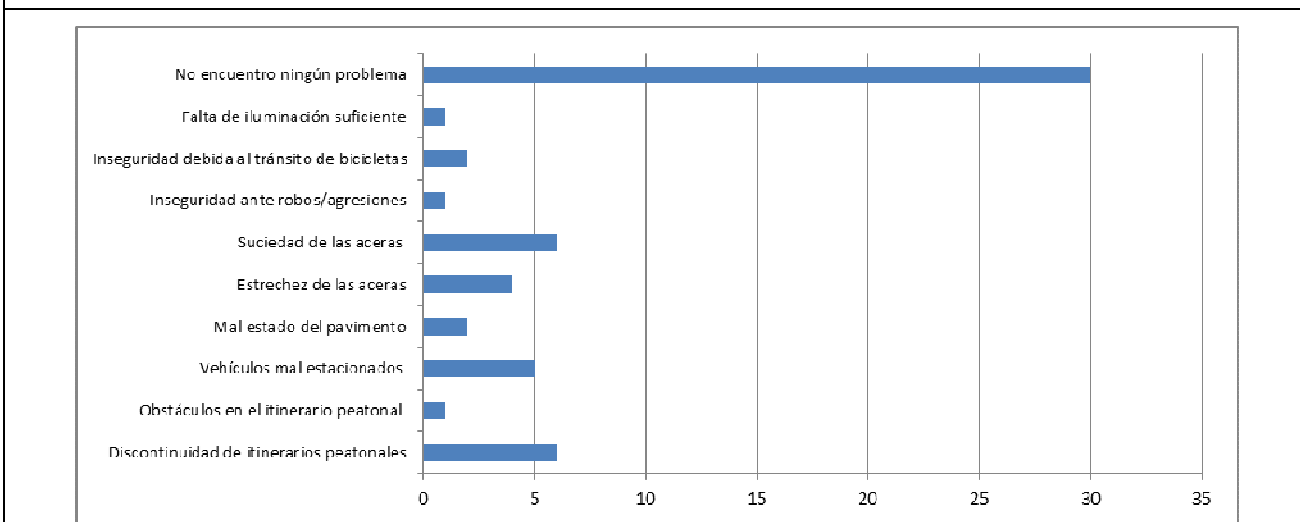
En el interior del Campus de Gandía, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



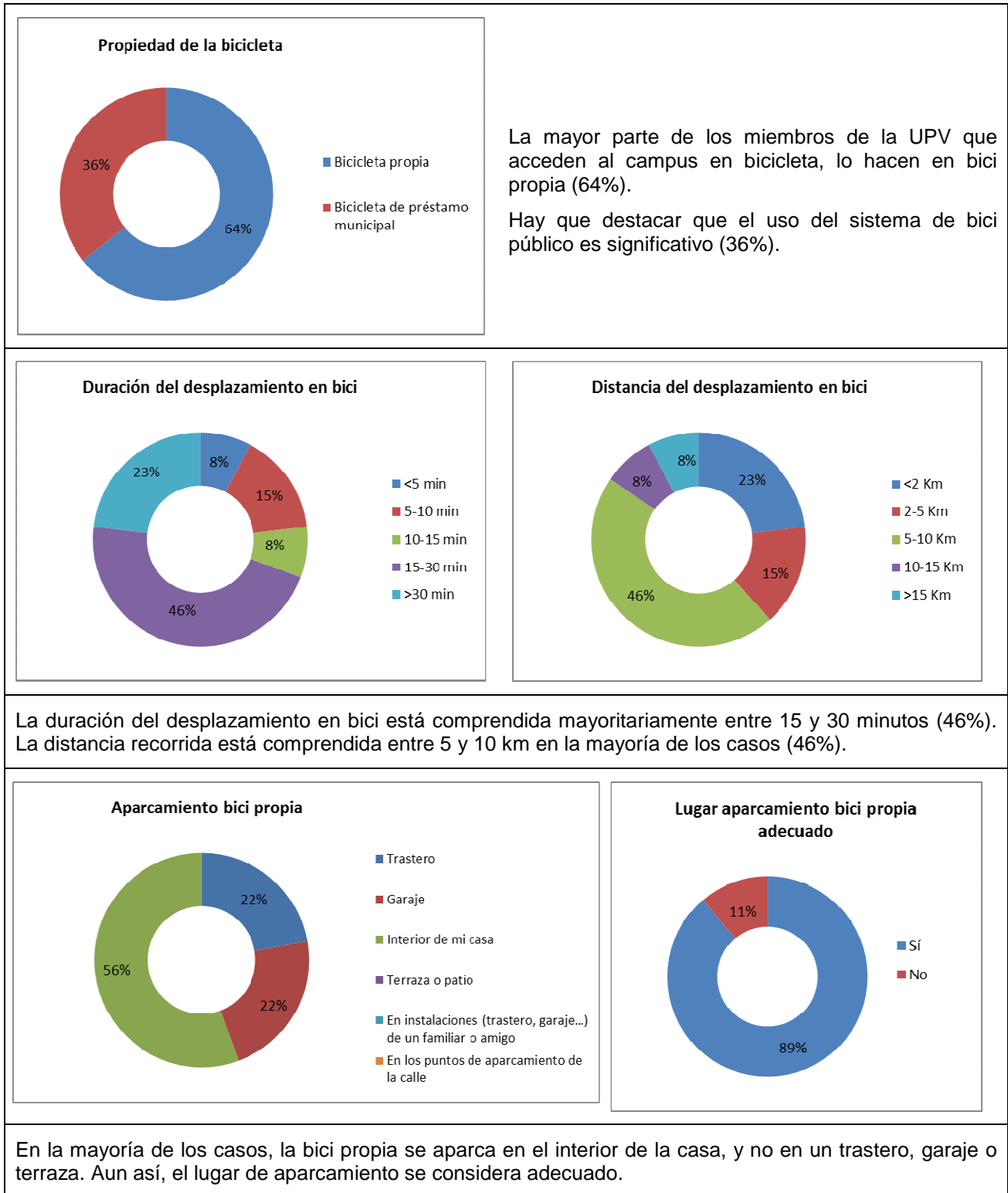
La duración mayoritaria del desplazamiento a pie **para acceder al campus** es de menos de 5 minutos (51%); el 31% tarda 5-10 minutos.

La distancia más frecuente es inferior a 1 (64%).

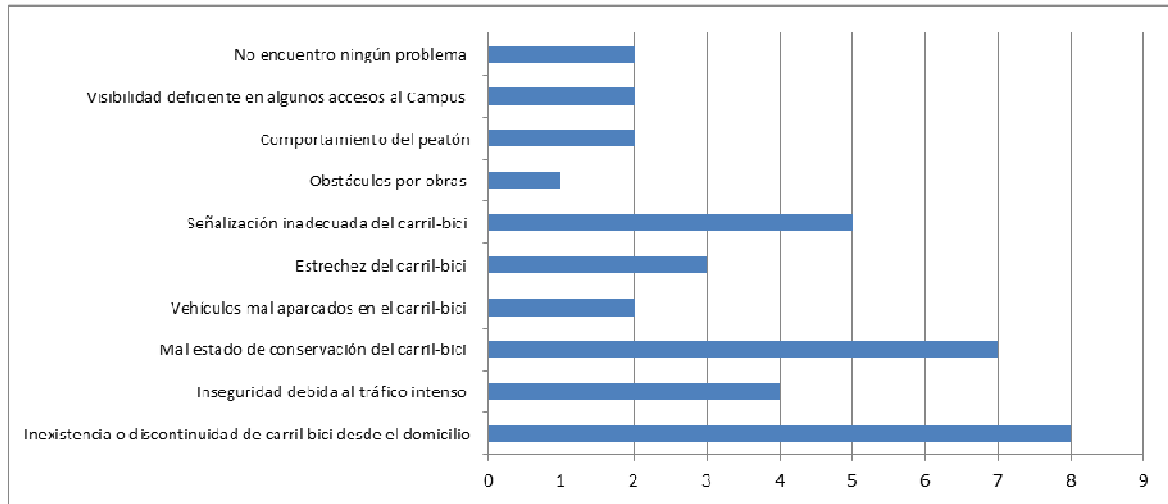


En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.

Bicicleta

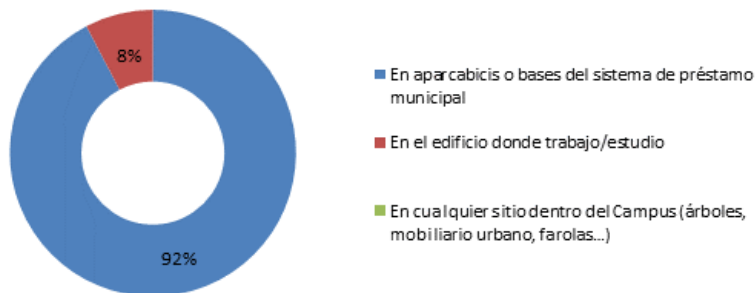


UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, el mal estado de conservación del carril-bici y la señalización inadecuada del carril-bici son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus.

Aparcamiento bici en el campus

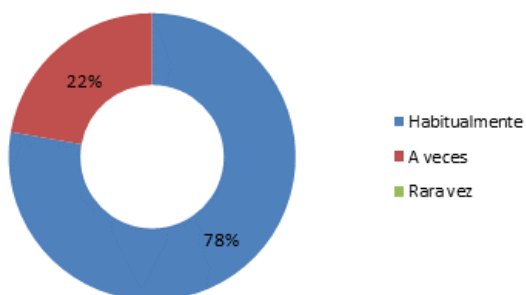


La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (92%).

Un 8% introduce la bici en su edificio.

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

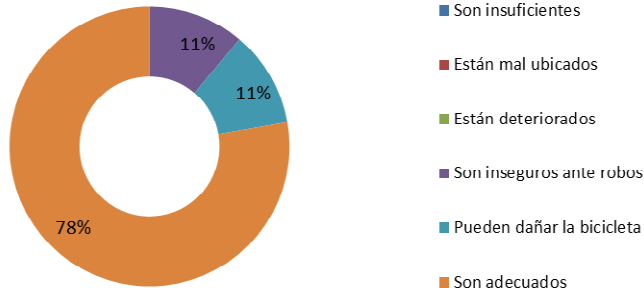
Aparcabicis libres próximos



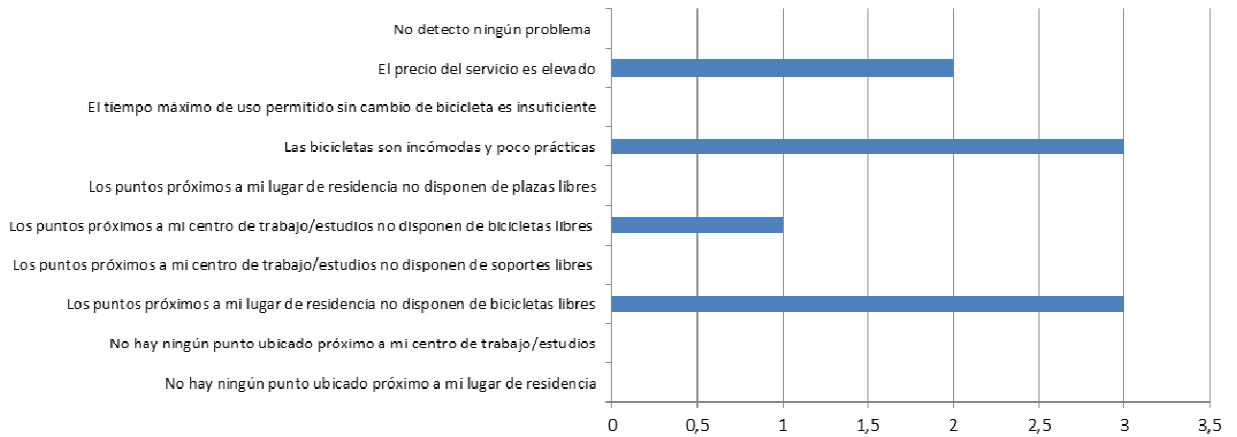
La gran mayoría de usuarios de bici propia opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (78%).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Aparcabicis existentes en el campus

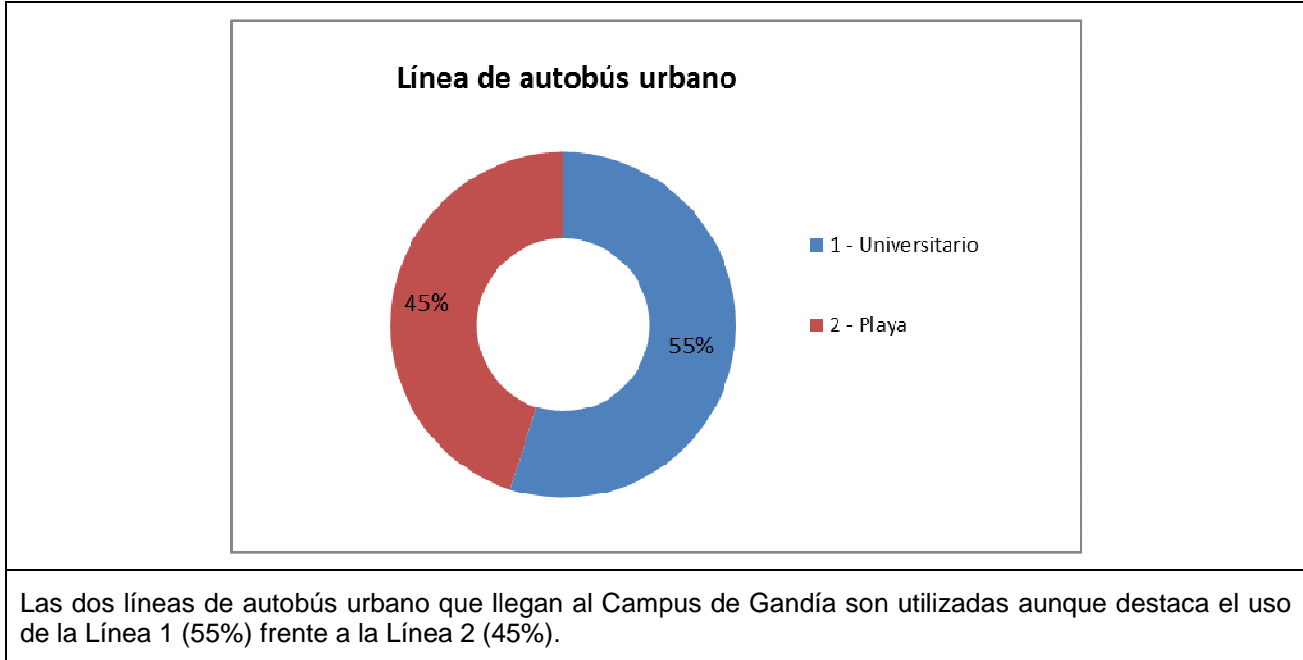


Mayoritariamente, el 78% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son adecuados

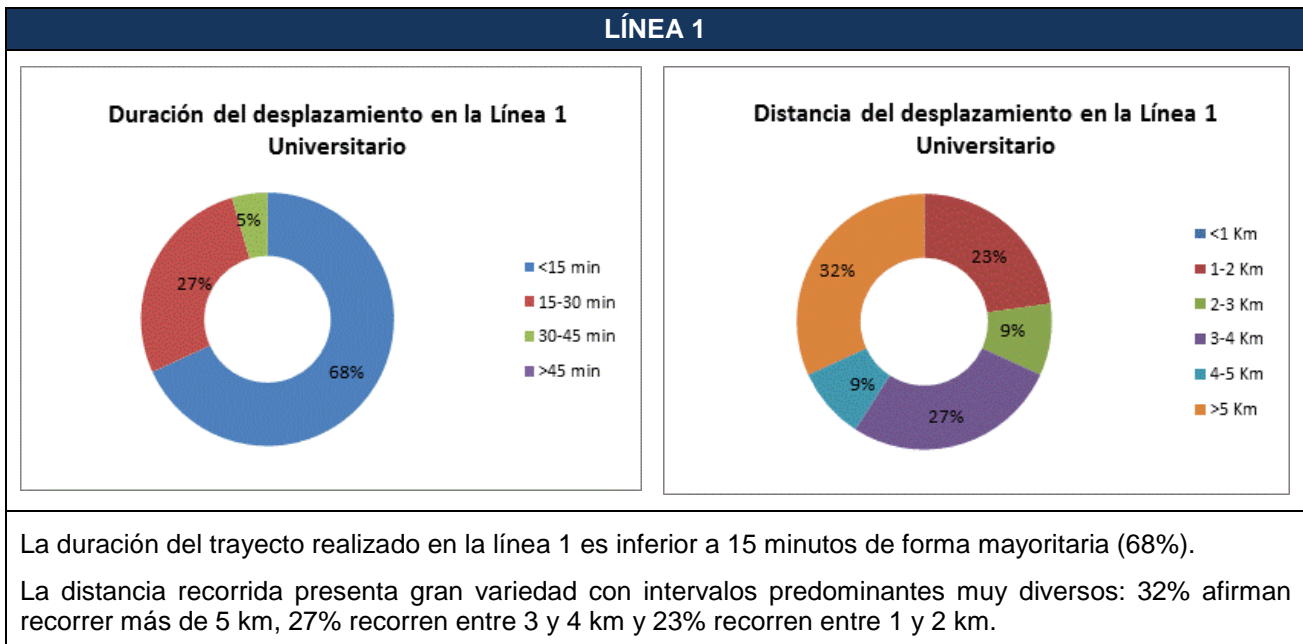


Los principales problemas detectados por los usuarios del sistema de préstamo municipal de bicicletas son la falta de bicicletas en su lugar de residencia y que las bicicletas son incómodas y poco prácticas.

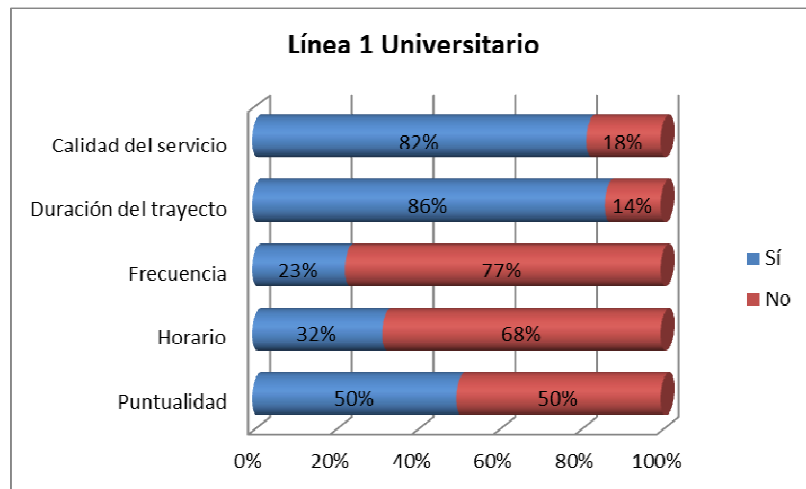
Transporte público colectivo. Autobús urbano



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



LÍNEA 1

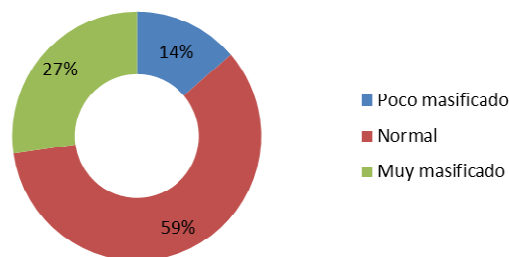


Los usuarios de la línea 1 consideran la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza), puntos fuertes de esta línea de autobús.

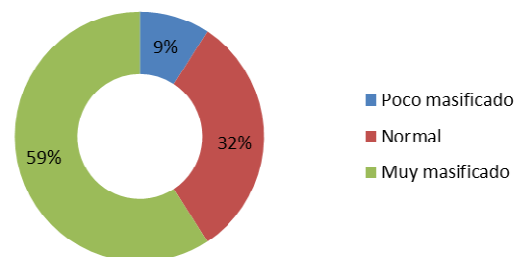
La puntualidad presenta valores intermedios (el 50% la considera adecuada y el otro 50% no adecuada).

De forma mayoritaria se considera que la frecuencia no es adecuada (77%) y el horario tampoco (68%).

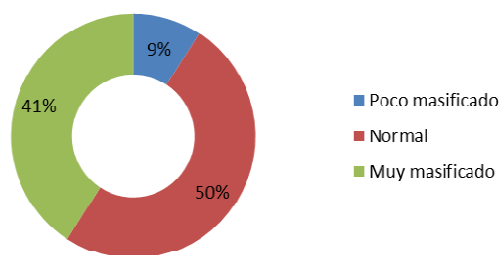
Masificación a la ida en la Línea 1 Universitario



Masificación a la vuelta en la Línea 1 Universitario



Masificación en época de exámenes Línea 1 Universitario

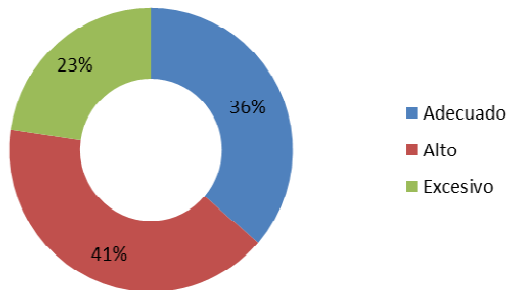


Los usuarios de la línea 1 consideran que existe masificación a la vuelta (59%).

Asimismo destaca el 41% que considera que el servicio presenta masificación en época de exámenes.

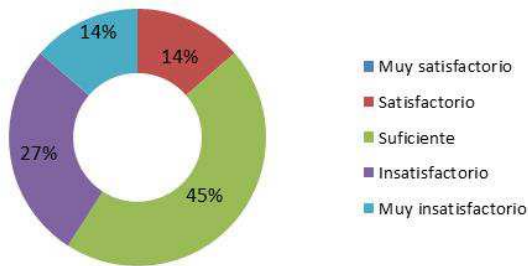
LÍNEA 1

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús de la Línea 1 se considera alto en un 41%, pero es adecuado en opinión del 36%.

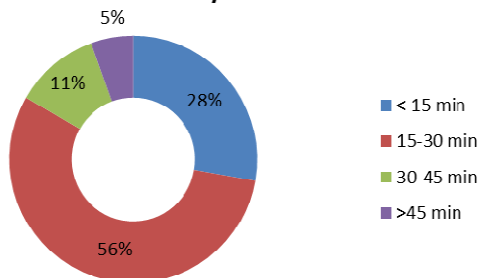
Satisfacción global del servicio Línea 1 Universitario



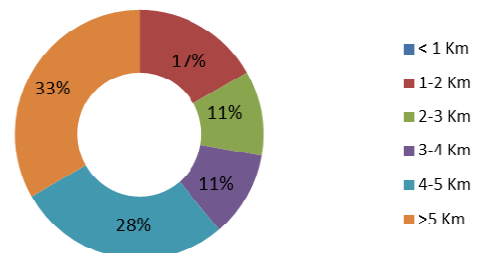
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 1 es Suficiente (45%).

LÍNEA 2

Duración del desplazamiento en la Línea 2 Playa

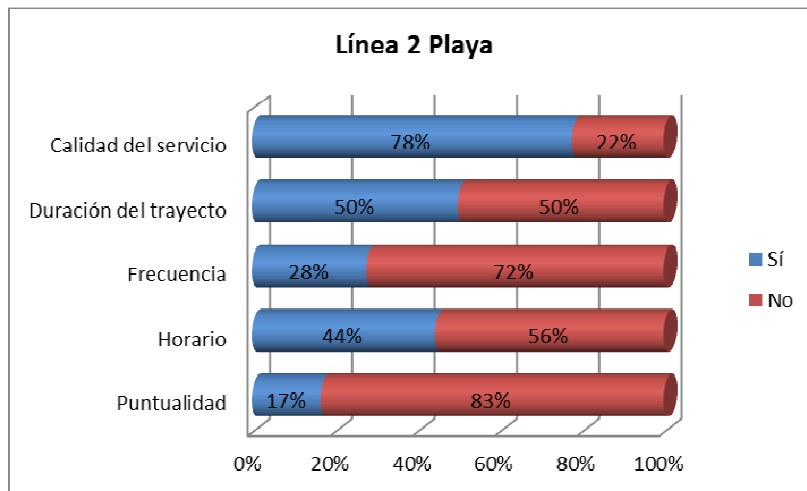


Distancia del desplazamiento en la Línea 2 Playa



La duración del trayecto realizado en la línea 2 está comprendida entre 15 y 30 minutos mayoritariamente (56%). La distancia recorrida es superior a 4 km e incluso superior a 5 km en un 33% de los casos.

LÍNEA 2

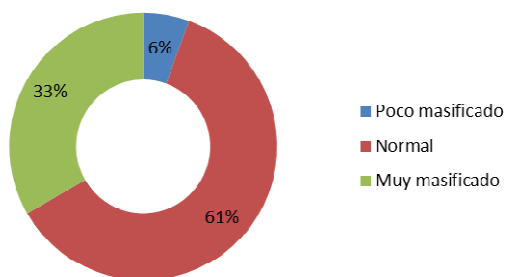


Los usuarios de la línea 2 consideran adecuada la calidad del servicio (conservación, limpieza).

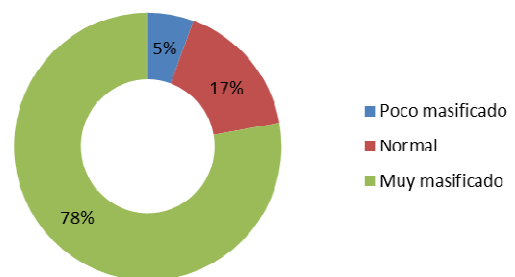
La duración del trayecto y el horario presentan valoraciones intermedias; el 50% considera no adecuada la duración y el 56% considera no adecuado el horario.

La puntualidad y la frecuencia se valoran negativamente; el 83% considera que la puntualidad no es adecuada y el 72% que la frecuencia no es adecuada.

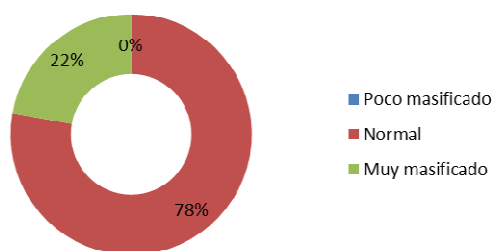
Masificación a la ida en la Línea 2 Playa



Masificación a la vuelta en la Línea 2 Playa



Masificación en época de exámenes Línea 2 Playa

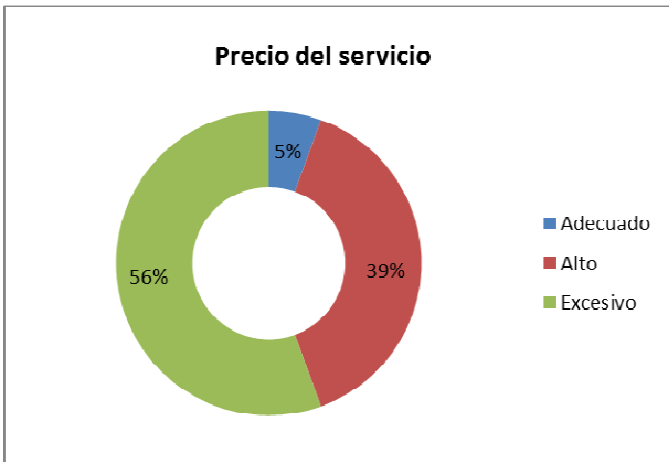


Los usuarios de la línea 2 consideran mayoritariamente que existe masificación en el trayecto de vuelta (78%).

En época de exámenes la mayoría de los usuarios (78%) considera que la masificación es normal.

LÍNEA 2

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús de la Línea 2 se considera excesivo (56%) y alto en el 39% de los casos.

Satisfacción global del servicio Línea 2 Playa

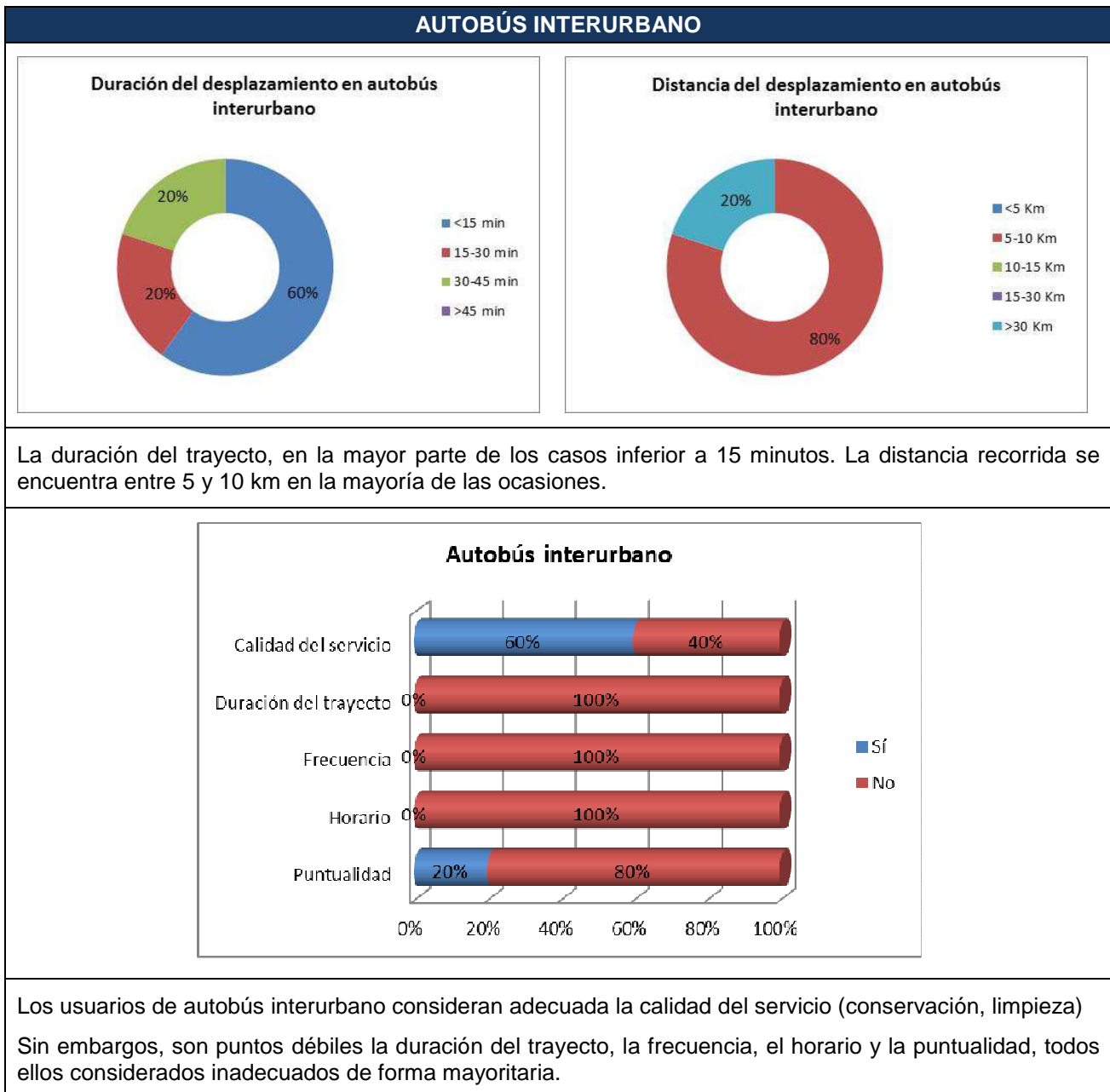


La valoración del servicio prestado por la línea 2 es Suficiente (39%).

Sin embargo, destaca el 33% que lo considera Insatisfactorio.

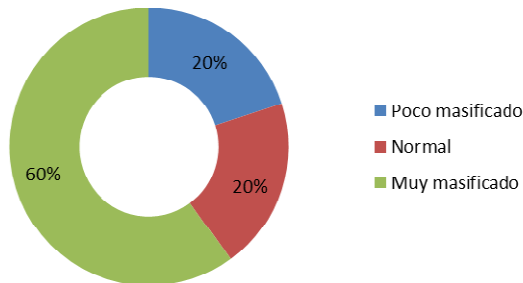
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							
😊	😐	😞	😞	😊	😞	😐	😐
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 2							
😐	😞	😐	😞	😊	😞	😞	😞

Transporte público colectivo. Autobús interurbano

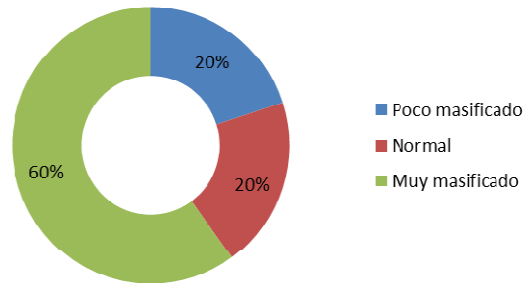


AUTOBÚS INTERURBANO

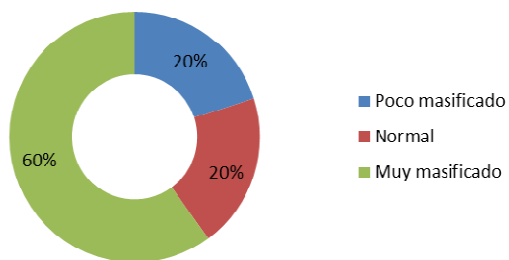
Masificación a la ida en autobús interurbano



Masificación a la vuelta en autobús interurbano

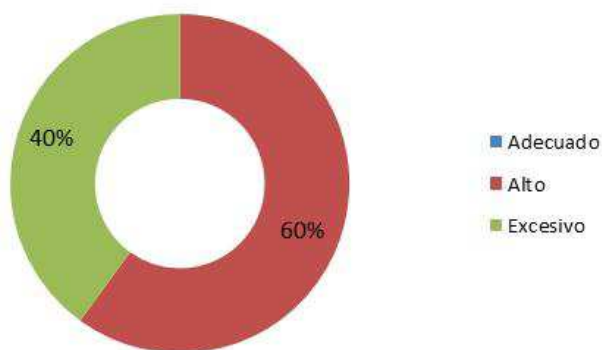


Masificación en época de exámenes en autobús interurbano



Los usuarios de autobús interurbano consideran que existe masificación en el trayecto de ida, de vuelta y en periodo de exámenes.

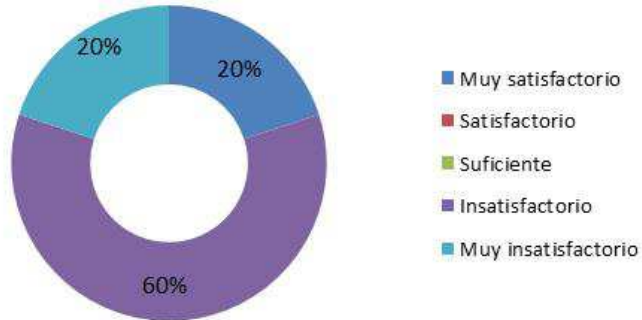
Precio del servicio



El precio del servicio de autobús interurbano se considera alto por un 60% de los usuarios y excesivo por un 40%.

AUTOBÚS INTERURBANO

Satisfacción global del servicio de autobús interurbano

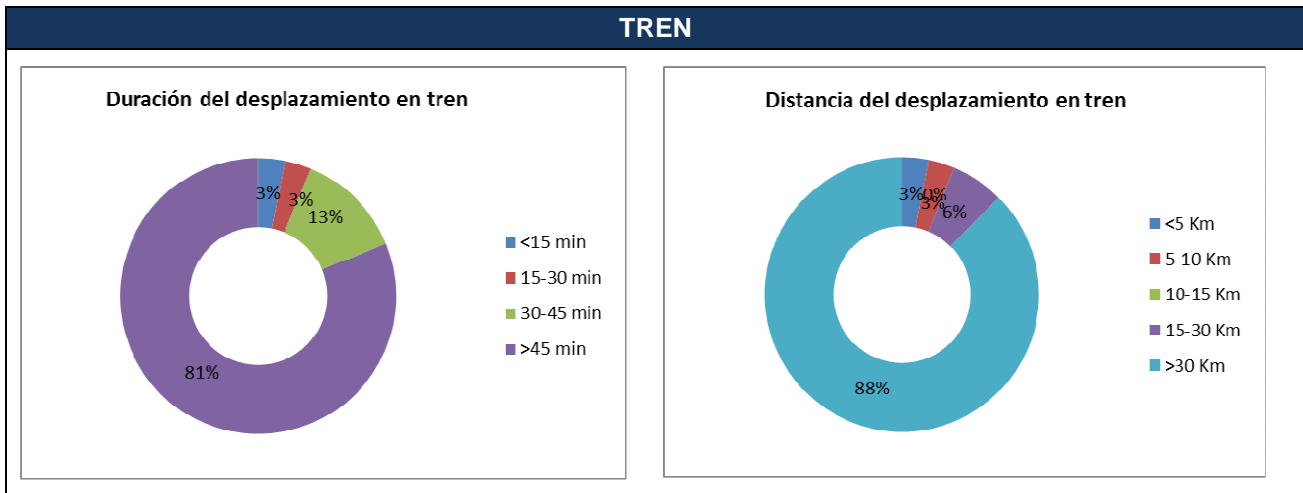


En términos generales, la valoración del servicio prestado por el autobús interurbano es Insatisfactorio (60%).

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO

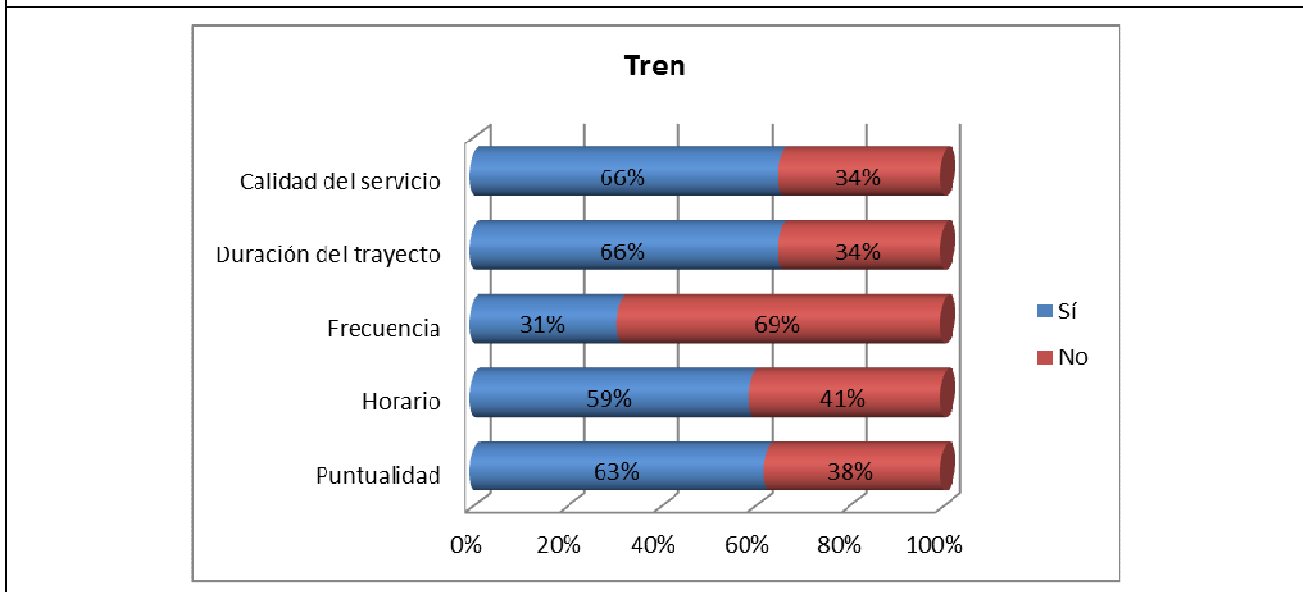
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Transporte público colectivo. Tren



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

La distancia recorrida es superior a 30 km en la mayoría de las ocasiones (88%).



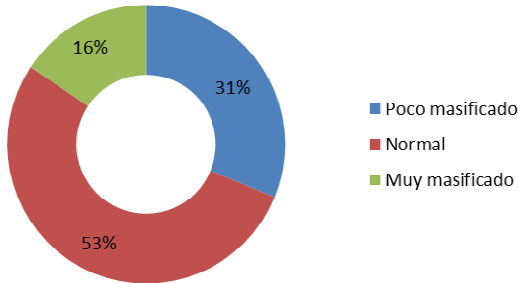
Los usuarios de tren consideran adecuados la duración del trayecto, la puntualidad y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

El horario obtiene valores intermedios, siendo considerado no adecuado por un 41% de los usuarios.

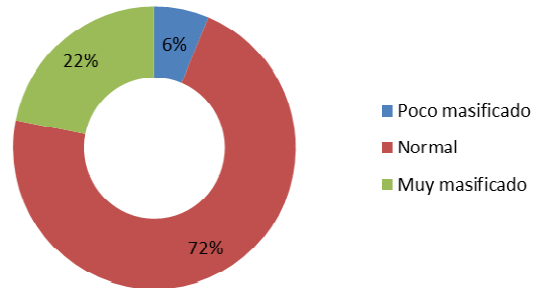
La frecuencia es valorada negativamente, es inadecuada para el 69% de los usuarios de tren.

TREN

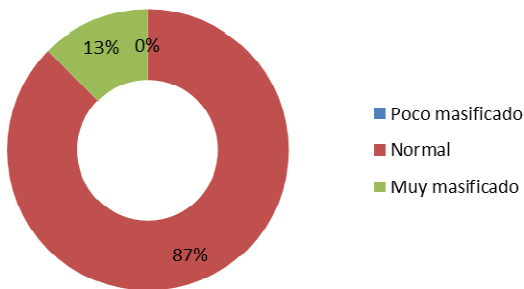
Masificación a la ida en tren



Masificación a la vuelta en tren

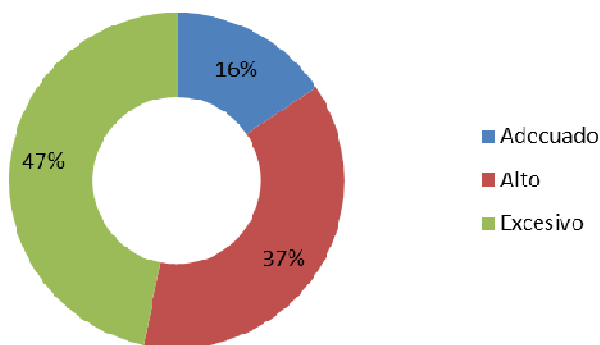


Masificación en época de exámenes en tren



Los usuarios de tren consideran que no existe masificación en el trayecto de ida, en el de vuelta ni en periodo de exámenes.

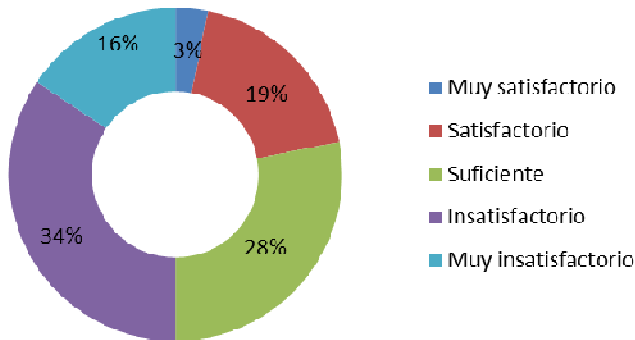
Precio del servicio



El precio del servicio de tren se considera excesivo por un 47% de los usuarios, y alto por un 37%.

TREN

Satisfacción global del servicio de tren



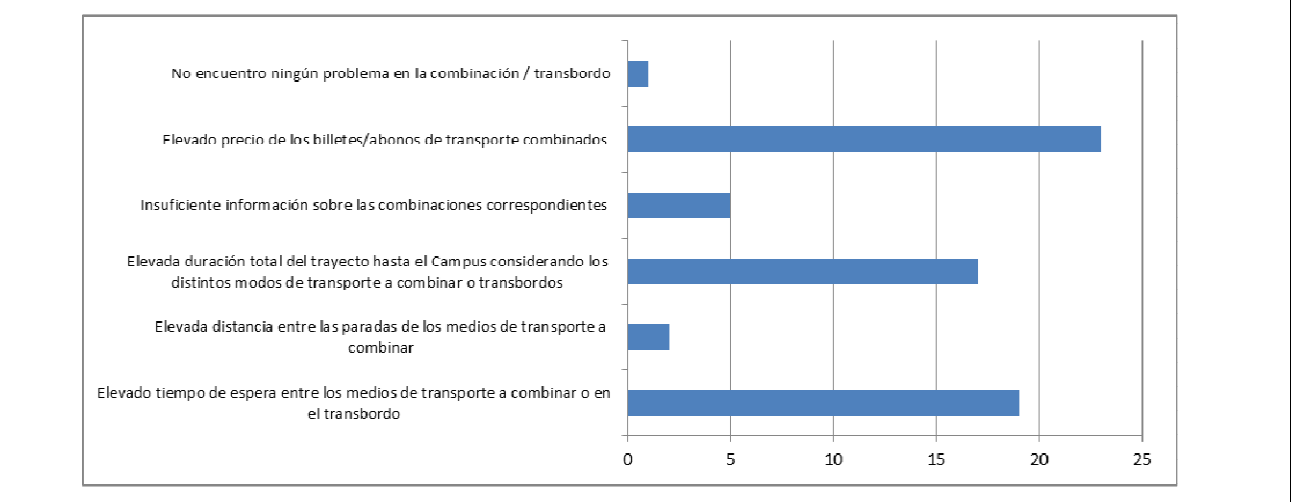
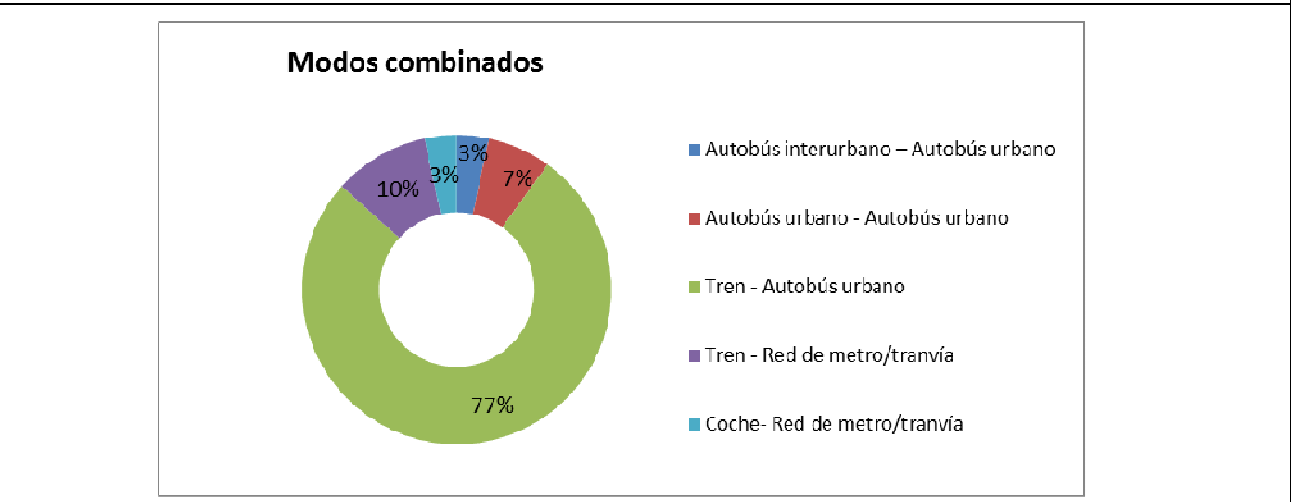
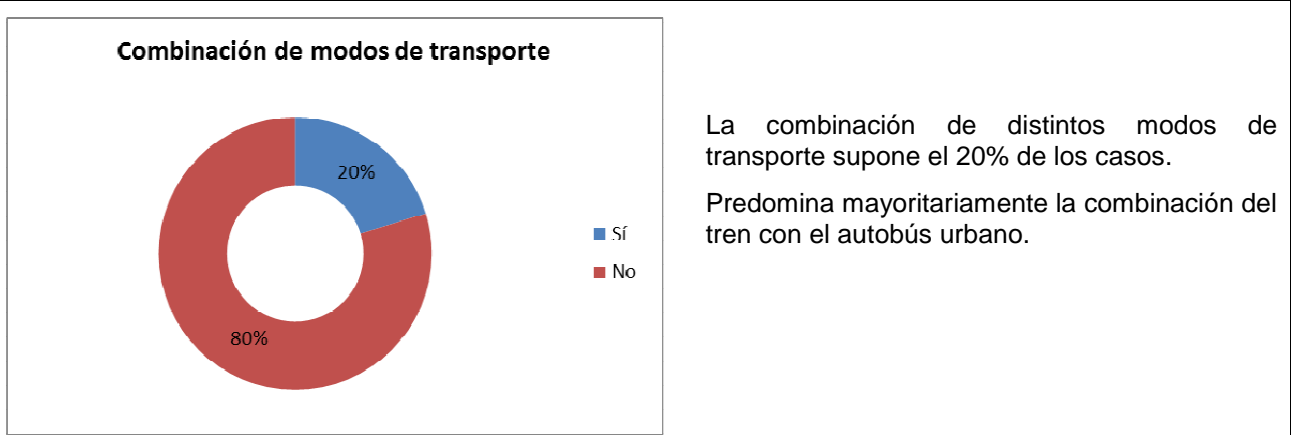
En términos generales, la valoración del servicio prestado por el tren es Insatisfactorio (34%).

Un 28% lo considera Suficiente.

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN

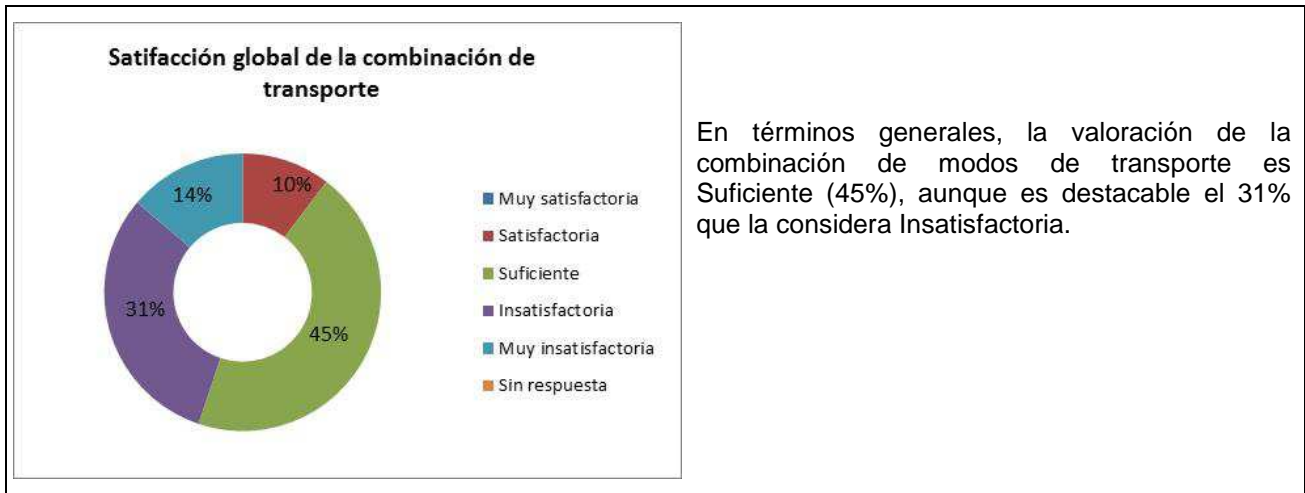
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Combinación de modos de transporte

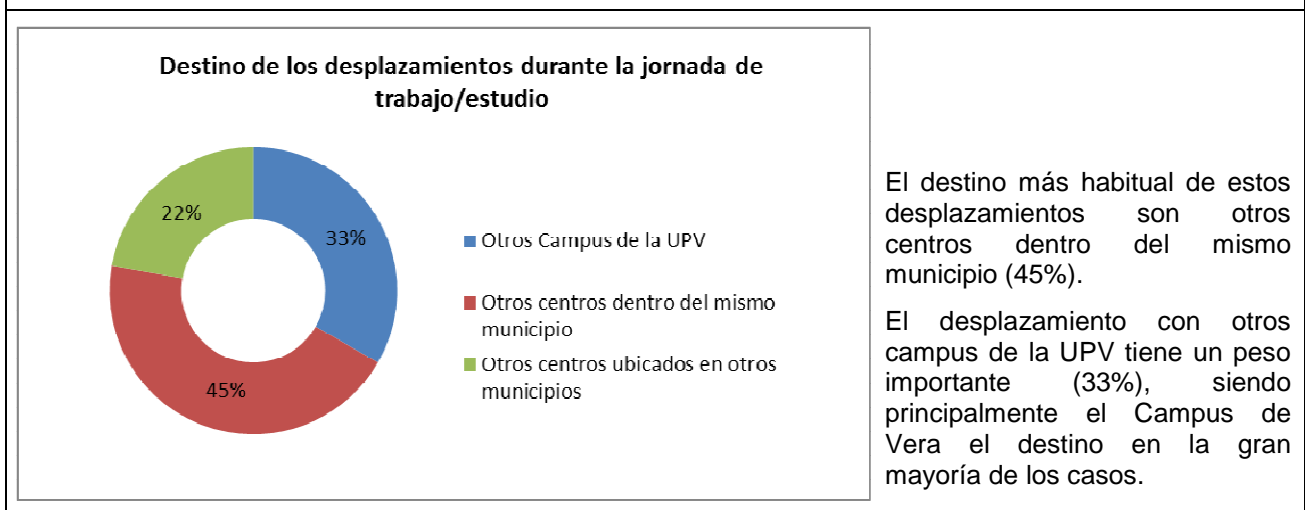
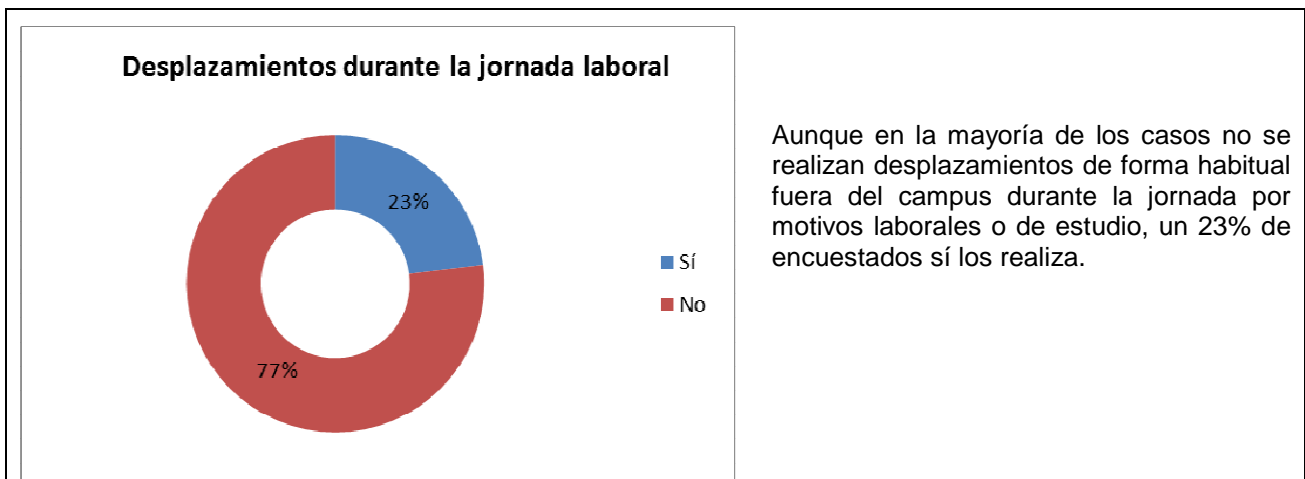


Los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje son el elevado precio de los billetes, el elevado tiempo de espera y la elevada duración total del viaje.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

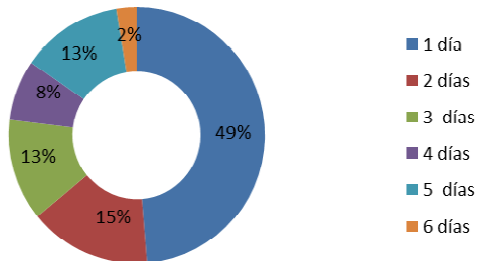


Desplazamientos fuera del campus

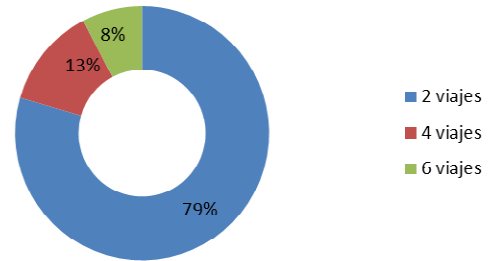


UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Días/semana de desplazamiento durante la jornada laboral



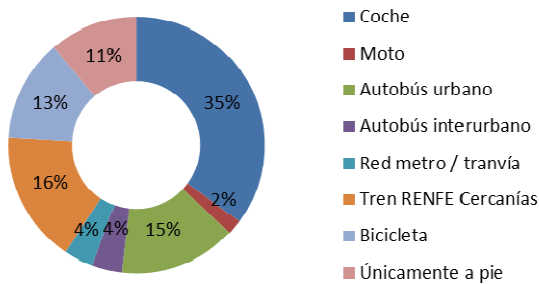
Viajes/día de desplazamiento durante la jornada laboral



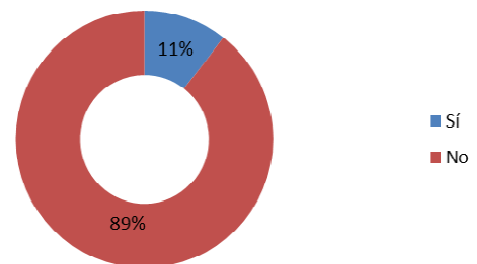
En caso de realizar estos desplazamientos, el 49% lo hace 1 día/semana.

Lo más habitual es realizar sólo 2 viajes/día (79%).

Reparto modal de los desplazamientos durante la jornada laboral



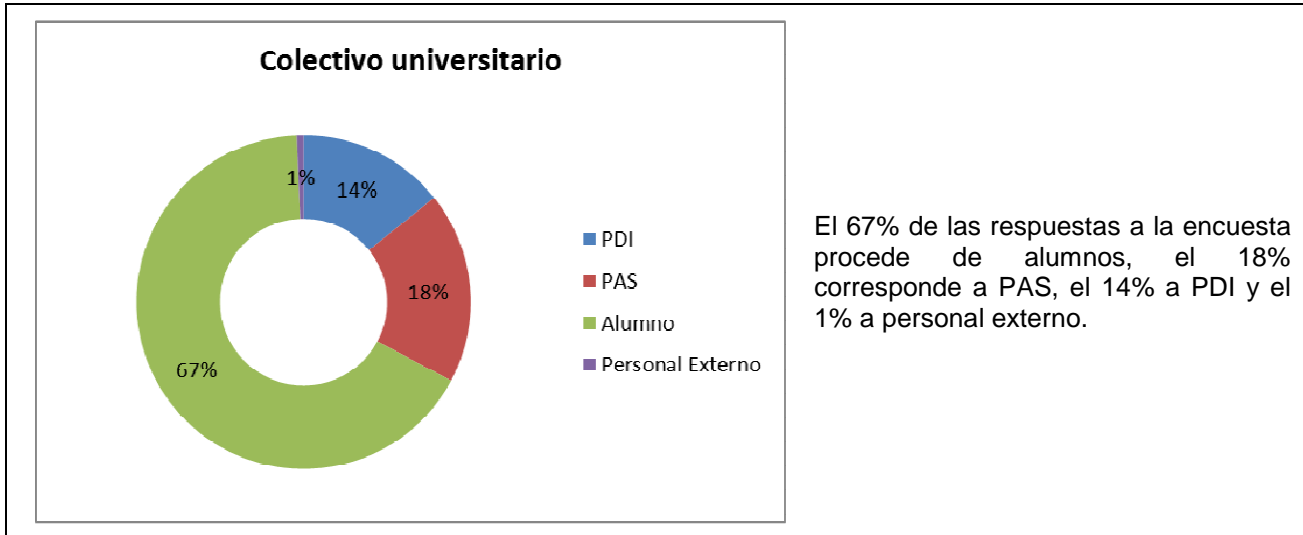
Comparte coche en los desplazamientos durante la jornada laboral



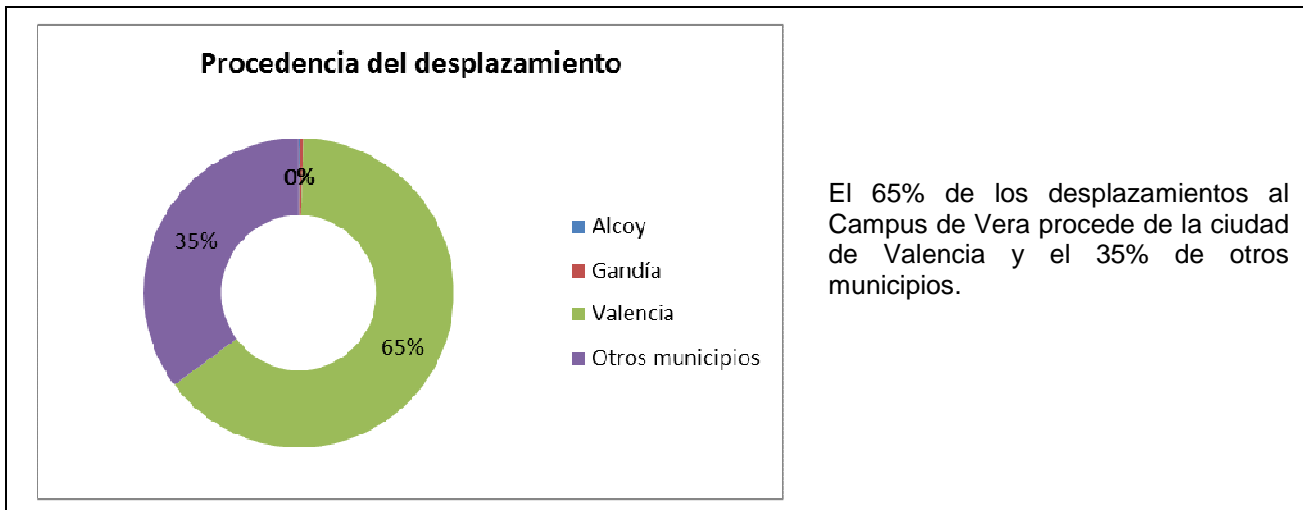
El coche se utiliza en primer lugar en estos desplazamientos (35%).

La gran mayoría, en el caso de los que utilizan el coche, afirma no compartir coche en estos desplazamientos (89%).

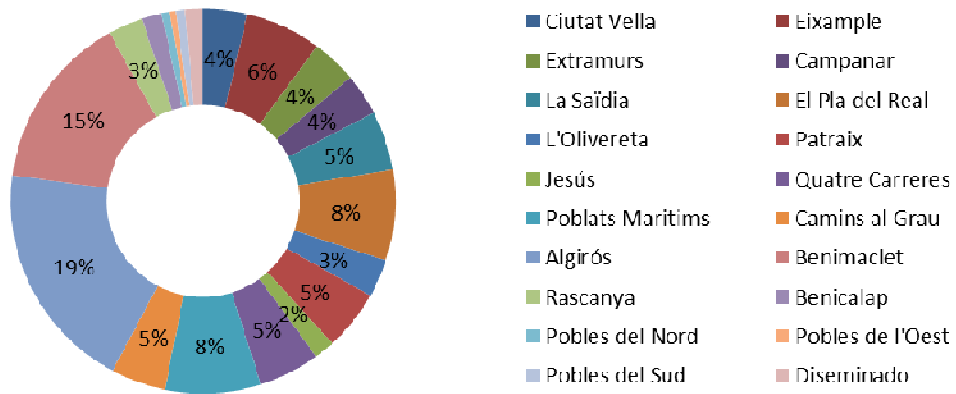
3.3. Campus de Vera (Valencia)



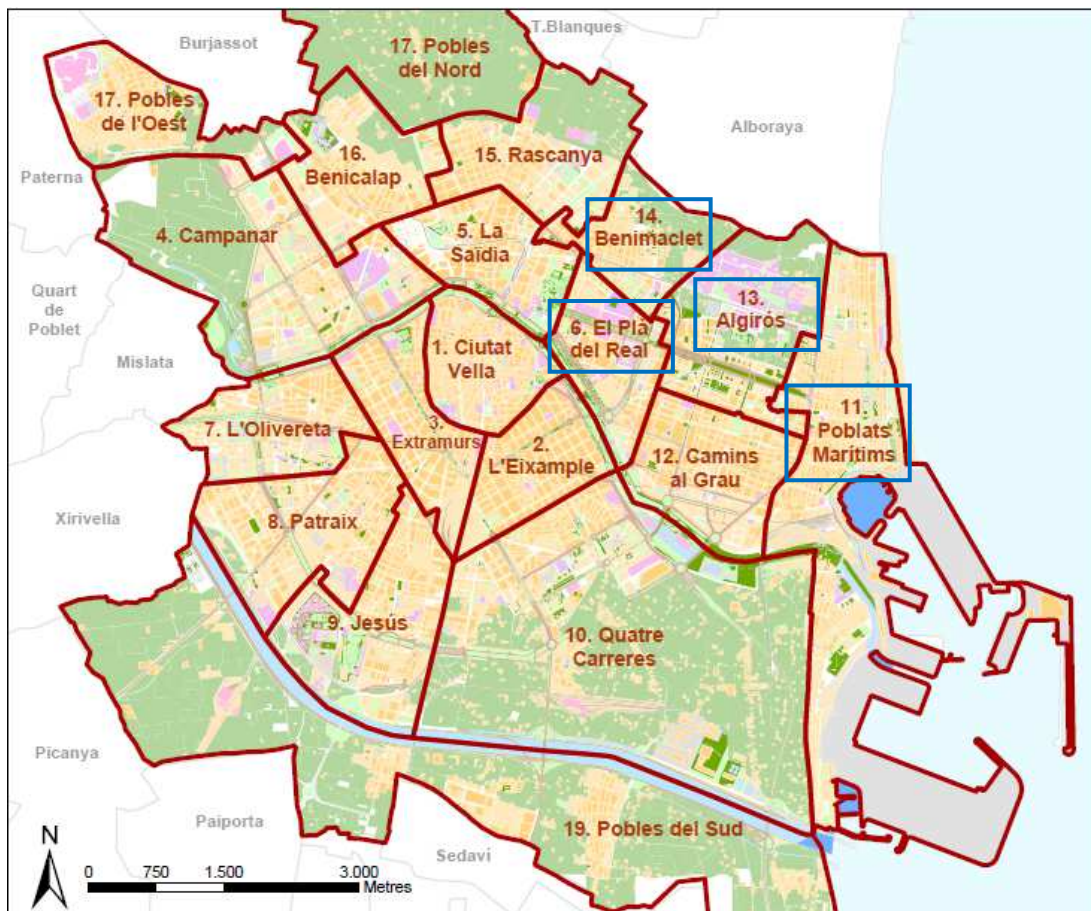
Caracterización del desplazamiento al campus



Procedencia del desplazamiento. Distrito

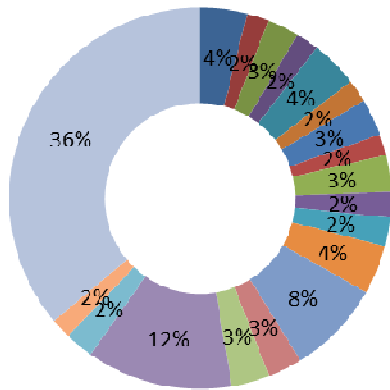


Por distritos, destacan Algirós (19%) y Benimaclet (15%), seguidos de El Pla del Real (8%) y Poblats Marítims (8%); todos ellos próximos al campus.



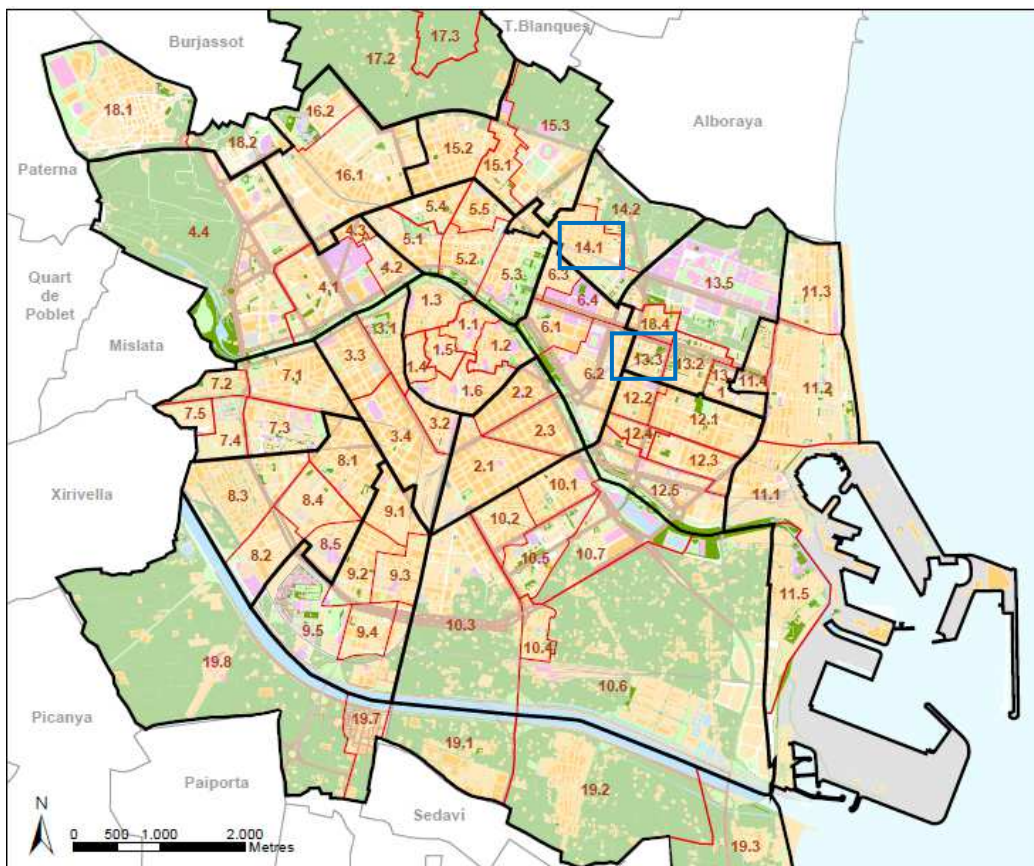
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Procedencia del desplazamiento. Barrio

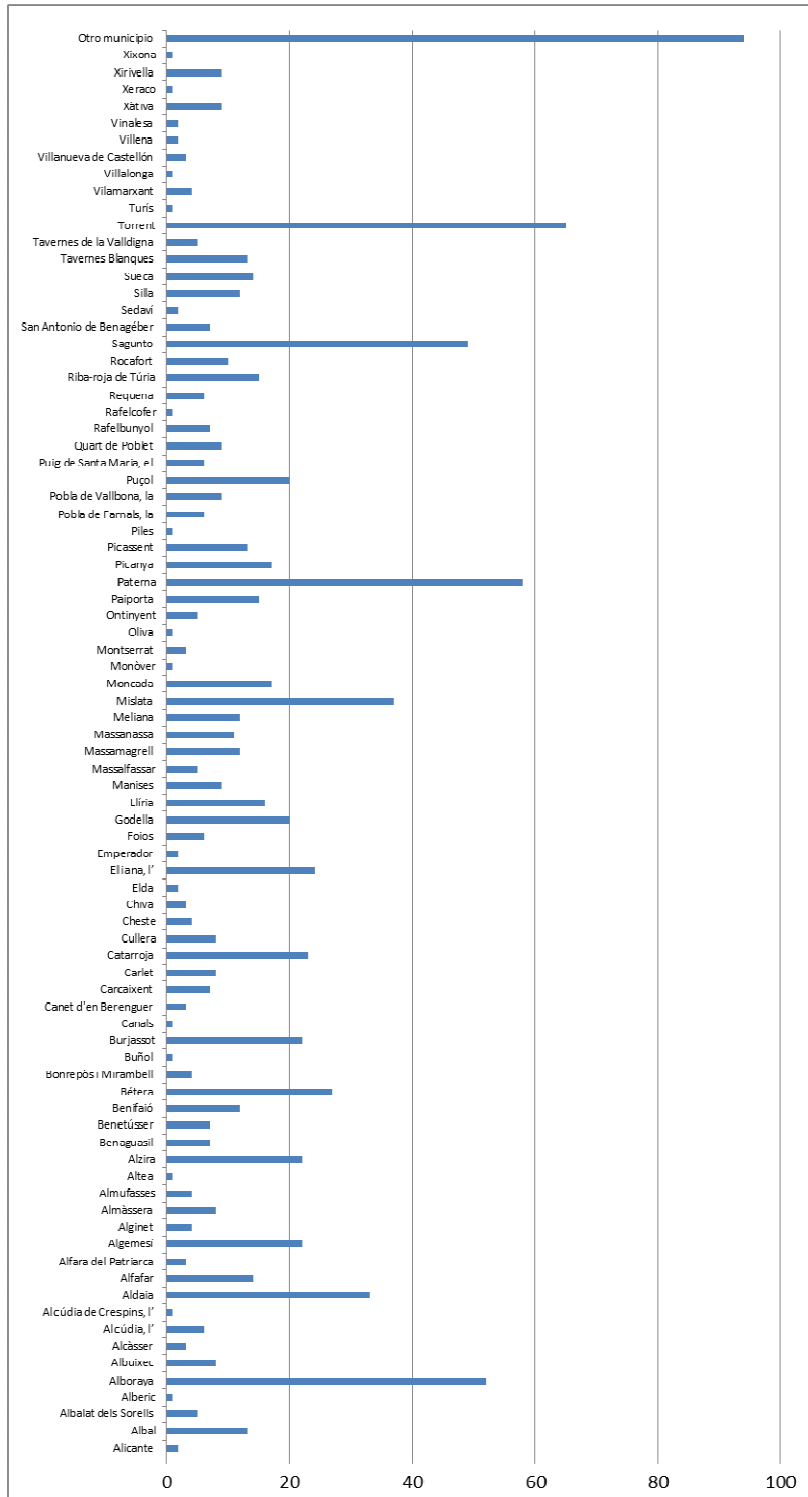


- Eixample: Russafa
- Eixample: Gran Via
- Campanar: Campanar
- La Saïdia: Marxalenes
- El Pla del Real: Mestalla
- El Pla del Real: Ciutat Universitària
- Patraix: Patraix
- Quatre Carreres: Ciutat de les Arts i les Ciències
- Poblats Marítims: El Cabanyal e'l Canyameler
- Poblats Marítims: La Malva-rosa
- Camins al Grau: Aiora
- Aljirós: Ciutat Jardí
- Aljirós: L'Amistat
- Aljirós: La Bega Baixa
- Aljirós: La Carrasca
- Benimaclet: Benimaclet
- Benimaclet: Camí de Vera
- Rascanya: els Orriols
- Otros barrios

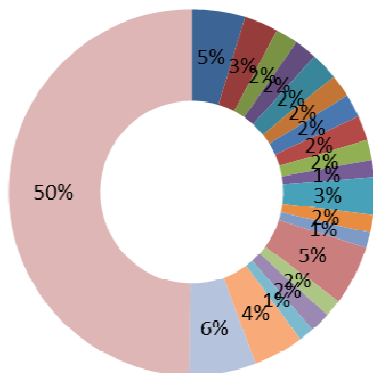
Por barrios destacan Benimaclet (12%) y L'Amistat (8%).



Con respecto a los municipios de procedencia, existe una gran dispersión, destacando Torrent (6%), Alboraya (5%), Paterna (5%) y Sagunto (4%).

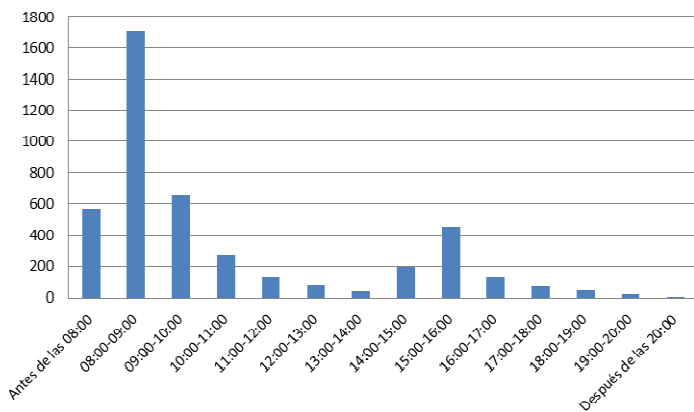


Procedencia del desplazamiento. Municipio



- Alboraya
- Aldaia
- Algemesí
- Alzira
- Bétera
- Burjassot
- Catarroja
- Eliaña, l'
- Godella
- Llíria
- Mislata
- Moncada
- Païporta
- Paterna
- Picanya
- Puçol
- Sagunto
- Riba-roja de Túria
- Torrent
- Otro municipio

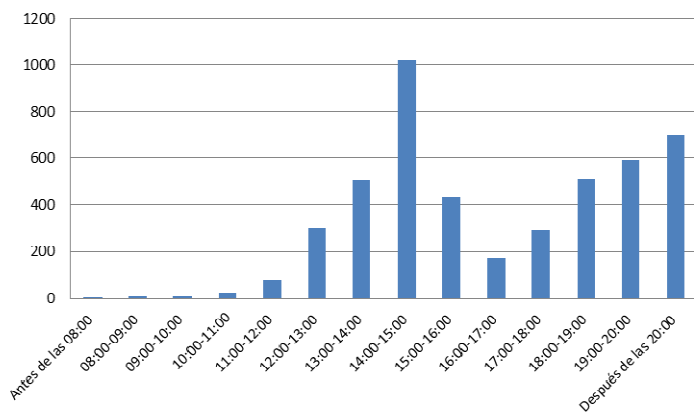
Horario de entrada



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

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

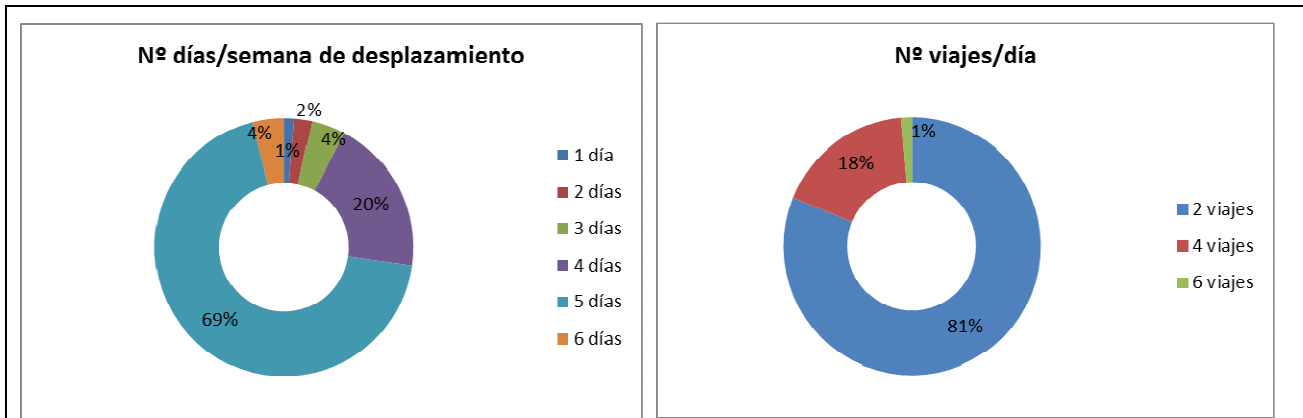
Horario de salida



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

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

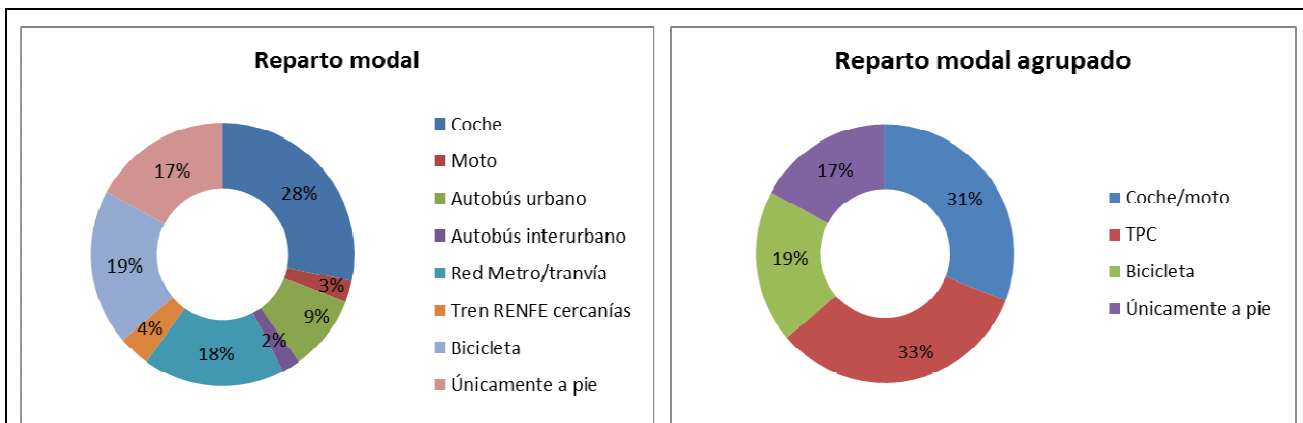
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



El número de días de desplazamiento al Campus de Vera más frecuente es de 5 a la semana (69%) y el número de viajes por día más frecuente es de 2 (81%).

El nº días/semana promedio es de 4,66; el nº viajes/día es de 2,4. Por tanto, el nº viajes/semana es de 11,18.

Modo de desplazamiento de acceso al campus

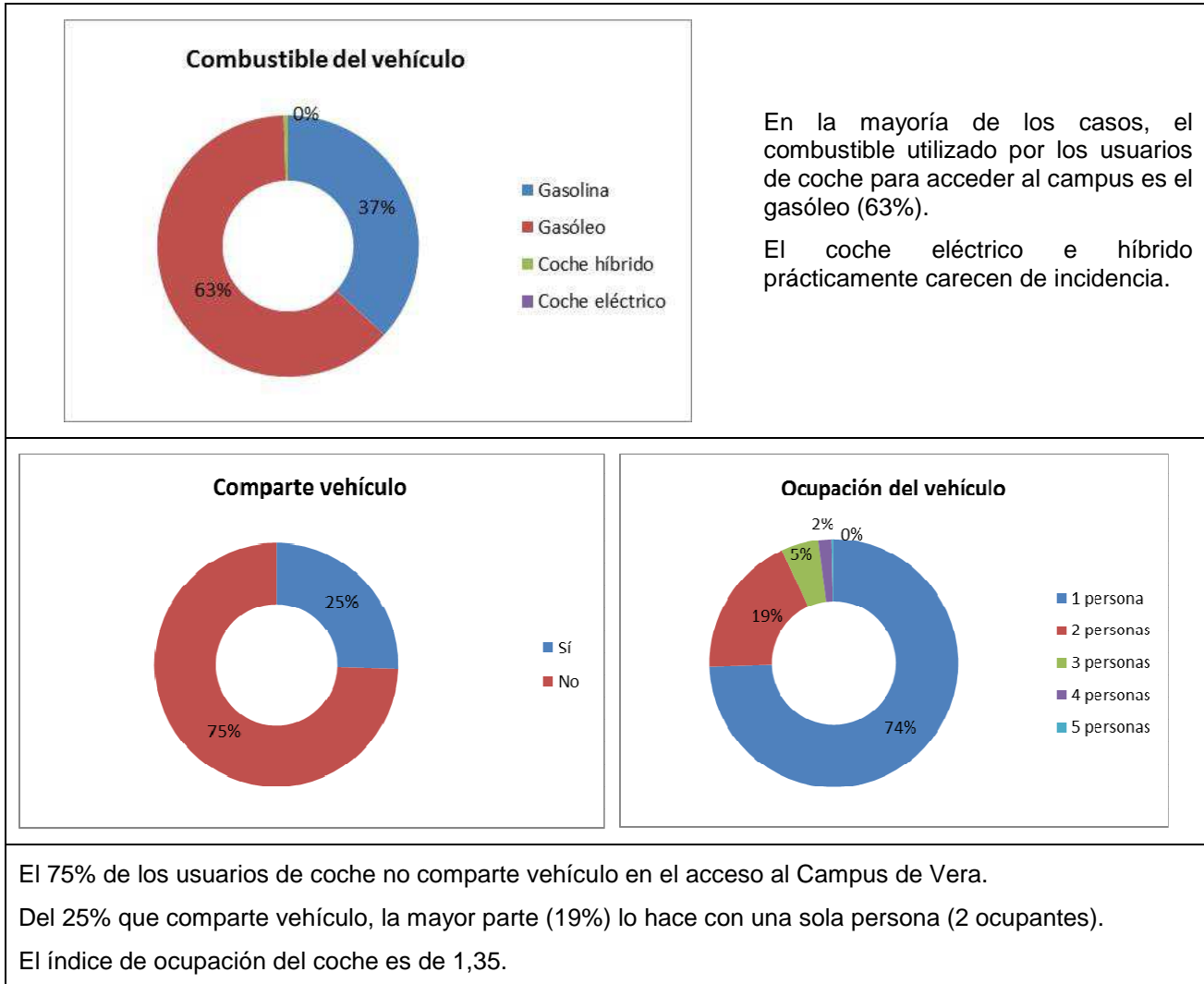


El transporte público colectivo es utilizado de forma habitual en el 33% de los casos, destacando con un 18% el uso de la red de metro-tranvía. El autobús urbano representa un 9%, el tren un 4% y el autobús interurbano sólo el 2%.

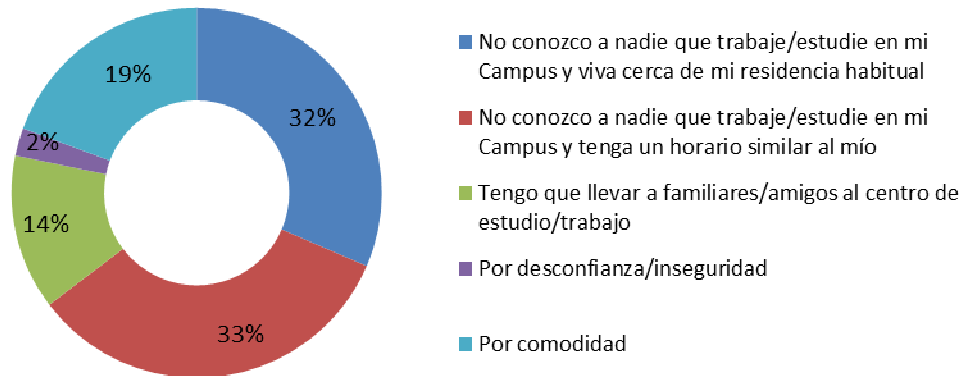
El vehículo privado a motor representa el 31% del reparto modal, siendo mayoritario el empleo del coche (28%) frente al 3% que supone la moto.

Es destacable el 19% de la bicicleta y el 17% del desplazamiento peatonal al campus.

Coche



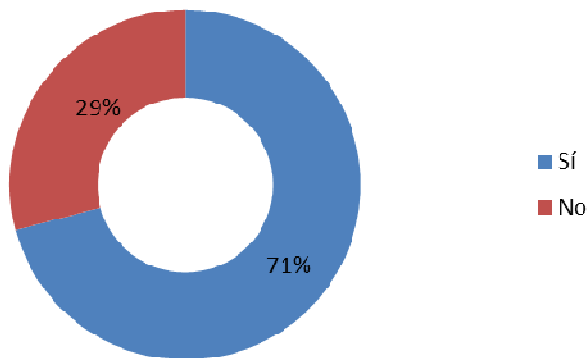
Motivos de no compartir vehículo



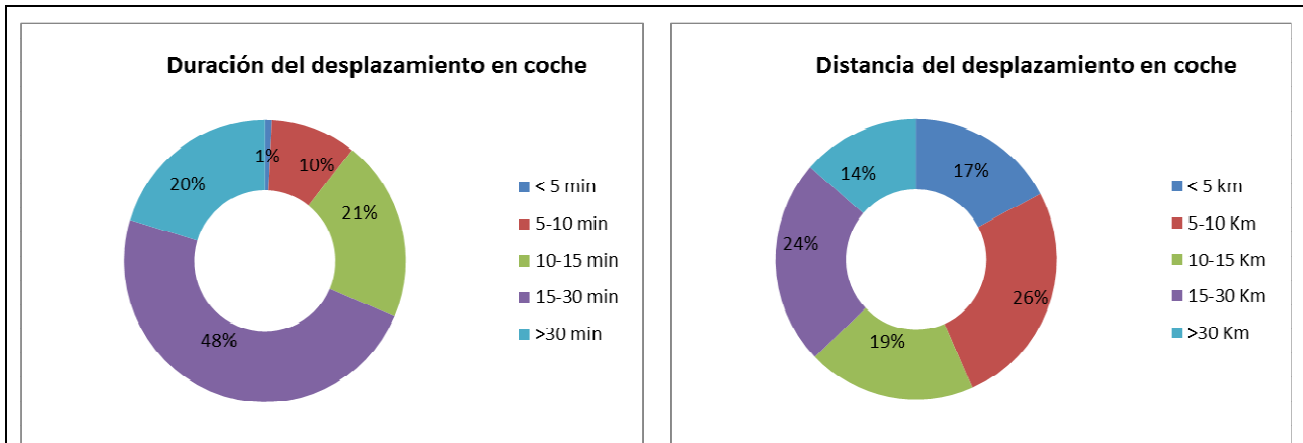
Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.

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

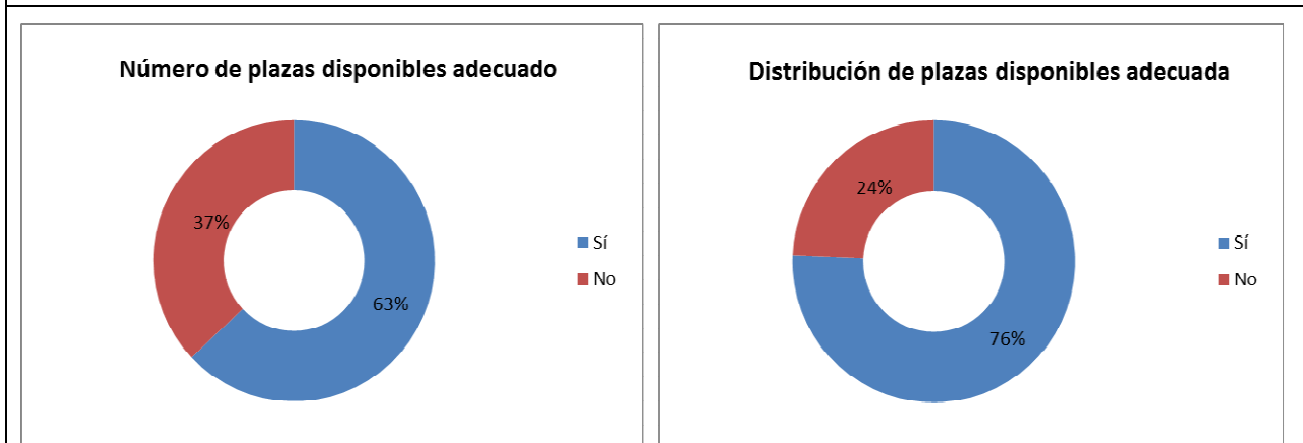
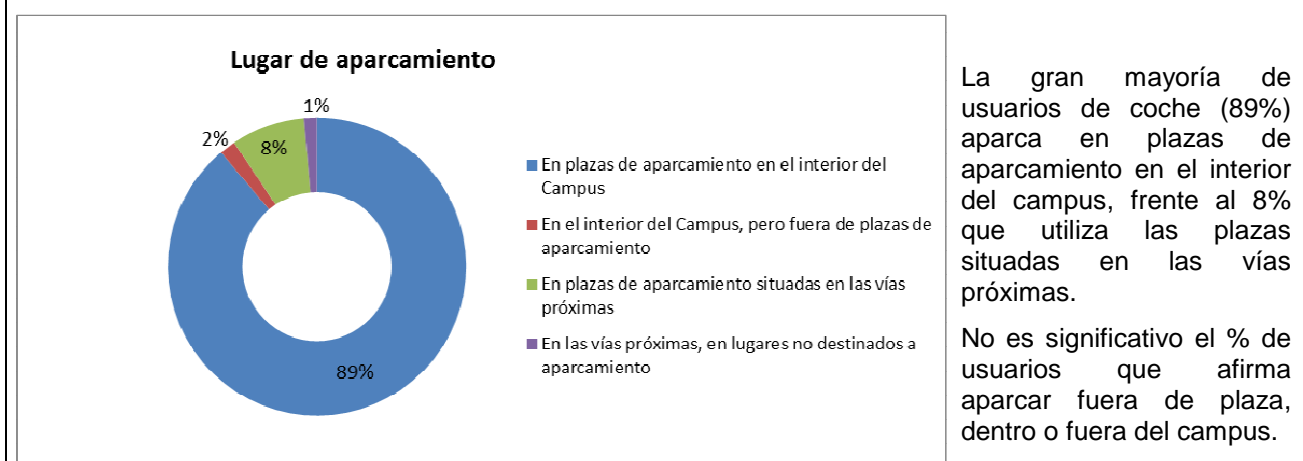
Uso potencial del coche compartido



El 71% de encuestados afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.

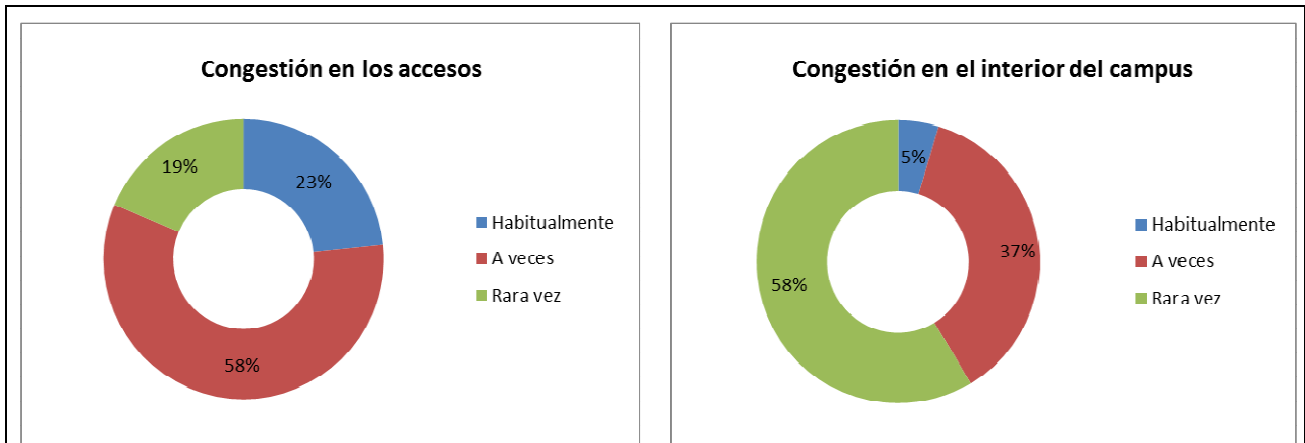


El desplazamiento en coche tiene una duración de 15-30 minutos en la mayoría de los casos. Se observa una gran dispersión en cuanto a las distancias recorridas.

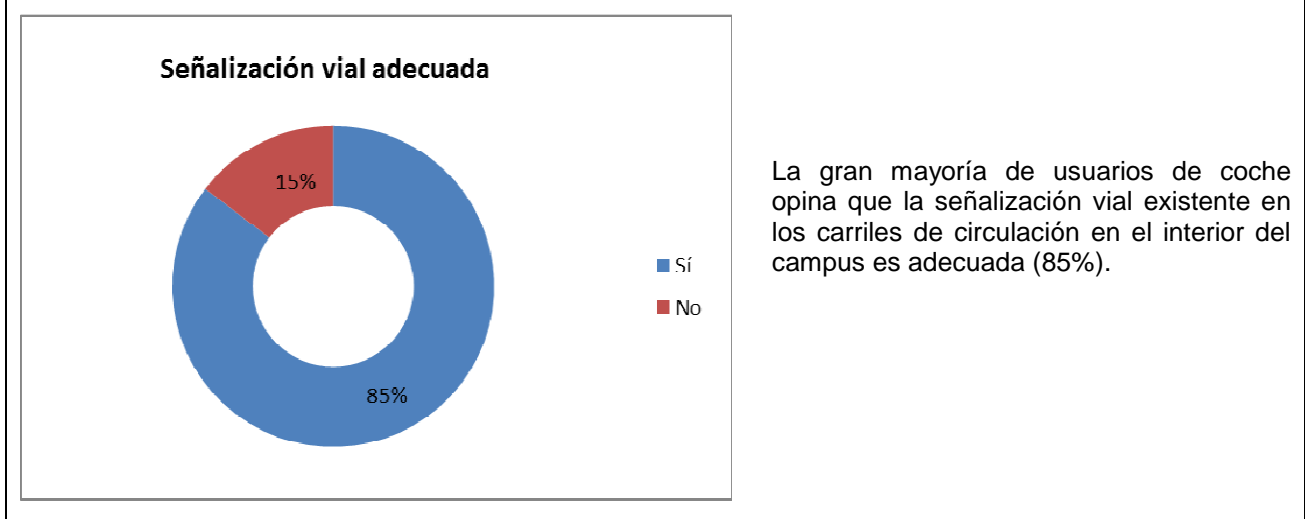


La mayoría de usuarios de coche consideran que el número de plazas disponibles en el campus es adecuado (63%); asimismo la mayoría considera que la distribución de plazas es adecuada (76%).

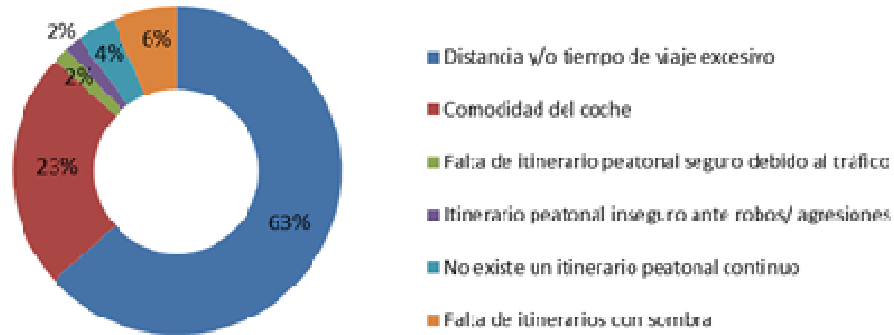
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



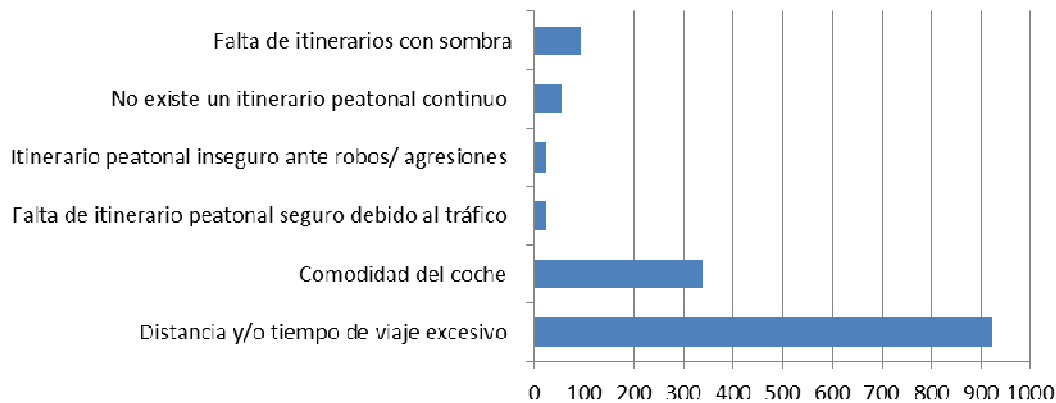
La mayoría de usuarios de coche considera que a veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (58%); la mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (58%).



Motivos de no acceder a pie



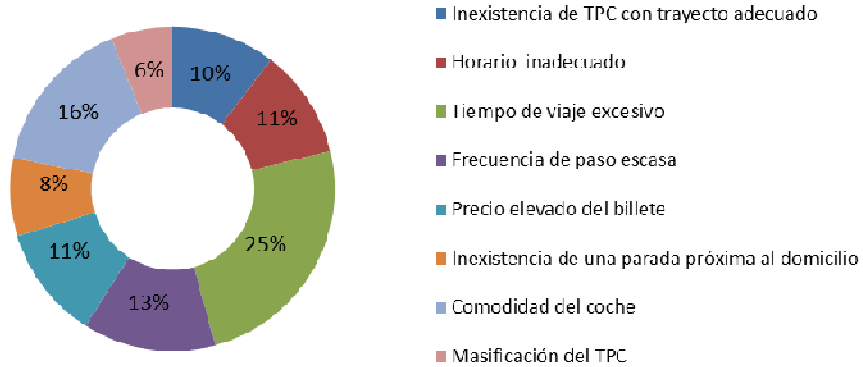
Motivos de no acceder a pie



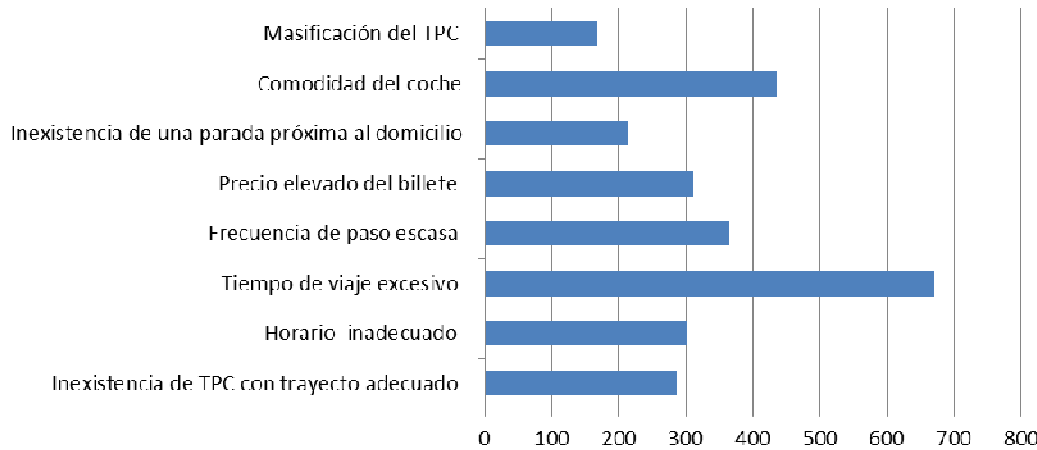
La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%).

Destaca el 23% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.

Motivos de no acceder en TPC



Motivos de no acceder en TPC

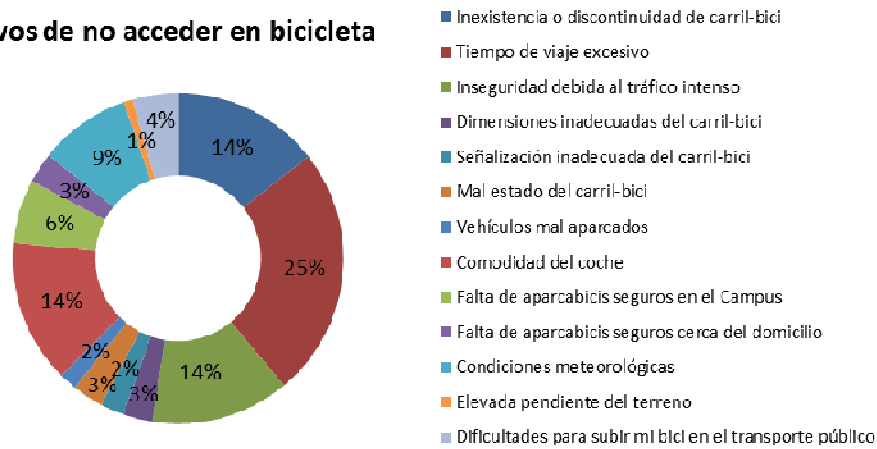


El principal motivo para no acceder al campus en transporte público colectivo es el tiempo de viaje excesivo (25%).

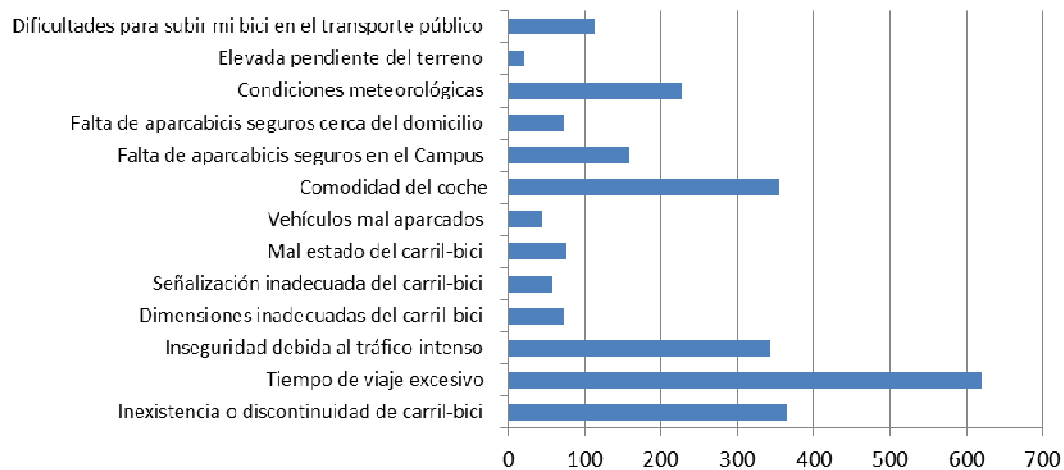
Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no utilizar el TPC por comodidad.

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

Motivos de no acceder en bicicleta

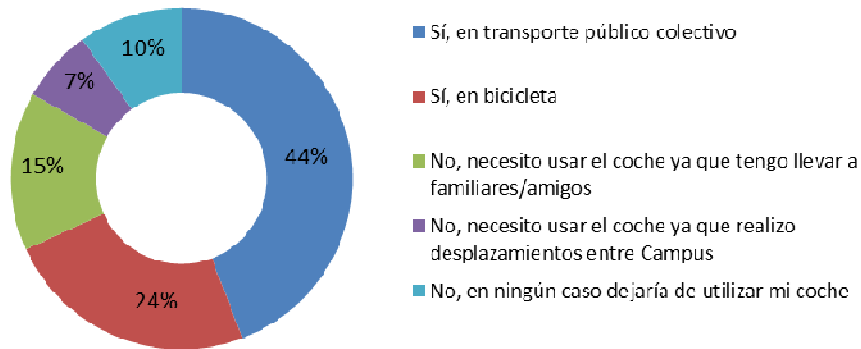


Motivos de no acceder en bicicleta



El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (25%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (14%), la inseguridad debido al tráfico intenso (14%) y la comodidad del coche (14%).

Dispuesto a ir en otro modo de transporte

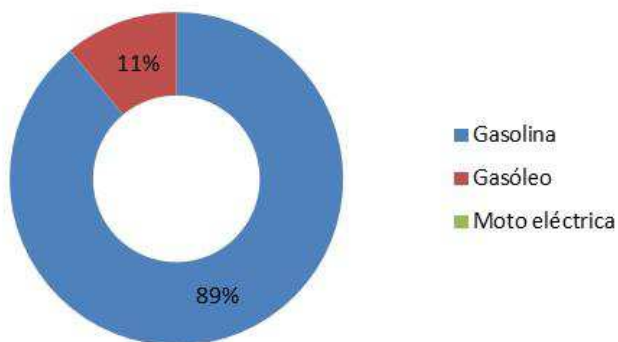


El 44% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

El 24% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.

Moto

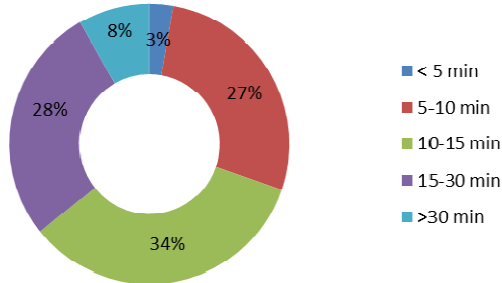
Combustible moto



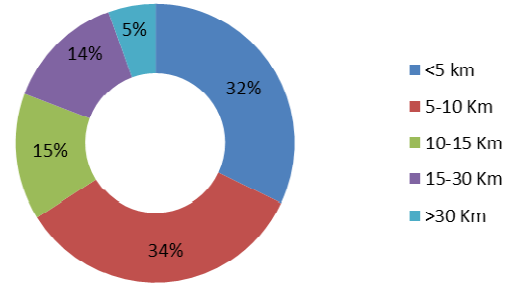
En la gran mayoría de los casos, el combustible utilizado por los usuarios de moto para acceder al campus es el gasóleo (89%).

La moto eléctrica carece de incidencia.

Duración del desplazamiento en moto



Distancia del desplazamiento en moto



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

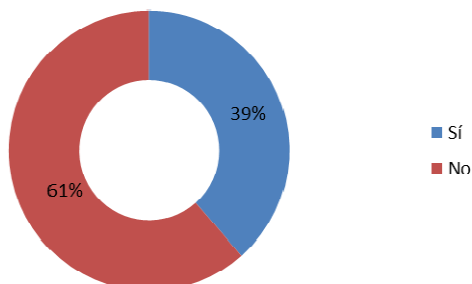
Motivos de no acceder a pie



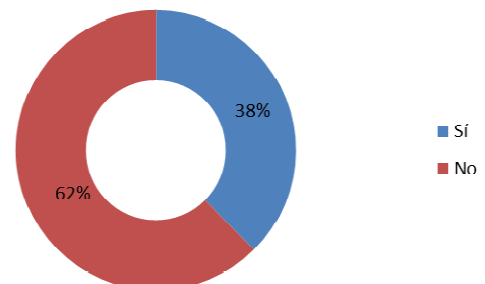
La mayoría de usuarios de moto (63%) aparcen en el interior del campus, pero fuera de plazas de aparcamiento, es decir sobre la acera, frente al 34% que utiliza una plaza.

No es significativo el % de usuarios que afirma aparcar fuera del campus (3%).

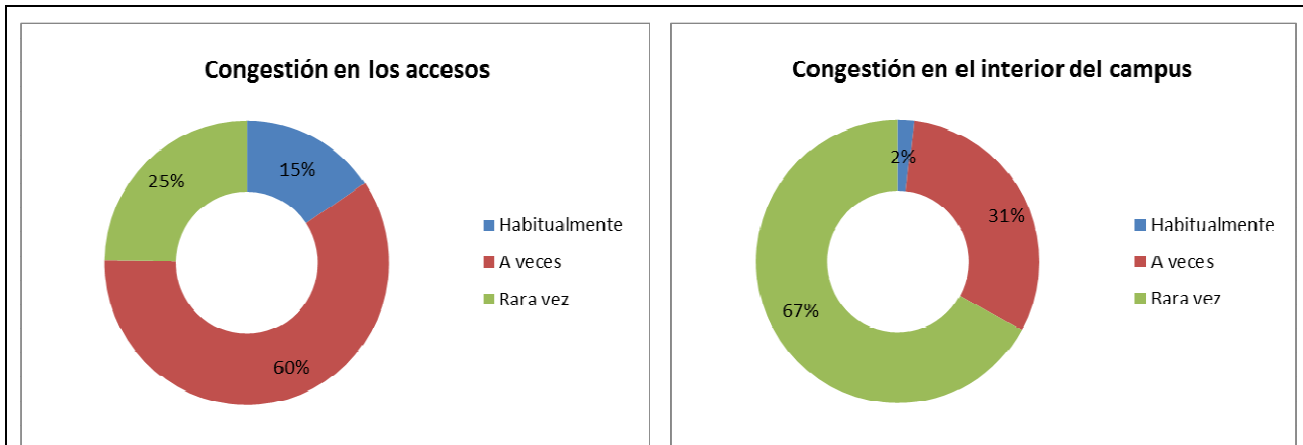
Número de plazas disponibles adecuado



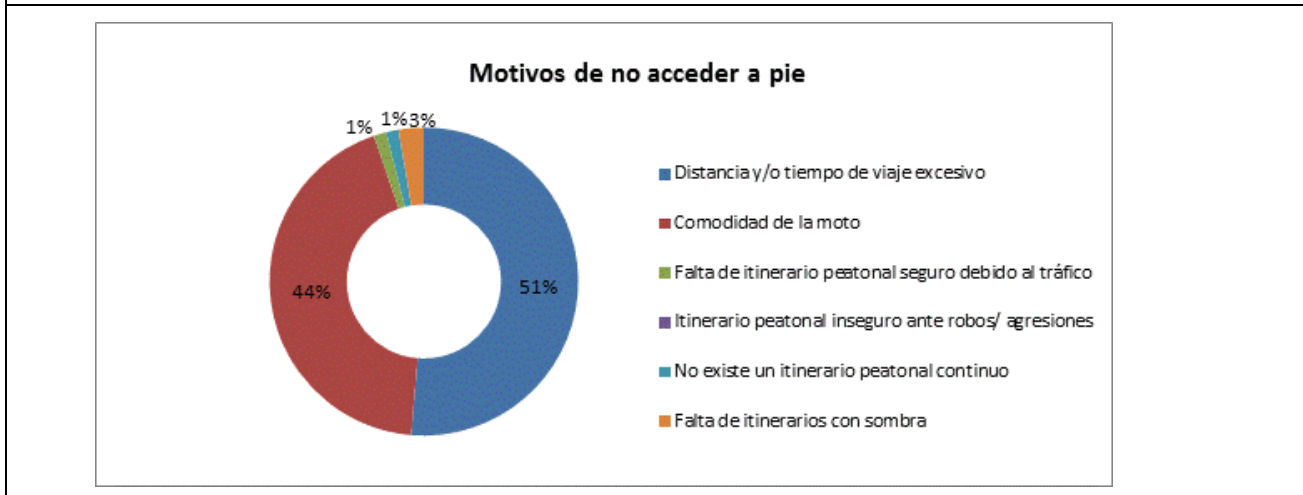
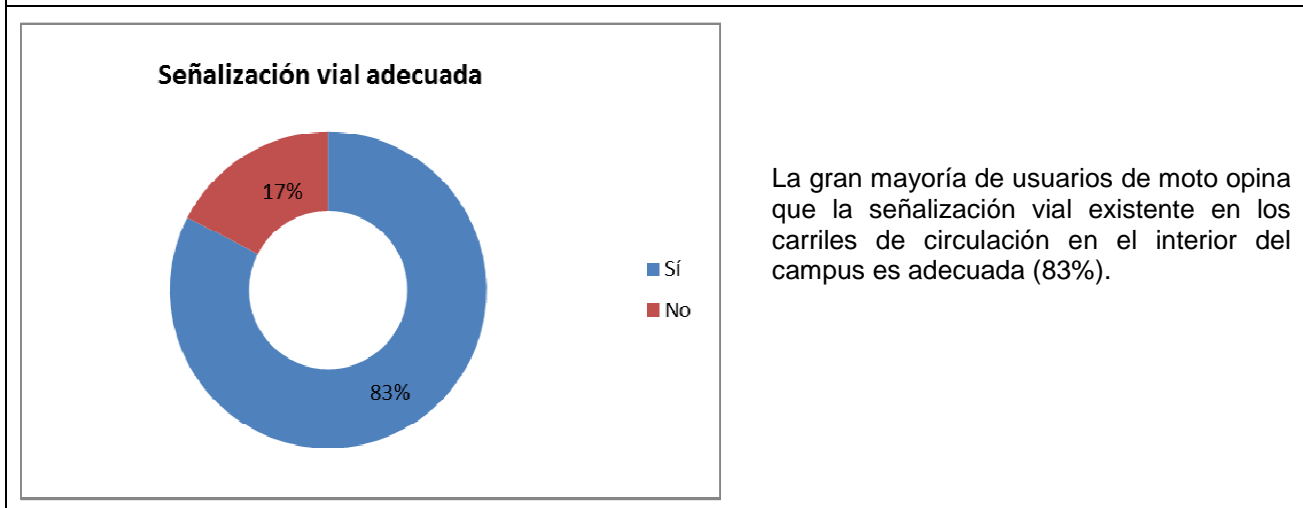
Distribución de plazas disponibles adecuada



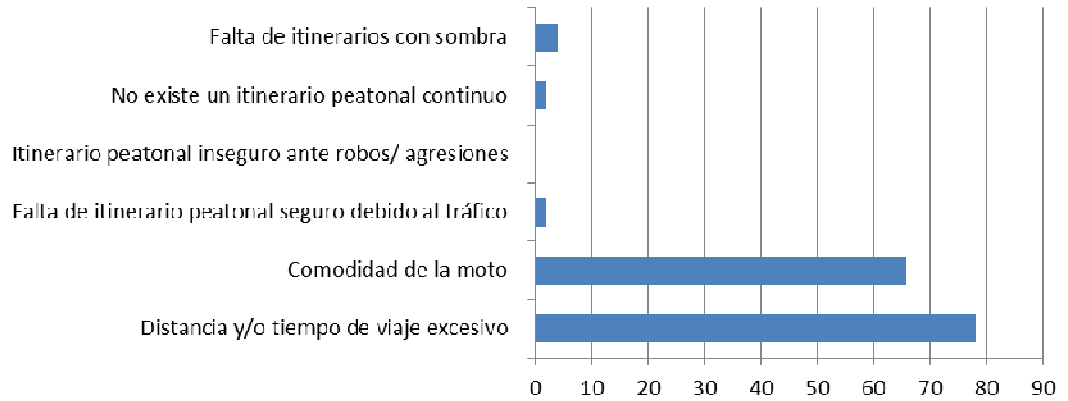
La mayoría de usuarios de moto consideran que el número de plazas disponibles en el campus no es adecuado (61%); asimismo la mayoría considera que la distribución de plazas tampoco lo es (62%).



La mayoría de usuarios de moto considera que a veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (60%); la mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (67%).

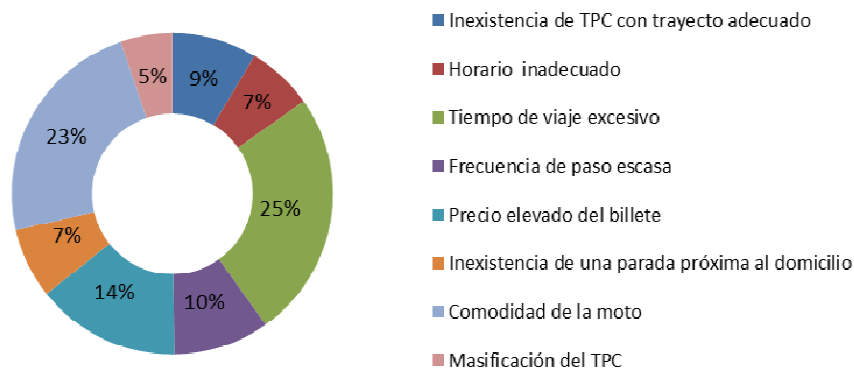


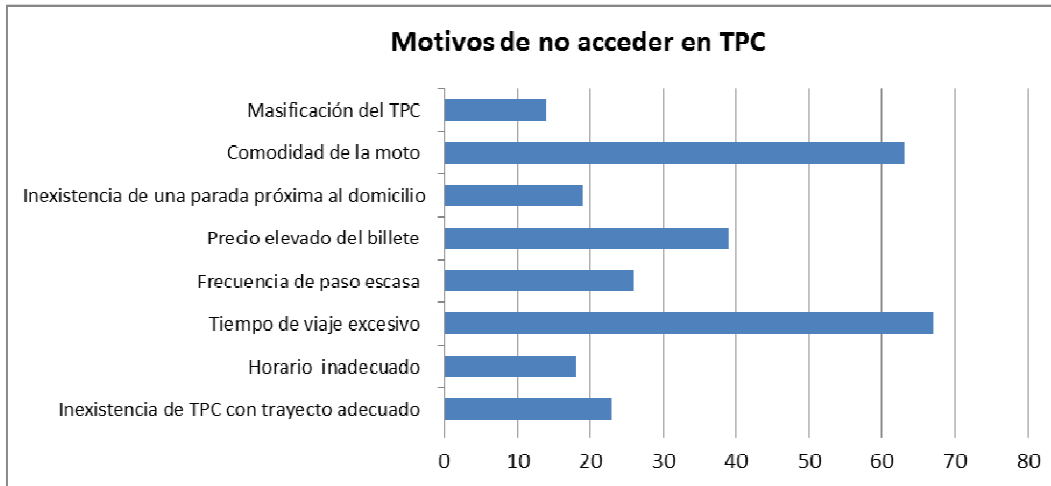
Motivos de no acceder a pie



La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (51%). Sin embargo resulta muy significativo el 44% de usuarios de moto que afirma no ir a pie por comodidad.

Motivos de no acceder en TPC

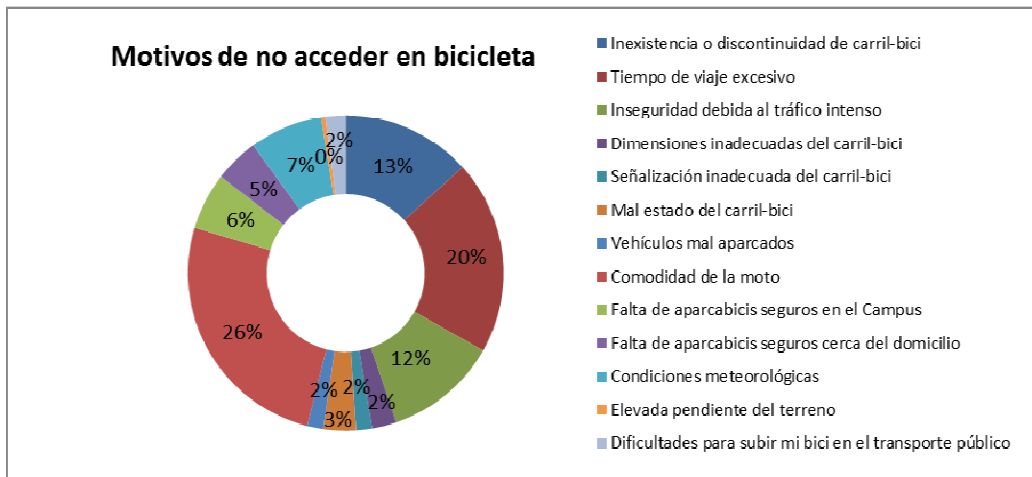


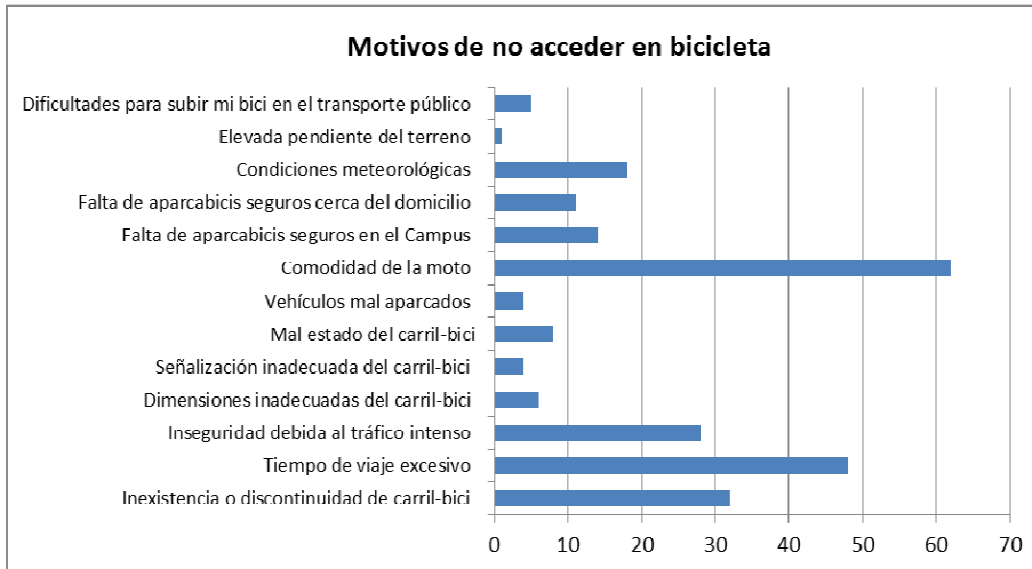


El primer motivo para no acceder al campus en transporte público colectivo es el tiempo de viaje excesivo (25%).

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

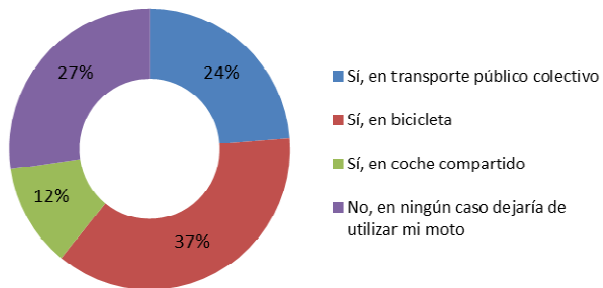
El precio del billete es el tercer motivo (14%).





El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es la comodidad de la moto (26%), seguido del tiempo de viaje excesivo (20%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%).

Dispuesto a ir en otro modo de transporte

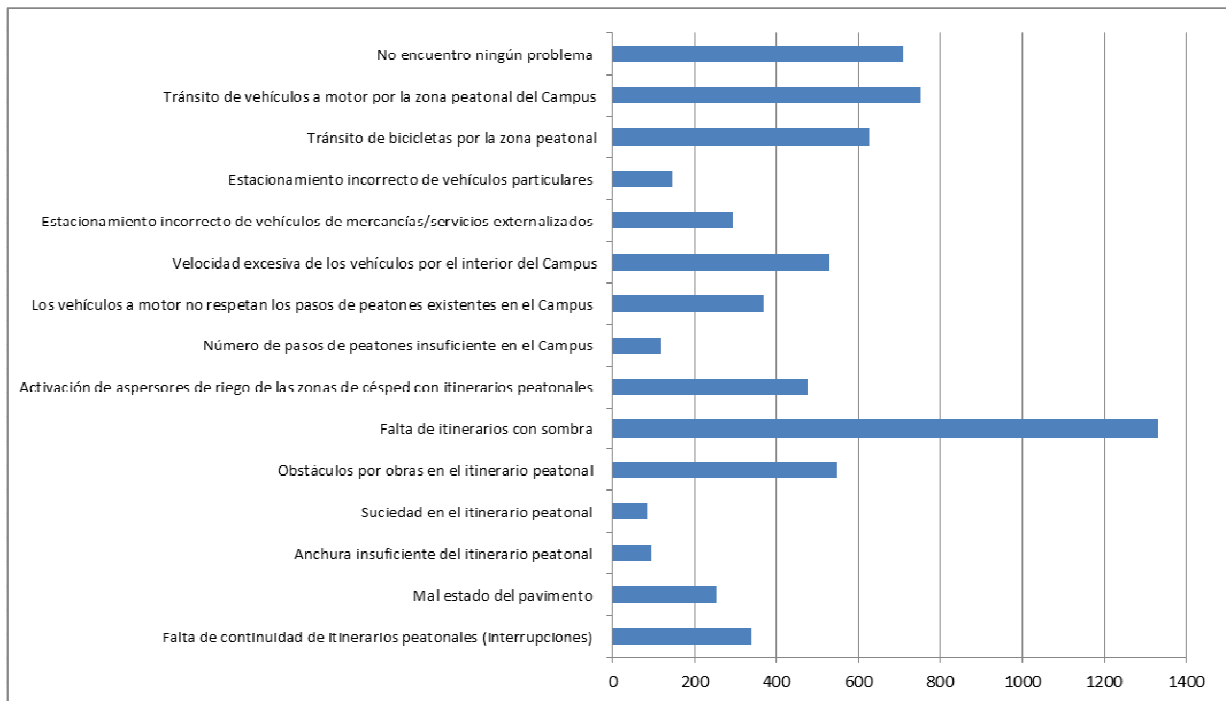


El 37% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados

El 24% de usuarios de moto estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus.

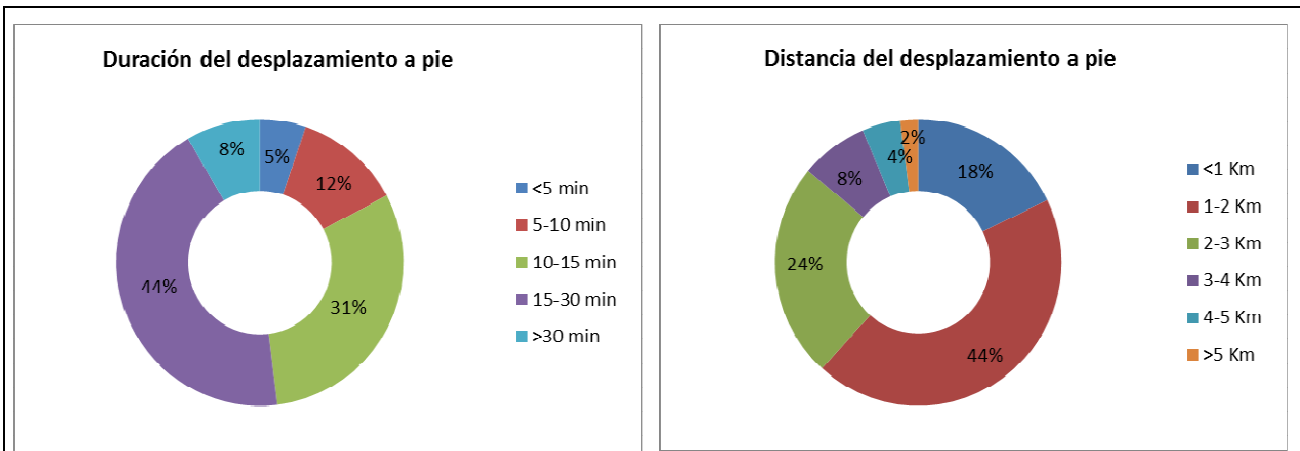
Destaca el 27% que afirma que en ningún caso dejaría de usar la moto.

Desplazamiento peatonal



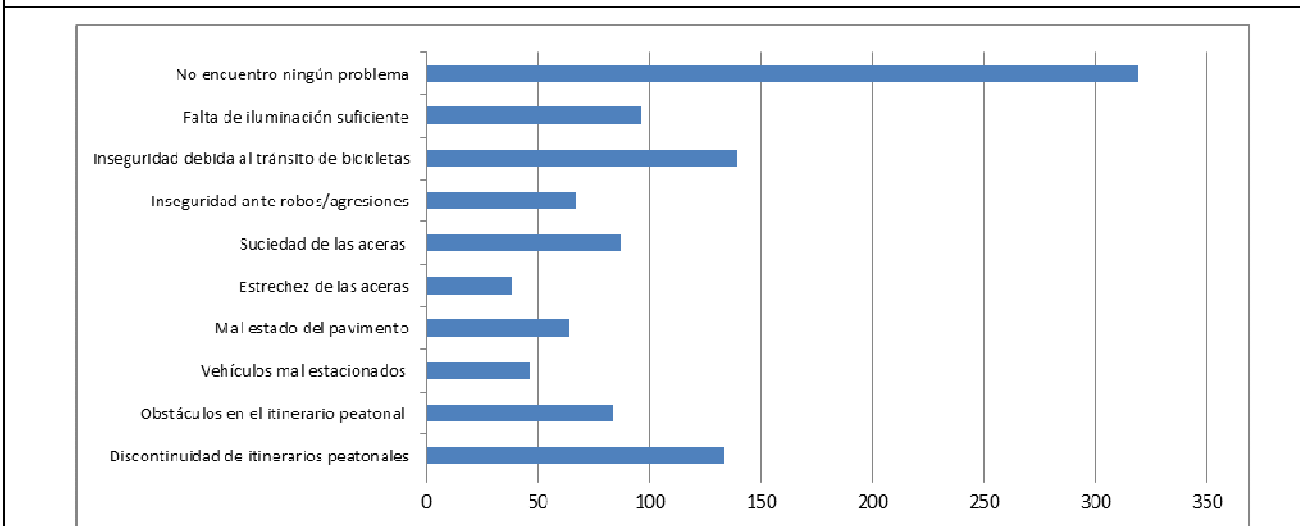
En el interior del Campus de Vera, el problema principal detectado para el desplazamiento peatonal es la falta de itinerarios con sombra.

Otros problemas secundarios son el tránsito de vehículos a motor por la zona peatonal y el tránsito de bicicletas.



La duración mayoritaria del desplazamiento a pie **para acceder al campus** es de 15 a 30 minutos.

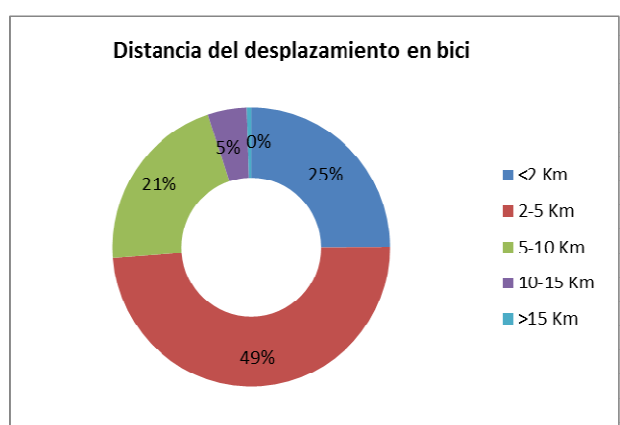
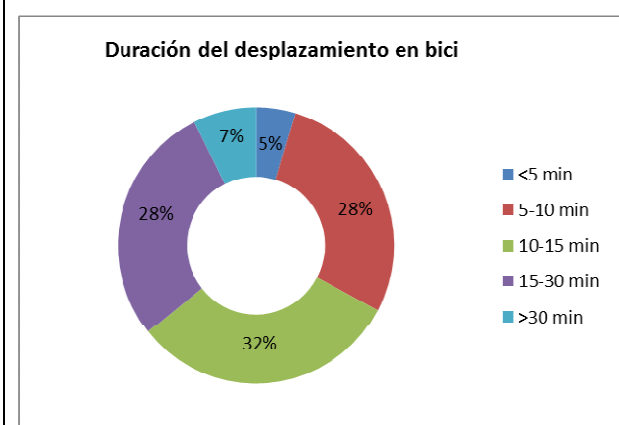
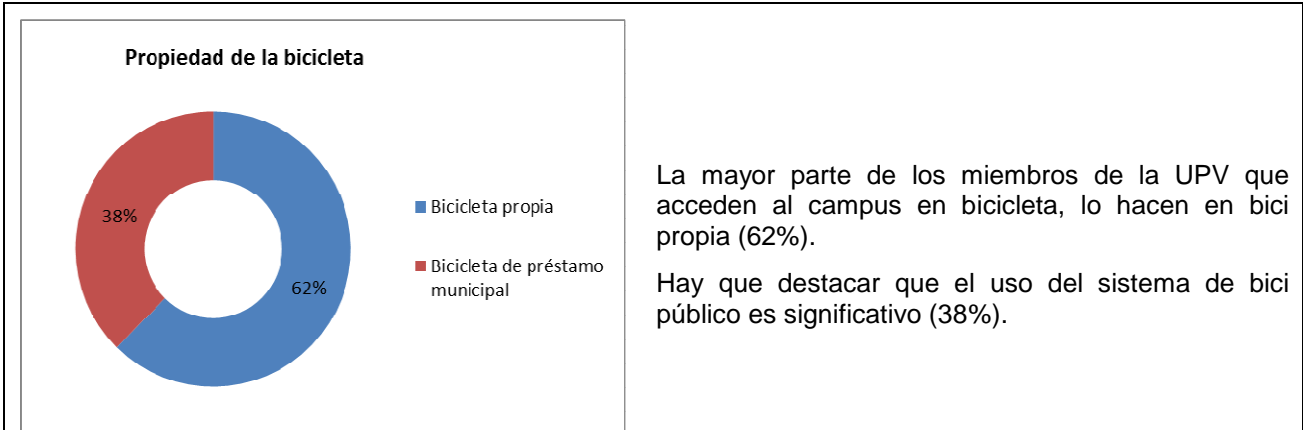
La distancia más frecuente está comprendida entre 1 y 2 km.



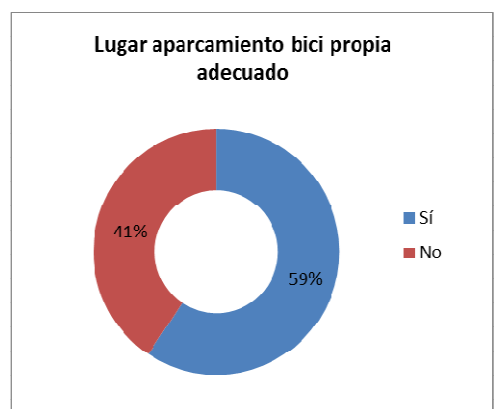
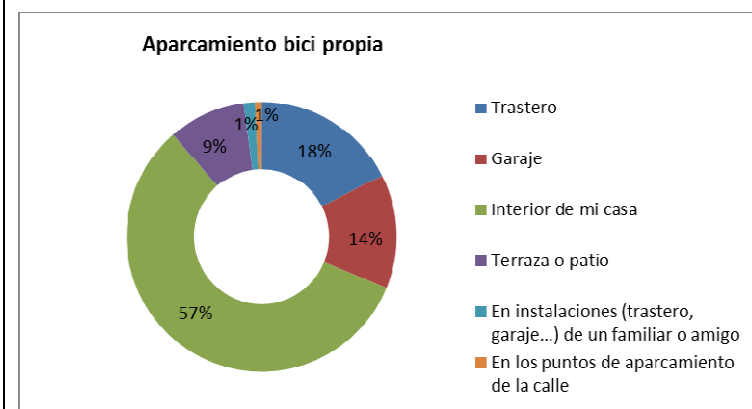
En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.

De manera secundaria, se señala la inseguridad debida al tránsito de bicicletas y la discontinuidad de itinerarios peatonales con problemas percibidos por algunos peatones.

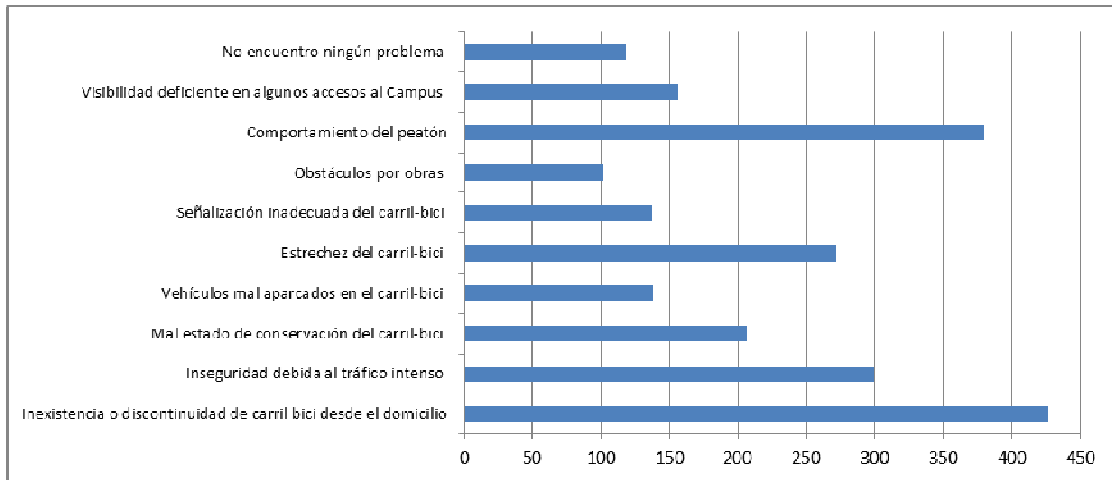
Bicicleta



La duración del desplazamiento en bici está comprendida entre 5 y 30 minutos; existe gran dispersión, pero destaca el intervalo 10-15 minutos (32%). La distancia recorrida está comprendida entre 2 y 5 km en la mayoría de los casos (49%).



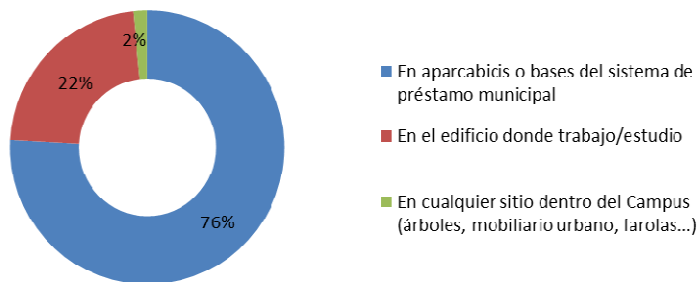
En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado.



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

La inseguridad debida al tráfico y la estrechez del carril-bici son problemas señalados en segundo lugar.

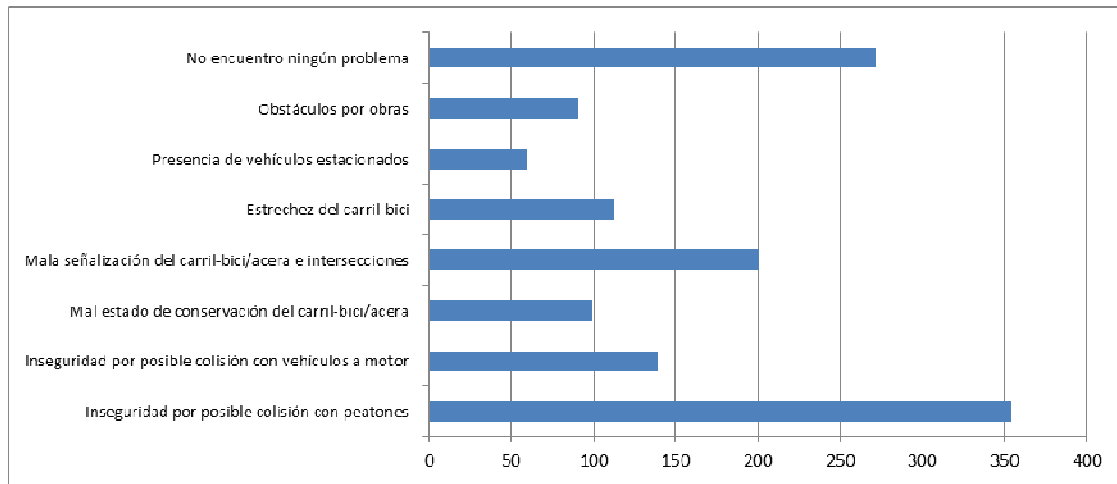
Aparcamiento bici en el campus



La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (76%).

Un 22% introduce la bici en su edificio.

El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es prácticamente despreciable (2%).

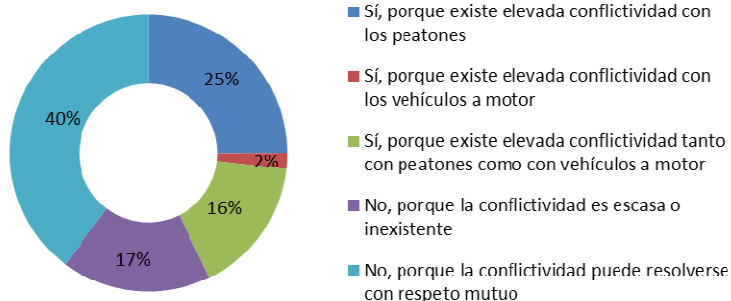


La inseguridad por posible colisión con peatones es el principal problema detectado al transitar con bicicleta dentro del Campus.

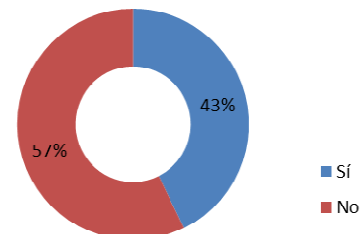
En segundo lugar es destacable la importancia cuantitativa de los ciclistas que no encuentran ningún problema.

En tercer lugar, se resalta la mala señalización del carril-bici/acera e intersecciones.

Carril-bici segregado en todo el campus



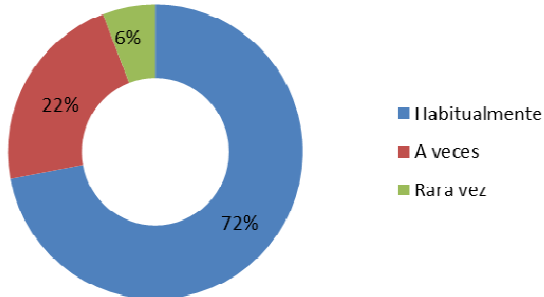
Carril-bici segregado en todo el campus



El 57% de los usuarios de bici no considera necesario habilitar un carril-bici en todo el Campus, independiente de los itinerarios peatonales y de los viales para vehículos a motor, frente al 43% que considera que sí es necesario.

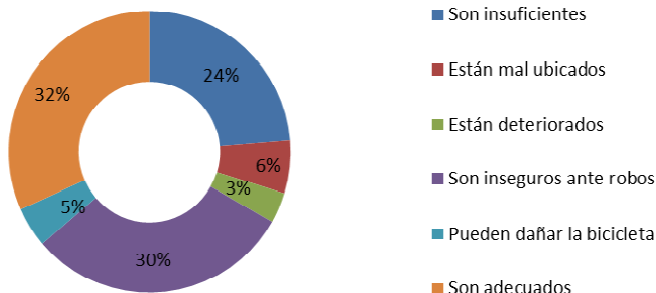
Destaca el 40% que indica que no es necesario porque la conflictividad puede resolverse con respeto mutuo.

Aparcabicis libres próximos



La gran mayoría de usuarios de bici propia opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (72%).

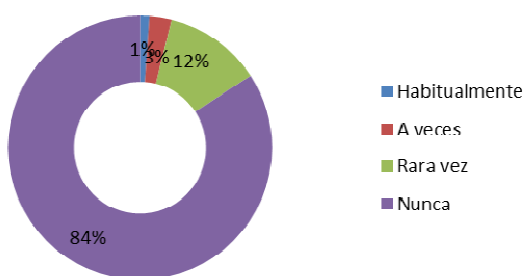
Aparcabicis existentes en el campus



El 32% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son adecuados.

El 30% opina que son inseguros ante robos.

Uso del aparcamiento subterráneo en la Casa del Alumno



La gran mayoría de usuarios de bici propia afirma no utilizar nunca el aparcamiento subterráneo existente en la Casa del Alumno (84%).

Motivos para no usar el aparcamiento subterráneo



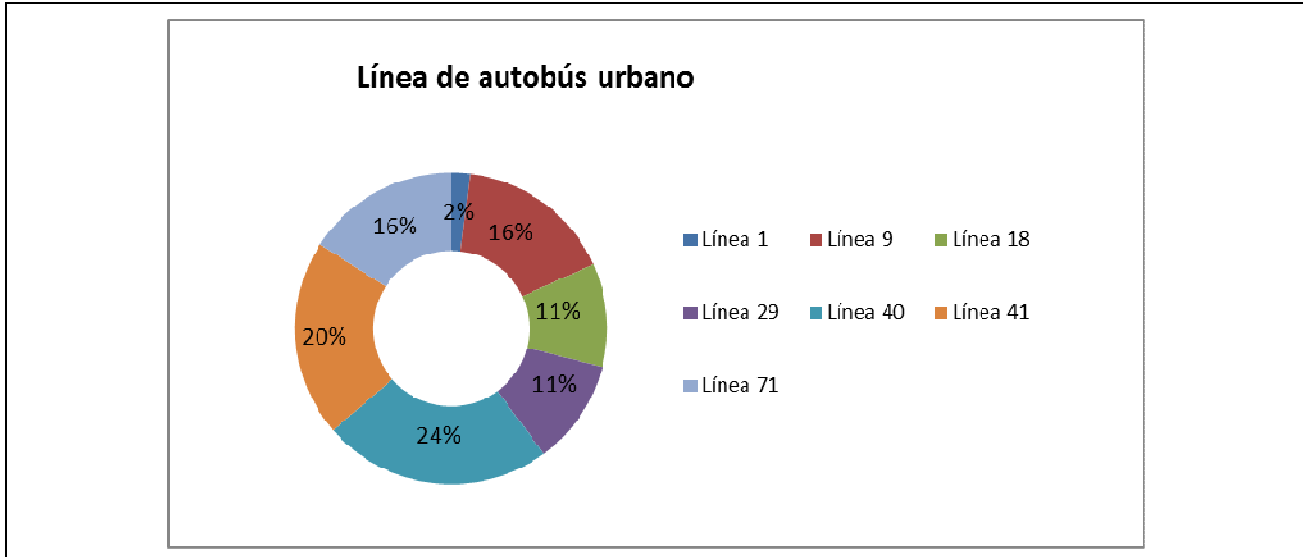
El motivo principal para no utilizar este aparcamiento es que no se encuentra próximo al centro de trabajo/estudio (59%).

Destaca el 27% que desconoce su existencia.



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

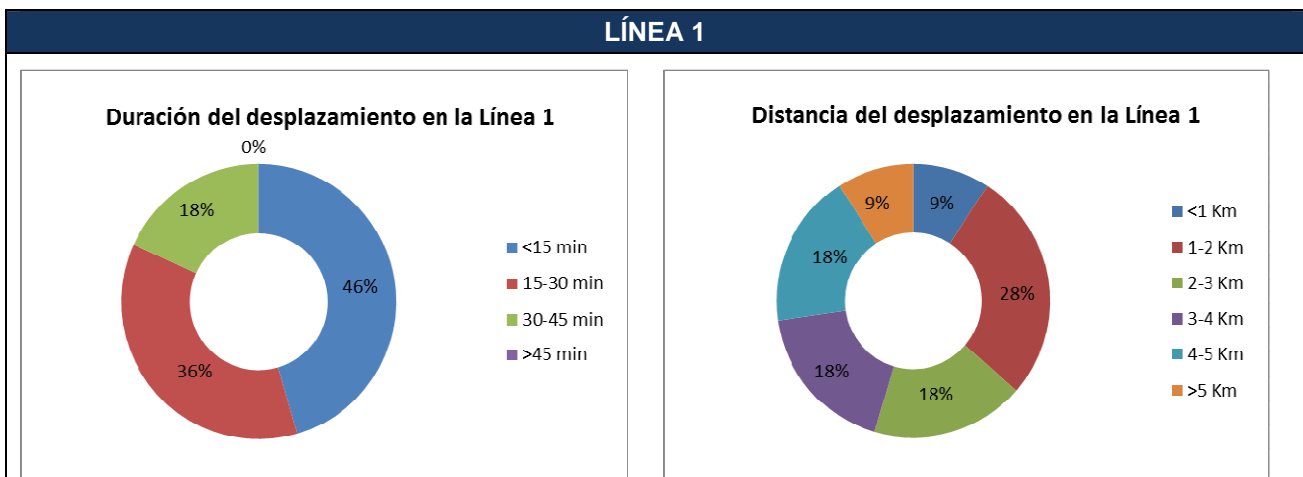
Transporte público colectivo. Autobús urbano



Las líneas 40 y 41 son las más utilizadas (24% y 20% respectivamente), seguidas de las líneas 9 y 71 (16% en cada caso).

La línea que tiene menos incidencia en el acceso al Campus de Vera es la línea 1.

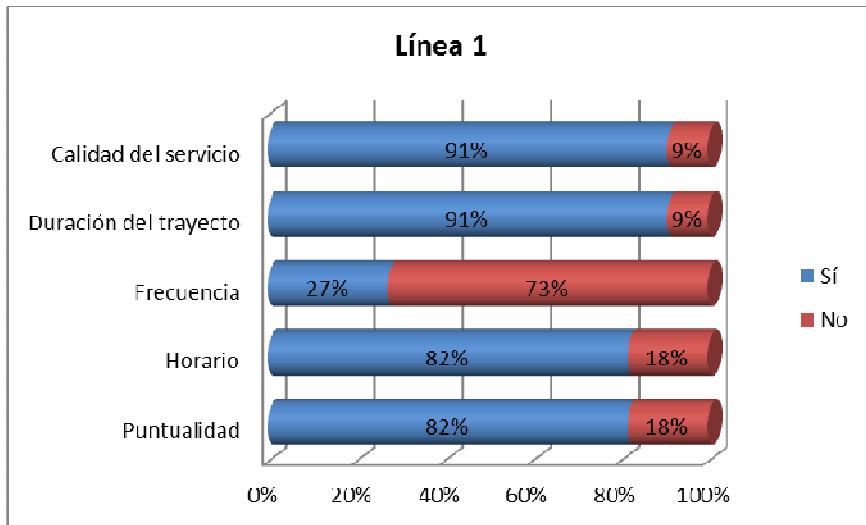
A continuación se van a analizar los resultados obtenidos línea por línea.



La duración del trayecto realizado en la línea 1 es inferior a 30 minutos, siendo en la mayoría de los casos (46%) inferior incluso a 15 minutos.

La distancia recorrida está comprendida entre 1 y 2 km en la mayoría de los casos (28%).

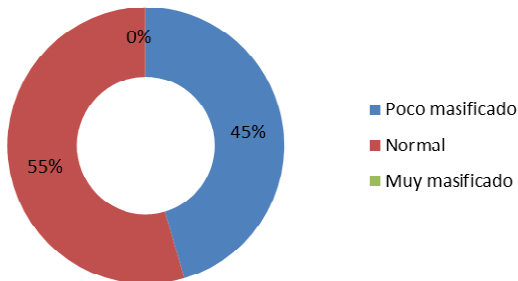
LÍNEA 1



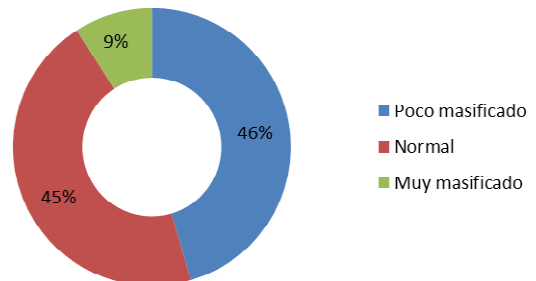
Los usuarios de la línea 1 consideran la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza), puntos fuertes de esta línea de autobús.

Sin embargo, de forma mayoritaria consideran que la frecuencia no es adecuada (73%).

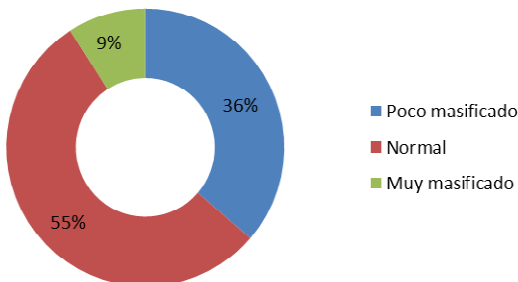
Masificación a la ida en la Línea 1



Masificación a la vuelta en la Línea 1



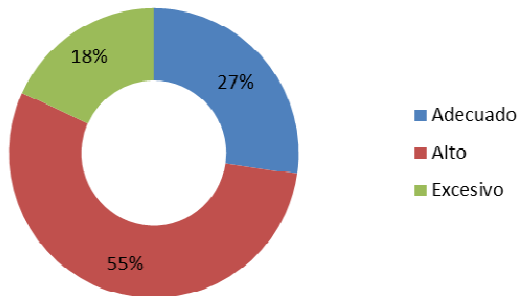
Masificación en época de exámenes Línea 1



Los usuarios de la línea 1 consideran que no existe masificación a la ida, a la vuelta, ni en época de exámenes.

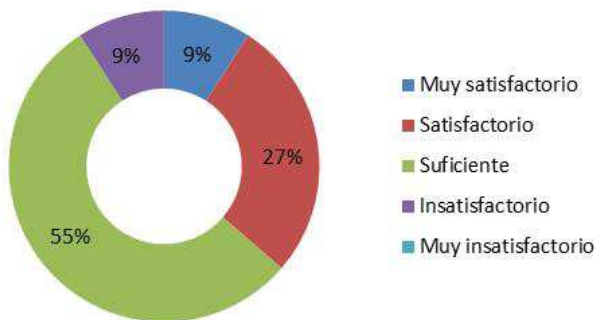
LÍNEA 1

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús se considera alto (55%).

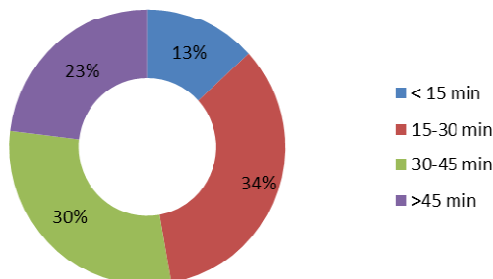
Satisfacción global del servicio Línea 1



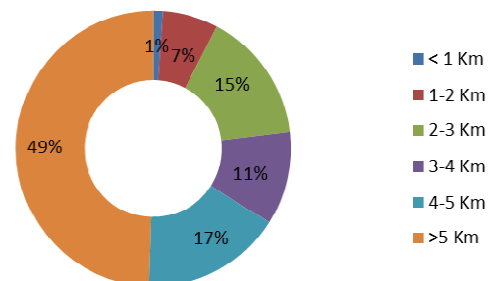
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 1 es Suficiente (55%).

LÍNEA 9

Duración del desplazamiento en la Línea 9

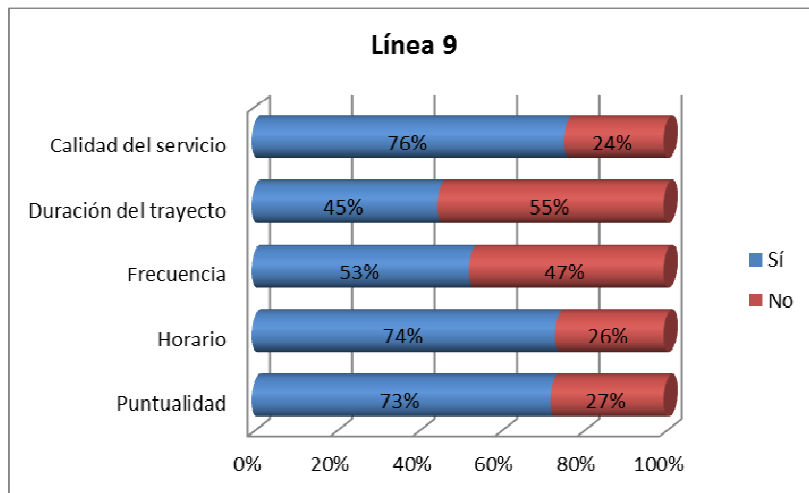


Distancia del desplazamiento en la Línea 9



La duración del trayecto realizado en la línea 9 está comprendida entre 15 y 45 minutos, siendo en la mayoría de los casos (34%) entre 15 y 30 minutos. La distancia recorrida es superior a 5 km (49%).

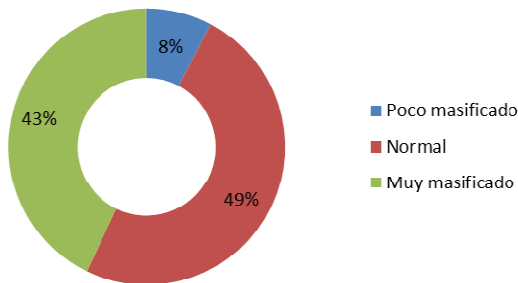
LÍNEA 9



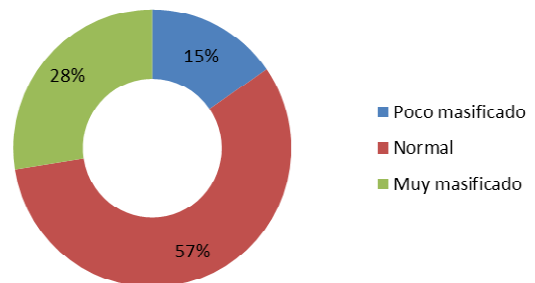
Los usuarios de la línea 9 consideran adecuada la puntualidad, el horario y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

Sin embargo, la duración del trayecto es considerada no adecuada (55%), así como la frecuencia en un 47% de los casos.

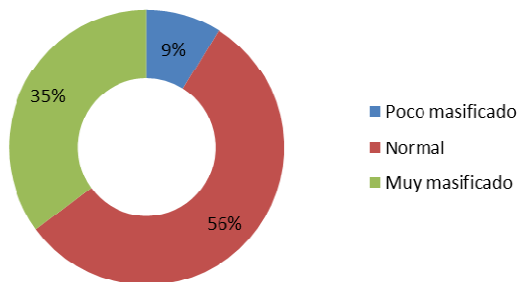
Masificación a la ida en la Línea 9



Masificación a la vuelta en la Línea 9



Masificación en época de exámenes Línea 9

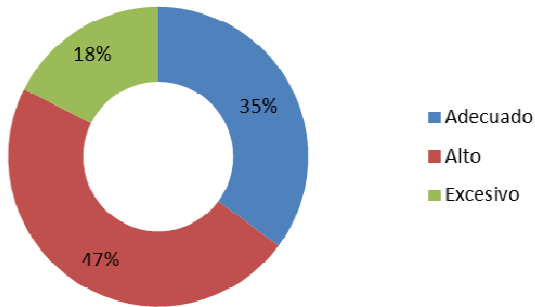


Los usuarios de la línea 9 consideran que existe masificación en el trayecto de ida (43%).

Asimismo un 28% de usuarios indica que existe masificación a la vuelta y un 35% en época de exámenes.

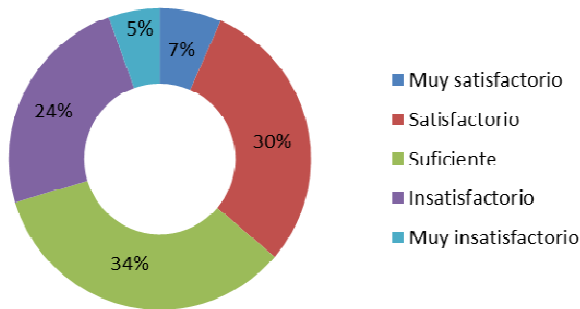
LÍNEA 9

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús se considera alto (47%), pero destaca en segundo lugar el 35% que lo considera adecuado.

Satisfacción global del servicio Línea 9

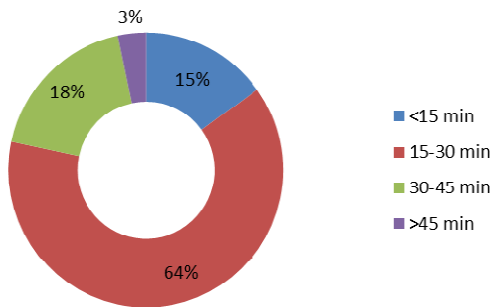


En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 9 es Suficiente (34%).

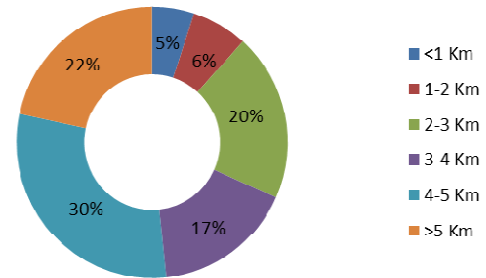
Sin embargo, destaca el 30% que lo considera Satisfactorio.

LÍNEA 18

Duración del desplazamiento en la Línea 18

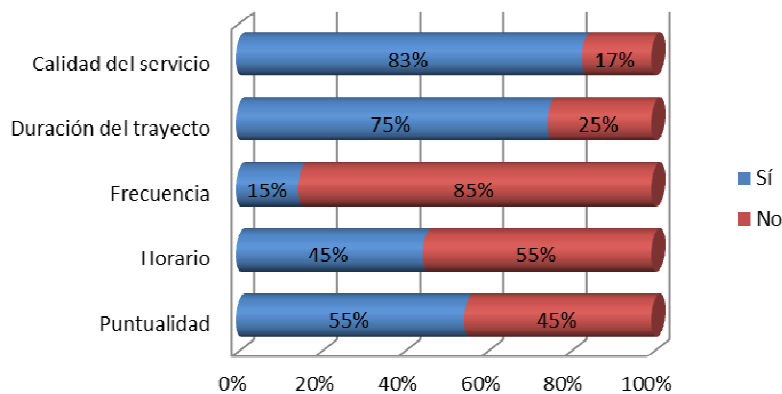


Distancia del desplazamiento en la Línea 18



La duración del trayecto realizado en la línea 18 está comprendida entre 15 y 30 minutos (64%). La distancia recorrida está comprendida entre 4 y 5 km (30%).

Línea 18



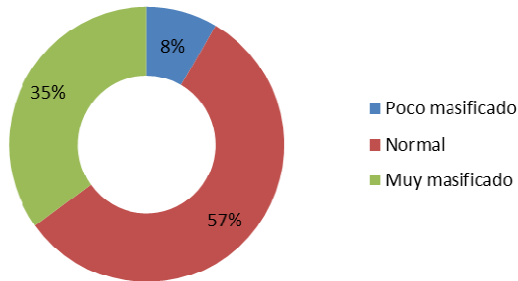
Los usuarios de la línea 18 consideran adecuadas de forma mayoritaria la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

El horario y la puntualidad están peor valorados: son considerados no adecuados por un 55% y 45% respectivamente.

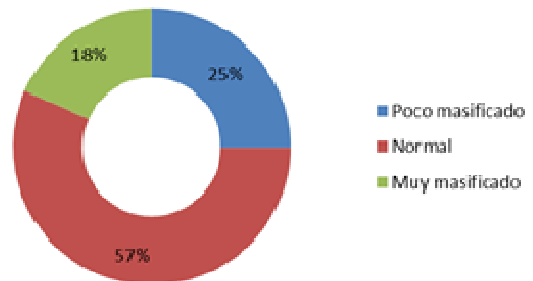
La frecuencia se considera un punto débil ya que el 85% la define como no adecuada.

LÍNEA 18

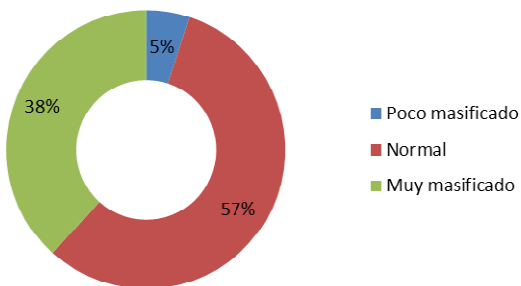
Masificación a la ida en la Línea 18



Masificación a la vuelta en la Línea 18

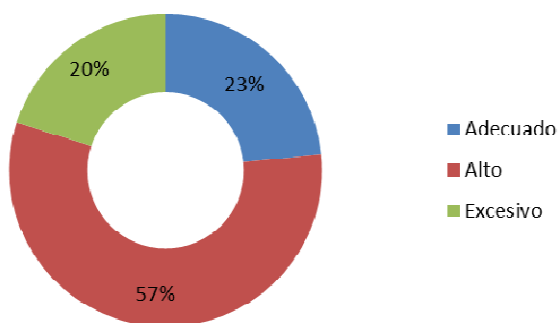


Masificación en época de exámenes Línea 18



Aunque los usuarios de la línea 18 consideran que no existe masificación de forma mayoritaria, destaca el 35% que opina que existe masificación en el trayecto de ida y el 38% en época de exámenes.

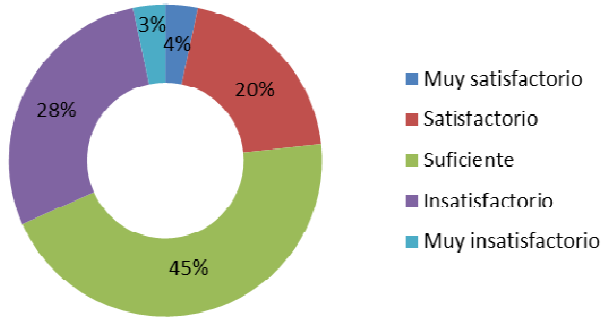
Precio del servicio



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

LÍNEA 18

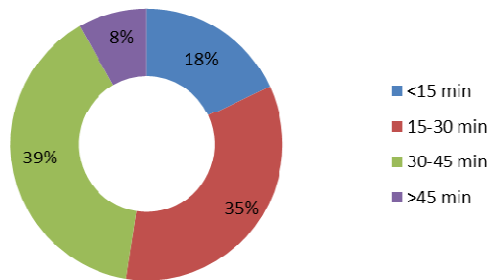
Satisfacción global del servicio Línea 18



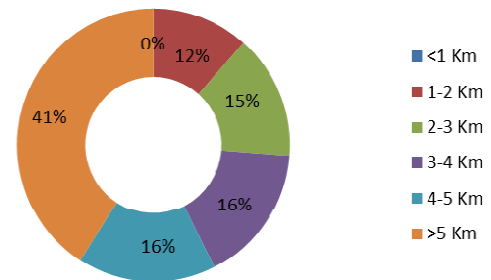
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 18 es Suficiente (45%).

LÍNEA 29

Duración del desplazamiento en la Línea 29

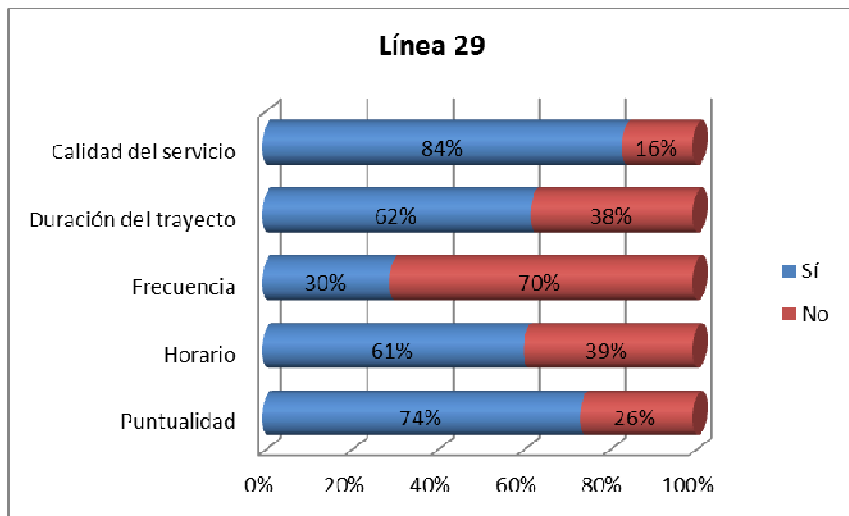


Distancia del desplazamiento en la Línea 29



La duración del trayecto realizado en la línea 29 está comprendida entre 15 y 45 minutos. La distancia recorrida es superior a 5 km (41%).

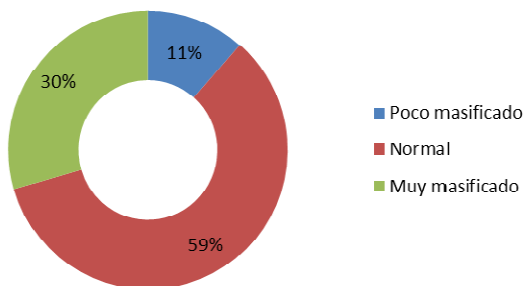
LÍNEA 29



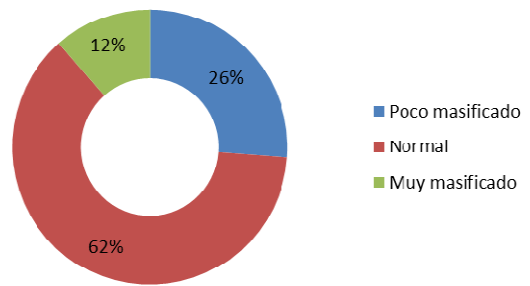
Los usuarios de la línea 29 consideran adecuadas la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia se considera un punto débil ya que el 70% la define como no adecuada.

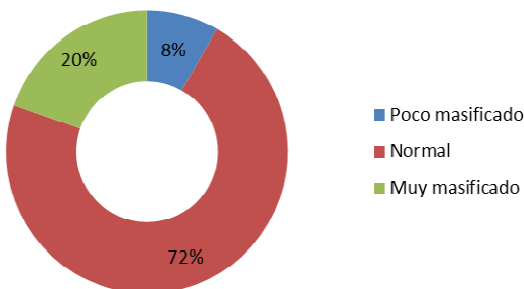
Masificación a la ida en la Línea 29



Masificación a la vuelta en la Línea 29



Masificación en época de exámenes Línea 29

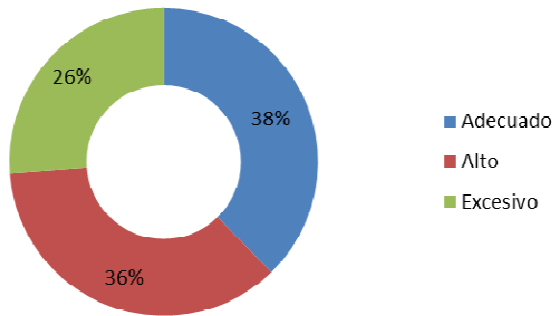


Los usuarios de la línea 29 consideran que no existe masificación de forma mayoritaria.

Destaca el 30% que opina que existe masificación en el trayecto de ida.

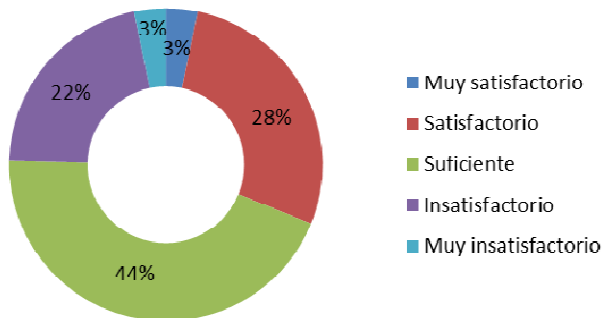
LÍNEA 29

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús se considera adecuado por un 38% de los usuarios de la línea 29 y alto por un 36%.

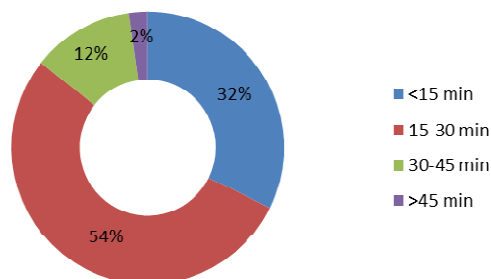
Satisfacción global del servicio Línea 29



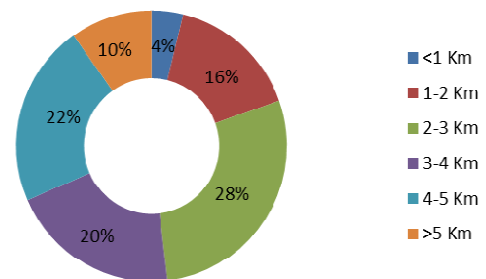
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 29 es Suficiente (44%).

LÍNEA 40

Duración del desplazamiento en la Línea 40



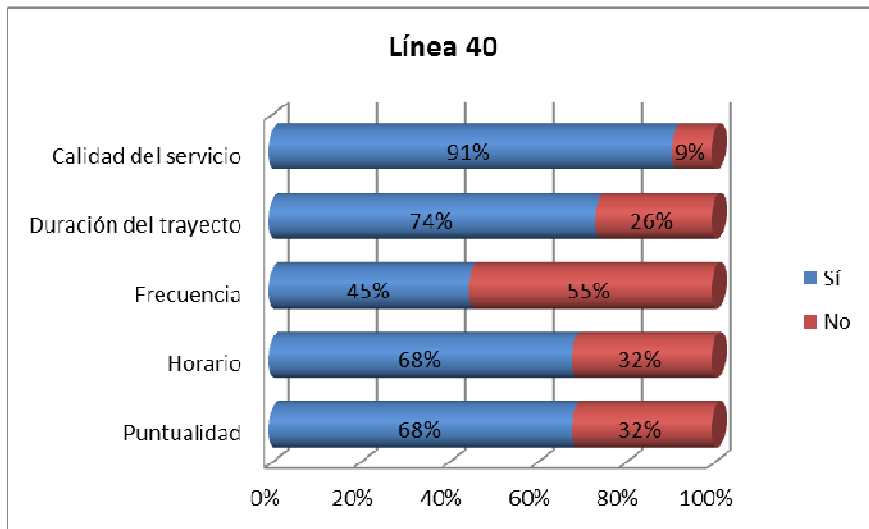
Distancia del desplazamiento en la Línea 40



LÍNEA 40

La duración del trayecto realizado en la línea 40 es inferior a 30 minutos, y mayoritariamente está comprendida entre 15 y 30 minutos.

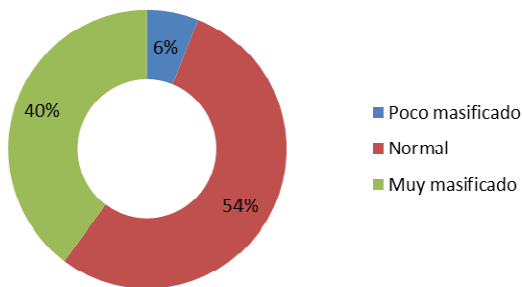
Existe una importante variación en las distancias recorridas, pero destaca una distancia entre 2 y 3 km (28%).



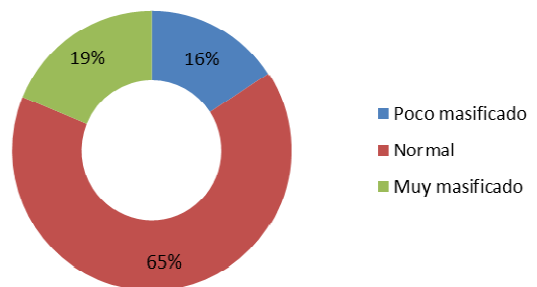
Los usuarios de la línea 40 consideran adecuadas la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia es considerada no adecuada por un 55%.

Masificación a la ida en la Línea 40

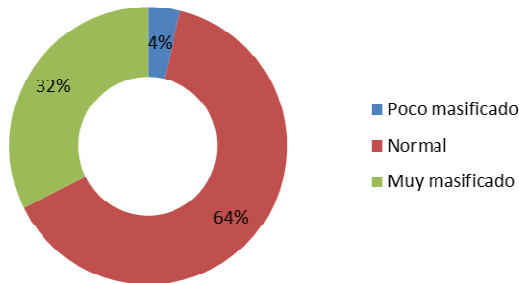


Masificación a la vuelta en la Línea 40



LÍNEA 40

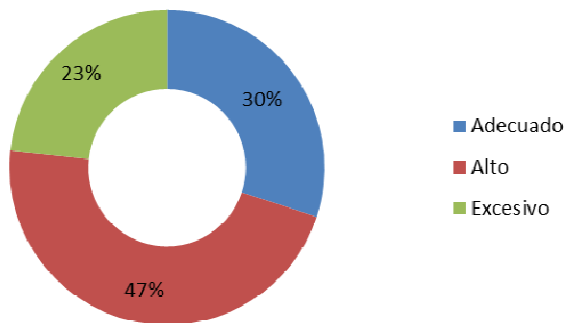
Masificación en época de exámenes Línea 40



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

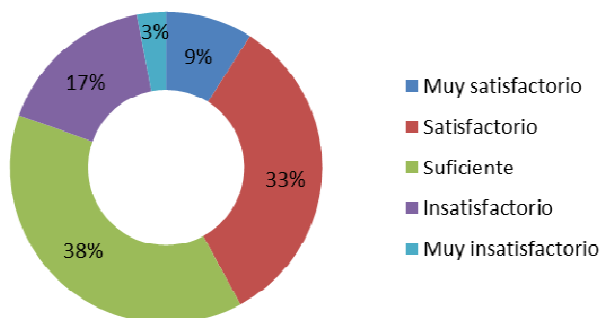
Sin embargo destaca el 40% que opina que existe masificación en el trayecto de ida y el 32% en periodo de exámenes.

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús se considera alto por un 47% de los usuarios de la línea 40.

Satisfacción global del servicio Línea 40

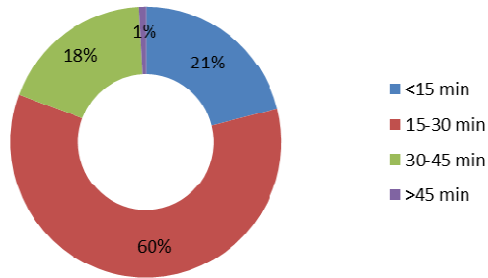


En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 40 es Suficiente (38%).

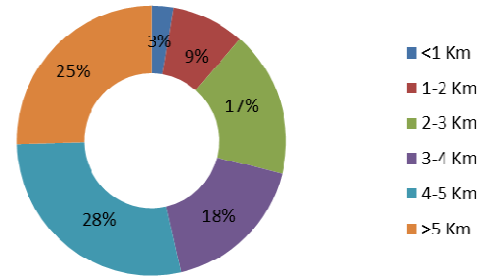
Sin embargo destaca un 33% de usuarios que lo considera Satisfactorio.

LÍNEA 41

Duración del desplazamiento en la Línea 41



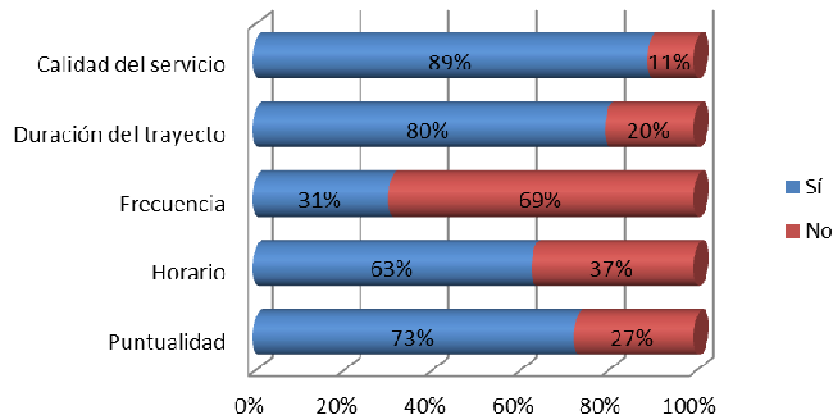
Distancia del desplazamiento en la Línea 41



La duración del trayecto realizado en la línea 41 está comprendida entre 15 y 30 minutos (60%).

Existe una importante variación en las distancias recorridas, pero destaca una distancia superior a 4 km.

Línea 41

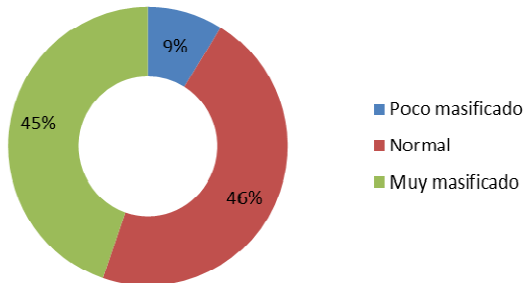


Los usuarios de la línea 41 consideran adecuadas la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

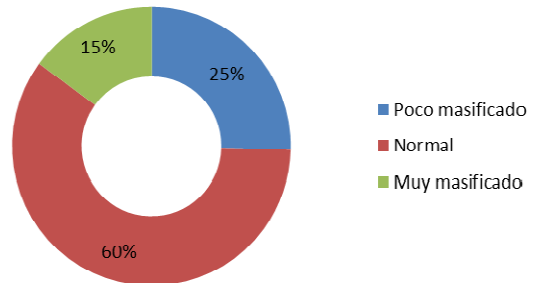
La frecuencia es considerada no adecuada por un 69%.

LÍNEA 41

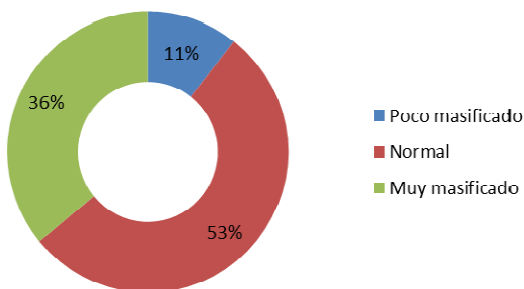
Masificación a la ida en la Línea 41



Masificación a la vuelta en la Línea 41



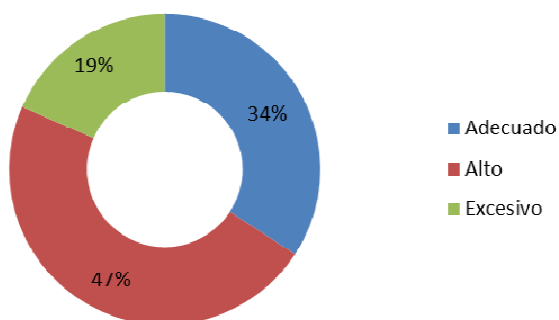
Masificación en época de exámenes Línea 41



Los usuarios de la línea 41 consideran que existe masificación en el trayecto de ida (45%).

Asimismo destaca el 36% que opina que existe masificación en periodo de exámenes.

Precio del servicio

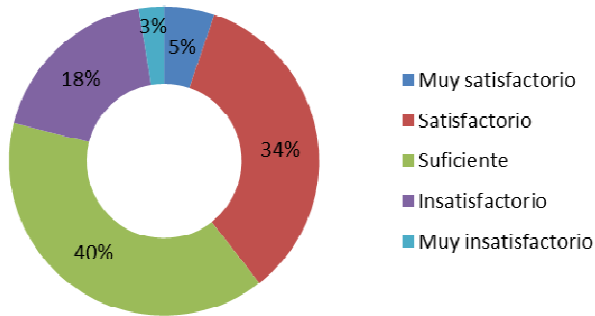


El precio del servicio de autobús se considera alto por un 47% de los usuarios de la línea 41.

Destaca un 34% que lo considera adecuado.

LÍNEA 41

Satisfacción global del servicio Línea 41

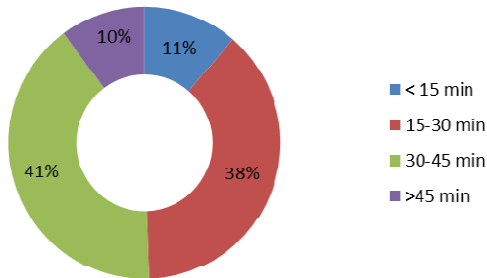


En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 41 es Suficiente (40%).

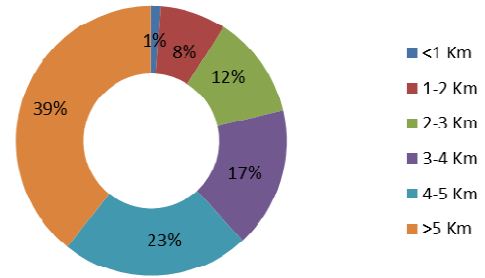
Sin embargo destaca un 34% de usuarios que lo considera Satisfactorio.

LÍNEA 71

Duración del desplazamiento en la Línea 71



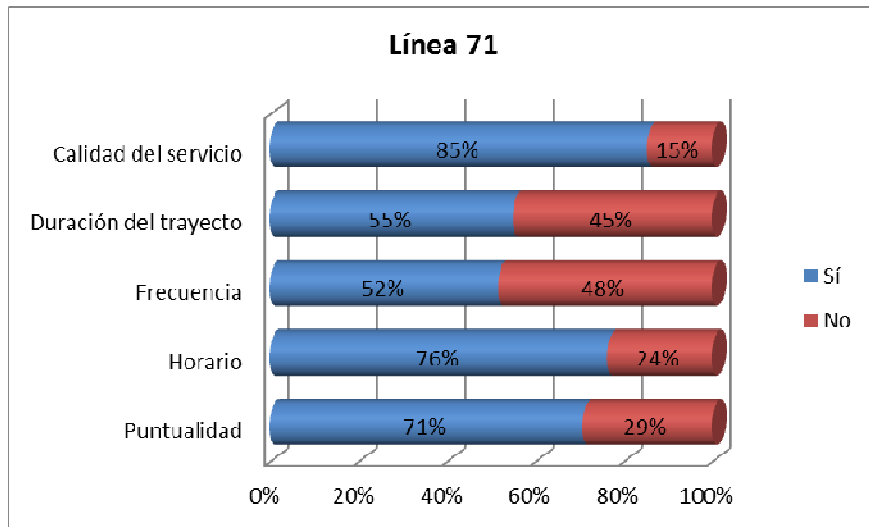
Distancia del desplazamiento en la Línea 71



La duración del trayecto realizado en la línea 71 está comprendida entre 15 y 45 minutos.

La distancia recorrida es superior a 5 km (39%).

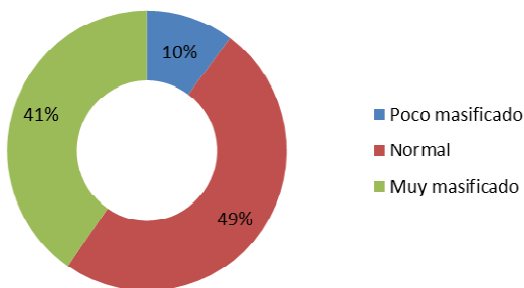
LÍNEA 71



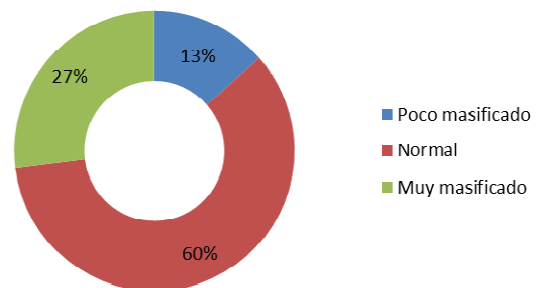
Los usuarios de la línea 71 consideran adecuadas la puntualidad, el horario y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia y la duración del trayecto son consideradas no adecuadas por un 48% y 45% respectivamente.

Masificación a la ida en la Línea 71

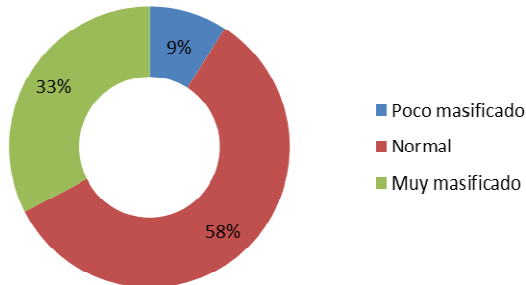


Masificación a la vuelta en la Línea 71



LÍNEA 71

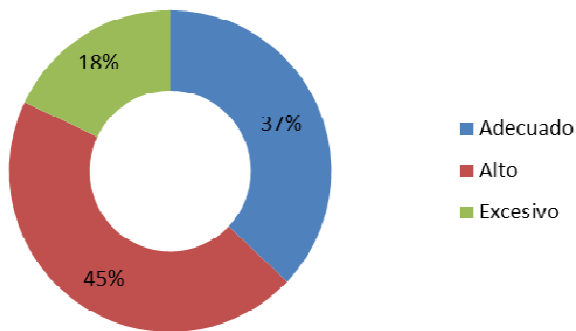
Masificación en época de exámenes Línea 71



Los usuarios de la línea 71 consideran que existe masificación en el trayecto de ida (41%).

Asimismo destaca el 33% que opina que existe masificación en periodo de exámenes.

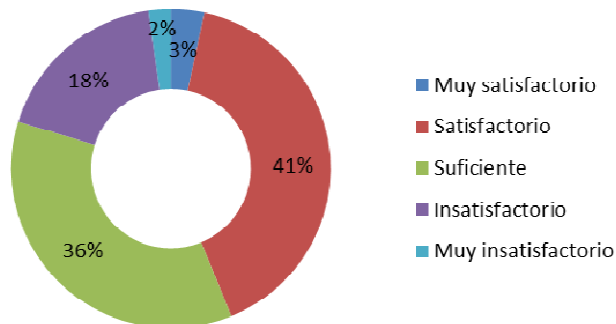
Precio del servicio



El precio del servicio de autobús se considera alto por un 45% de los usuarios de la línea 71.

Destaca un 37% que lo considera adecuado.

Satisfacción global del servicio Línea 71



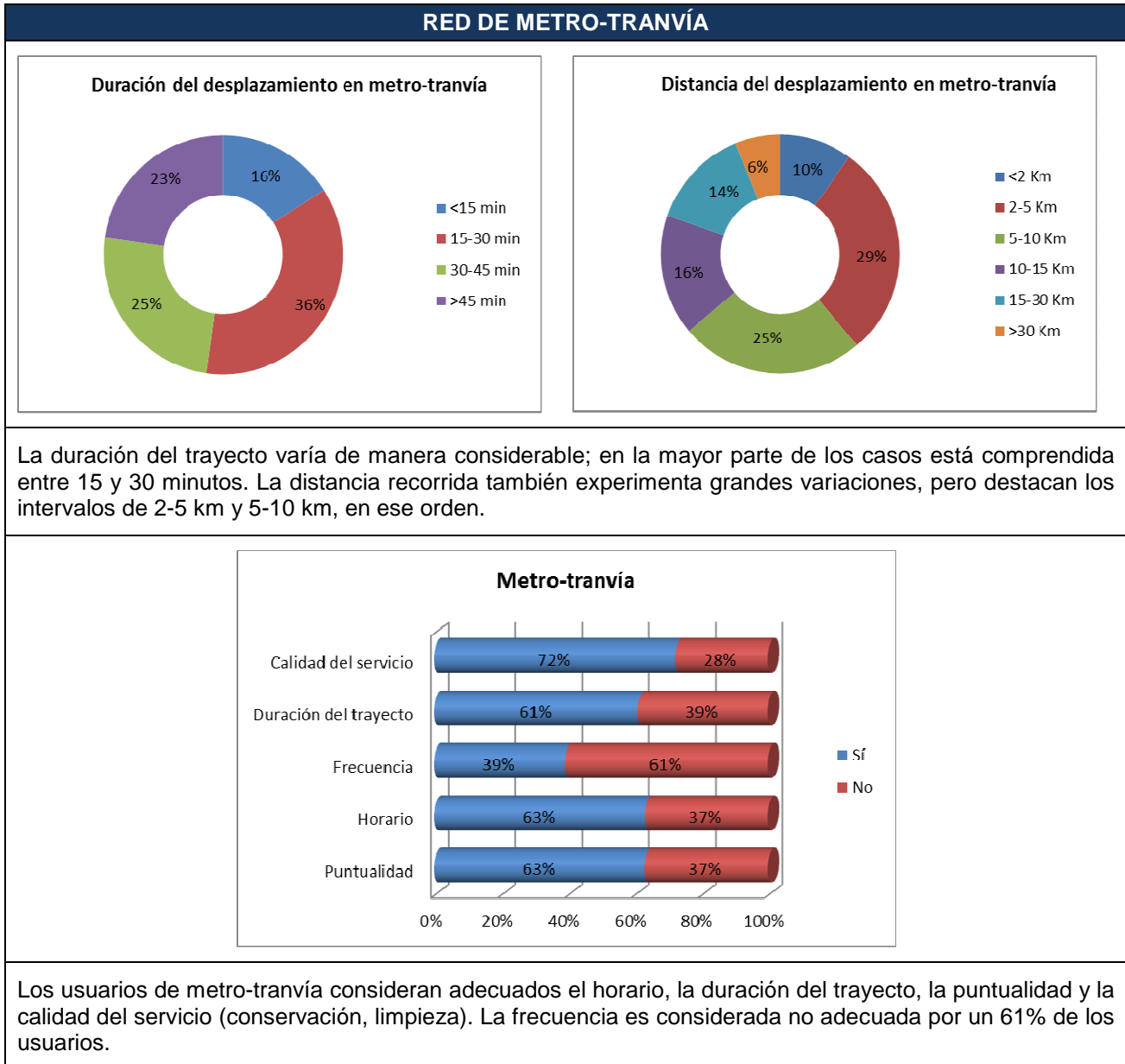
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 71 es Satisfactoria (41%).

Sin embargo destaca un 36% de usuarios que lo considera Suficiente.

La siguiente tabla sintetiza los resultados obtenidos:

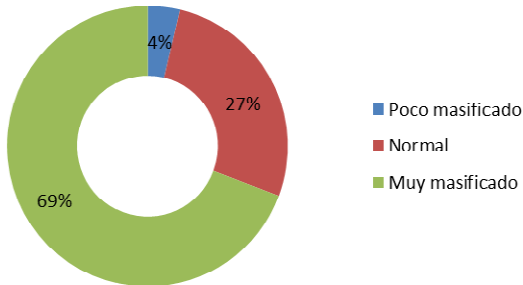
SÍNTESIS DE OPINIONES POR LÍNEA DE AUTOBÚS							
ATRIBUTO VALORADO	1	9	18	29	40	41	71
Duración del trayecto PUNTO FUERTE							
Puntualidad PUNTO FUERTE							
Horario PUNTO FUERTE							
Frecuencia PUNTO DÉBIL							
Calidad del servicio (conservación, limpieza) PUNTO FUERTE							
Grado de masificación DEPENDE DEL TRAYECTO Y ÉPOCA							
Precio del servicio ELEVADO							
Satisfacción global SUFICIENTE							

Transporte público colectivo. Red Metro / tranvía.

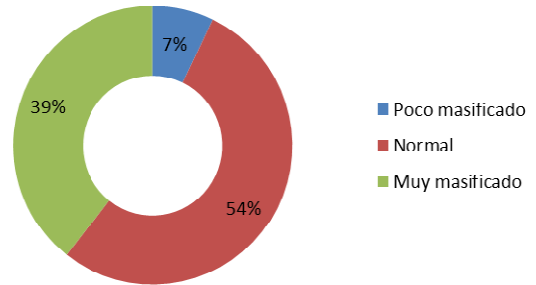


RED DE METRO-TRANVÍA

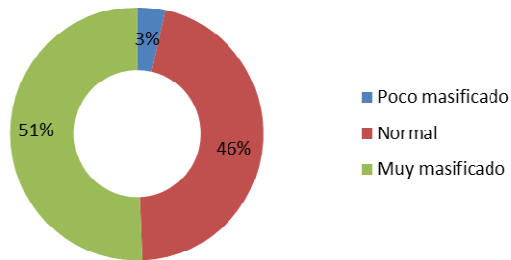
Masificación a la ida en metro-tranvía



Masificación a la vuelta en metro-tranvía



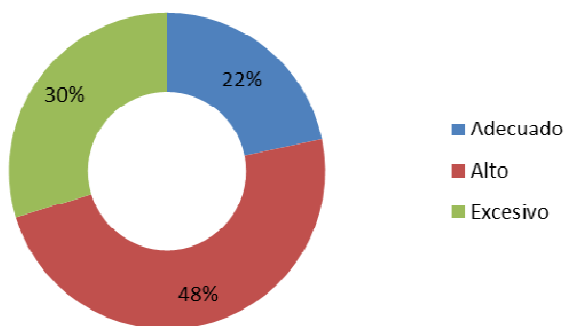
Masificación en época de exámenes en metro-tranvía



Los usuarios de metro-tranvía consideran que existe masificación especialmente en el trayecto de ida (69%), así como en época de exámenes (51%).

Asimismo destaca el 39% que opina que existe masificación en el trayecto de vuelta.

Precio del servicio

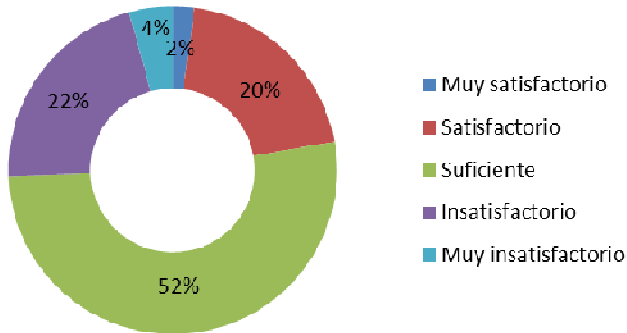


El precio del servicio de metro-tranvía se considera alto por un 48% de los usuarios.

Además destaca un 30% que lo considera excesivo.

RED DE METRO-TRANVÍA

Satisfacción global del servicio de metro-tranvía

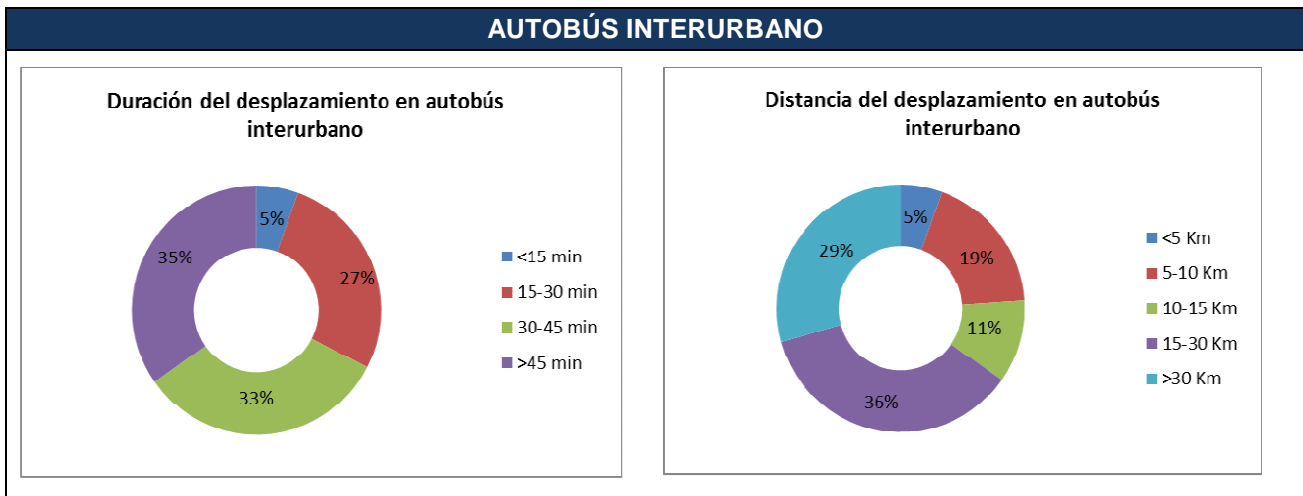


En términos generales, la valoración del servicio prestado por la red de metro-tranvía es Suficiente (52%).

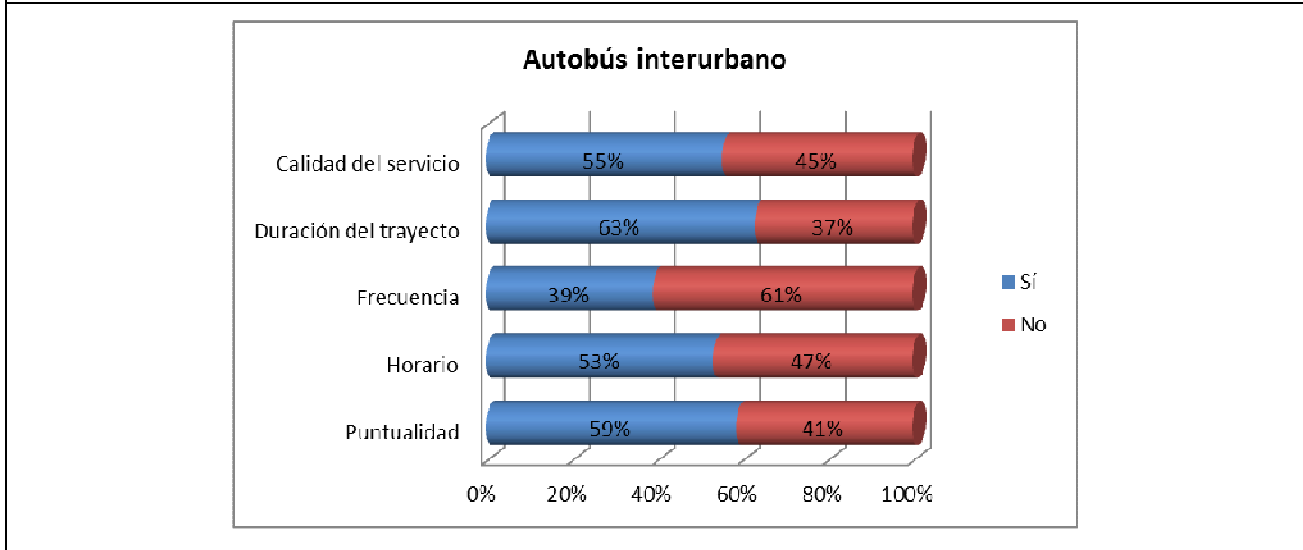
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA RED DE METRO-TRANVÍA

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

Transporte público colectivo. Autobús interurbano



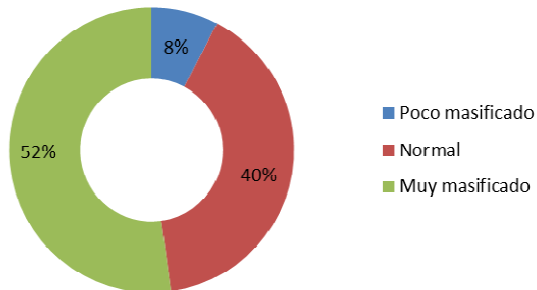
La duración del trayecto varía de manera considerable; en la mayor parte de los casos es superior a 30 minutos. La distancia recorrida es superior a 15 km en la mayoría de las ocasiones.



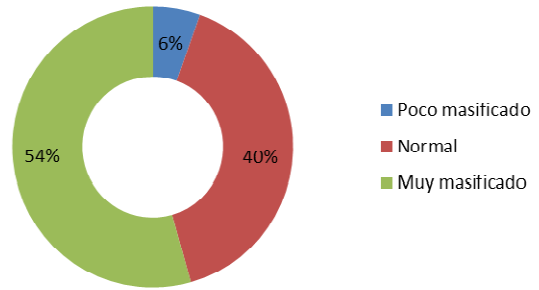
Los usuarios de autobús interurbano consideran adecuada la duración del trayecto y la puntualidad. El horario y la calidad del servicio (conservación, limpieza) obtienen valoraciones intermedias, siendo considerados inadecuados en el 47% y 45% de los casos. La frecuencia es considerada no adecuada por un 61% de los usuarios.

AUTOBÚS INTERURBANO

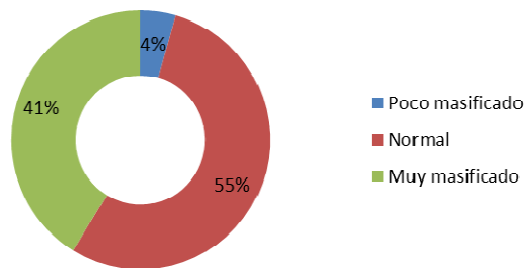
Masificación a la ida en autobús interurbano



Masificación a la vuelta en autobús interurbano



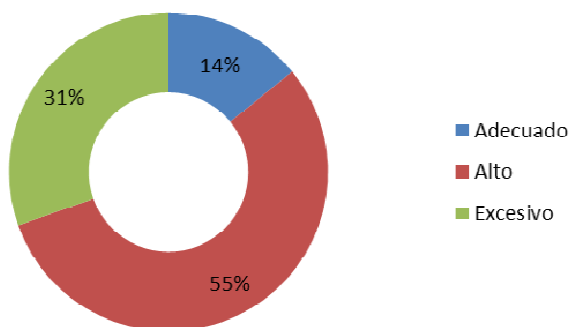
Masificación en época de exámenes en autobús interurbano



Los usuarios de autobús interurbano consideran que existe masificación en el trayecto de ida (52%) y de vuelta (54%).

Asimismo destaca el 41% que opina que existe masificación en periodo de exámenes.

Precio del servicio

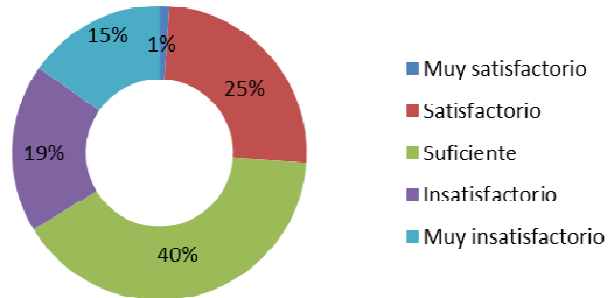


El precio del servicio de autobús interurbano se considera alto por un 55% de los usuarios.

Además destaca un 31% que lo considera excesivo.

AUTOBÚS INTERURBANO

Satisfacción global del servicio de autobús interurbano

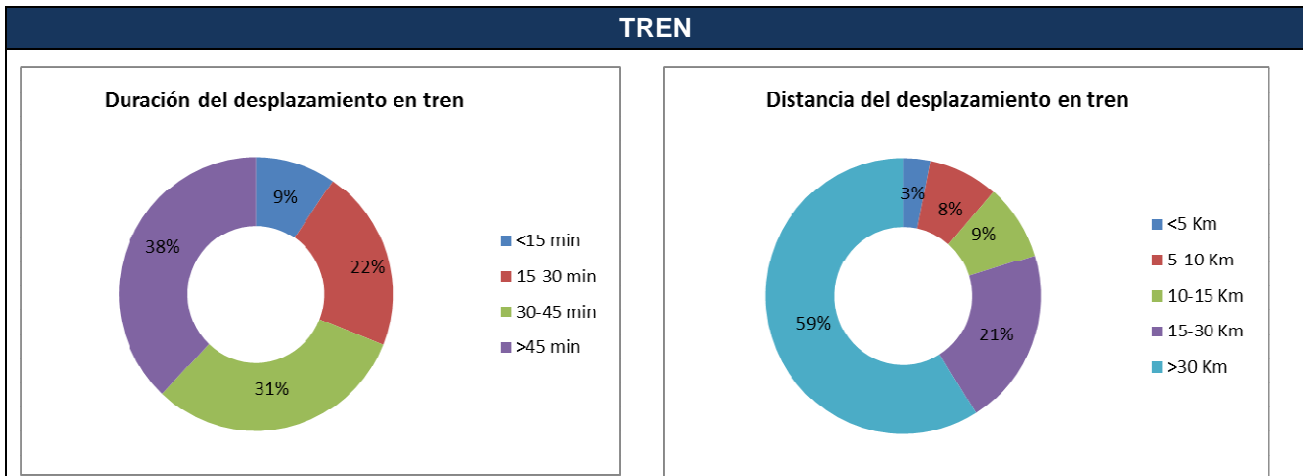


En términos generales, la valoración del servicio prestado por el autobús interurbano es Suficiente (40%).

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO

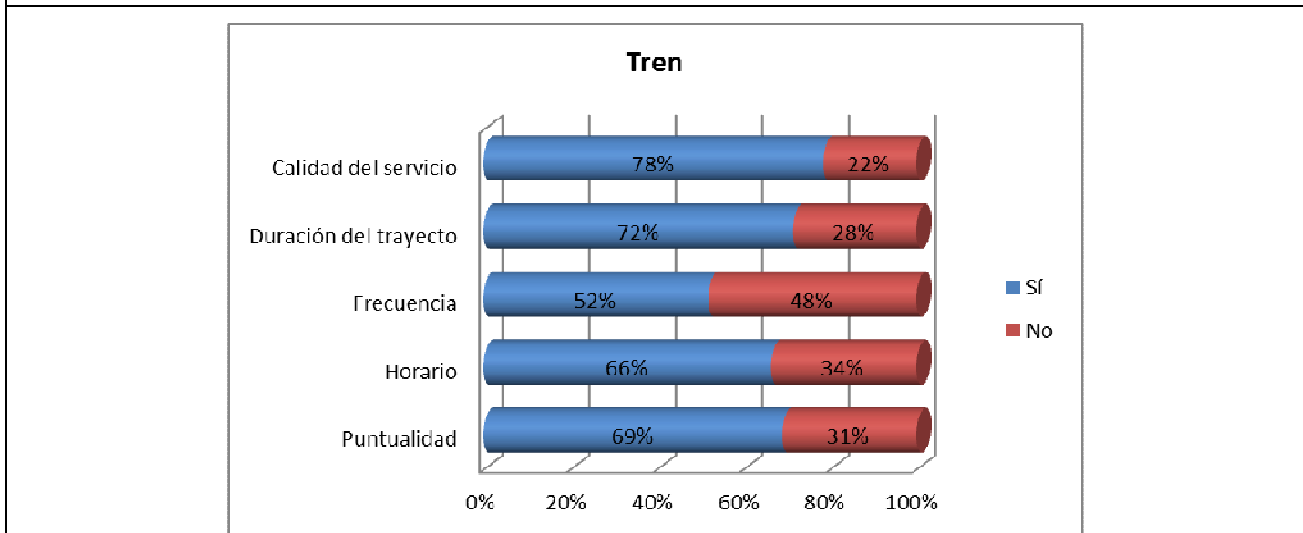
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Transporte público colectivo. Tren



La duración del trayecto, en la mayor parte de los casos, es superior a 30 minutos. Para un 38% de los usuarios de tren, la duración es superior a 45 minutos.

La distancia recorrida es superior a 30 km en la mayoría de las ocasiones (59%).

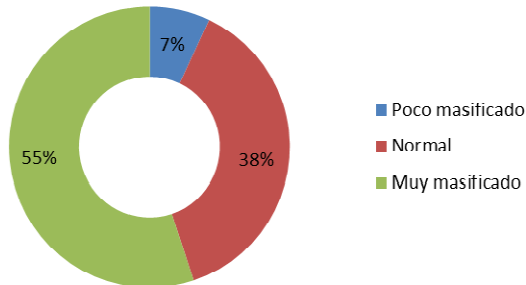


Los usuarios de tren consideran adecuados el horario, la duración del trayecto, la puntualidad y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

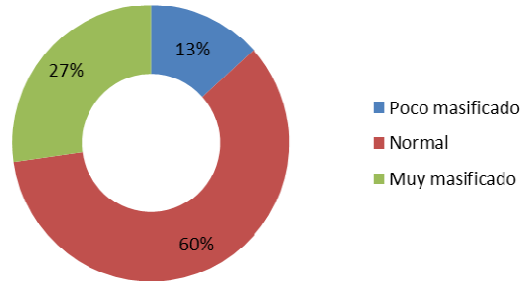
La frecuencia obtiene valores intermedios, siendo considerada no adecuada por un 48% de los usuarios.

TREN

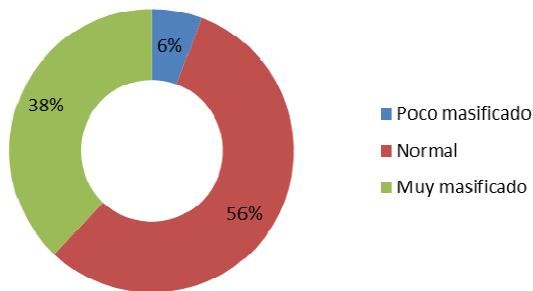
Masificación a la ida en tren



Masificación a la vuelta en tren



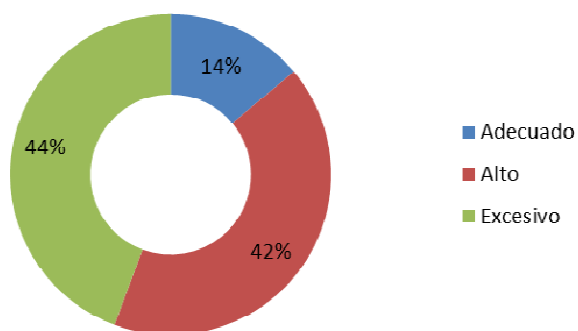
Masificación en época de exámenes en tren



Los usuarios de tren consideran que existe masificación en el trayecto de ida (55%).

Asimismo destaca el 38% que opina que existe masificación en periodo de exámenes.

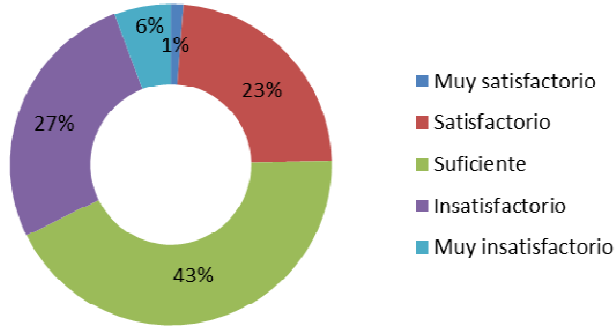
Precio del servicio



El precio del servicio de tren se considera excesivo por un 44% de los usuarios, y alto por un 42%.




TREN

Satisfacción global del servicio de tren



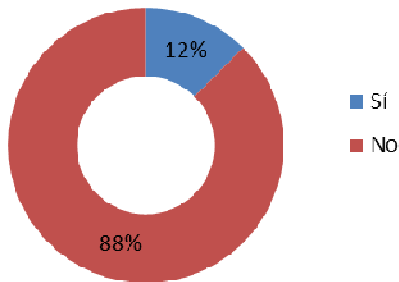
En términos generales, la valoración del servicio prestado por el tren es Suficiente (43%).

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN

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

Combinación de modos de transporte

Combinación de modos de transporte

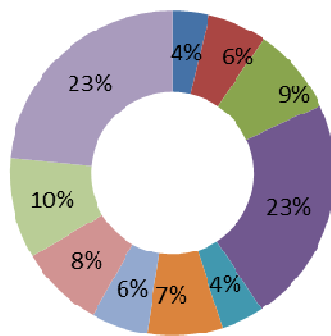


La combinación de distintos modos de transporte o la realización de transbordos sólo supone el 12% de los casos.

Predomina la combinación del tren con la red de metro-tranvía.

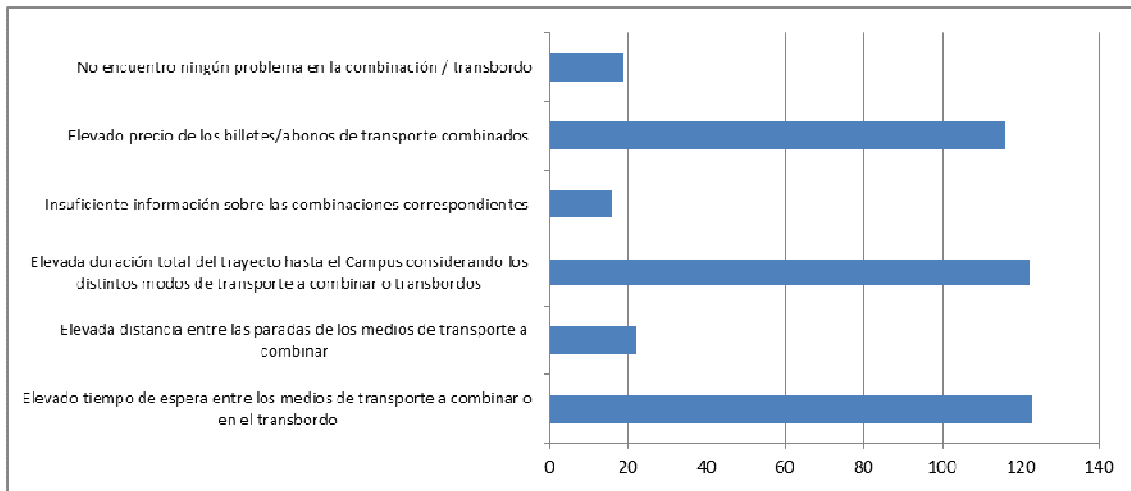
Destaca también la realización de transbordos en la red de metro-tranvía.

Modos combinados

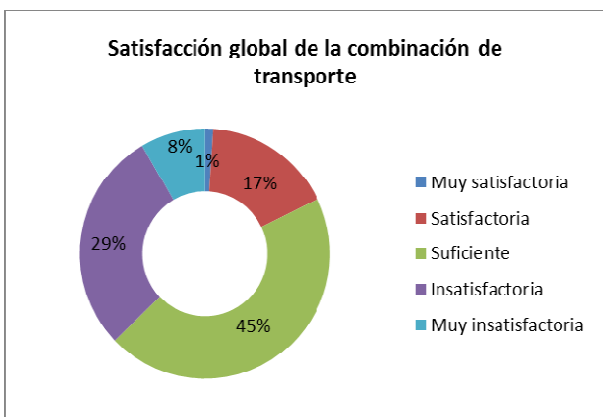


- Autobús interurbano – Autobús urbano
- Autobús urbano - Autobús urbano
- Tren - Autobús urbano
- Tren - Red de metro/tranvía
- Red de metro/tranvía – Autobús urbano
- Tren - Bicicleta
- Red de metro/tranvía – Bicicleta
- Autobús interurbano- red de metro/tranvía
- Coche- Red de metro/tranvía
- Transbordo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

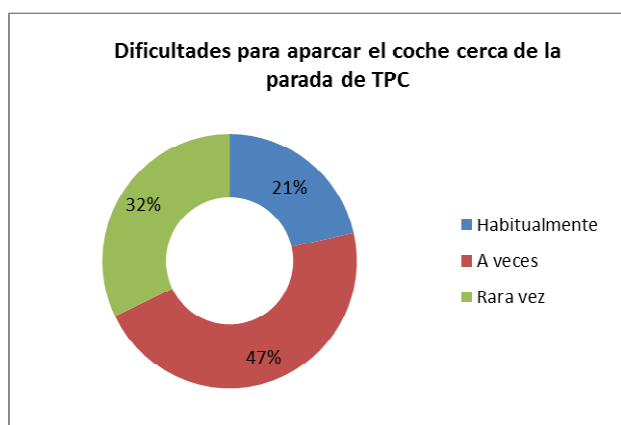
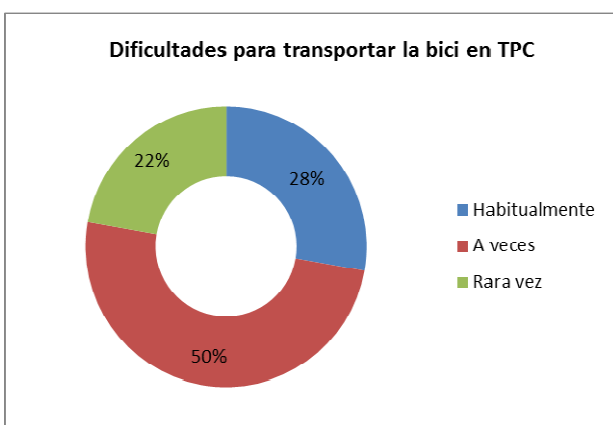
UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE



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



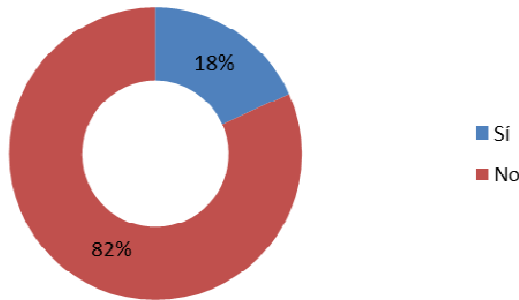
En términos generales, la valoración de la combinación de modos de transporte y/o transbordos es Suficiente (45%).



En la mayoría de los casos, a veces al combinar la bicicleta con otro modo de transporte existen dificultades para transportar la bici en él (50%). A veces, al combinar el coche con el transporte público colectivo existen dificultades para aparcar el coche cerca de la parada de TPC (47%).

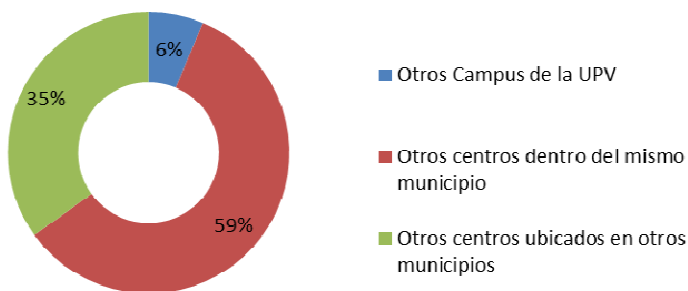
Desplazamientos fuera del campus

Desplazamientos durante la jornada laboral



Aunque en la mayoría de los casos no se realizan desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio, un 18% de encuestados sí los realiza.

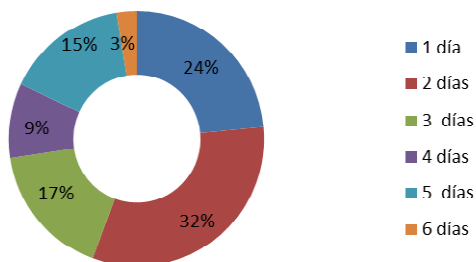
Destino de los desplazamientos durante la jornada de trabajo/estudio



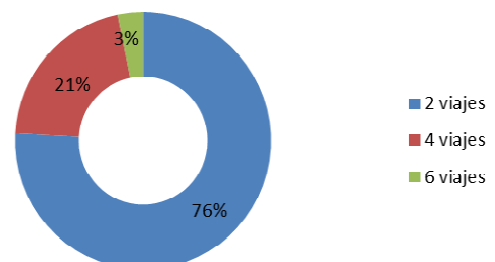
El destino más habitual de estos desplazamientos son otros centros dentro del mismo municipio (59%)

El desplazamiento con otros campus de la UPV únicamente representa el 6% de los casos.

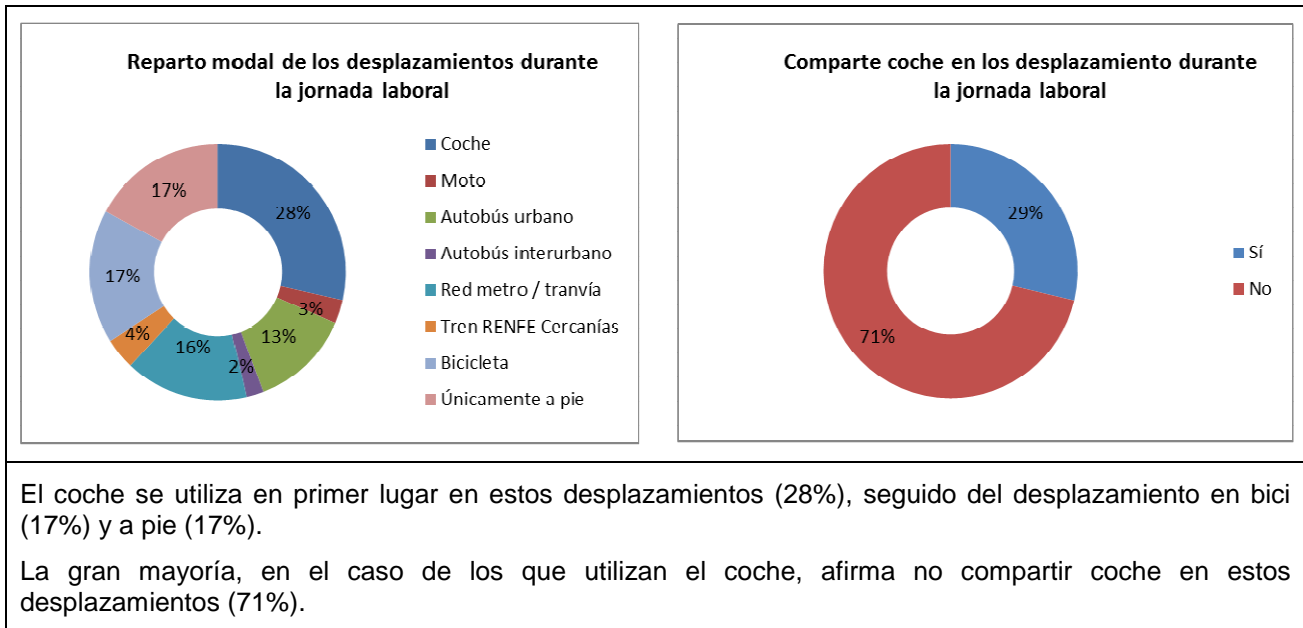
Días/semana de desplazamiento durante la jornada



Viajes/día de desplazamiento durante la jornada laboral



En caso de realizar estos desplazamientos, el 32% lo hace 2 días/semana y el 24% 1 día/semana. Lo más habitual es realizar sólo 2 viajes/día (76%).



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

Por esta vía se han recogido un total de 585 aportaciones de la comunidad universitaria en relación a la movilidad sostenible.

4. RESUMEN Y CONCLUSIONES

1. Comisión Ambiental

La Comisión Ambiental de la Universitat Politècnica de València fue creada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 29 de marzo de 2007 para:

- Elaborar las propuestas ambientales, que de forma preceptiva deban ser aprobadas por el Consejo de Gobierno.
- Servir de órgano de gestión y de foro de debate donde se tomen todas las decisiones ambientales de la Universidad que no requieran ser aprobadas por el mismo.

Está formada por los siguientes miembros:

- Miembros natos: Rector, Vicerrectores con competencias en Infraestructuras y Medio Ambiente, Gerente, Director del Área con competencias en Medio Ambiente, el Responsable de Medio Ambiente, el Delegado de Alumnos y los dos sindicatos con mayor representación.
- Miembros designados: entre 15 y 25 miembros que pertenezcan a unidades con mayor impacto ambiental, con experiencia en sistemas de gestión, con experiencia en determinados campos/aspectos ambientales o por el interés específico de su participación.

Cualquier miembro de la comunidad universitaria puede hacer llegar sus propuestas, sugerencias o quejas a la Comisión Ambiental.

Por tanto, la Comisión Ambiental es un foro adecuado para debatir los problemas relativos a la movilidad sostenible, plantear soluciones y realizar el seguimiento de las mismas.

2. Canales de participación

La Unidad de Medio Ambiente ha creado y mantiene activos distintos canales de información y participación en materia ambiental. A través de ellos, también se canalizan las sugerencias, quejas y felicitaciones relativas a la movilidad.

Con motivo de la elaboración del plan de movilidad, a finales de junio de 2014 lanzó una campaña para fomentar la participación a través de su página web y su blog, las redes sociales Twitter y Facebook.

En 2014, por primera vez se celebró en el Campus de Vera la Semana Europea de la Movilidad Sostenible del 16-22 septiembre: se colocaron carteles, stands en el ágora con la participación de las empresas de transporte EMT y FGV, y se recogieron sugerencias.

Asimismo las celebraciones del Día de Medio Ambiente que se vienen realizando anualmente en los tres Campus, este año se han aprovechado para difundir el plan de movilidad y recoger sugerencias y propuestas al respecto.

Durante estas jornadas se han recogido más de 1000 aportaciones de la comunidad universitaria en relación a la movilidad sostenible (1283 propuestas).

3. Entrevistas a actores relevantes

Se han identificados las partes interesadas internas relevantes de la UPV y se han mantenido entrevistas con ellas con la finalidad de recoger opiniones y sugerencias en relación al Plan de Movilidad en elaboración:

- Sindicatos: CC.OO, STEPV, FETE-UGT y CSIF
- Delegación de Alumnos
- Expertos: Dpto Proyectos de Ingeniería de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, Taller de Urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura e Instituto de Transporte y Territorio de la UPV.

Cada uno de estos actores ha realizado sus aportaciones sobre los problemas de movilidad existentes y ha planteado propuestas para su resolución.

A modo de resumen, se apuntan los siguientes problemas y soluciones:

Gestión

- El Rectorado tiene la responsabilidad de aplicar medidas para reducir el número de coches que llega a la UPV.
- Es necesario coordinar actuaciones con entidades externas que influyen en el acceso al campus:
 - Para mejorar el transporte público colectivo, incrementando la frecuencia en horas punta, mejorando la conexión con determinadas zonas de la ciudad, remodelando líneas, creando servicios lanzadera con las estaciones de tren, estableciendo paradas de los autobuses interurbanos en Avda Tarongers, etc.
 - Para mejorar las redes ciclistas municipales: hay deficiencias importantes en la red de carriles-bici en cuanto a continuidad, obstáculos, señalización, mantenimiento.
 - Para ofrecer mejores ventajas a miembros de la UPV a través de conciertos económicos con los operadores de transporte (FGV y EMT).
 - Para mejorar el servicio de préstamo Valenbisi, incrementando el tiempo de uso de la bici, solucionando los problemas de saturación en horas punta.
 - Para mejorar las condiciones de acceso de la bici en el transporte público.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Para potenciar la instalación de puntos de estacionamiento públicos de larga duración para bicicletas, con adecuadas garantías de seguridad.
- Debería desarrollarse normativa para regular la circulación y la convivencia entre todos los modos de transporte. Esta normativa debe incluir sanciones en caso de incumplimiento.
- Algunos actores proponen:
 - Fomentar el teletrabajo y la teleformación (de forma parcial), reduciendo el número de días por semana que se debe acudir al Campus.
 - Introducir en los planes de estudio materias dirigidas al fomento de la movilidad sostenible, y materias específicas en la formación de los futuros profesionales relacionados con la movilidad, edificación, planificación urbanística...
 - Crear un grupo de trabajo específico, con carácter operativo/técnico, para tratar las cuestiones relativas a la movilidad sostenible (definir acciones y realizar su seguimiento).
 - Establecer una Mesa de movilidad, junto con la Universidad de Valencia, en la que ambas universidades se reúnan periódicamente con el ayuntamiento y las empresas de transporte público.
 - Internamente se proponen dos niveles de gestión: una mesa técnica que se reúna cada 3-4 meses y una mesa política con una frecuencia de reunión anual.

Educación

- Es un problema la falta de concienciación en materia de movilidad sostenible. Hacen falta campañas de sensibilización/educación con mensajes impactantes, lanzadas de manera constante a lo largo del tiempo de una forma planificada. Deben abordar aspectos como el impacto sobre el medio ambiente y la salud, e incluir aspectos de seguridad vial.
- Se propone fomentar el desplazamiento a pie y en bici mediante el uso de las redes sociales y de aplicaciones específicas para deportistas, fomentando una competitividad sana.
- Se propone incorporar información sobre los modos sostenibles de acceso al campus en las aplicaciones informáticas de la UPV, así como entregar la información a los alumnos con la matrícula.

Coche

- Muchos actores piensan que el uso del coche se ve favorecido porque en el Campus no hay problemas de aparcamiento. Sin embargo, la Delegación de Alumnos opina que los estudiantes no pueden entrar en parkings que tienen plazas libres, que se deberían establecer y cumplir ratios para PAS+PDI y alumnos.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Algunos actores proponen la reducción de plazas de aparcamiento (las que quedan en superficie) y el pago por aparcar (excluyendo del pago a los discapacitados, los vehículos de alta ocupación y las personas que vienen de más lejos). Se propone destinar esos ingresos a financiar medidas de fomento de la movilidad sostenible.
- Otros actores proponen que sólo se permita aparcar a los discapacitados y personas cuya residencia se encuentre en puntos alejados con mala combinación de transporte.
- Se debería fomentar el Compartir Coche, creando una aplicación propia para los contactos y realizar su seguimiento. Se propone ofrecer premios o ventajas en servicios de la UPV, así como plantear la creación de plazas para vehículos de alta ocupación.
- Se propone fomentar el uso de vehículos eléctricos por parte de los servicios externalizados. Asimismo los coches oficiales de la UPV deberían ser eléctricos.
- El diseño de la Avda de los Naranjos es disuasorio para el desplazamiento peatonal y ciclista, presenta un efecto barrera. Se propone repensar el diseño de la Avda Naranjos mediante recursos propios de la UPV para hacerle una propuesta concreta al Ayuntamiento.

Moto

- Es necesario implementar medidas para evitar el uso de la zona peatonal por parte de las motos: creación de plazas de motos en parkings subterráneos, prohibición de circular y aparcar, información al respecto, bloqueo/retirada de motos mal estacionadas y sanción.

Carga y descarga

- Se debería regular la carga y descarga de mercancías: horarios, uso de espacios.

Bicicleta

- Con respecto a la conflictividad bici-peatón, hay opiniones distintas:
 - Hay actores que señalan que existe conflictividad entre ciclistas y peatones dentro del Campus, y que se ha incrementado la siniestralidad debido a las bicis.
 - Otros actores consideran que no existe conflictividad. Para prevenirla se propone fomentar la educación entre los usuarios de todos los modos de transporte.
 - Otros actores consideran que existe conflictividad entre todos los modos de transporte: peatón, bici, coche, moto.
- Es necesario mejorar las infraestructuras ciclistas del Campus de Vera, creando una red continua que alcance todo el campus (un carril de punta a punta del Campus y algunos tramos transversales), y que disponga de la señalización adecuada.
- El carril-bici exterior del Campus de Vera es estrecho y con poca visibilidad.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- La falta de visibilidad debida al seto exterior y en determinados accesos (puerta M, piscina) ha incrementado la siniestralidad en el acceso al Campus de Vera. Se propone cortar el seto y estudiar una solución para la puerta M.
- Algunos actores indican que hay que desarrollar normativa interna específica para regular la circulación ciclista en el Campus de Vera.
- Es un problema el robo de bicicletas en la UPV. Debe realizarse un seguimiento y establecerse medidas. Hay que invertir en aparcamiento seguro.
- Se apunta la necesidad de proporcionar a los ciclistas duchas y vestuarios.
- Se propone el uso de bicicletas en los distintos departamentos y servicios (incluyendo Seguridad y otros servicios externalizados) para los desplazamientos dentro del Campus de Vera.
- Se propone potenciar el uso de la bici eléctrica, ya que es adecuada para personas de cualquier edad y capacidad física, y se considera especialmente recomendable en el Campus de Alcoy debido a las pendientes del terreno.
- Se propone que la universidad ponga en marcha un sistema de préstamo de bicicletas propio para la comunidad universitaria.

Peatón

- Para fomentar el desplazamiento peatonal interior de los campus, se propone crear itinerarios con sombra.

4. Encuesta de movilidad

Se ha distribuido una encuesta de movilidad a toda la comunidad universitaria con las siguientes finalidades:

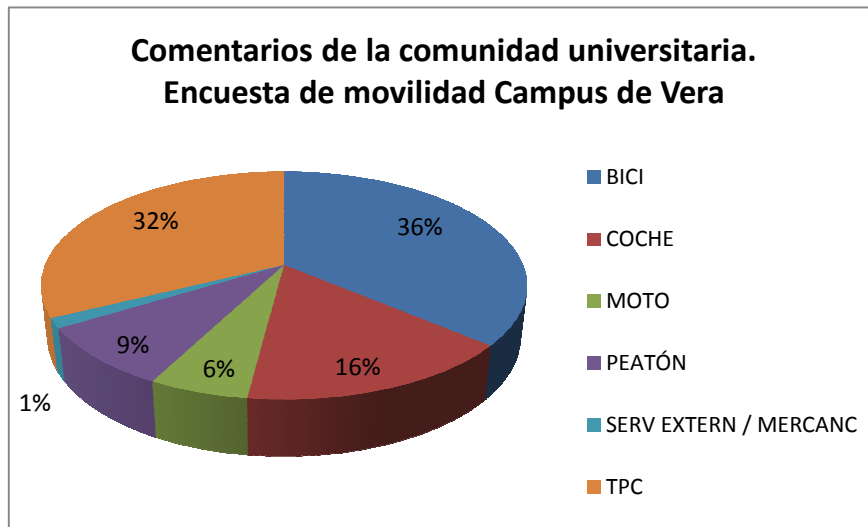
- Conocer las pautas de movilidad actuales de la población universitaria
- Saber cuáles son los motivos de la elección de un determinado modo de transporte
- Identificar las posibilidades de cambio hacia un modo de transporte sostenible.

Se han obtenido un total de **3207 encuestas** respondidas, 187 en Alcoy, 148 en Gandía y 2872 en Vera (Valencia).

Las siguientes tablas resumen las respuestas obtenidas.

Además la encuesta de movilidad incorpora un apartado final para que, de forma abierta, los encuestados puedan añadir información adicional a la contestada en preguntas anteriores, o sugerencias sobre la movilidad sostenible en los campus. Por esta vía se han recogido un total de 585 aportaciones.

En el Campus de Vera, los comentarios están relacionados mayoritariamente con la bicicleta y el transporte público colectivo (TPC).

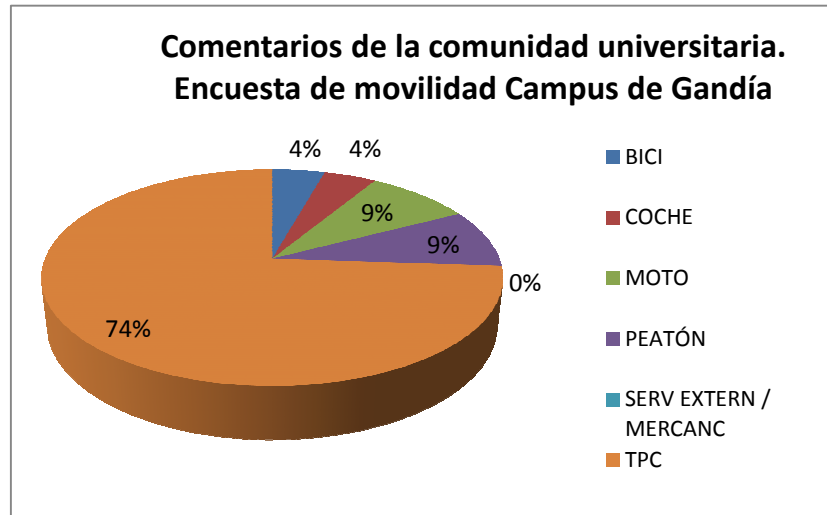


Y los más repetidos son los siguientes:

BICI	Falta de disponibilidad en los puntos Valenbisi del Campus
	Robos de bicis. Falta de vigilancia en los aparcabicis del Campus
	Deficiencias del carril-bici municipal e intermunicipal
	Deficiencias del carril-bici interior del Campus
COCHE	Regulación de parkings que deja fuera a estudiantes
	Necesidad de facilitar el contacto con otros miembros de la UPV para compartir coche
MOTO	Peligro debido a la circulación de motos por las zonas peatonales del Campus
PEATÓN	Falta de itinerarios con sombra en el Campus
TPC	Elevado precio del transporte público/Necesidad de descuentos
	Deficiente oferta de transporte desde municipios
	Deficiencias en la coordinación de distintos modos de TPC
	Deficiencias de frecuencia y horario

Comentarios más repetidos por la comunidad universitaria del Campus de Vera

En el Campus de Gandía, los comentarios están relacionados mayoritariamente con el TPC.

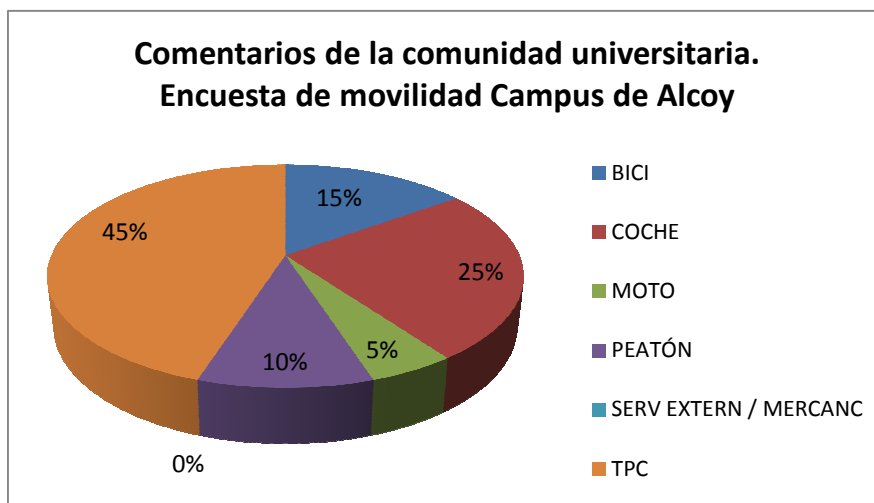


Y los más repetidos son los siguientes:

TPC	Elevado precio del transporte público/Necesidad de descuentos
	Deficiente oferta de transporte desde municipios
	Deficiencias en la coordinación de distintos modos de TPC
	Deficiencias de frecuencia y horario

Comentarios más repetidos por la comunidad universitaria del Campus de Gandía

En el Campus de Alcoy, los comentarios están relacionados mayoritariamente con el TPC.





Y los más repetidos son los siguientes:

COCHE	Necesidad de facilitar el contacto con otros miembros de la UPV para compartir coche
TPC	Deficiente oferta de transporte desde municipios
	Deficiencias de frecuencia y horario

Comentarios más repetidos por la comunidad universitaria del Campus de Alcoy

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Procedencia</i>	<p>El 65% de los desplazamientos al Campus procede de Alcoy y el 31% de otros municipios.</p> <p>Desde Alcoy, son mayoritarios los desplazamientos desde el distrito de Zona Centro (37%), el más próximo al campus.</p> <p>Con respecto a los municipios destacan Cocentaina (14%), Ontinyent (12%), Muro de Alcoy (11%), y después Ibi (7%), Alicante (5%) y Banyeres de Mariola (5%).</p>	<p>El 47% de los desplazamientos habituales al Campus procede de Gandía, el 36% de otros municipios, el 16% de Valencia.</p> <p>Desde Gandía, son mayoritarios los desplazamientos desde los distritos de Grao (50%) y Platja (20%), los más próximos al campus.</p> <p>Con respecto a los municipios, destacan Oliva (13%), Tavernes de la Vallidigna (9%), Sueca (7%) y Daimús (6%).</p>	<p>El 65% de los desplazamientos al Campus de Vera procede de la ciudad de Valencia y el 35% de otros municipios.</p> <p>Por distritos, destacan Algirós (19%) y Benimaclet (15%), seguidos de El Pla del Real (8%) y Poblets Maritims (8%); todos ellos próximos al campus.</p> <p>Por barrios destacan Benimaclet (12%) y L'Amistat (8%).</p> <p>Con respecto a los municipios, existe una gran dispersión, destacando Torrent (6%), Alboraya (5%), Paterna (5%) y Sagunto (4%).</p>
<i>Horario</i>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.</p> <p>La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.</p> <p>Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.</p> <p>La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>	<p>Entrada: un pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.</p> <p>La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.</p> <p>Salida: pico significativo en la franja 13:00-14:00 y 14:00-15:00 de mediodía.</p> <p>La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.</p> <p>La entrada a mediodía no es significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.</p> <p>Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.</p> <p>La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>
<i>Nº viajes</i>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,57; el nº viajes/día es de 2,78.</p> <p>Por tanto, el nº viajes/semana es de 12,70.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,57; el nº viajes/día es de 2,40.</p> <p>Por tanto, el nº viajes/semana es de 10,97.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,66; el nº viajes/día es de 2,4.</p> <p>Por tanto, el nº viajes/semana es de 11,18.</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Modo de desplazamiento</i>	<p>El 52% del desplazamiento se realiza a pie.</p> <p>El vehículo privado a motor representa el 41% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (38%) ya que la moto sólo representa el 3%.</p> <p>El TPC es utilizado únicamente en el 6% de los casos, de los cuales un 3% corresponde al autobús urbano. El autobús interurbano sólo supone un 2% y el tren un 1%.</p> <p>La bicicleta únicamente representa el 1%.</p>	<p>El vehículo privado a motor representa el 39% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (37%) ya que la moto sólo representa el 3%.</p> <p>El TPC es utilizado de forma habitual en el 32% de los casos, de los cuales un 16% corresponde al tren y un 14% al autobús urbano. El autobús interurbano sólo supone un 2%.</p> <p>Es destacable el 22% del desplazamiento peatonal al campus. La bicicleta representa el 7%.</p>	<p>El TPC es utilizado por el 33%, destacando con un 18% el uso de la red de metro-tranvía. El autobús urbano representa un 9%, el tren un 4% y el autobús interurbano sólo el 2%.</p> <p>El vehículo privado a motor representa el 31% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (28%) frente al 3% que supone la moto.</p> <p>Es destacable el 19% de la bicicleta y el 17% del desplazamiento peatonal al campus.</p>
<i>Coche</i>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (64%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.</p> <p>El 72% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,48.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 16% de los casos.</p> <p>El 84% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (85%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 12% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (81%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (90%).</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (70%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.</p> <p>El 74% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,37.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 25%.</p> <p>El 81% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (81%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 16% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (85%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (86%).</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (63%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.</p> <p>El 75% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,35.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 19%.</p> <p>El 71% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (89%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 8% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (63%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (76%).</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Coche (continuación)</i>	<p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (51%), aunque un 41% opina que existe a veces. Rara vez hay congestión en el recinto interior (86%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (87%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (66%). Es muy destacable el 25% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (23%). 2. El horario inadecuado (17%) y el tiempo de viaje excesivo (16%). <p>La comodidad del coche supone el 11%</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (27%).</p> <p>Otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (16%) y la elevada pendiente del terreno (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (11%).</p> <p>La comodidad del coche supone un 9%.</p> <p>El 34% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 18% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p> <p>Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un % muy elevado (48%).</p>	<p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (81%); rara vez hay congestión en el recinto interior (92%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (93%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (68%). Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (20%) y el horario inadecuado (20%) son los primeros. 2. El tiempo de viaje excesivo es el segundo motivo (16%). 3. La frecuencia de paso escasa (13%) y la comodidad del coche (13%) se señalan en tercer lugar. <p>El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (28%); otros motivos secundarios son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%), la comodidad del coche (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%).</p> <p>El 46% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 25% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p>	<p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (58%); rara vez hay congestión en el recinto interior (58%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (85%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%). Destaca el 23% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El tiempo de viaje excesivo (25%). 2. Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no utilizar el TPC por comodidad. 3. La frecuencia de paso escasa (13%). <p>El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (25%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (14%), la inseguridad debido al tráfico intenso (14%) y la comodidad del coche (14%).</p> <p>El 44% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 24% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Moto</i>	<p>El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia.</p> <p>La gran mayoría (83%) aparca sobre la acera; el 17% que lo hace en plazas de aparcamiento.</p> <p>Número de plazas disponibles y su distribución en el campus: el 50% las considera adecuadas y el 50% no adecuadas.</p> <p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (67%); rara vez hay congestión en el recinto interior (83%).</p> <p>El 67% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada.</p> <p>La comodidad de la moto es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%). La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el segundo (37%).</p> <p>Los motivos principales para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (17%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (17%), el horario inadecuado (17%) y la comodidad de la moto (17%).</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (23%). El tiempo de viaje excesivo (15%) y la elevada pendiente del terreno (15%) son motivos secundarios.</p> <p>El 33% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir al campus en coche compartido.</p> <p>El 17% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 17% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 33% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>	<p>El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia.</p> <p>La gran mayoría (80%) aparca en plazas de aparcamiento, el 20% aparca sobre la acera.</p> <p>El número de plazas para motos disponibles en el campus no es adecuado (80%); asimismo la distribución de plazas tampoco lo es (80%).</p> <p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (80%); el 100% opina que rara vez hay congestión en el recinto interior.</p> <p>El 100% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada.</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (83%). El 17% de usuarios de moto afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Los motivos para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (22%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (22%).</p> <p>Otros motivos son el horario inadecuado (14%), la inexistencia de parada próxima al domicilio (14%) y la comodidad de la moto (14%).</p> <p>Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (20%), el tiempo de viaje excesivo (20%) y las condiciones meteorológicas (20%).</p> <p>El 43% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 28% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 29% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (89%). La moto eléctrica carece de incidencia</p> <p>La mayoría (63%) aparca sobre la acera, frente al 34% que utiliza una plaza.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus no es adecuado (61%); asimismo la distribución de plazas tampoco lo es (62%).</p> <p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (60%); rara vez hay congestión en el recinto interior (67%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (83%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (51%). Resulta muy significativo el 44% que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>El primer motivo para no acceder en TPC es el tiempo de viaje excesivo (25%). El 23% afirma no utilizar el TPC por comodidad. El precio del billete es el tercer motivo (14%).</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (26%), seguido del tiempo de viaje excesivo (20%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%).</p> <p>El 37% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 24% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 27% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Desplazamiento peatonal</i>	<p>En el interior del Campus de Alcoy, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.</p> <p>En la mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus. Sin embargo, destaca en segundo lugar la estrechez de las aceras.</p>	<p>En el interior del Campus de Gandía, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.</p> <p>En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.</p>	<p>En el interior del Campus de Vera, el problema principal detectado para el desplazamiento peatonal es la falta de itinerarios con sombra.</p> <p>Otros problemas secundarios son el tránsito de vehículos a motor por la zona peatonal y el tránsito de bicicletas.</p> <p>En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.</p> <p>De manera secundaria, se señala la inseguridad debida al tránsito de bicicletas y la discontinuidad de itinerarios peatonales con problemas percibidos por algunos peatones.</p>
<i>Bicicleta</i>	<p>La bicicleta es propia en todos los casos; no existe sistema de bicicletas municipal.</p> <p>A partes iguales, la bici propia se aparca en el garaje (34%), en el interior de la casa (33%) y en el trastero (33%). El lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y la inseguridad debida al tráfico intenso son los problemas principales al acceder al campus.</p> <p>La mayor parte de usuarios introduce la bici en su edificio (67%). Un 33% utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus.</p> <p>El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.</p>	<p>La mayor parte de los miembros de la UPV que acceden al campus en bicicleta, lo hacen en bici propia (64%). El uso del sistema de bici público es significativo (36%).</p> <p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, el mal estado de conservación del carril-bici y la señalización inadecuada del mismo son considerados los problemas principales al acceder al campus.</p> <p>La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (92%). Un 8% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.</p>	<p>La mayoría de usuarios de bicicleta, utilizan bici propia (62%). El uso del sistema de bici público es significativo (38%).</p> <p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y el comportamiento del peatón son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus.</p> <p>La inseguridad debida al tráfico y la estrechez del carril-bici son problemas secundarios.</p> <p>La mayor parte de usuarios utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (76%). Un 22% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es despreciable.</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Bicicleta (continuación)</i>	<p>Hay diversidad de opiniones en relación a la existencia de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.</p> <p>El 43% de usuarios opina que los aparcabicis del campus son insuficientes.</p> <p>El 29% opina que están mal ubicados.</p>	<p>La gran mayoría opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (78%).</p> <p>El 78% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son adecuados.</p> <p>Los principales problemas detectados por los usuarios del sistema de préstamo municipal de bicicletas son la falta de bicicletas en su lugar de residencia y que las bicicletas son incómodas y poco prácticas.</p>	<p>La inseguridad por posible colisión con peatones es el principal problema detectado al transitar con bicicleta dentro del Campus.</p> <p>En segundo lugar es destacable la importancia cuantitativa de los ciclistas que no encuentran ningún problema.</p> <p>En tercer lugar, se resalta la mala señalización del carril-bici/acera e intersecciones.</p> <p>El 57% de los usuarios de bici no considera necesario habilitar un carril-bici en todo el Campus, independiente de los itinerarios peatonales y de los viales para vehículos a motor, frente al 43% que considera que sí es necesario.</p> <p>Destaca el 40% que indica que no es necesario porque la conflictividad puede resolverse con respeto mutuo.</p> <p>El 72% dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.</p> <p>El 32% opina que los aparcabicis del campus son adecuados. El 30% opina que son inseguros ante robos.</p> <p>El 84% no utiliza nunca el aparcamiento subterráneo de la Casa del Alumno. El motivo principal es que no se encuentra próximo al centro de trabajo/estudio (59%). Destaca el 27% que desconoce su existencia.</p> <p>Los principales problemas detectados por los usuarios de Valenbisi son la falta de bicicletas y soportes libres en el campus, en los momentos de salida y entrada respectivamente.</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Combinación de modos de transporte</i>	<p>La combinación de distintos modos de transporte apenas supone el 2% de los casos.</p> <p>El principal problema detectado al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje es la elevada duración total del viaje.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (50%) y Muy insatisfactoria (50%).</p>	<p>La combinación de distintos modos de transporte supone el 20% de los casos. Predomina mayoritariamente la combinación del tren con el autobús urbano.</p> <p>Los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje son el elevado precio de los billetes, el elevado tiempo de espera y la elevada duración total del viaje.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (45%), aunque es destacable el 31% que la considera Insatisfactoria.</p>	<p>La combinación de distintos modos de transporte o la realización de transbordos supone el 12% de los casos.</p> <p>Predomina la combinación del tren con la red de metro-tranvía. Destaca también la realización de transbordos en la red de metro-tranvía.</p> <p>Los problemas detectados son el elevado tiempo de espera, la elevada duración total del viaje y el elevado precio de los billetes.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte y/o transbordos es Suficiente (45%).</p> <p>A veces se perciben dificultades para transportar la bici en el TPC (50%). A veces, existen dificultades para aparcar el coche cerca de la parada de TPC a combinar (47%).</p>
<i>Desplazamientos fuera del campus</i>	<p>Un 22% realiza desplazamientos fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros ubicados en otros municipios (47%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV tiene un peso importante (31%), siendo el Campus de Vera el destino principal.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, existe mucha dispersión; 1 día/semana (26%), 2 días/semana (26%), e incluso 5 días/semana (26%).</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (77%).</p> <p>El coche se utiliza mayoritariamente (63%). La mayoría no comparte coche (71%).</p>	<p>Un 23% realiza desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros dentro del mismo municipio (45%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV tiene un peso importante (33%), siendo el Campus de Vera el destino principal.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, el 49% lo hace 1 día/semana.</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (79%).</p> <p>El coche se utiliza en primer lugar (35%). La gran mayoría no comparte coche (89%).</p>	<p>Un 18% realiza desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros dentro del mismo municipio (59%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV únicamente representa el 6% de los casos.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, el 32% lo hace 2 días/semana y el 24% 1 día/semana.</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (76%).</p> <p>El coche se utiliza en primer lugar (28%), seguido de la bici (17%) y a pie (17%). La gran mayoría afirma no compartir coche (71%).</p>

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE ALCOY

Autobús urbano

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 2							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 4							

Autobús interurbano

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

Tren

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

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE GANDÍA

Autobús urbano

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

Autobús interurbano

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

Tren

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

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE VERA








Autobús urbano

SÍNTESIS DE OPINIONES POR LÍNEA DE AUTOBÚS							
ATRIBUTO VALORADO	1	9	18	29	40	41	71
Duración del trayecto PUNTO FUERTE							
Puntualidad PUNTO FUERTE							
Horario PUNTO FUERTE							
Frecuencia PUNTO DÉBIL							
Calidad del servicio (conservación, limpieza) PUNTO FUERTE							
Grado de masificación DEPENDE DEL TRAYECTO Y ÉPOCA							
Precio del servicio ELEVADO							
Satisfacción global SUFICIENTE							

Red metro-tranvía

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

Autobús interurbano

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

Tren

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

V. SÍNTESIS

CARACTERÍSTICAS POBLACIONALES Y TERRITORIALES

1. Población Universitaria

La **población universitaria total en el curso 2013-2014** fue de 2.767 en el campus de Alcoy, 1.752 en el campus de Gandía y 38.222 en el campus de Vera en Valencia.

Dentro del cómputo de la población se han considerados los siguientes colectivos de la comunidad universitaria:

- Estudiantes (alumnos), tanto de grado, como de postgrado, doctorado, etc.
- Personal docente e investigador (PDI), a tiempo completo o parcial perteneciente a la UPV.
- Personal de administración y servicios (PAS) perteneciente a la UPV.
- Personal externo, en el que se incluye personal no perteneciente a la UPV, pero que por diferentes motivos se desplazan habitualmente a los Campus de la UPV, como por ejemplo, servicios concesionarios, personal de empresas del CPI, etc.

En relación a la composición y tamaño de la población universitaria señalar que, tal como cabía esperar, en los tres campus el mayor porcentaje de la población corresponde al alumnado, situándose éste en torno al 80-90% del total.

Por otra parte, señalar que sólo existen datos de personal externo en el campus de Vera, destacando que en este campus representa en dicho curso hasta un 5% (2.045 personas) del total de la población usuaria del campus.

En cuanto a la evolución de la población universitaria, se puede concluir que:

- ✓ En el **campus de Alcoy** se ha registrado una tendencia creciente desde 2008, alcanzando en 2013 su máximo **poblacional de 2.841 personas**.

Señalar que las variaciones registradas en la **población** de este campus están **asociadas** básicamente **a las que se producen en el número de alumnos** matriculados, siendo el resto de sectores poblacionales más estables.

- ✓ En el **campus de Gandía** la **tendencia poblacional** ha sido claramente **negativa** en el periodo comprendido entre 2008 y 2014, con una disminución de hasta el 30% desde el inicio del periodo. En este caso, las **variaciones** negativas en la comunidad universitaria también están **directamente asociadas al descenso** en el número de **alumnos** matriculados en este campus.

- ✓ En el campus de Vera, en cambio, **no se observa una tendencia definida en la evolución de población** universitaria **total** del campus, puesto que en el periodo 2008-2013 se han producido ligeras fluctuaciones en la misma. Sin embargo, en este campus **sí se observa una tendencia decreciente en el número de trabajadores del campus**. Desde el inicio del periodo en 2008, el número de PAS y PDI ha disminuido hasta en un 12%.

2. Características territoriales de los campus

Campus de Alcoy

El campus se ubica dentro del núcleo urbano de la ciudad de Alcoy, en la provincia de Alicante.

El municipio de Alcoy cuenta con 60.105 habitantes (INE, 2013) y es una de las ciudades más importantes, y la duodécima por población de la Comunidad Valenciana.

Respecto a la **ubicación de los edificios** que componen el **campus** de la UPV en la ciudad de Alcoy, es importante destacar que se **encuentran totalmente integrados en el núcleo urbano del municipio**, lo cual definirá sus condiciones las condiciones de movilidad y de acceso al mismo.

En relación a las **comunicaciones con el resto de la ciudad de Alcoy**, la plaza de Ferrándiz y Carbonell donde se ubica la sede principal del Campus de la UPV, **dista de las principales arterias de la ciudad**, siendo las más cercanas las de las calles Alicante y Alzamora, que comunican al campus con el resto de la ciudad y con la carretera Nacional 340.

En cuanto a las vías de **comunicación exterior**, el campus de la UPV en Alcoy está conectado con las principales ciudades del levante por carretera mediante la A7 - Autovía del Mediterráneo, así con los municipios más cercanos (de la comarca de *L'Alcoià*) y las comarcas vecinas (como la de *El Comtat*) a través de la carretera Nacional 340 y la Comarcal CV-70.

En relación a la **estructura territorial del campus**:

El campus de Alcoy se compone de varios edificios integrados en el centro histórico de Alcoy: edificio **Ferrándiz**, edificio **Carbonell (ambos ubicados en Plaza Ferrándiz y Carbonell)**, edificio **Viaducte** y un reciente **Pabellón Polideportivo-Centro de Innovación e Investigación** (cabe señalar, no obstante, que el edificio del Viaducte no ha sido tenido en cuenta a efectos de movilidad por estar destinado a actividades complementarias y no a la docencia de grado).

La superficie total del campus de Alcoy es de 23.633 m², a lo que habría que añadir la de la zona construida del nuevo pabellón polideportivo, las pistas deportivas y el aparcamiento. Con estos datos, la densidad poblacional del campus sería en el curso 2013 -14 de 0,11 personas / m².

Respecto a los accesos al campus, puesto que éste se encuentra integrado en el casco histórico del municipio, todos los **accesos** son **peatonales** (ubicándose en los puntos de entrada a los diferentes edificios del campus), salvo el de acceso mediante vehículo motorizado, que se realiza a través al aparcamiento del nuevo pabellón polideportivo.

Entre las instalaciones que alberga el campus, destacan como **principales centros atractores de la comunidad** universitaria en el campus:

- Cafetería en la Plaza Ferrándiz y Carbonell, donde se ubican los accesos principales a los edificios al campus.
- Zona deportiva, en el pabellón polideportivo y en las pistas de la calle Alarcón.

Campus de Gandía

El campus de Gandía de la UPV se encuentra ubicado **en el Grao** de la ciudad de **Gandía**, en la provincia de Valencia, a apenas 600 metros de la playa, a 500 metros del puerto y a 3 km de la ciudad, así como a 70 km de la capital de provincia (Valencia).

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

El municipio de Gandía es un importante núcleo de población en la provincia, contando con una población de 78.543 habitantes (INE 2013) y una superficie de 60,8 km².

En cuanto a las **vías de comunicación se refiere**, el campus de Gandía es de fácil acceso a través de la carretera Nacional 332, para los municipios más próximos, y de la Autopista AP-7, si se trata de desplazamientos desde puntos más lejanos.

En referencia a la estructura territorial de campus, destacar que:

- El campus de Gandía ocupa una parcela de 39.436 m² sobre la que se sitúan 8 edificios con un total de 32.416 m² construidos y 7.020 m² ajardinados.

Además, cuenta con unas pistas deportivas, ubicadas fuera del recinto universitario.

- Considerando datos de la población universitaria del curso 2013 - 2014, la densidad poblacional en el campus de Gandía sería de 0,044 personas/m².

En cuanto a los accesos al Campus, es importante señalar que el Campus de Gandía sólo permite la circulación peatonal por su interior, por tanto, **todos los accesos al recinto universitario interior son peatonales**. No está permitida tampoco la circulación de bicicletas por el interior del campus. Únicamente es posible acceder en vehículo motorizado a las zonas de aparcamiento del campus.

El campus cuenta con 3 accesos peatonales (abiertos) a la zona de edificios norte del campus. Además, dispone de un acceso peatonal principal al edificio del CRAI, en la zona sur del campus, y otro a dicho edificio a través del aparcamiento en superficie adjunto.

- Sólo en el acceso principal A de esta zona está señalizado que sólo pueden acceder peatones a la zona interior del campus. En el resto, no está señalizado el tipo de acceso. Tampoco se identifica "in situ" en ninguno el código del acceso.
- Señalar que en todos los accesos hay bolardos que impiden que entren en la zona peatonal interior vehículos a motor.

Como **puntos atractores de movilidad interior del campus**, se considerarían la cafetería y la zona peatonal donde se ubican los principales servicios a la comunidad universitaria (reprografía, Delegación de alumnos, etc.).

Campus de Vera (Valencia)

El denominado Campus Vera de la Universidad Politécnica de València (UPV) está situado al norte de la ciudad de Valencia.

El municipio de Valencia, dentro del cual se emplaza el recinto universitario objeto de estudio, se sitúa a su vez dentro de la comarca de L'Horta.

En cuanto a vías de comunicación se refiere, el campus está conectado con el exterior de la ciudad (zona norte) mediante la Autovía V-21 (hacia Cataluña), que discurre paralela al lado oeste del campus.

Las conexiones con el interior de la ciudad son por la calle Ingeniero Fausto Elio por el lado este, Avenida Los Naranjos por el lado sur y Avenida Cataluña por el lado oeste. Las tres calles lindan con el campus y forman parte de la red principal de arterias de la ciudad. En el perímetro de la zona norte del campus también existen calles que dan cobertura a esta parte: Camí de Vera y A. Alamán i Rodrig.

En cuanto a la **ordenación y estructura territorial** del campus:

- El campus de Vera se halla dotado con espacios dedicados a la docencia e investigación así como a otros servicios complementarios, tales como instalaciones deportivas, culturales y de ocio, etc. A todo esto hay que sumar las zonas verdes y peatonales de los campus, las cuales predominan sobre las vías destinadas al tráfico rodado en el interior del campus.
- Ocupa una parcela de 751.327 m² en la que se distribuyen más de 100 edificios (entre escuelas y facultades, departamentos, institutos y centros de investigación, etc.) que albergan 631.093 m² de superficie construida en varias alturas y unos 120.234 m² de superficie ajardinada (representando esta última el 16% de la superficie total del campus).
- La densidad poblacional del campus, considerando datos de la población universitaria del curso 2013 - 2014, sería de 0,05 personas/m².

En cuanto a los **accesos** desde el exterior **al recinto universitario del campus de Vera**, señalar que actualmente el campus dispone de 21 accesos distribuidos a lo largo de su perímetro. Se permite el acceso de peatones en 14 de ellos, de vehículos a motor en 18 y sólo en 5 de bicicletas. Por tanto, del total de accesos disponibles, algunos de ellos se encuentran segregados para el paso de vehículos a motor, peatones y /o ciclistas.

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

- El carril-bici entra en el campus por los accesos A, E, G y H y sale por el acceso I. En el resto de accesos, el carril discurre de forma paralela; en estos casos, no está señalizado si el ciclista debe cruzar el acceso compartiendo espacio con el peatón (acera) o con el vehículo a motor (calzada).
- En los accesos F, J, K, L, M, N, O, R, el vehículo a motor cruza el carril-bici y la acera para acceder al campus. No existe señalización que le indique el peligro de atropello.
- En los accesos E, G y H, el paso de peatones situado frente al acceso se encuentra bastante borrado.
- En los accesos A, B, D, E, F y G, existe señalización de limitación de velocidad para los vehículos a motor.
- En los accesos para vehículos a motor, no se señala la prohibición de paso peatonal.
- De forma generalizada se observa el paso de peatones por accesos de vehículos a motor, aunque dispongan de un paso exclusivo para ellos.
- Asimismo, las bicicletas entran tanto por las puertas peatonales como por los viales para vehículos a motor.
- Se observa el paso de motos por puertas peatonales.
- De forma generalizada, no existe señalización sobre el uso de cada acceso por cada

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

uno de los modos de transporte (permisos y prohibiciones) – vehículo a motor, bicicleta y peatón – con el fin de evitar conflictos/accidentes en las entradas y salidas.

- No se observan vehículos mal estacionados en las proximidades de los accesos, si bien hay que resaltar que la mayoría disponen de bolardos que lo impiden.
- Existe continuidad del itinerario peatonal interior y exterior en prácticamente todos los accesos.

Como **puntos atractores** del campus de Vera, donde se estima se produzcan mayores concentraciones poblaciones y sean focos dentro de la movilidad interior del campus estarían: Biblioteca general, Casa del alumno, zona comercial – cafeterías y las instalaciones deportivas, que incluyen una piscina cubierta, un polideportivo, un gimnasio, una pista de atletismo, un trinquet, un velódromo, varias canchas de tenis y pádel...

VEHÍCULO PRIVADO A MOTOR

1. Red vial de acceso

Red vial de acceso al Campus de Alcoy

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

Considerando las vías de tráfico rodado adyacentes a los edificios de la UPV, hay un único punto de acceso para vehículos a motor: el aparcamiento en el edificio 4 (Polideportivo – Centro de Investigación). La entrada al parking se realiza desde la calle Alarcón y la salida por la calle Zorrilla – Sant Domenech.

Las calles con circulación de vehículos a motor ubicadas en las proximidades del Campus, se caracterizan por ser calles estrechas con un vial de sentido único de circulación, con reducida oferta de aparcamiento. Además del trazado, el pavimento adoquinado y la presencia de reductores de velocidad y bolardos obligan a los conductores a reducir su velocidad.

Red vial de acceso al Campus de Gandía

Las principales vías de acceso al Campus de Gandía son:

- **Camí Vell de Valencia (Carretera Nazaret-Oliva - CV605) - Calle Polígono Universidad**, constituye la principal vía de acceso a la zona norte del campus para vehículos motorizados. Esta vía enlaza por una parte:
 - al norte con las carreteras N-337 y N-332, en el caso de los desplazamientos con origen Valencia-Alicante o Gandía pueblo
 - al sur y al este con la Carretera de Sequia del Rei y la calle Paraninfo, que conectan con el núcleo poblacional del Grao y la Playa de Gandía.
- **Ronda de l'Agora**: Desde esta vía es posible el acceso de vehículos a motor al edificio CRAI del Campus a través del aparcamiento. Esta ronda enlaza por un lado con la Carretera de Sequia del Rei y por otra, por el tramo sur del Camí Vell de València.

Por otra parte el acceso a las pistas deportivas de la universidad, ubicadas fuera del recinto universitario, se realiza a través de la calle de la Ràbida. En ella se indica mediante señal vertical la limitación de velocidad en el tramo de 30 Km/h.

Los **únicos accesos posibles al Campus para vehículos a motor** son a través de los aparcamientos: zona norte principal - parking P0G y zona sur CRAI - parking P0G2 (este último con dos puntos de entrada, uno al subterráneo y otro al que se encuentra en superficie).

El resto de accesos son peatonales, y sólo es posible el acceso de vehículos permitidos por Seguridad de UPV (por ejemplo, para vehículos de mantenimiento, descarga de mercancías, etc.).

La vía principal CV-605 (Camí Vell de València) dispone de un desvío para la entrada al Campus. En este punto el vial se bifurca, por un lado hacia el vial interno de circulación entre edificios y parking (que enlaza con la calle Polígono Universidad), y por otro hacia el propio aparcamiento de vehículos a motor (P0G). La limitación de velocidad para la circulación en el tramo de vial próximo al campus es de 20 km/h.

El Campus de UPV en Gandía **no dispone de viales interiores para la circulación de vehículos motorizados**.

Red vial de acceso al Campus de Vera

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

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

Los accesos al Campus para vehículos a motor son los codificados como: A, B, D, E, G, H, I, J, K, L, M, N, P, R, S y el acceso ubicado en C/Enginyer Fausto Elio (frente a edificio 8B). Hay accesos para vehículos a motor desde todas las vías colindantes.

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

Se trata de un vial con dos sentidos de circulación (hacia zona Malvarrosa y hacia centro ciudad – ronda nord), cada uno de ellos con tres carriles para coches y uno habilitado para la circulación de taxi-autobús urbano (en algunos tramos también para motocicletas).

Por la zona central de la vía discurre el trazado de las líneas 4 y 6 de tranvía.

Únicamente dispone de 2 puntos de cruce para vehículos a motor para cambio de sentido de circulación.

Los cruces se encuentran regulados mediante semáforos.

La **rotonda Avenida de Catalunya - Avenida de los Naranjos** es una rotonda muy amplia con 8 carriles de circulación, los cuales no se encuentran señalizados en todos los tramos. Cuenta con regulación semaforica en 5 puntos.

El **Camí de Vera al oeste** del Campus. Desde esta vía es posible acceder al campus mediante vehículos a motor por los puntos de acceso codificados como S, A y B.

Esta vía es de un sentido único de circulación (hacia norte) y cuenta con 4 carriles en su inicio, para pasar a sólo dos tras su bifurcación en el acceso (A). En este segundo tramo al acceso A la velocidad se limita a 40 Km/h.

El tramo del **Camí de Vera al norte** del Campus, se inicia en el Acceso B y finaliza en acceso D. A partir de ahí, se inicia el vial de la **calle Agustí Alaman i Rodrig** que continua por el norte del Campus hasta las cocheras de la EMT.

Desde estas vías es posible acceder al campus por los puntos codificados como D, E, G (entrada) y H (salida).

a) Tramo Camí de Vera (norte)

Se trata de una vía de un sentido único de circulación que cuenta con dos carriles de circulación. Tanto los carriles como los sentidos se encuentran señalizados, aunque la señalización horizontal se encuentra muy borrada. Limitación de velocidad en el tramo de 40 Km/h.

b) Tramo Agustí Alaman i Rodrig

Vial de doble sentido, con un carril para cada sentido de circulación. La señalización horizontal que indica los carriles y sentidos está prácticamente borrada. Hay bolardos protegiendo todas las aceras, rotonda e isletas para evitar el estacionamiento indebido.

En la **Calle Ingeniero Fausto Elio** (al este del Campus) existen dos puntos de salida para vehículos a motor. El vial es de dos sentidos de circulación, cada uno de ellos con tres carriles; los carriles y sentidos de circulación se encuentran señalizados.

Por la zona central de la vía discurre el trazado de las líneas de tranvía.

La **rotonda Avenida de los Naranjos – Calle Fausto Elio** es una rotonda pequeña atravesada por las vías de tranvía, que cuenta con 4 carriles de circulación, los cuales no se encuentran señalizados en todos los tramos. Los puntos de cruce de la calzada con las vías de tranvía se encuentran regulados mediante semáforos. La zona de intersección está claramente señalizada.

2. Red vial interior

Red vial interior del Campus de Vera

El Campus de Vera en Valencia dispone de dos tramos independientes de vial interior para la circulación de vehículos a motor (vial zona oeste y vial zona este). Ambos tramos conectan determinados accesos con áreas reservadas para el aparcamiento, así como para la carga / descarga de mercancías.

Los accesos A, B, D, E, G, H, I y P comunican con la red vial interior; mientras que los accesos J, K, L, M, N, P, R y S comunican directamente con aparcamientos regulados mediante barrera evitando la circulación interior de vehículos.

Las normas de circulación por la red vial interior se señalizan en los accesos de vehículos a motor que comunican con esta red interior, siendo las siguientes:

- En zona universitaria la limitación de velocidad es de 30 Km/hora
- No está permitida la entrada al Campus ni circulación por la red interior de la zona universitaria de camiones con peso superior a 5,5 toneladas ni vehículos con altura superior, incluida la carga, a 3 metros
- El paso y circulación de autobuses por el interior del Campus tampoco está permitido

Las principales características de los distintos tramos de vial interior son las siguientes:

Vial zona oeste

- Tramo vial C/Adolfo Suarez (desde acceso P): 2 carriles, uno en cada sentido de circulación. Tanto la delimitación de carriles como los sentidos se encuentran señalizados. La calzada se encuentra delimitada mediante bolardos de hormigón para impedir que los vehículos a motor invadan la zona peatonal.
- Tramo vial C/Princesa Munia Al Hussein (rotonda rectorado): 2 carriles de circulación. Tanto los carriles como los sentidos están señalizados. La calzada se encuentra separada de la zona peatonal/ciclista mediante bolardos de hormigón. Zonas de intersección señalizadas mediante marcas en el vial.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre: 2 carriles de circulación (uno de entrada y otro de salida al Campus por el acceso A), separados entre sí por una barra metálica y con las aceras peatonales mediante bolardos. Los sentidos de circulación no se encuentran señalizados.
- Tramo C/Alicia Alonso: doble sentido de circulación, con un carril cada uno. Los sentidos están señalizados horizontalmente y los carriles separados mediante barra metálica. Existen bolardos que separan la calzada de las zonas de circulación peatonal y ciclista.
- Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera Cerní hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci: vial de doble sentido de circulación (un carril por sentido); los carriles se encuentran delimitados mediante señalización horizontal, aunque los sentidos de circulación no se encuentran señalizados. Presencia de bolardos en las aceras.
- Tramo vial entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela: 1 carril de circulación no señalizado; tampoco está señalizado el sentido de circulación. Existen bolardos en una de las aceras.
- Tramo C/Gianluigi Colalucci – C/Luis Blanes: La señalización horizontal de los sentidos de circulación se encuentra bastante borrada. Mediana de separación de carriles con barra metálica (excepto en los pasos de peatones que es mediante bolardos o hitos de plástico). Hay bolardos que impiden que vehículos a motor invadan la acera.
- Tramo por c/ Vicente Ferrer hasta acceso E: Vial de dos carriles, de doble sentido de circulación (un carril por sentido). Hay señalización horizontal de los sentidos y de los carriles de circulación. Presencia de barra metálica en la separación de los carriles y bolardos sobre la acera. Hay un reductor de velocidad en la mitad del tramo.

Vial zona este

- Tramo vial desde acceso G – c/ José Calavera Ruiz: 2 carriles de entrada al campus con sentidos señalizados sobre la calzada. Acceso a plazas de aparcamiento libre desde ambos carriles. Barras metálicas impiden el estacionamiento indebido entre ambos carriles. Hay 1 reductor de velocidad en la mitad del tramo.
- Tramo vial c/ Pedro Duque: 1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Desde él se accede a plazas de aparcamiento libre. Hay 2 reductores de velocidad en el tramo y bolardos sobre la acera.
- Tramo vial calles Kisshomaru Uesiba y Luis García Lorente - acceso H: 2 carriles de salida del campus con sentidos señalizados sobre la calzada. Acceso a plazas de aparcamiento libre desde ambos carriles. Barras metálicas entre ambos carriles y sobre isletas, y bolardos sobre la acera. 1 reductor de velocidad en la mitad del tramo
- Tramo vial desde cafetería El Trinquet - acceso I: 1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Acceso a plazas de aparcamiento libre. Hay bolardos y barras metálicas impiden el estacionamiento indebido sobre la acera.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Tramo vial alrededor Edificio 9B: 1 carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Acceso a plazas de aparcamiento libre. Barra metálica impide el estacionamiento indebido sobre la acera

Asimismo existe un tramo del vial de la zona este, en la c/ Vicente Enrique y Tarancón (actualmente sin uso). Es un tramo regulado mediante barreras al principio y al final del mismo, conectado en su inicio con la zona peatonal. Tiene acceso a plazas de aparcamiento en superficie, actualmente sin uso. Tiene un solo carril sin marcas viales que indiquen el sentido de circulación. Tiene 1 reductor de velocidad a mitad del tramo y bolardos que impiden el estacionamiento indebido sobre la acera.

Del **análisis del vial interior** se desprende:

- En la mayoría de los tramos, existen barras metálicas y bolardos que impiden el estacionamiento indebido sobre la línea que limita ambos carriles, sobre isletas, sobre la acera y el vial ciclista.
- Todos los tramos cuentan con pasos de peatones que cruzan la calzada para permitir el cruce peatonal entre aceras.
- Algunos son elevados para favorecer la reducción de la velocidad de los vehículos. Igualmente algunos tramos disponen de barras reductoras de velocidad.
- El 50% de los tramos no tienen señalización horizontal (o no es visible) en los carriles, indicando el sentido de circulación: Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre, Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera Cerní hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci, Tramo vial entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela, Tramo C/Gianluigi Colalucci – C/Luis Blanes, Tramo vial c/ Pedro Duque, Tramo vial desde cafetería El Trinquet - acceso I y Tramo vial alrededor Edificio 9B.

Por otra parte, en el Campus existen **viales de corta longitud** que comunican muchos accesos con aparcamientos regulados, **evitando desde los mismos la circulación interior de vehículos a motor.**

3. Aparcamiento

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Alcoy

Se dispone de un **aparcamiento regulado mediante barrera**, subterráneo, con una oferta total de 242 plazas para coches y 9 plazas reservadas para discapacitados. No hay plazas para motos.

Se observa que el máximo de ocupación se alcanza en el horario considerado de mañana (09:00-14:00 horas), en particular entre las 11-12 horas, registrándose valores superiores al 85% de ocupación.

El acceso a este aparcamiento se realiza mediante tarjeta de la UPV, por lo que sólo pueden acceder miembros de la comunidad universitaria. Además, a partir del 95% de ocupación, sólo se permite el acceso a PAS-PDI.

Se deduce de los resultados que no se alcanza en ningún momento el máximo de ocupación (100%) y que, en ninguna franja horaria, se supera el porcentaje a partir del cual sólo pueden entrar PAS-PDI. Por tanto, se puede considerar que no existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario en el Campus de Alcoy.

Además del aparcamiento regulado, en la zona exterior existe una zona de **aparcamiento en superficie para motocicletas con acceso libre** (frente a edificio Polideportivo). La oferta actual de este tipo de aparcamiento es de 15 plazas. Se observa una ocupación del 13% de estas plazas.

Motos mal estacionadas se concentran en la plaza peatonal de Ferrandiz y Carbonell.

Con respecto al **aparcamiento exterior**, se observa que las calles próximas presentan niveles de ocupación del 100%, incluso superiores en algunos casos (zonas sobresaturadas) debido a vehículos incorrectamente estacionados en zonas prohibidas (por ejemplo, de carga y descarga) o sobre pasos de peatones.

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Gandía

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

Se dispone de **dos aparcamientos regulados** mediante barrera con un total de 189 plazas para coches y 4 plazas reservadas para discapacitados. No hay plazas de motos.

La entrada al parking de la zona norte del campus (P0G) es únicamente para miembros de la comunidad universitaria de la UPV, por lo que no se admite el acceso de personal ajeno a la UPV (se regula el acceso mediante tarjeta autorizada y barrera). Sin embargo, no existen limitaciones en cuanto a su ocupación, por lo que pueden ser ocupados indistintamente por personal estudiante o PAS-PDI.

En cambio, la entrada al aparcamiento subterráneo de la zona sur (P0G2) es exclusiva para miembros PAS-PDI, si bien muy próximo a éste existe un aparcamiento no regulado para todo el personal, por lo que a priori no supone un problema para el estacionamiento de los estudiantes de este edificio.

Los aparcamientos no se llenan en ninguna franja horaria del día, quedando plazas libres incluso en horario de máxima ocupación (que se estima en torno a las 10:00 -12:00 horas). Incluso en este intervalo punta, en el peor de los supuestos, se observa que quedan entre un 35-40% de plazas libres.

Además de los dos aparcamientos regulados, existe una zona de **aparcamiento en superficie no regulada** que sirve para el estacionamiento de los vehículos a motor de los usuarios del Campus (zona de edificio H). Hay 50 plazas para coches, 2 plazas reservadas para discapacitados y una zona con aproximadamente 4 plazas para motos. Se observan niveles de ocupación de las plazas de coches y de motos del 75% respectivamente.

No se han encontrado **motos incorrectamente estacionadas** en las zonas peatonales del interior del Campus.

No se han encontrado **coches incorrectamente estacionados**. Se observa la presencia de bolardos extraíbles en los accesos peatonales del Campus, lo cual permite el acceso y parada temporal de vehículos de carga y descarga o servicios externalizados.

A estas plazas propias de la universidad, hay que sumarle la oferta de **aparcamiento libre** (municipal) **de las calles adyacentes** al Campus, lo que supone unas 140 plazas más. La ocupación en las calles próximas a los accesos peatonales al Campus es muy elevada, encontrándose en ellas incluso vehículos mal estacionados (fuera de plaza o en zonas donde está prohibido).

Respecto al aparcamiento de motocicletas, señalar que se han encontrado algunas motocicletas mal estacionadas en el vial cerca del acceso principal.

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Vera

El número total de plazas ofertadas para aparcamiento de vehículos a motor en este Campus asciende a 5079, estando distribuidas la mayoría de éstas (92%) en los 12 aparcamientos regulados del Campus. El resto se distribuye en las distintas zonas de aparcamiento libre (no regulado mediante barrera) ubicadas en el interior de este recinto universitario.

El número de plazas totales disponibles en **aparcamientos regulados** del Campus de Vera es de 4678, de las cuales 4501 son para coche, 66 para moto y el resto son reservadas para discapacitados (93) y otras reservas (18).

El 99% de las plazas no reservadas son para el aparcamiento de coches; sólo el 1% corresponden a moto. Cabe destacar que sólo dos de estos aparcamientos disponen de plazas para estacionamiento de motocicletas: P1B: Tarongers, P6A: Piscina y P8A: Trinquet.

De los 12 aparcamientos regulados, hay 9 subterráneos y 3 en superficie, estos últimos son: P1A: Oeste, P5A: Aulario Industriales y P8A: Trinquet.

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

La tendencia de ocupación a lo largo del día, en los meses estudiados es muy similar, siendo en todos los casos mayor durante el horario de mañana (09:00 a 14:00) que durante el de tarde. Asimismo, como cabía esperar, durante las mañanas la curva de ocupación alcanza su máximo (punto de inflexión) durante el intervalo de 10:00 a 13:00 horas.

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

Si se analiza la ocupación respecto a los porcentajes a partir de los cuales sólo pueden entrar PAS y PDI, se puede concluir que, en 8 de los 12 aparcamientos regulados (P3A, P4A, P5A, P6A, P6B, P7B, P7C, P8B) se supera este porcentaje durante prácticamente todo el horario de mañana. Esto supone que durante este intervalo los estudiantes no pueden acceder a estos aparcamientos.

Las mayores restricciones en cuanto al uso de los aparcamientos por toda la comunidad universitaria del Campus se dan en el aparcamiento P1B-Tarongers) y P5A - Aulario Industriales, en los que la totalidad de las plazas son para uso de PAS-PDI, seguido de los aparcamientos P8B, P4A, P6A y P6B.

Por otra parte cabe señalar, que la ocupación de los aparcamientos regulados no llega al 100%, quedando en todos ellos un determinado porcentaje de plazas libres, tanto en periodo de mañana como de tarde (en algunos casos de hasta un 30-40% en horario de máxima ocupación de la mañana, como en el caso de los aparcamientos P8A y P8B).

Por último, señalar, respecto al empleo libre del aparcamiento de la UPV, que sólo se permite, hasta alcanzar un 30% en horario de mañana, en el aparcamiento P1A.

Además de la oferta de aparcamiento regulado por barrera, en el Campus de Vera se dispone de plazas de **aparcamiento libre** situadas en los tramos de vial interior: 393 plazas para coches y 8 reservadas para discapacitados. No hay plazas para motos.

Del análisis de la demanda, se puede concluir que la ocupación de las plazas de aparcamiento libre para coches en el Campus es de prácticamente el 100% (99%).

Asimismo se detecta sobresaturación en el tramo Acceso D – c/Salvatore Corrado Misseri, con un 113% de ocupación debido a la presencia de coches aparcados fuera de plaza.

Las plazas reservadas para discapacitados presentan entorno al 12% de ocupación.

Se observa un gran número de **motocicletas aparcadas en zonas peatonales** (se han contado hasta 243 motos en el periodo de máxima ocupación), junto a las entradas de la mayoría de edificios.

Aunque se distribuyen por todo el Campus, las zonas con mayor concentración de motos indebidamente estacionadas son:

- Zona de acceso a los edificios 7A-7B-7F y 7G
- Pasaje peatonal entre edificios 5C y 5D
- Calle Enric Valor
- Bajo Edificio 3P
- Zona peatonal oeste edificios 2A,2C y 2D

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Cara Sur edificio 4M. Calle peatonal - Calle Norman Foster
- Calle peatonal entre edificios 3H-3J-3K y 5G-5I-5K
- Zona peatonal frente a acceso R (acceso a Edificio 1B)
- Pasaje peatonal entre edif. 3C y 3D

Los mayores problemas se encuentran en aquellas zonas en que las motos se han encontrado estacionadas sobre aceras con poca anchura libre para circulación peatonal, tal como se ha visto en varios puntos de la calle José Calavera Ruiz y frente a los edificios 9B y 9C, donde las motos ocupan la franja destinada al desplazamiento peatonal e invaden el carril-bici.

Por otra parte destacar que, si el número total de motos detectadas en el periodo de máxima ocupación es de 243 motos, y la oferta actual de plazas en el Campus para este tipo de vehículos es sólo de 66 plazas, **la diferencia entre la oferta y la demanda se manifiesta muy elevada**. Además hay que considerar que las plazas existentes están **distribuidas únicamente en 3 parkings**.

Con respecto al control y actuaciones por la UPV para evitar o reducir el aparcamiento indebido de motos, cabe señalar que la universidad no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y penalizar este tipo de actuaciones.

El **aparcamiento indebido de coches en el interior** del Campus presenta una incidencia muy reducida, debido a la presencia de numerosos elementos (bolardos, barras, etc) en los puntos de riesgo (aceras, líneas entre carriles de circulación, isletas, etc) situados junto a los tramos de vial interior. En la franja horaria de máxima ocupación, se han contado únicamente 11 coches indebidamente estacionados, de los cuales la mayoría se encontraban en una zona muy concreta: entre los edificios 5O y 5P.

Al igual que ocurría con el estacionamiento indebido de motos, señalar que la universidad no dispone actualmente de ningún reglamento aprobado para controlar y sancionar este tipo de actuaciones. En caso de obstaculizar accesos o causar problemas, el personal de Seguridad realiza avisos verbales al usuario del vehículo.

En el exterior del Campus, las vías adyacentes presentan una **oferta** aproximada de unas 700 plazas para coches, de las cuales más de 500 se encuentran en la Avenida de los Naranjos. Se ha observado que, la ocupación de estas plazas exteriores alcanza prácticamente la **saturación** en la franja horaria de máxima ocupación (99%).

Asimismo se detectan algunas zonas de aparcamiento **indebido de coches en los alrededores** del campus: Frente al acceso A, frente al acceso B, al norte del edificio 7H, accediendo por vial entre los edificios 7H y 7K y en la c/ Ingeniero Fausto Elio. El conteo de vehículos en estas zonas en hora punta asciende a unos 100 coches.

4. Flota de vehículos

Del análisis de la **flota de vehículos propiedad de la UPV**, se concluye:

- La compra de vehículos en la UPV no se encuentra centralizada, pudiendo adquirirse directamente por las distintas áreas. Son vehículos cuya propiedad se distribuye entre los asociados a Departamentos o áreas específicas de la UPV (por ejemplo, Deportes, Institutos, etc.), Mantenimiento y Servicios centrales /rectorado.
- La información disponible al respecto puede no estar completamente actualizada.
- No hay criterios definidos para toda la universidad, dirigidos a priorizar el uso de vehículos ecoeficientes. Ninguno de los vehículos es eléctrico o híbrido.
- La mayoría son vehículos motorizados de cuatro ruedas (especialmente furgonetas y coches), y sólo se dispone de 9 motocicletas.
- La edad fluctúa bastante: desde 25 años de algunos vehículos de departamentos/escuelas hasta los 4 años (los más recientes asociados al Rectorado).

5. Coche compartido

La UPV **no dispone de un servicio propio** para fomentar los **desplazamientos compartidos** en el acceso a sus campus, que facilite el encuentro entre los miembros de la comunidad universitaria.

En el caso del Campus de Vera, la Unidad de Medio Ambiente oferta en su web el sistema para COMPARTIR COCHE del Ayuntamiento de Valencia.

BICICLETA

1. Red ciclista en las proximidades de los Campus

Red ciclista en las proximidades del Campus de Alcoy

Actualmente la ciudad de Alcoy no dispone en la actualidad de red ciclista, y por tanto, no existe un vial ciclista con acceso al Campus. No obstante, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy prevé la creación de una red de itinerarios ciclistas sencilla, compuesta por carriles bici y ciclo-calles, con trazado y pendientes compatibles con las características del municipio, y que permita la comunicación entre los principales nodos de actividad de la ciudad, entre los que se encuentra el Campus de la UPV.

Red ciclista en las proximidades del Campus de Gandía

En la actualidad existen tramos discontinuos de carril-bici en las proximidades a las instalaciones del Campus, si bien ninguno de ellos permite el acceso directo al Campus:

El *tramo 1* es un *vial ciclista que discurre por acera sur de la Carretera Sequia del Rei* (calle entre edificios de las dos zonas del Campus) entre intersección con Ronda del Ágora y rotonda con calles Oltra y Alcoy. No dispone de señalización ni delimitación de los sentidos de circulación (sería estrecho si se considera bidireccional). La identificación del carril mediante trazado en la acera es clara y se encuentra en buen estado de conservación.

El *tramo 2* *discurre por la calle Ronda del Ágora, al este este del edificio H (CRAI)* del Campus, siendo una continuación del tramo 1 con el cual comparte las mismas características de identificación y señalización. El tramo se interrumpe (en enlace de la calle con Ctra. Camí Vell de València), no conectando desde este punto con ninguna otra vía ciclista del municipio.

En cuanto a las características de continuidad en este tramo, cabe señalar que:

- en los dos puntos que el carril cruza de una acera a otra no existen pasos ciclistas correctamente segregados/identificados.
- en la última parte de su trazado, la circulación ciclista se ve dificultada por la vegetación crecida que actúa como obstáculo
- en los puntos de acceso al parking en superficie del edificio CRAI no se interrumpe el carril, ni se señala / identifica de manera diferenciadora (puntos de cruce de peatones/ciclistas/vehículos a motor)

El *tramo 3* es un *carril-bici que discurre por la calle Rábida* paralelo a acceso principal pistas deportivas de la UPV. El carril es unidireccional (pero sin señalización de sentido) y la pintura de señalización del mismo se encuentra muy deteriorada. Existe señalización vertical de carril-bici y de circulación de los vehículos a motor por la calzada a 30 km/h.

Desde el carril es posible el acceso directo al punto de aparcabici de las pistas. Sin embargo, no se ha encontrado conexión de este tramo de carril con otros en calles adyacentes.

Con respecto a la **continuidad de la red existente en las proximidades del Campus y su conexión con los accesos al Campus** se puede concluir que:

No existe carril-bici en los tramos de calles de acceso directo a los edificios del Campus (accesos A y B), es decir, ni en la calle Polígono Universidad ni en la parte de la calle Ctra. Sequia del Rei desde donde se accede al edificio H.

No obstante, sí existe carril-bici en el resto de acera de esta Ctra. y en la acera de Ronda de l'Agora, por lo que una prolongación de estos tramos hasta acceso al edificio del CRAI sería factible. Se observa que hay suficiente espacio en la acera de esta zona.

Respecto a los edificios de la zona norte del Campus, no hay ningún tramo de carril-bici próximo, si bien sería posible la conexión de los tramos actuales (por ejemplo, mediante prolongación de los tramos 1 y 2 y conexión a través de un paso ciclista por la carretera sequia del Rei hasta acceso B (para acceso peatonal con los puntos de aparcabicis de esa zona; prolongación de los tramos 1 y 2 por acera calle Paraninfo hasta Calle Polígono Universidad y acceso A)

Por otra parte, el tramo de carril-bici en calle donde se ubican las pistas deportivas permite el acceso directo hasta éstas, pero no tiene continuidad por ninguno de sus dos extremos. Sería posible la conexión ciclista con el acceso A mediante una prolongación de este tramo 3, a lo largo del tramo peatonal de la calle Ràbida.

Red ciclista en las proximidades del Campus de Vera

El carril-bici exterior actualmente existente en las proximidades de este Campus discurre por el trazado de las aceras exteriores, y se compone de los siguientes tramos:

- ✓ **Ambos lados de la Avda de los Naranjos** (calle al sur del recinto universitario)

Acera norte, próxima al recinto del Campus de Vera

Tramo ciclista bidireccional, estrecho para ser de doble sentido (anchura inferior a 1 metro), en el que no están señalizados los sentidos de circulación. Es un tramo continuo por todo el tramo de acera, si bien **no entra en el interior del Campus por ninguno de los accesos de la Avenida** de los Naranjos.

El pavimento se encuentra deteriorado en algunos puntos y la pintura que lo identifica como carril ciclista está parcialmente borrada, especialmente en algunos tramos.

No presenta una señalización claramente visible en todos sus cruces con otros modos de desplazamiento (por ejemplo, en los puntos de acceso al Campus)

Cuenta con vegetación en uno o ambos lados que constituye una barrera vegetal y que, al crecer, invade el carril reduciendo más su anchura útil. Asimismo los restos vegetales – como hojas- al caer quedan sobre el carril dificultando en ocasiones la circulación.

La vegetación (especialmente los setos) al crecer dificulta la visibilidad en los cruces. Se requiere un mantenimiento frecuente para garantizar la seguridad en los cruces.

La barrera vegetal genera un espacio muerto junto a la zona de aparcamiento de coches, que no puede ser utilizado para el desplazamiento peatonal por los conductores que bajan del vehículo y quieren incorporarse a la acera, debido a la presencia de obstáculos,

Acera sur, próxima al recinto del Campus de la Universitat de Valencia

El vial ciclista de esta acera está claramente delimitado, con pintura fácilmente visible y con señalización horizontal en el cruce con peatones, sin seto u otras plantas en sus laterales que puedan obstaculizar la circulación ciclista

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- El carril se identifica mediante pintura claramente visible y el símbolo de la bicicleta que indica su uso, todo ello en buen estado de conservación en términos generales.
- Se señalizan claramente los cruces con itinerarios peatonales y la calzada, indicando la obligatoriedad del ciclista de ceder el paso.
- El carril se identifica mediante pintura de color rojo claramente visible y el símbolo de la bicicleta que indica su uso, todo ello en correcto estado de conservación en términos generales.
- No existe barrera vegetal a ninguno de los lados del carril, lo cual facilita la circulación ciclista en ambos sentidos de una forma más cómoda y más segura, además de favorecer el acceso a la zona peatonal (posibilita por ejemplo el desplazamiento de los conductores que bajan de sus vehículos y deben alcanzar la acera sin necesidad de invadir la calzada).

En relación a la conexión ciclista entre los tramos de carril-bici ubicados en las dos aceras de la Avda. de los Naranjos mediante carril-bici cabe señalar que **no todos los cruces** peatonales de la avenida **disponen de paso ciclista segregado y señalizado** por lo que en estos caso los ciclistas se ven obligados a circular por la calzada en los cruces del vial con las vías del tranvía.

✓ **Rotondas de Avda, de los Naranjos**

El itinerario ciclista en la rotonda Avenida de los Naranjos con Avenida de Cataluña es continuo en todos los tramos; existe conexión de todos los tramos de carril-bici mediante pasos ciclistas señalizados en los cruces con la calzada.

Por otra parte, el carril-bici de la rotonda de Avenida de los Naranjos con C/Ingeniero Fausto Elio, de doble sentido de circulación señalizado, es continuo en toda la rotonda a través de pasos ciclistas en los cruces con la calzada / vías de tranvía y se encuentra correctamente identificado. No obstante, es importante señalar que algún punto del tramo de carril-bici, éste se ocupa prácticamente la totalidad de la acera por la que discurre, obstaculizando y reduciendo el espacio para la circulación peatonal.

✓ **Calle Agustí Alaman i Rodrig (norte del Campus)**

Únicamente existe vial ciclista en la acera próxima al Campus de Vera). Su pavimento y pintura de identificación se encuentran muy deteriorados en todo el recorrido, a excepción del tramo que discurre frente al acceso F.

El uso del carril es bidireccional, sin embargo no se encuentran señalizados los carriles en cada sentido de circulación.

En el tramo que discurre desde el acceso G al acceso F, existen obstáculos que dificultan, incluso impiden, el desplazamiento ciclista (una salida de emergencia y árboles cuyas ramas invaden gran parte del carril).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Desde este tramo es posible conectar con la red ciclista interior del Campus mediante el punto de acceso G.

Por último, respecto a la **continuidad y cobertura** general del carril-bici en las proximidades del Campus, se puede concluir que **no todo el perímetro exterior del Campus de Vera dispone de carril-bici**:

- La acera del Campus que da a la **Calle Ingeniero Fausto Elio** (al este del Campus) **no cuenta con carril-bici**, ya que tanto el carril procedente de Avda. de los Naranjos y en de la Calle Agustí Alaman i Rodrig, se interrumpen en el cruce con la calle Ingeniero Fausto Elio.
Cabe señalar que la **acera de esta calle tiene anchura suficiente para poder trazar un carril-bici que conecte los tramos anteriores.**
- **Tampoco existe continuidad del carril-bici de la Avenida de los naranjos con el de Camí de Vera** (al este y noreste del Campus).

En lo que respecta a la **red ciclista municipal de Valencia**, según se refleja en el Plan de Movilidad Sostenible de Valencia, la ciudad cuenta (julio 2013) con 123 kilómetros de carriles bici (bidireccionales), 31 kilómetros de ciclocalles (sentido único) y 4,1 kilómetros de itinerarios ciclistas por zonas peatonales.

La cobertura red de carriles-bici de Valencia ha mejorado en los últimos años, y llega hasta las proximidades del Campus.

Con respecto a la **demanda de movilidad ciclista** en la ciudad de Valencia, el PMUS pone de manifiesto la importancia que tiene la movilidad hacia y desde las zonas universitarias.

Con respecto a las acciones previstas en relación al fomento de la bicicleta, destacan los siguientes programas:

- Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas: con la implantación de los carriles bici proyectados (89,6 kilómetros), el PMUS prevé que la ciudad de Valencia cuente con una malla de 213 kilómetros, así como superar los 110.000 desplazamientos diarios en bicicleta, más de un 30% por encima de los valores del 2013.
- Mantenimiento y mejora de la red existente: mantenimiento de la señalización y mejora del pavimento, y mejoras en el diseño de ciertos puntos.

En las proximidades del Campus de Vera, el PMUS sólo identifica las siguientes necesidades de mantenimiento y mejora en:

- 1 punto donde se requiere el mantenimiento de la señalización en la Avda Naranjos
- 1 punto con falta de conexión en la zona de la rotonda Avda Naranjos – C/ Ing. Fausto Elio
- 1 punto con falta de visibilidad en la zona de la rotonda Avda Naranjos – C/ Ing. Fausto Elio

2. Red ciclista en el interior de los Campus

Red ciclista interior del Campus de Alcoy y Gandía

Debido a las características territoriales del Campus de Alcoy, integrado en el municipio, no existe una red ciclista interior.

El Campus de Gandía no dispone de una red ciclista interior, puesto que se trata de un campus para circulación exclusiva peatonal.

Red ciclista interior del Campus de Vera

El Campus de Vera cuenta con una red ciclista interior formada por varios tramos de carril-bici, que discurren por las aceras de algunas calles del recinto universitario.

Las principales características de los distintos **tramos de vial ciclista interior** son las siguientes:

- **En todos los tramos** de la red interior:
 - El **pavimento y la pintura se encuentran deteriorados** en algunos puntos.
 - **No** existe **señalización** que delimite los carriles y marque los sentidos de circulación.
 - En la mayoría de los tramos la señalización que indica el uso ciclista del vial es visible (marcas muy borradas) o no existe.
- *Además*, cabe señalar **en cada uno de los tramos** como características específicas.
 - Tramo Kisshomaru Ueshiba-Luis García Lorente
El carril-bici discurre por las dos aceras de la calle. No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.
 - Tramo Pedro Duque:
Mal estado de pintura de identificación del carril y de la señalización en todo el tramo
 - Tramo José Calavera Ruiz
Carril-bici en ambas aceras de la calle. En el cruce entre aceras, no está señalizado el paso del carril-bici junto al paso de peatones. **A partir de este punto, el carril se dirige a la salida, y no continúa hacia la parte oeste del campus.**
 - Tramo desde Cafetería El Trinet a Acceso I
No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.

Destacar en este tramo, que en parte del recorrido, los **peatones se ven obligados a circular por el carril-bici debido a la existencia de obstáculos en su itinerario:** aparcabicis, motos, rampas de edificios. Lo mismo ocurre en el acceso. Se observa cómo algunas bicicletas de los aparcabicis ubicados en la acera, invaden el carril-bici.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Tramo Belisario Batancur:
Se aprecia cambio de pavimento a la altura de las pistas de tenis. **El carril se interrumpe a la altura de la piscina** cubierta. El pavimento junto a la piscina no está pintado.
- Tramo desde acceso L hasta Belisario Batancur
Sólo se encuentra bien señalizada en el carril-bici la obligación de ceder el paso en los cruces.
- Tramo desde edificio 8N a 8M
El carril se interrumpe a la altura del edificio 8M.
- Tramo desde acceso E por c/ Vicente Ferrer y Luis Blanes
Los pasos para ciclistas en las intersecciones con los viales de acceso a los aparcamientos de tráfico rodado de la zona no están señalizados.

Además **en algunos tramos previos a los parkings se reduce la anchura del vial-bici mediante la presencia de bolardos (obstáculos)**. En otros, **motos mal aparcadas** sobre la acera **invaden parcialmente** el carril-bici.

A la altura del paso de peatones frente a edificio 3K el **vial ciclista se interrumpe, dificultándose el cruce de bicis a través del paso de peatones**.
- Tramo c/ Alicia Alonso y Princesa Muna Al Hussein y Tramo desde Acceso A por c/ Joaquin Rodrigo Vidre hasta rotonda C/Alicia Alonso con Princesa Muna Al Hussein
El pavimento y pintura están bastante deteriorados **en la mayor parte** del tramo. No está señalizado el paso del carril-bici junto a los pasos de peatones.

En cuanto a **la continuidad y cobertura del carril-bici** cabe destacar que:

- El tramo de carril que discurre por Belisario Betancur queda interrumpido a la altura de la piscina, sin continuar su trazado en la parte oeste del Campus.
- El tramo existente en José Calavera Ruiz no continúa hacia la parte oeste del Campus.
- No hay carril-bici en el eje vertical formado por los accesos F-M.
- En la parte este, el carril se interrumpe a la altura del edificio 8M, sin conectar con ningún acceso.
- No existe carril-bici en el eje horizontal del Campus en la mitad oeste del mismo; asimismo en la zona oeste del campus el único acceso con carril-bici es el A, por lo que no es posible la conexión con el tramo de vial ciclista que actualmente existe en esta parte del Campus.
- Tampoco existe carril-bici en el eje vertical formado por el acceso P y la rotonda de rectorado

Por tanto, se observa que la **red es discontinua en su trazado interior, no dando cobertura a la totalidad del Campus; no permite la conexión en todos los accesos al Campus con la red ciclista exterior**, que discurre paralela a buena parte de su perímetro.

3. Aparcamientos de bicicletas

Actualmente existen **varios tipos de aparcamiento de bicicletas en los tres Campus de la UPV:**

MODELO	Campus en el que se encuentra
Soporte cuadrado con apoyo	Campus de Alcoy/ Campus de Gandía / Campus de Vera
Soporte de rueda – tipo 1 (soportes horizontales)	Campus de Vera
Soporte de rueda – tipo 2 (soportes verticales)	Campus de Gandía
Soporte de rueda con apoyo	Campus de Vera
Soporte recto	Campus de Vera

Tipos de aparcamiento de bicicletas en los tres Campus de la UPV

El modelo soporte “**cuadrado con apoyo**” es una variante del modelo denominado como soporte de “U” invertida, con un apoyo para la base de la rueda delantera de la bicicleta.

Este modelo presenta como inconveniente que puede facilitar la inseguridad ante robo de las bicicletas durante su aparcamiento puesto que **no permite el amarre doble de la bicicleta**, se emplea para poder atar dos bicis en un mismo soporte (**sólo se realiza** el anclaje a una de las dos barras del soporte en U). En cambio, este modelo comparte la **ventaja** del de U invertida tradicional de no dañar la rueda durante su aparcamiento.

Por otra parte, los modelos de **Soporte de rueda** consisten en un elemento en el que se encaja una de las dos ruedas de la bicicleta. En los Campus de la UPV existen 3 tipos de soporte de rueda con diferentes configuraciones (soporte horizontal, soporte vertical y soporte recto). Además, existe una variante de soporte de rueda con apoyo.

El modelo de soporte de rueda estándar (en cualquiera de sus configuraciones) ofrece como inconvenientes que no permite atar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta al soporte. Además, la rueda puede ser dañada fácilmente y no asegura la estabilidad de la bicicleta, ya que es el único punto del vehículo que queda inmovilizado y donde se apoya. La variante de “Soporte de rueda con apoyo” mejora el inconveniente de la inestabilidad en el aparcamiento, puesto que permite atar la bicicleta también a la barra.

Aparcamiento de bicicletas en el Campus de Alcoy

El Campus dispone de dos puntos de aparcabicis en la Plaza Ferrándiz y Carbonell, con una oferta total de 20 plazas del modelo de “cuadrado con apoyo”. Durante las inspecciones realizadas, no se han encontrado bicicletas aparcadas en ellas, por lo que se estima que su uso sea muy bajo.

Aparcamiento de bicicletas en el Campus de Gandía

El Campus de Gandía cuenta con 6 puntos de aparcabicis propios de la universidad distribuidos en las dos zonas que conforman el Campus, así como en las pistas deportivas de la UPV en el municipio.

La oferta total de plazas es de 88, distribuidas entre las zonas de acceso a edificios del Campus (76) y los 12 ubicados en las pistas deportivas. Además, existe 1 punto de préstamo de bicicletas del sistema municipal de la ciudad de Gandía.

En cuanto a la demanda, los resultados de la auditoría realizadas durante la franja horaria considerada de mayor ocupación (10:00 – 12:30 h) muestran que el uso es bastante bajo: muchos se encuentran vacíos, siendo la ocupación media de todas las zonas de en torno al 9%. Señalar que la ocupación más alta se ha registrado en la zona peatonal donde se ubica la reprografía y Delegación de alumnos, con aparcabicis del tipo “cuadrado con apoyo”.

Cabe señalar también que durante esta auditoría no se han encontrado bicicletas mal estacionadas por la zona peatonal del Campus; sin embargo, sí se ha encontrado algún punto de aparcamiento de bicicletas, cuyo acceso estaba obstaculizado parcialmente por la presencia de motos mal estacionadas.

Aparcamiento de bicicletas en el Campus de Vera (Valencia)

Se ha analizado la **distribución, oferta y uso de los puntos de aparcamiento para bicicletas** del Campus, concluyéndose que:

- El Campus cuenta con una oferta de 2202 plazas de aparcabicis distribuidas en **98 puntos de aparcamiento** ubicados prácticamente por todo el Campus, principalmente en los accesos a los edificios. Por tanto, la distribución de los aparcamientos de bicicletas es en general adecuada.
- Cabe destacar la existencia de puntos de aparcabicis en aquellas zonas consideradas como puntos atractores de la comunidad universitaria, tales como la Biblioteca General, Casa del Alumno o zonas de deportes (piscina, campo de fútbol, pistas atletismo, etc.). En general, la oferta de plazas en estos focos es más elevada que en otros puntos.
- De los 98 puntos de aparcabicis existentes en el Campus de Vera, el 98 % de ellos se encuentran en buenas condiciones de conservación (sólo dos de ellos no lo están).
- Respecto a la tipología de los aparcabicis, la mayoría de ellos (el 61% de las plazas ofertadas) son del tipo “cuadrado con apoyo”. El resto son de soporte de rueda en sus diferentes configuraciones. Entre este último tipo el más ofertado es el soporte de rueda con configuración horizontal.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Los resultados de las auditorías realizadas en el horario considerado como de máxima ocupación demuestran que el empleo de los aparcamientos del Campus por parte de los usuarios de la universidad es de en torno al 30 % (valor promedio del total de ocupación registrada).
- Sin embargo, a este respecto hay que señalar que se han encontrado algunas zonas de aparcamiento de bicicletas bastante llenas (con ocupación superior al 80%) o incluso saturado con ocupación del 100%, como por ejemplo, en los aparcabicis ubicados en:
 - Entre edificio 4M y 2G (cara este edificio 2G), entre edificios 3J y 5H –Sur, entre edificio 4M y 2G (cara oeste edificio 4M), entre edif. 5B y 5C y en edificio 5F (cara este), con un 100% de ocupación.
 - Edificio 4L Norte (frente acceso a **Biblioteca General**), con un 96% de ocupación (un total de 27 bicicletas aparcadas). Aquí además se ha encontrado una bicicleta mal estacionada junto al aparcabicis.
 - Entre edificios 5K y el campo futbol, Edificio 7I y Edificio 4D Noroeste, con una ocupación de aproximadamente 85%.
 - Entre edificios 5K y el campo futbol, Entre edificios 3H y 5F-Sur, Edificio 7I, Edificio 4D Noroeste y al Oeste Edif. 3I- punto Sur con una ocupación de aproximadamente entre 80 y 90%.
- Por el contrario, destaca la baja ocupación registrada del aparcamiento subterráneo ubicado junto a la Casa del Alumno (Sótano Edificio 4K), con una oferta de 340 plazas y una ocupación de sólo el 0,5 % (2 de 240).
- Por último señalar que se han observado algunas motos mal estacionadas en puntos de aparcamiento de bicicletas, bien obstaculizando el acceso a módulos de aparcabicis, o bien ocupando una plaza destinada para el aparcamiento de una bicicleta.

En lo que respecta al análisis de los resultados del **aparcamiento incorrecto de bicicletas** observado, esto es, de las bicicletas aparcadas en sitios no habilitados expresamente para ese uso, cabe señalar que se han detectado muy pocas bicis mal aparcadas (sólo 14 bicicletas mal aparcadas distribuidas en un total de 9 puntos encontrados en la mitad oeste del Campus).

De **análisis** de la problemática asociada a cada uno de estos puntos observados, en relación a su proximidad con zonas de aparcamientos disponibles (considerando no sólo su ubicación relativa respecto a la bicicleta mal aparcada sino también la oferta disponible), se puede concluir que la causa del aparcamiento incorrecto de bicicletas no parece radicar de la necesidad de ampliar/modificar la distribución de los puntos de aparcabicis existentes ni de aumentar la oferta de plazas, puesto **que se ha visto que en todos los casos se dispone de puntos de aparcabicis próximos con plazas disponibles.**

4. Equipamientos para bicicletas

El uso de taquillas sólo está reservado a los socios de deportes. Sin embargo, el uso de las duchas de las instalaciones deportivas de los Campus, sí un servicio abierto a toda la comunidad universitaria de la UPV.

Por otra parte, señalar que el Campus de Vera dispone de un taller de reparaciones de bicicletas.

5. Robos de bicicletas

Según información facilitada por el área de Seguridad de la UPV, en el Campus de Alcoy no hay constancia de robos de bicicletas durante los últimos años.

En el Campus de Gandía **no existe registro** de los robos de bicicletas reportados. No obstante, el Equipo de Seguridad de dicho Campus informa que durante los tres últimos años se han robado sólo unas dos bicicletas.

En el caso del Campus de Vera en Valencia, según datos registrados facilitados por el servicio de Seguridad de la UPV, se han producido 135 robos desde 2011.

Entre las actuaciones de la universidad frente al robo de bicicletas, según información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV, destaca el refuerzo de la vigilancia de las zonas de aparcabicis por personal de Seguridad en aquellos periodos en los que se ha registrado un aumento significativo del número.

Además, es importante señalar que **no se dispone de información adicional registrada sobre los robos producidos que permita realizar un análisis detallado de sus causas: no se tienen datos registrados de la franja horaria ni de la ubicación del aparcabicis** donde se produjeron los robos (información sobre el lugar concreto del Campus y tipo de aparcabicis), **ni tampoco de la sistemática empleada** (“modus operandi”) para llevar a cabo estos robos.

No obstante, según información facilitada por el servicio de Seguridad de la UPV, se estima que la mayoría de los robos se producen por rotura de candados.

Por último, en relación a las **bicicletas que se encuentran si atar en el Campus de Vera**, destaca el hecho que en sólo en el periodo comprendido entre noviembre 2013- octubre 2014 (desde que se tienen datos registrados) se hayan encontrado 59 bicicletas sin candar en el Campus.

5. Sistemas de préstamo de bicicletas

Sistema de préstamo de bicicletas en el Campus de Alcoy

Actualmente Alcoy **no dispone** de un sistema municipal de préstamo de bicicletas. Sin embargo, dentro de las **actuaciones futuras previstas** hay que destacar las acciones previstas en el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio** dentro de la estrategia I.3. *Fomento de la movilidad en bicicleta*. En esta línea estratégica el Plan prevé la implantación de un Sistema Municipal de Préstamo de bicicletas, con puntos de toma y devolución automatizada, adaptado a las características específicas de Alcoy.

Sistema de préstamo de bicicletas en el Campus de Gandía

Gandía dispone de un sistema de préstamo municipal de bicicletas, denominado SAFORBICI, que cuenta con un total de 40 estaciones, que cubren los diferentes barrios del municipio, incluido el Grao y la Playa de Gandía donde se ubica el Campus.

La estación “**Universitat**” del sistema se encuentra en el Campus de la UPV en Gandía: se ubica junto al acceso A al Campus y cuenta con 24 puntos de anclaje.

Sistema de préstamo de bicicletas en el Campus de Vera

En junio de 2010 en la ciudad de Valencia se instaló el sistema de alquiler de bicicleta pública Valenbisi, que cuenta con 275 estaciones, 5.500 puntos de anclaje y 2.750 bicicletas, y está disponible las 24 horas del día, los 365 días del año. El sistema abarca toda la ciudad con una buena distribución por toda ella.

Aunque hay varios puntos del sistema Valenbisi en las calles próximas a la ubicación del Campus, se van a considerar **estaciones Valenbisi** que pueden utilizar los miembros de la Universitat Politècnica de València principalmente las 4 que se encuentran **dentro del recinto universitario** (UPV Galileo, Caminos e Informática), con 30 bornetas cada uno, así como la estación Av. Los Naranjos-Ingeniero Fausto Elio con 20 puntos de anclaje que se encuentra en la acera exterior del Campus, en el cruce entre ambas calles.

Por tanto, se dispone de 128 puntos de anclaje (bornetas) en el interior del Campus de Vera, y 20 puntos más en la acera exterior, lo que hace un total de 148 puntos de anclaje disponibles para los miembros de la comunidad universitaria.

Existen abonos de Larga (viajes ilimitados durante un año) y Corta Duración (para una semana) para poder utilizar el sistema de bicicleta pública.

En cuanto al uso del sistema de préstamo municipal, se ha realizado el análisis de la demanda de las estaciones de préstamo Valenbisi utilizadas por la UPV. De los resultados obtenidos se puede concluir que:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- En los horarios de entrada al Campus (tanto de la mañana, de 8:00-10:00) como de mediodía (14:00-16:00 horas), se observa que el número de puntos de anclaje disponibles se va reduciendo hasta que prácticamente todas las estaciones se quedan sin bornetas libres. Eso supone que los usuarios que lleguen más tarde no disponen de punto de anclaje libre y, por tanto, no pueden dejar su bicicleta.
- Por el contrario, en los periodos punta de salida del Campus, tanto a mediodía (entre las 14:00 – 16:00 horas), como de tarde (18:00-20:30), se observa que las bicicletas disponibles van disminuyendo, lo que supone que los usuarios que salen más tarde de la hora de vaciado total no disponen de bicicleta para su trayecto de vuelta.

Por último, indicar, que se ha encontrado en el Campus de Vera un punto de aparcabicis de un **servicio de préstamo** de bicicletas **interno**, ubicado entre los edificios 3D y 5B, promovido la Comisión Mueve de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales.

Se trata de un sistema de préstamo para desplazamientos por el interior del Campus. El punto de aparcabicis (de 6 soportes) está reservado exclusivamente a usuarios de este sistema de préstamo.

TRANSPORTE PÚBLICO

1. Autobús urbano

Acceso al Campus de Alcoy en autobús urbano

Alcoy dispone de una red de autobús urbano operada por el TUASA del Grupo SUBUS, que a través de sus 5 líneas regulares da cobertura a todos los barrios y zonas residenciales del municipio.

Las líneas de autobús urbano que llegan a los centros de la UPV de Alcoy de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y que tienen parada próxima a alguno de los accesos a los edificios de la UPV en esta ciudad son **Líneas 1, 2, 4 y 5**.

- Líneas horario regular durante todo el año:
 - **Línea 1** Sant Vicent – Zona Nord: La frecuencia media de paso todo el año de lunes a domingo es de 20 min.
 - **Línea 2** Sant Vicent – Centre – Batoi – Eixample: Frecuencia media de paso durante todo el año (excepto agosto) los días laborables de lunes a viernes es de 20 minutos.
 - **Línea 4** Zona Nord – Centre – L'Alameda: Frecuencia media de paso todo el año de lunes a domingo es de 30 minutos.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Línea no regular que opera todo el año sólo sábados, domingos y festivos:
 - **Línea 5** Cementerio- Polideportivo: La frecuencia media de paso todo el año durante los días que opera es de 30 min

Durante los días laborables en periodo de invierno y julio (periodo lectivo de la universidad), y en función de la línea considerada y del sentido de ésta, los horarios de las primeras salidas de autobuses varían entre las 6:40-7:20 horas y los de las últimas salidas entre las 21:00 – 22:20 horas. Por tanto, se consideran **horarios compatibles** con los de **entrada y salida de la universidad**.

Las líneas 1, 2 y 4 (que son las que operan durante días laborables) tienen una **frecuencia media de 20 a 30 minutos durante los días laborales**, y dan cobertura a los barrios Zona Nord, Eixample, Centre, Zona Alta, Batoi, Santa Rosa, Viaducte, por lo que llegan a todos los principales barrios de la ciudad. La **cobertura del servicio** es por tanto **adecuada**.

No hay paradas ubicadas en las calles de acceso directo a los edificios del Campus de Alcoy. Las cuatro **paradas más próximas al Campus** se encuentran ubicadas en:

- C. Sant Nicolau, 65: parada de líneas 1, 2 y 5 (distancia aproximada al Campus: 300 metros; 4 minutos por C/Bartolomé J. Gallardo)
- Plaça Ramón y Cajal: parada de líneas 1 y 2 (distancia aproximada al Campus: 300 metros; 4 minutos por C/Bartolomé J. Gallardo)
- Carrer del Camí, 6: parada de líneas 1 y 2 (distancia aproximada al Campus: 400 metros; 6 minutos por C/San Mateu)
- C. País Valencià, 42: parada de líneas 2, 4 y 5 (distancia aproximada al Campus: 280 m; 3 minutos por C/Joan Cantó)

Estas paradas se encuentran ubicadas en calles principales de la red viaria del centro de Alcoy. La distancia a los edificios de la UPV desde ellas puede realizarse a pie pues las distancias son cortas (no superan los 400 metros).

Con respecto a las **características y adecuación** de las mismas, es posible concluir que:

- La mayoría de ellas disponen de marquesina y asientos, y todas se encuentran correctamente identificadas.
- No todas disponen de señalización en la calzada. Además, en las que sí disponen de carril bus, la pintura de señalización se encuentra deteriorada/parcialmente borrada.
- Ninguna de las paradas dispone de pantalla informativa de llegadas, pero sí hay carteles con información de los recorridos y horarios de las líneas, así como plano general de toda la red de autobús urbano del municipio (mostrando conexiones entre líneas). Además, en las paradas se muestra información de un servicio de mensajería por teléfono móvil disponible para informar de la llegada de la línea a esa parada.
- El estado de limpieza y conservación de todas es correcta.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- La conexión peatonal es adecuada al ubicarse todas las paradas en la acera de las calles

En relación al sistema tarifario de estas líneas regulares con acceso al Campus, destaca el título "**BonoBús Estudiante**", que permite realizar a estudiantes 10 viajes (permitiendo transbordos) por 3,80 euros.

Por último, destacar las propuestas del **plan de movilidad urbana sostenible de Alcoy**, aprobado en diciembre de 2013, en relación al fomento del transporte colectivo urbano de la ciudad. Entre las acciones propuestas destacan: el estudio y remodelación de líneas de autobuses urbanos, la aplicación de nuevas tecnologías para mejorar la información del servicio mediante la implantación de sistemas TIC y la implantación de nuevos modelos en el sistema tarifario (como por ejemplo, sistemas integrados con otros medios de TPC).

Acceso al Campus de Gandía en Autobús urbano

El municipio de Gandía cuenta con red de transporte urbano compuesta por las siguientes líneas de autobuses regulares:

- L3: Gandía (Circular interior), L4: Gandía (Circular exterior), L5: Gandía RENFE - Marenys de Rafalcaid y L5: Gandía RENFE – Marxuquera: Líneas de L'Urbanet gestionadas por el Ayuntamiento de Gandía
- L1 y L2 que conectan el Gandía con el Grau y la playa de Gandía: Son líneas operadas por la compañía de transporte "La Marina Gandiense".

Por tanto, las líneas urbanas de Gandía dan cobertura tanto a los principales barrios del núcleo urbano de Gandía, como a la zona del Grau y Playa de Gandía.

Además, todas las líneas urbanas tienen conexión entre ellas, con la línea de tren de cercanías y con la estación de autobuses interurbanos, por lo que permiten a su vez conectar con otros municipios de las provincias de Valencia y Alicante.

Las líneas de autobús urbano que llegan al campus de la UPV en Gandía de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y que tienen parada próxima a los accesos al Campus de la UPV en esta ciudad, son las líneas regulares:

- **Línea 1:** Gandía – Grao de Gandía (Universidad)

Servicio que opera sólo en periodo lectivo y que conecta la universidad y la estación de trenes de Gandía en aproximadamente 15 minutos.

Los horarios de esta línea se encuentran coordinados con las llegadas y salidas de los trenes de cercanías de la línea C1 de Valencia. Sólo opera en las horas punta de entrada y salida de la universidad.

- **Línea 2:** Gandía – Grao de Gandía – Playa de Gandía

Servicio regular con frecuencias medias de paso durante todo el año de 15 minutos los días laborables.

Además de conectar Gandía con la zona del Grau y la Playa, ambas líneas conectan en varios puntos con el resto de líneas de autobús urbano del municipio, por lo que la conexión con los principales barrios del núcleo urbano de Gandía es también adecuada.

La parada más próxima al Campus de Gandía es la Parada de la Línea 1, ubicada junto a acceso B del Campus. Además, se encuentran bastante próximas al Campus dos paradas de la Línea 2, ubicadas en Camí Vell del Grau y Calle Alcoi, ambas en sentido hacia Gandía. Las paradas de esta línea en sentido Playa se ubican en el Paseo Marítimo.

Como resumen de las principales características de estas paradas, señalar que la parada de la línea 1, pese a encontrarse ubicada muy próxima junto al Campus, presenta varias deficiencias en cuanto a identificación y señalización, información disponible y conexión peatonal:

- ✓ **No existe poste ni marquesina para su identificación;** la parada se encuentra señalizada sólo mediante marcas en la propia calzada de circulación (pintura bastante borrada).
- ✓ **No se dispone de ningún tipo de información en la parada,** como por ejemplo, del recorrido de la línea, horarios de salida/llegada, conexiones con otras líneas, etc.
- ✓ **No existe ninguna separación con bolardos u otros medios que permitan la espera en el punto de emplazamiento** de la parada (ubicada sobre la calzada del vial de tráfico rodado junto al acceso B al Campus).

Las paradas de la línea 2 próximas al Campus se encuentran correctamente identificadas mediante poste y/o marquesina y cuentan también con señalización horizontal de la zona. La información disponible en ellas es suficiente, aunque no tienen pantalla informativa de llegadas, ni muestran plano general de la red municipal de autobús urbano.

Con respecto a los billetes de estas líneas, basándose en las características de la población usuaria del Campus, cabe destacar la **Tarjeta Politécnico** que permite a los estudiantes matriculados en la UPV en el Campus de Gandía el **uso gratuito** de la **línea 1** de autobús. Para la línea 2 existe también la Tarjeta Estudiante, que aplica una tarifa especial para este colectivo.

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en Autobús urbano

Valencia dispone de una amplia red de autobús urbano que cuenta con un total de 59 líneas, 44 de ellas regulares, gestionadas por la Empresa Municipal de Transportes (EMT).

El horario de las líneas regulares es aproximadamente de 5:30-6:00 hasta las 22:00-22:30 h (si bien hay líneas que comienzan más tarde) y su trazado cubre toda la ciudad y municipios colindantes, llegando hasta las proximidades del Campus de Vera de la UPV.

Las **líneas regulares que llegan al Campus** de Vera de forma directa, es decir sin necesidad de realizar transbordos, y tienen **parada muy próxima** a alguno de los accesos del recinto universitario son las **líneas:**

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- **L 1:** Estación de Autobuses – La Malva-Rosa

La frecuencia de paso de lunes a viernes (Laborables) en periodo de invierno y durante la mayor parte del día (desde aproximadamente 7:00 a 21:30) es de 8-17 minutos

- **L 9:** La Torre – Universidades

La frecuencia de paso en días laborables durante la mayor parte de la jornada (desde aproximadamente 7:00 a 21:00) es de 7-10 minutos

- **L 18:** Nou hospital La Fe - Universidad

La frecuencia de paso (mínima) de lunes a viernes (Laborables) durante la mayor parte del día es de 10-14 minutos

- **L 29:** Avenida del Cid – Universidades

La frecuencia de paso estimada en días laborables desde aproximadamente 7:00 a 21:00 es de 8-11 minutos

- **L 40:** Estación del Norte – Universidades

La frecuencia de paso mínima estimada en días laborables durante la mayor parte del día es de 8-12 minutos

- **L 41:** Plaza España – Universidades

Opera con horario regular sólo de lunes a viernes laborables con una frecuencia de paso aproximada de 8-11 minutos durante periodo de invierno. En los meses de verano (julio y agosto) no opera.

- **L 71:** La Llum – Universidades, con frecuencia de paso durante los días laborables de aproximadamente 7-10 minutos

Cabe señalar que existen 15 paradas de estas líneas próximas a los accesos al Campus de Vera, ubicadas la mayoría de ellas en la Avenida de los Naranjos o calles adyacentes a ésta (11), y el resto en las calles próximas a los accesos de la zona este del Campus (2 paradas en calle Ingeniero Fausto Elio y otras 2 en calle Lluís Peixó)

Del análisis de las **características principales de las paradas próximas a los accesos al Campus de Vera** en Valencia pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- ✓ Todas las paradas se encuentran **correctamente identificadas**, con marquesina o poste informativo. Todas las paradas del lado de acceso al Campus de Vera cuentan con marquesina y asientos.
- ✓ La Avenida de los Naranjos cuenta con un carril reservado para la circulación de autobuses; sin embargo, no todas la zona de parada de autobús se encuentran señalizadas sobre éste.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- ✓ En cuanto a la **información disponible**, cabe señalar que:
 - Todas las paradas tienen información del trayecto de la línea/s que paran en ellas, así como de información sobre los horarios y tarifas de las líneas, así como de un mapa zonal de autobuses y otro de toda la red. Sin embargo, sólo las dotadas con marquesina disponen de plano zonal de autobuses ni plano de toda la red de autobús urbano de Valencia).
 - En este punto hay que también que señalar que algunos de los mapas de las paradas en el lado de acceso al Campus de Vera no son visibles ya que, inmediatamente detrás de las paradas, se encuentra el seto que delimita el carril-bici, por lo que no es posible acercarse a ellos para verlos.
- ✓ La **conexión de las paradas** hasta los accesos del Campus se realiza mediante acera (combinados con pasos de peatones en aquellas no ubicadas junto a la acera del lado del Campus). Sin embargo, es importante destacar que en aquellas paradas ubicadas junto a los accesos al recinto universitario, el desplazamiento peatonal desde la parada a la acera peatonal se dificulta por la presencia del seto que separa la zona de aparcamiento de la acera

Tras el análisis de la **cobertura** total o parcial de las **líneas de autobús urbano con acceso al Campus** de Vera sobre los diferentes barrios de Valencia, se concluye que **mediante estas líneas se puede llegar a casi todos los barrios de la ciudad excepto a los de 4 distritos** enteros (Distrito 15. Rascanya, Distrito 16. Benicalap, Distrito 17. Pobles del Nord, Distrito 18. Pobles de l'Oest)

Se ha realizado el análisis de la **demanda de uso de autobús urbano** por la comunidad universitaria para el acceso al Campus de Vera, empleando como datos aproximados la información de uso de las paradas de las líneas de autobús urbano consideradas como muy próximas al Campus de Vera, durante un semana tipo del periodo lectivo (Mayo 2013), pudiéndose concluir que:

- ✓ El número total de validaciones por usuarios en esas paradas durante la semana de estudio fue de un total de 17.132.
- ✓ Los días de la semana de mayor uso son los centrales de la semana lectiva (de martes a jueves), durante los que se alcanza un total de 10.120 usuarios (más del 50% el total semanal), siendo el martes donde se registra el pico de ocupación de la semana (3652 usuarios).
- ✓ Por otra parte, se observa que la línea más empleada por los usuarios de estas paradas es la línea 41, seguida de cerca de las Líneas 9 y 40. No obstante, cabe señalar aquí que las paradas de la línea 41 se encuentran ubicadas también muy cerca de los principales accesos a los edificios del Campus de Tarongers de la Universitat de València, por lo que su uso se estima normal que su uso sea mayor.

Con respecto al impacto ambiental de los autobuses, la Empresa Municipal de Transportes participa desde hace años en distintas experiencias piloto para el uso de **combustibles menos contaminantes**: biodiesel, gas natural y vehículos híbridos, que ha ido incorporando a su flota.

Con respecto a los billetes destaca la **Tarjeta MÓBILIS** puesto que se trata de un bono de transporte combinado, que permite el uso de toda la red de **transporte público** de la ciudad de **Valencia**: autobús, metro-tranvía y bicicleta pública

Por último, cabe destacar las **propuestas de mejora** de la red actual incluidas en el Plan de Movilidad Urbana de Valencia de diciembre de 2013. Este, el cual prevé 7 la ejecución de una serie de acciones con objeto de **mejorar el servicio de transporte urbano de la EMT en la ciudad**:

- Creación de una Red Express de 10 líneas de autobús
- Creación de una Red Básica de 40 líneas de autobús
- Redenominación de la red de autobuses para facilitar su entendimiento

2. Red metro-tranvía

En la actualidad únicamente es posible acceder en metro –tranvía al Campus de Vera en Valencia, ya que no existe red de metro-tranvía ni en Alcoy ni en Gandía, donde se ubican los otros dos Campus de la UPV.

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en red metro-tranvía

La red de metro-tranvía, explotada por FGV bajo la marca de **metrovalencia**, está formada en el área metropolitana de Valencia 3 líneas de metro (L1, L3, L5) y 2 de tranvía (T4, T6).

Las **líneas que actualmente paran cerca de los accesos al campus de Vera** son la **líneas 4 y 6**, ambas de **tranvía**.

- **T4:** Dr. LLull (Valencia) - Mas del Rosari / Lloma Llarga- Terramelar (Paterna). La frecuencia media en periodo ordinario (días lectivos) es de 10 minutos.
- **T6:** Marítim-Serrería - Tossal del Rei (Valencia).

Esta línea tiene una frecuencia máxima de 20 minutos en periodo ordinario (días lectivos), en el caso de los destinos más alejados.

Las **paradas** de estas líneas **más próximas** a los accesos al Campus se encuentran ubicadas en la Avenida de los Naranjos: **Universitat Politècnica, La Carrasca, Tarongers y Serrería**. En todas ellas paran las líneas T4 y T6 en ambos sentidos.

Tras la inspección realizada de las mismas se puede concluir que todas ellas se encuentran correctamente identificadas y cuentan con marquesina y asientos, en general, en correcto estado de conservación y con información disponible suficiente y adecuada (aunque ninguna tiene pantalla informativa de llegadas).

Analizando la **cobertura** en la ciudad de Valencia **de estas dos líneas**, se deduce que actualmente mediante transbordos con otras líneas de la red de metro-tranvía hasta enlazar con la T4 o la T6, **es posible incorporarse a la red de metro-valencia desde todos los barrios de Valencia excepto** a los de los distritos: DISTRITO 1. CIUTAT VELLA, el DISTRITO 10. QUATRE CARRERES y el DISTRITO 19. POBLES DEL SUD (que actualmente aún no están comunicados por la red metro-valencia con en el resto de la ciudad, aunque en el caso de los dos primeros, existen actualmente líneas en proyecto/construcción).

Además, la **red de metrovalencia conecta distintos municipios del área metropolitana** de Valencia, así como otros situados a una distancia mayor.

Las poblaciones desde las cuales se considera **viable** el desplazamiento al Campus de Vera mediante la red de metrovalencia, teniendo en cuenta la duración del trayecto total ≤ 60 minutos (incluyendo posibles transbordos entre líneas), los horarios y frecuencias de paso de los trenes, son:

- Del área metropolitana de Valencia: gran parte de las poblaciones de L'Horta Nord (Moncada, Rafelbunyol, Rocafort, Godella, Burjassot, Alboraya, Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell y La Pobla de Farnals), algunas de L'Horta Oest (Paterna, Picanya, Manises, Quart, Torrent y Mislata) y Picassent y Paiporta en L'Horta Sud.

Por tanto, acceso al Campus directo (o con transbordos con otras líneas) a través de la red de metrovalencia es posible desde el 61% de los municipios (con más de 10.000 habitantes) que conforman el área metropolitana de Valencia. Considerando el total de municipios del área metropolitana de Valencia, es decir teniendo en cuenta incluso los municipios de menor población (de menos de 10.000 habitantes), se observa es posible acceder al Campus mediante la red de metro-tranvía desde un 80% de las poblaciones de este área.

- Sin embargo, fuera del área metropolitana de Valencia, únicamente se considera viable en términos de duración total del trayecto, horarios y frecuencias de paso el desplazamiento interurbano al campus de Vera en red de metro-tranvía desde los municipios de Bétera y L'Eliana.

Se ha analizado la **demanda de las líneas con parada muy próxima al recinto universitario**. Para ello, se ha estudiado los datos de usuarios de las paradas más próximas al Campus durante un año completo lo cual proporciona una aproximación del número de usuarios que acceden al Campus de la UPV mediante estas líneas (teniendo siempre en consideración que el uso de estas paradas se comparte también con los usuarios del campus de Tarongers de la Universitat de València).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

De los resultados obtenidos se desprende que:

- ✓ La evolución del uso de las cuatro paradas a lo largo del año sigue la misma tendencia, siendo más elevado en los meses comprendidos de septiembre, octubre y noviembre.
- ✓ El uso de las líneas de tranvía para acceder al Campus es bastante homogéneo durante todos los días lectivos de la semana.
- ✓ El número total de usuarios de este medio de transporte en estas paradas durante el 2013 fue de 1.557.018. La parada más empleada ha sido La Carrasca, con un registro de 852.675 viajeros (que representa por sí sola el 54% de los viajeros de las 4 paradas), aunque hay que precisar que esta parada se encuentra frente a la entrada principal del Campus de Tarongers de la UV, y por tanto, su uso se ve incrementado por los usuarios de éste.

En relación a los **abonos y descuentos de transporte** para el uso de la red de metro-tranvía para acceder al Campus de Vera es importante señalar la existencia de un **Acuerdo de Colaboración entre** la Universitat Politècnica de València (**UPV**) y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (**FGV**) para aplicar, **en el caso estudiar o trabajar en el Campus de la UPV en Vera**, un **descuento del 10%** respecto a la tarifa ordinaria en el bono mensual

Respecto al uso de este descuento en años anteriores, cabe destacar que en el curso 2013-14, un total de 2.727 universitarios se beneficiaron del citado descuento del 10 por ciento.

Por último, es importante señalar las **acciones** enmarcadas en el ámbito metropolitano de Valencia **del Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE)**, relativas a **red de Metrovalencia**. En ellas se establece la realización de obras de prolongación de la red de metro-tranvía abarcando nuevas áreas de la ciudad y municipios próximos, destacando especialmente la **construcción de la nueva línea T2**.

Según Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, la nueva línea T2 creará un gran eje diametral que discurrirá de norte a sur de la ciudad, atravesando el centro histórico, y unirá los principales polos de atracción de la ciudad. Cabe destacar que esta línea compartirá parte de su recorrido con la actual línea T4 y tendrá en conjunto 24 paradas o estaciones.

Está previsto que la Línea 2 tenga continuidad hacia el norte de la ciudad conectando con los barrios de Orríols y Torrefiel, llegando hasta Tavernes Blanques. Asimismo mediante otro ramal, que conectará con la infraestructura de la actual línea 4, se extenderá hacia el oeste.

Entre las **otras obras de mejora y ampliación** previstas de la red de metrovalencia destaca **Prolongación a la Malvarrosa y la Patacona de la línea T4**.

3. Autobús interurbano

Acceso al Campus de Alcoy en autobús interurbano

Existen varias líneas de transporte público interurbano que unen Alcoy con diversas poblaciones cercanas y/o capitales de provincia más próximas.

Las **líneas** más importantes **que conectan Alcoy con otras poblaciones** que pueden utilizadas por los usuarios del Campus de la UPV en Alcoy son:

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

Sin embargo, **ninguna de estas líneas cuenta con parada próxima a los edificios del Campus** de la UPV, por lo que tendría que combinarse el transporte con la línea de autobús urbano.

Para la estimación de la duración del trayecto entre la parada de la línea en Alcoy y el Campus, se selecciona de entre los medios de desplazamiento posibles, es decir, autobús urbano o a pie, aquel que se considera más rápido en función de la distancia a cubrir.

La duración del trayecto total se estima como la suma del trayecto desde parada del autobús en Alcoy más próxima al Campus hasta población origen/destino más el tiempo de desplazamiento a pie hasta el Campus desde dichas paradas, estimado en aproximadamente 10-15 minutos (en función de la parada en Alcoy que se considere).

Las **poblaciones desde las que se considera más viable** poder acceder al Campus de Alcoy en autobús interurbano, **tanto por duración del trayecto total** (igual o inferior a 60 minutos) **como por frecuencias de paso** y horarios **de las líneas** que los cubren, son Cocentaina, Albaida, Muro de Alcoy, Ibi, Tibi y Onil.

Por otra parte, dentro del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy**, aprobado en diciembre de 2013, destacan las acciones recogidas en su estrategia II.3. para el *Fomento del Transporte Colectivo Interurbano* encaminadas a **“Incentivar el uso de transporte interurbano**, mediante la aplicación de actuaciones desarrolladas dentro del Programa de Comunicación y Sensibilización de la Movilidad Urbana Sostenible”.

Acceso al Campus de Gandía en autobús interurbano

Gandía está conectada con diversas poblaciones próximas mediante distintos servicios de autobús interurbano (operados por distintas compañías de transporte) con varias expediciones al día en días laborables. De entre ellas, destacan por frecuencia de viajes y horarios las que unen el municipio de Gandía con Piles-Oliva, Villalonga, La Font d'en Carròs, Simat de la Valldigna, Real de Gandía y la ciudad de Valencia.

En cuanto a cobertura, estas líneas conectan Gandía con la mayoría de las poblaciones de la comarca de Gandía (La Safor) y de otras limítrofes, así como con la capital de la provincia (Valencia).

No obstante, se ha analizado la viabilidad de los desplazamientos al campus desde estas poblaciones mediante dichas líneas interurbanas, considerando que se requiere combinar este transporte con otro (como autobús urbano) para llegar al campus y que la duración del trayecto total aumentaría.

Como resultado, teniendo en cuenta la intermodalidad de estas líneas de autobús interurbano con la línea 2 de autobús urbano, que es la que presenta mejor opción para el desplazamiento desde los puntos de parada del interurbano hasta el Campus de Gandía, **los municipios** que se considera que están **comunicados de forma viable** (considerando las frecuencias de viaje/ horarios y el tiempo total de desplazamiento diario no superior a 1 hora) serían: Real de Gandía, Palma de Gandía, Ador, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjó, Almoines, Daimus, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Pego, Bellreguard, L'Alqueria, Palmera, Rafelcofer, La Font d'en Carros, Xeraco-Xeresa, Simat de la Valldigna, Tavernes de la Valldigna, Favareta y Sueca (mayoría de municipios de la comarca de La Safor y algunos algunos de las comarcas colidantes, como la Ribera baja)

En cambio, no se considera viable la conexión con Valencia en autobús interurbano para realizar los desplazamientos diarios al Campus.

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en autobús interurbano

La red de autobuses interurbanos (**MetroBús**) está integrada, junto a Metrovalencia, Empresa Municipal de Transportes (EMT) y cercanías de Renfe, en la ENTIDAD PÚBLICA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE VALENCIA (ETM).

De esta red, son 28 las líneas que conectan con Valencia distintas poblaciones cercanas, y por tanto pueden ser utilizadas por los usuarios del Campus de Vera. Las **localidades conectadas con Valencia** mediante autobús interurbano son los municipios que se circunscriben en un radio de:

35 km al norte (hasta Sagunto)	28 km al noroeste (hasta Lliria)	45 km al oeste (hasta Yátova)	37 km al sureste (hasta Carlet)	47 km al sur (hasta Carcaixent)
--	--	---	---	---

Se observa que, en principio, **la cobertura de las líneas es buena**. Sin embargo, analizando la **viabilidad de las líneas** en cuanto a horarios/frecuencias de paso y duración del trayecto el resultado obtenido resulta menos favorable, ya que la mayoría de las líneas interurbanas no para en las inmediaciones del Campus (sólo tienen parada las líneas de Puzol, El Puig y Puerto de Sagunto, y algunas específicas procedentes de Riola y Carcaixent);

Por tanto, hay que tener en cuenta que a la duración del viaje en autobús interurbano hay que añadir la duración del viaje en autobús urbano/metro-tranvía /a pie/ bicicleta pública que debe recorrerse adicionalmente desde la parada hasta los accesos al Campus.

Para estimar el tiempo de desplazamiento urbano desde la llegada del autobús interurbano a Valencia hasta el campus, y en función de la localización las paradas que se ha visto que estas líneas interurbanas tienen en Valencia, se ha optado por elegir de entre los transportes urbanos disponibles aquel que se ha considerado mejor tanto desde el punto de vista tanto de rapidez como de frecuencia de paso (en este caso, se ha considerado la red de metro-tranvía de Valencia).

Del área metropolitana de Valencia, se considera que las poblaciones de L'Horta Nord (Burjassot, Tavernes Blanques, Vinalesa, El Puig, Puçol, Massalfassar, Massamagrell, Pobla de Farnals), de l'Horta Oest (Paterna, Manises, Quart de Poblet, Aldaia, Alaquàs, Torrent, Mislata, Xirivella) y de L'Horta Sud (Benetússer, Massanassa, Catarroja, Beniparrell, Silla, Albal, Sedaví y Alfafar) encuentran comunicadas de forma viable (desplazamiento del interurbano total ≤ 60 min y viabilidad de horarios/frecuencias de paso de la línea) con el Campus en autobús interurbano.

Se observa que se considera viable emplear las líneas de autobús interurbanos para desplazamientos frecuentes al campus de Vera desde aproximadamente un 70% de los municipios del área metropolitana de Valencia con más de 10.000 habitantes

Además, tras el análisis de la comunicación en autobús interurbano desde/hasta aquellas poblaciones ubicadas en un radio aproximado de 40 km, se observa que la conexión de considera también viables con algunas **poblaciones ubicadas fuera del área metropolitana como** Sagunto y Puerto de Sagunto (poblaciones con más de 20.000 habitantes), La Pobla de Vallbona, L'Elia y Benifaió (poblaciones con más de entre 10.000 y 20.000 habitantes), Almussafes, Canet d'en Berenguer, Vilamarxant (poblaciones con más de entre 5.000 y 10.000 habitantes) y Godella, Sollana y San Antonio de Benagéber (poblaciones con menos de 5.000 habitantes).

Esto indica que sólo es viable emplear el autobús interurbano para desplazamientos diarios al Campus desde aproximadamente un 30% de los municipios ubicados fuera del área metropolitana de Valencia con más de 5.000 habitantes.

Con respecto a los **proyectos de futuro de la red interurbana**, señalar que uno de los proyectos incluidos en el **Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020** de la Comunidad Valenciana, con respecto a los sistemas de transporte de Valencia, es la creación de una red de plataformas reservadas por las que circularán autobuses de última generación de forma que tengan una interferencia mínima con el tráfico privado durante el servicio.

Los vehículos utilizados en estas plataformas o vías exprés incorporarán las más modernas tecnologías como la tracción eléctrica o el guiado automático.

Asimismo se prevé la integración de esta red con el resto del sistema de transporte: intermodalidad, estacionamientos disuasorios, integración tarifaria, etc.

Asimismo, **el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia incluye propuestas para** “potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano”, destacando las siguientes acciones:

- *Integración de la planificación y gestión del sistema de transportes en un organismo coordinador de la movilidad*
- *Operación coordinada de los sistemas de transportes del Área Metropolitana de Valencia*
- *Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario*
- *Establecimiento preciso de los puntos de intercambio de MetroBús en Valencia*

4. Tren

Acceso al Campus de Alcoy en trenes de la red de Media Distancia

Al municipio de Alcoy llega la línea ferroviaria de **Media Distancia de RENFE** que une **Alcoy con Valencia, pasando por Xàtiva** así como con por otra serie de municipios intermedios en su trayecto.

El servicio de trenes de esta línea cuenta con **4 expediciones diarias** durante los días laborables (de lunes a viernes).

La duración aproximada del trayecto total desde Alcoy hasta Valencia es de 2 horas (servicio sin conexión con línea de Cercanías), y aproximadamente de 2 horas y media en los servicios con paradas en las estaciones de Cercanías entre Valencia y Xàtiva.

Tras analizar la viabilidad de acceso al Campus de Alcoy desde los municipios con los que conecta esta línea de tren, se puede concluir que:

- En cuanto a viabilidad del viaje por duración total, hay que considerar que al tiempo de viaje hasta la estación de tren de Alcoy es necesario sumar el tiempo de

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

desplazamiento desde ésta hasta los accesos a los edificios del campus a través de una combinación con autobús urbano (línea 1).

De esto se deduce que, los municipios se considera que están comunicados con el campus de Alcoy de forma viable en tren, cuanto duración de trayecto interurbano total (no superior a 60 minutos), serían: Cocentaina, Agres, Ontinyent y Agullent.

- No obstante, es importante señalar que la primera hora de llegada a Alcoy desde cualquier municipio de esta línea de tren es a las 9 de la mañana a la estación de trenes.

Señalar que para los trenes de media distancia, como el que une Valencia con Alcoy, existen **Abonos mensuales con descuentos** para estudiantes en torno al 40%, para realizar viajes ilimitados en el trayecto y periodo abonado. Además, en el caso de la Universitat Politècnica de València y otras universidades, existe acuerdo con RENFE para que profesores y empleados de las mismas puedan beneficiarse también de este abono.

Acceso al Campus de Gandía en trenes de la red de Cercanías

Gandía se encuentra conectada Valencia con dos estaciones de ferrocarril perteneciente a la red de Cercanías Valencia, de RENFE, siendo ambas final de la línea C1 desde Valencia:

Línea C1- Valencia Nord – Gandía y Valencia Nord – Platja i Grau de Gandía

Esta línea conecta Gandía y el Grao con diferentes municipios de la provincia en su trayecto desde/hacia Valencia. Es posible conectar con otros municipios más alejados mediante conexiones con otras líneas de la red de cercanías de Valencia.

El servicio de trenes de la línea C1 de Gandía – Valencia cuenta con una frecuencia de paso en los días laborables (lunes a viernes laborables) de todo el año que no supera los 30 minutos. En horas puntas la frecuencia se reduce a 15 minutos; mientras que el que tiene parada en la estación de Platja i Grau de Gandia la frecuencia de paso se reduce a 3 trenes diarios los días laborables.

Tras realizar el análisis de la duración total del trayecto hasta el campus de Gandía desde cada una de las poblaciones que conecta la línea C1 de cercanías, considerando tanto el desplazamiento en tren como combinación con otro medio para el tramo urbano desde las estaciones de RENFE en Gandía (líneas 1 y 2 de autobús urbano desde la estación de RENFE de Gandía y mediante desplazamiento a pie desde la estación de Platja i Grau de Gandía al Campus), se puede concluir que los municipios desde los que se llega al Campus a través de la línea de cercanías en una hora o menos (desplazamientos considerados **viables**) son: Xeraco, Tavernes de la Vallidigna, Cullera, Sueca y Sollana.

Desde las poblaciones de Silla, Catarroja, Massanassa, Betetusser y Valencia se tarda más de una hora (siendo el máximo de 1 hora 20 minutos desde Valencia). No obstante, la duración total del desplazamiento no llega a la hora y media, siendo en el caso de Estación de Gandía, las frecuencias de paso buenas durante todo el día. Existe además una línea de autobús urbano (L1) que permite la conexión entre la estación de tren y el Campus coordinada con los horarios del tren.

Por otra parte, destacar la existencia para los trenes de cercanías de los títulos Multiviaje o Abono Temporal (tales como Bonotren, Abono Mensual, etc.), válidos para realizar más de un viaje por el mismo o distinto titular durante un periodo determinado de tiempo.

Existen además **abonos de transporte diseñados para estudiantes**, matriculados en Universidades y Centros Oficiales de enseñanza. El denominado **Abono Studio** permite realizar viajes ilimitados para el trayecto solicitado, durante el periodo de validez. Se trata de un título nominativo, por lo que solo puede ser utilizado por el titular del carné de estudiante del centro

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en trenes de la red de Cercanías

Mediante tren de cercanías de Renfe es posible llegar desde Gandía (C-1), Moixent (C-2), Utiel (C-3), Xirivella (C-4), Caudiel (C-5) y Castellón (C-6), así como desde una serie de poblaciones intermedias hasta Valencia.

Las líneas Utiel (C-3) y Xirivella (C-4) tienen el trayecto temporalmente interrumpido desde la Estación Valencia-San Isidro y la Estación del Norte; este trayecto debe realizarse en metro.

Aunque la estación más próxima al Campus de Vera es la Estación del Cabañal, se han estudiado las diferentes combinaciones de acceso al Campus desde las tres estaciones de Valencia (Est. Norte, Est. Cabañal y Est. San Isidro), puesto que en función de la línea de cercanías la estación final varía.

Las poblaciones que se encuentran enlazadas de forma **viable** para desplazamientos diarios hasta el Campus de Vera, según el análisis realizado en el que se ha tenido en cuenta la duración del trayecto total (≤ 60 minutos), así como los horarios y frecuencias, son las siguientes:

Cullera, Sueca, Sollana, Silla, Catarroja, Massanassa, Alfafar-Benetússer, Carcaixent, Alzira, Algemesí, Benifaió, Almussafes, Cheste, Loriguilla, Aldaia, Xirivella, Soneja, Algimia, Estivella, Albalat dels Tarongers, Gilet, Sagunt, Puçol, El Puig, Massalfasar, Albuixech, Vila-real, Burriana, Nules, Moncofa, Xilxes, La Llosa, Almenara, Les Valls y Albuixec.

Se observa que es viable el desplazamiento al campus de Vera en tren de cercanías desde aproximadamente el 30% de los municipios de más de 10.000 habitantes que conforman en área metropolitana de Valencia.

Destacar, que también se considera viable la conexión con Castellón, porque la frecuencia de paso de los trenes es elevada y con algunos servicios de la línea (“express”) el desplazamiento total hasta el Campus no supera una hora de viaje.

Respecto a la **conexión de las estaciones con el Campus** señalar que, las tres estaciones de Valencia están bien conectadas con el Campus de Vera, a través del TPC: autobús urbano, metro-tranvía o bicicleta pública (Valenbisi). Destacan como estaciones de trenes mejor conectadas con el Campus de Vera la del Cabañal (por proximidad) y la del Norte (por buena oferta de transporte público urbano).

En cuanto a tarifas de billetes, señalar que son aplicables los abonos de transporte diseñados para estudiantes en las líneas de cercanías RENFE (Abono Studio).

5. Taxi

No hay paradas de taxi ubicadas ni dentro ni junto a los accesos de ninguno de los tres Campus de la UPV.

6. Cobertura del Transporte Público Colectivo (TPC) para acceder a los Campus

Acceso al Campus de Alcoy en TPC

Si se estudia la **cobertura en TPC** (autobús interurbano y tren) de las poblaciones desde las que desde las que es posible acceder al Campus de Alcoy de forma viable en horarios y frecuencias medias de paso, así como en duración de trayecto, se concluye que es posible la conexión desde varios de los municipios de la comarca donde se enclava Alcoy y otras comarcas próximas:

Ibi, Tibi y Onil (comarca de L’Alcoià), Cocentaina, Agres y Muro de Alcoy (comarca de El Comtat) y Ontinyent, Agullent y Albaida (comarca de La Vall d’Albaida).

Sin embargo, la larga duración del recorrido de la línea hace que otras próximas como Castalla queden a más de una hora en TPC del Campus. Asimismo, tampoco es viable acceder al Campus en TPC desde las poblaciones de Banyeres de Mariola o Polop, ya que aunque el tiempo de trayecto es bajo, el número de expediciones de las líneas de autobús que cubren estas localidades es escasa (sólo una diaria).

Por otra parte, el desplazamiento diario entre Alicante - Alcoy para acceder al Campus desde las líneas de TPC estudiadas se considera inviable por la larga duración del trayecto.

La siguiente tabla muestra un resumen de los municipios desde los que se considera viable el desplazamiento habitual para acceder al Campus de Alcoy:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

CAMPUS DE ALCOY		
MUNICIPIO	AUTOBÚS INTERURBANO	TREN CERCANÍAS
AGRES	--	SÍ
AGULLENT	--	SÍ
ALBAIDA	SÍ	--
ALICANTE	NO	--
BANYERES DE MARIOLA	NO (*)	--
CASTALLA	NO	--
COCENTAINA	SÍ	SÍ
IBI	SÍ	--
MURO DE ALCOI	SÍ	--
ONIL	SÍ	--
ONTINYENT	--	SÍ
POLOP	NO (*)	--
TIBI	SÍ	--

Viabilidad del acceso al Campus de Alcoy en TPC

(*) Aunque duración del trayecto total hasta el Campus es inferior a 60 minutos, no es viable el uso para desplazamiento frecuente por escasa frecuencia de paso (sólo 1 expedición al día)

Leyenda:

No disponible línea de autobús interurbano / tren	--
---	----

Acceso al Campus de Gandía en TPC

Si se analiza la **cobertura en TPC** (autobús interurbano y tren) de las poblaciones desde las que desde las que es posible acceder al campus de Gandía de forma viable en cuanto a horarios, frecuencias de paso y duración del trayecto interurbano total (no superior a una hora), se puede concluir que es posible el desplazamiento desde la mayoría de los municipios de la comarca de la Safor, donde se ubica Gandía (Real de Gandía, Palma de Gandía, Ador, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjo, Almoines, Daimuz, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Bellreguard, Daimuz, L'Alqueria, Palmera, Rafelcofer, La Font d'en Carros, Xeraco-Xeresa) y de la comarca de la Ribera Baja con la que limita (Tavernes de la Vallidigna, Simat de la Vallidigna, Favareta, Cullera, Sueca y Sollana).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

CAMPUS DE GANDÍA		
MUNICIPIO	AUTOBÚS INTERURBANO	TREN CERCANÍAS
ADOR	SÍ	--
ALFAFAR-BENETÚSSER	--	SÍ (*)
ALMOINES	SÍ	--
BELLREGUARD	SÍ	--
BENIARJO	SÍ	--
BENIFLA	SÍ	--
CATARROJA	--	SÍ (*)
CULLERA	SÍ	SÍ
DAIMUZ	SÍ	--
FAVARETA	SÍ	--
GUARDAMAR	SÍ	--
L'ALQUERIA	SÍ	--
LA FONT D'EN CARRÓS	SÍ	--
MASSANASSA	--	SÍ (*)
MIRAMAR	SÍ	--
OLIVA	SÍ	--
PALMA DE GANDÍA	SÍ	--
PALMERA	SÍ	--
PEGO	SÍ	--
PILES	SÍ	--
POTRIES	SÍ	--
RAFELCOFER	SÍ	--
REAL DE GANDÍA	SÍ	--
SILLA	--	SÍ (*)
SIMAT DE LA VALLDIGNA	SÍ	--
SOLLANA	--	SÍ

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

CAMPUS DE GANDÍA		
MUNICIPIO	AUTOBÚS INTERURBANO	TREN CERCANÍAS
SUECA	SÍ	SÍ
TAVERNES DE LA VALLDIGNA	SÍ	SÍ
VALENCIA	--	SÍ (*)
VILLALONGA	SÍ	--
XERACO	SÍ	SÍ
XERESA	SÍ	--

Viabilidad del acceso al Campus de Gandía en TPC

(*) También se considera adecuada la conexión en tren de cercanías con Valencia y con las poblaciones de Silla, Massanassa, Catarroja y Alfafar-Benetússer: Aunque se tarda más de una hora (el máximo es desde Valencia, sumando la hora en tren desde Valencia más el tiempo desde la estación al Campus). No obstante, la duración total del desplazamiento no llega a la hora y media, siendo además, en el caso de la línea con Estación de Gandía las frecuencias de paso buenas durante todo el día. Existe además una línea de autobuses urbano (L1) que permite la conexión entre la estación y el Campus coordinada con los horarios del tren.

Leyenda:

No disponible desde estos municipios línea de autobús interurbano / tren de cercanías	--
---	----

Acceso al Campus de Vera (Valencia) en TPC

Analizando la **cobertura en TPC** (red de metro-tranvía, autobús interurbano y tren de cercanías) de las poblaciones ubicadas a aproximadamente 40 km del campus de Vera, se considera que es posible acceder al Campus de Vera en Valencia de forma viable en cuanto a horarios, frecuencias de paso y duración del trayecto interurbano total (no superior a una hora), de los siguientes municipios:

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

CAMPUS DE VERA			
MUNICIPIO	METRO-TRANVÍA	AUTOBÚS INTERURBANO (*)	TREN CERCANÍAS
Poblaciones de más 20.000 habitantes – ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
ALQUÀS	--	SÍ	--
ALBORAIA	SÍ	NO	--
ALDAIA	--	SÍ	SÍ
ALFAFAR	--	SÍ	SÍ
BURJASSOT	SÍ	SÍ	--
CATARROJA	--	SÍ	SÍ
MANISES	SÍ	SÍ	--
MISLATA	SÍ	SÍ	--
MONCADA	SÍ	NO	--
PAIORTA	SÍ	NO	--
PATERNA	SÍ	SÍ	--
QUART DE POBLET	SÍ	SÍ	--
TORRENT	SÍ	SÍ	--
XIRIVELLA	--	SÍ	SÍ
Poblaciones de 10000-20000 habitantes – ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
ALBAL	--	SÍ	NO
BENETÚSSER	--	SÍ	SÍ
GODELLA	SÍ	--	--
MASSAMAGRELL	SÍ	SÍ	--
MELIANA	SÍ	NO	--
PICANYA	SÍ	--	--
PICASSENT	SÍ	NO	--
PUÇOL	--	SÍ	SÍ

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

CAMPUS DE VERA			
MUNICIPIO	METRO-TRANVÍA	AUTOBÚS INTERURBANO (*)	TREN CERCANÍAS
SILLA	--	SÍ	SÍ
ALCÀSSER	--	--	--
ALMÀSSERA	SÍ	NO	--
EL PUIG	--	SÍ	SÍ
FOIOS	SÍ	NO	--
LA POBLA DE FARNALS	SÍ	SÍ	--
MASSANASSA	--	SÍ	SÍ
RAFELBUNYOL	SÍ	--	--
ROCAFORT	SÍ	--	--
SEDAVÍ	--	SÍ	--
TAVERNES BLANQUES	--	SÍ	--
Poblaciones de < 5.000 habitantes – ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
ALBALAT DELS SORELLS	SÍ	NO	--
ALBUIXEC	--	--	SÍ
ALFARA DEL PATRIARCA	--	NO	--
BENIFARAIG (pedanía de Valencia)	--	SÍ	--
BENIPARRELL	--	SÍ	--
BONREPÓS I MIRAMBELL	--	--	--
MASSALFASSAR	--	SÍ	SÍ
MASSARROJOS (pedanía de Valencia)	SÍ	--	--
MUSEROS	SÍ	NO	--
VINALESA	--	SÍ	--

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

MUNICIPIO	METRO-TRANVÍA	AUTOBÚS INTERURBANO (*)	TREN CERCANÍAS
Poblaciones de más 20.000 habitantes – FUERA DEL ÁREA METROPOLITANA de Valencia			
ALGEMESÍ	--	NO	SÍ
CULLERA	--	NO	SÍ
LLÍRIA	NO	NO	--
SAGUNTO	--	SÍ	SÍ
SUECA	--	NO	SÍ
CASTELLÓN DE LA PLANA (Castellón)	--	NO	SÍ
Poblaciones de 10.000-20.000 habitantes – FUERA DEL ÁREA METROPOLITANA de Valencia			
ALGINET	NO	--	--
BENAGUASIL	NO	NO	--
BENIFAIO	--	SÍ	SÍ
BÉTERA	SÍ	NO (**)	--
CARLET	NO	--	--
CHIVA	--	NO	NO
L'ELIANA	SÍ	SÍ	--
L'ALCÚDIA	NO	--	--
LA POBLA DE VALLBONA	NO	SÍ	--
RIBA-ROJA DE TÚRIA	--	--	NO
Poblaciones de 5.000-10.000 habitantes – FUERA DEL ÁREA METROPOLITANA de Valencia			
ALMENARA (Castellón)	--	NO	SÍ
ALMUSSAFES	--	SÍ	SÍ
CANET D'EN BERENGUER	--	SÍ	--
CHESTE	--	NO	SÍ
GUADASSUAR	--	NO	--
MONTSERRAT	--	NO	--
VILAMARXANT	--	SÍ	--

Viabilidad del acceso al Campus de Vera en TPC

(*) No se han analizado todas las posibles líneas de autobuses interurbanos desde/hasta Valencia: sólo los de la red metrobús (con parada en el municipio de Valencia), EMT y las líneas específicas con parada muy próxima al Campus de Vera.

(**) Sólo parada en urbanización urb. Torre en Conill de Bétera (no en el pueblo).

Leyenda:

No conexión existente con red metro-tranvía / línea de autobús interurbano / tren de cercanías	--
Línea interurbana con parada muy próxima a Campus de Vera (no se conoce duración pero existe poca frecuencia de paso)	

Por tanto, **todas las poblaciones del área metropolitana de Valencia se encuentran conectadas de forma viable**, en cuanto a duración total del trayecto hasta el campus de Vera, como a horarios y frecuencias de viaje, con el campus de Vera, mediante al menos una de las modalidades de transporte (red de metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías).

Asimismo, se ha estimado que más de la mitad de los municipios ubicados a aproximadamente 40 km del campus de Vera (y fuera del área metropolitana de Valencia) se encuentra **conectado de forma viable** con el Campus en al menos una de las modalidades de transporte disponibles (metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías). Sin embargo, dentro de este alcance se han encontrado también algunos municipios de más de 5.000 habitantes desde los que no se considera viable (considerando la duración total del trayecto y/o frecuencias de paso / horarios de las líneas) en ninguna de las modalidades de transporte disponibles, la conexión con el Campus: Lliria (de más de 20.000 habitantes), Alginet, Benaguasil, Carlet, Chiva, L'Alcúdia, Riba-Roja del Túria (de entre 10.000 y 20.000 habitantes), y Guadassuar y Montserrat (de entre 5.000 y 10.000 habitantes).

7. Intermodalidad de Transporte Público Colectivo y Bicicleta

Autobuses – Bicicleta

No se permite subir bicicletas en ninguno de los servicios de autobús urbano de acceso a los Campus

Red metro tranvía – bicicleta (sólo Campus de Vera)

En relación a la intermodalidad **del metro-tranvía y la bicicleta propia**, cabe señalar que las unidades de tren de Metrovalencia no cuentan con reserva de espacio para bicicletas, ni en un vagón independiente ni en una parte delimitada de los vagones.

Las **normas** de Metrovalencia indican que se **admitirán hasta 2 bicicletas por plataforma** y que **días laborables se permitirá el transporte de bicicletas en los tramos de superficie** (es decir, que **los días laborables sí se permite subir las bicicletas en los trenes de las líneas de tranvía 4 y 6 pero no en las líneas de metro**).

Tren de cercanías- bicicleta (Campus de Gandía y Vera)

Con respecto a la **intermodalidad con la bicicleta**, la normativa de Renfe permite subir bicicletas al tren de cercanías aunque con ciertas limitaciones.

Tren de media distancia – Bicicleta (Campus de Alcoy)

La normativa de RENFE en materia de transporte de bicicletas en los trenes de media distancia permite que se puedan transportar con determinadas condiciones. En el caso de bicicletas sin plegar o desmontar se limitará a una por viajero, siendo en recorridos inferiores a 100 Km sin coste por su transporte.

DESPLAZAMIENTO PEATONAL

Las conclusiones del análisis de la movilidad peatonal tanto en el acceso a los campus, como en el interior de los mismos, son las siguientes:

1. Acceso peatonal

Acceso peatonal al Campus de Alcoy

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

El acceso principal a los edificios 2 (Ferrandiz) y 3 (Carbonell) se realiza desde la Plaça Ferrandiz i Carbonell. Existen bolardos (en el acceso norte desde la calle Bartolomé J. Gallardo) para impedir el paso de vehículos a motor a esta plaza (zona peatonal); sin embargo, en el acceso sur no hay ningún obstáculo habilitado. Además, se observan motos mal aparcadas en esta plaza.

Las calles adyacentes – c/ Joan Cantó, c/ Bartolomé J. Gallardo, c/ Sant Domenech – están conectadas con los edificios de la UPV de forma continua mediante aceras (estrechas) y pasos de peatones.

El itinerario peatonal de conexión desde la plaza Ferrandiz i Carbonell (donde se ubican los edificios 2 y 3) y el edificio polideportivo (incluido el parking) se realiza por la calle Zorrilla, que dispone de aceras estrechas pero libres de obstáculos, y pasos de peatones que forman un itinerario continuo.

El acceso al edificio de Polideportivo – Centro de Innovación e Investigación puede realizarse desde la c/ Alarcón, c/ Zorrilla y c/ Doña Amalia. La continuidad de las aceras permite la conexión con todos los accesos peatonales del edificio. Son estrechas pero se encuentran libres de obstáculos. En la c/ Zorrilla, no existen pasos de peatones en los puntos de entrada y salida de vehículos del aparcamiento subterráneo (la acera no se interrumpe en esos puntos).

Acceso peatonal al Campus de Gandía

El acceso al Campus de la UPV en Gandía únicamente es posible desde determinadas calles o tramos de éstas, puesto que en buena parte de su perímetro no existen itinerarios habilitados para la circulación peatonal.

El acceso a los edificios de la zona norte se realiza por la c/ Polígono de la Universidad. En esta calle, la acera discurre paralela al perímetro este del Campus. Se trata de una acera amplia, continua en la mayoría de su recorrido, salvo en el tramo anterior a la cafetería donde se interrumpe por la presencia de plazas de aparcamiento en batería. En este punto el itinerario peatonal se interrumpe puesto que no existe un paso de peatones que permita conexión con la acera del otro lado.

El acceso a la zona sur del Campus - edificio H se realiza por la Carretera Sequia del Rei. Las aceras del lado sur de esta vía permiten la circulación peatonal y el acceso al punto B del Campus.

La acera sur de Ctra. Sequia del Rei presenta una gran amplitud en el tramo que discurre junto al edificio H, aunque algunos tramos se estrechan puntualmente por presencia de obstáculos verticales como farolas. Sin embargo, no existe conexión peatonal con otras vías: la acera se interrumpe al llegar a una zona de aparcamiento libre (descampado).

La continuidad peatonal desde del recinto norte del Campus hasta el edificio en la zona sur se garantiza a través de 2 pasarelas y 2 tramos de pasos peatonales que cruzan las vías de tráfico rodado de la Ctra. Sequia del Rei hasta el acceso B del edificio H.

La Ronda de l'Agora circunvala al edificio H (CRAI) y el aparcamiento asociado por su lado este. Dispone de aceras a ambos lados y cuenta con dos pasos de peatones que permiten la conexión peatonal entre las dos. La anchura libre se ve reducida por la presencia de carril bici en la acera y presenta interrupciones del itinerario peatonal:

- en la zona de acceso del parking subterráneo de la UPV P0G2
- puntos de acceso al aparcamiento en superficie de la UPV en la zona sur del campus
- en la conexión con la carretera con la carretera Nazaret - Oliva

La c/Paraninfo tiene una Acera central amplia en casi toda la calle, que se estrecha en un tramo de aparcamiento en batería. Desde esta acera es posible la conexión peatonal con la acera de la Ctra. Sequia del Rei a través de dos pasos de peatonales.

El acceso a las pistas deportivas se realiza por la Calle Rábida. Dispone de aceras peatonales a ambos lados conectadas mediante un paso de peatones. Desde el acceso a las pistas existe un itinerario continuo hasta el acceso A.

Acceso peatonal al Campus de Vera

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

Son especialmente complejos los pasos de peatones en los dos cruces del vial sobre las vías del tranvía. Además la pintura se encuentra parcialmente borrada en algunos tramos y las isletas intermedias no disponen de protección para los peatones que tienen que esperar en ellas.

En general, las aceras son anchas y libres de obstáculos, salvo en algunos tramos donde se estrechan puntualmente (por ejemplo entre el acceso M y el N, o entre el acceso P y el R debido a la presencia de edificios del campus). La zona este, de más reciente construcción, dispone de aceras más anchas.

En toda la acera en el lado del Campus de Vera, es difícil la accesibilidad peatonal desde la zona de aparcamiento hasta la acera debido a la presencia de la zona ajardinada, siendo especialmente problemática en todo el tramo donde hay seto ya que actúa como una barrera continua.

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

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

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

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

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

La **c/Agustí Alamán i Rodrig** (norte del Campus) presenta aceras estrechas en el lado del Campus debido a la presencia del carril-bici. Las aceras son más anchas en el lado norte de la calle, pero el crecimiento excesivo de la vegetación las invade en algunos puntos.

Varios pasos de peatones conectan ambas aceras, sin embargo a pintura de los pasos de peatones se encuentra muy borrada, en algunos casos es casi imperceptible.

En el Camino de Vera, el itinerario peatonal es continuo mediante acera sólo en el lado del Campus.

En el tramo desde esquina con Av. Naranjos hasta el acceso A, presenta una acera muy estrecha que se ve reducida aún más en determinados puntos por la presencia de obstáculos verticales (como postes identificativos de paradas bus o del parking, o farolas).

En el tramo desde acceso A hasta B, aunque la anchura libre para circulación peatonal es suficiente, no se garantiza la continuidad del itinerario peatonal en todo el tramo, ya que no hay pasos de peatones para continuidad peatonal a la altura de los accesos al Conservatorio.

En el tramo desde acceso B hasta D, hay aceras a ambos lados de la calzada, conectadas mediante un paso de peatones (con pintura bastante borrada). El itinerario peatonal por la acera que discurre paralela al perímetro del campus es continuo puesto que en los accesos abiertos al Campus existen pasos de peatones. La acera se estrecha por la presencia de plazas de aparcamiento.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

El tramo desde acceso D hasta E es continuo y libre de obstáculos.

El **plan de movilidad de Valencia**, publicado en diciembre de 2013, prevé la ejecución de una serie de acciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal en la Ciudad

El principal programa consiste en estructurar una red de 6 ejes peatonales principales y 2 ejes peatonales secundarios, que aseguren una adecuada interconectividad entre barrios y principales equipamientos de la ciudad, en condiciones adecuadas y óptimas de circulación para peatones.

En el acceso al Campus de Vera, interesa destacar el Itinerario Peatonal denominado “Ronda Norte”, concretamente en su Área 10: Campus Vera (UPV) y Tarongers (UV).

Por otra parte, el PMUS ha identificado diversos puntos de la ciudad en los que sería recomendable actuar con la implantación de pasos peatonales adicionales. En las proximidades del Campus de Vera, destaca la propuesta de implantar un nuevo paso de peatones en la Avda. de los Naranjos y otro en la c/ Ingeniero Fausto Elio.

2. Red peatonal interior

Red peatonal interior Campus de Gandía

La zona interior del Campus de Gandía es eminentemente peatonal: los accesos al recinto universitario son únicamente peatonales y está prohibida la circulación interior de bicicletas y vehículos a motor.

La **zona peatonal de los edificios norte del Campus** está compuesta por:

- Zona peatonal desde acceso A hasta zona del ágora
- Zona central ajardinada (ágora) con paseos peatonales perimetrales continuos. Desde estas aceras se accede a los edificios.
- Zona exterior reservada para el tránsito peatonal, en las proximidades al acceso B

De forma general, se caracteriza por presentar continuidad y mucha amplitud para la circulación peatonal. Existe señalización vertical indicando que el interior del recinto universitario es sólo peatonal y que se prohíbe la circulación de bicicletas, motos y coches, así como bolardos para impedir que los vehículos a motor accedan. Algunos tramos tienen sombra por la presencia de árboles, pero también es posible protegerse del sol al realizar el desplazamiento por el itinerario existente bajo edificios. En algunos tramos se observan algunas discontinuidades en el pavimento.

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

Considerando los **edificios de la zona sur del Campus**, el itinerario peatonal desde acceso B por el interior edificio H se caracteriza por la continuidad y la amplitud.

Red peatonal interior Campus de Vera

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

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

La presencia de motos estacionadas en las aceras y zonas peatonales es una constante en todo el campus. En general, no impiden el desplazamiento peatonal pero reducen la banda libre. Asimismo, vehículos de mercancías y de servicios externalizados ocupan puntualmente los espacios peatonales.

Hay que tener en cuenta que se trata de vehículos a motor que están circulando por las áreas destinadas a los peatones, con el consiguiente peligro de atropello que ello supone.

Existen zonas que constituyen verdaderos paseos destinados al desplazamiento peatonal. Son zonas amplias, libres de obstáculos, pavimentadas, señalizadas como de uso peatonal, algunas cuentan con tramos de sombra debido a la presencia de árboles y otras no. En este sentido destacan las siguientes:

✓ Zona Peatonal 1: Paso central Paul Samuelson – Santiago Calatrava hasta Franco Modigliani-José Saramago

En la explanada frente al edificio del rectorado (entre 2E y 3A), se inicia el itinerario peatonal con dos aceras (laterales y una zona verde central con un camino peatonal). La zona central tiene árboles y palmeras que proporcionan zonas con sombra.

La zona del "Ágora" presenta un gran espacio libre para el desplazamiento peatonal. Aunque existen algunos árboles, faltan zonas con sombra.

✓ Zona Peatonal 2 : Fco. Fernández Ordóñez – Jaques Yves Cousteau

Dispone de un camino central pavimentado y parcialmente sombreado, ancho y libre de obstáculos, así como caminos laterales pavimentados conectados con el camino central, también anchos y libres de obstáculos. Asimismo se observa la presencia de caminos laterales no pavimentados, de tierra (espontáneos).

✓ Zona Peatonal 3: Calle Enric Valor y adyacentes

Área con mucho espacio libre para la circulación peatonal. Hay árboles en la zona central que ofrecen algún tramo con sombra. Se observa algún vehículo estacionado y numerosas motos.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- ✓ Zona Peatonal 4: Federico Mayor Zaragoza – José Antonio Marina- Plaza Álvaro Siza
Cuenta con varios caminos peatonales dentro de una zona ajardinada, con anchura y pavimento adecuados, pero falta sombra en algunos tramos.
- ✓ Zona Peatonal 5: Calle entre edificios 2 y 4 (calle perpendicular a C/Norman Foster)
Calle peatonal constituida por una zona central ajardinada y dos aceras laterales pavimentadas de anchura adecuada.
- ✓ Zona Peatonal 6: Área peatonal-ajardinada edificios 5 (ETSII)
Itinerarios centrales peatonales en zona ajardinada conectados con 4 aceras laterales a los edificios de la zona, que cuentan con árboles que dan sombra. Los caminos están pavimentados, no tienen obstáculos verticales; las aceras laterales presentan mucha anchura libre, aunque se encuentran algunas motos mal estacionadas y aparcabicis que no obstaculizan el paso.
- ✓ Zona Peatonal 7: Tramo Acceso M – C/ Santiago Grisolí – Emilio Attard – Acceso F
La acera del lado oeste en el acceso M, que se inicia tras la entrada peatonal, cuenta con anchura suficiente libre de obstáculos. Sin embargo, en la acera peatonal del lado este del Acceso M no existe continuidad:
 - a) No es posible conectar con el acceso peatonal (sólo con el de tráfico rodado)
 - b) Se requiere cruzar las viales en el tramo de acceso al parking para cruzar a la otra acera
 - c) En ninguno de los dos puntos hay un paso de peatones habilitado.El tramo peatonal central en la C/Santiago Grisolí constituye un itinerario de gran anchura libre, pero sin apenas tramos de sombra (árboles muy pequeños). Lo mismo ocurre en el tramo peatonal central en c/ Emilio Attard, además en este último tramo, las marcas sobre el pavimento generan confusión sobre el tipo y uso de la vía (peatonal o de vehículos a motor).
- ✓ Zona Peatonal 8: Valentina Tereshkova – Juan Fco. Gálvez Morros
Paseo peatonal amplio, adoquinado en su parte central (pavimento irregular) y con dos aceras laterales desde las que se accede a los edificios. Se observa la presencia de algún vehículo de mercancías y de numerosas motos.
- ✓ Zona Peatonal 9: Oeste edificios 8G, 8E y 8B
Camino peatonal pavimentado conectado con un acceso que actualmente se encuentra cerrado; ancho y libre de obstáculos. No hay árboles que den sombra.
Desde él, parten perpendicularmente itinerarios formados por tablas de madera (como traviesas de tren), pavimento irregular, que conducen por una parte a los edificios 8G, 8E y 8B, y por otra con el aparcamiento P8A y resto de edificios del bloque 8. Termina en un acceso que actualmente está cerrado, en obras.

Del análisis de las **aceras e itinerarios peatonales existentes entre los edificios** del Campus se desprende:

- ✓ **Aceras Edificios Bloque 1:** Existe continuidad del itinerario peatonal; en general, las aceras son estrechas y, en muchos puntos, se reduce más la anchura libre debido a la presencia de obstáculos verticales y coches aparcados/vegetación invadiendo parcialmente la acera (especialmente alrededor del parking P1A). Frente a la guardería, hay aceras anchas y libres de obstáculos.
- ✓ **Aceras Edificios Bloque 2:** Tramo peatonal cubierto en los edificios 2A-2C-2D-2G, con anchura suficiente y sombra; pero se observan numerosas motos mal aparcadas.
- ✓ **Aceras Edificios Bloque 3:** Las aceras presentan gran amplitud y están libres de obstáculos. En algunos puntos existen irregularidades en el suelo debido al tipo de pavimento.
- ✓ **Aceras Edificios Bloque 4:** Itinerario peatonal amplio y libre de obstáculos entre edificios, hay áreas de sombra. Se observan numerosas motos mal estacionadas y algún vehículo de mercancías. Se interrumpe por obras la continuidad del itinerario peatonal al este del edificio Biblioteca.

✓ **Aceras Edificios Bloque 5:**

Entre los edificios de los bloques 3 y 5, un tramo peatonal conecta de forma continua la zona peatonal central del Campus con la acera de la rotonda Calle Luis Blanes. Consta de una zona central donde se ubican aparcabicis y dos zonas laterales con amplio espacio libre para la circulación peatonal (pese a la presencia de numerosas motos mal estacionadas). Dispone de árboles que proporcionan sombra.

Alrededor del campo de fútbol, invernaderos y edificio de mantenimiento, las aceras son amplias, continuas y libres de obstáculos.

✓ **Aceras Edificios Bloque 6:**

Amplio espacio para el desplazamiento peatonal en Belisario Betancur, a ambos lados del carril-bici, conectado con los caminos y aceras peatonales adyacentes. Carece de árboles que proporcionen sombra.

Al sur de la piscina, se observan franjas estrechas para el desplazamiento peatonal y, en algunos puntos, con presencia de obstáculos que reducen más la banda libre, a ambos lados del vial de entrada al aparcamiento.

Zona peatonal amplia, libre de obstáculos y sombreada, al oeste del Colegio mayor Galileo, sin embargo la presencia de mesas de una cafetería reduce la banda libre peatonal en las proximidades del acceso.

Desde el acceso L hasta Belisario Betancur, la acera izquierda está conectada con la puerta peatonal del acceso L, sin embargo presenta un espacio muy reducido debido a las mesas de las cafeterías. La acera derecha tiene espacio suficiente para el desplazamiento peatonal, sin embargo no tiene conexión en el acceso L ya que no hay puerta peatonal en ese lado.

El itinerario peatonal desde el acceso K es amplio y libre de obstáculos en su inicio desde el acceso, pero se estrecha considerablemente frente al edificio 6D; los peatones tienen que cruzar, sin que exista señalización peatonal, el vial de entrada al aparcamiento. La acera derecha es muy amplia, pero no tiene conexión peatonal en el acceso K, ya que no hay puerta peatonal en ese lado.

✓ Aceras Edificios Bloque 8:

Se dispone de un itinerario peatonal principal que cruza el bloque de edificios 8, conectando el itinerario peatonal de Belisario Betancur con la Zona peatonal 9. Amplio y en su mayor parte libre de obstáculos.

Hay caminos peatonales de traviesas de madera por debajo de los edificios 8G, 8E y 8B. Algunas maderas se encuentran bastante deterioradas.

La acera en el lado este de los edificios 8G, 8E y 8B es ancha y despejada, y conduce hasta los accesos I y J; sin embargo no presenta conexión peatonal exterior en los accesos (los peatones deben salir por el vial).

La zona sur de los edificios del bloque 8 se encuentra en obras. Actualmente la acera se interrumpe en la zona de los invernaderos; el suelo carece de pavimentación.

Asimismo de **las aceras ubicadas junto a vial interior** se puede concluir:

✓ Tramo C/ Adolfo Suarez González

Acera Oeste: Acera muy amplia, libre de obstáculos, aunque sin sombra; únicamente se estrecha a su paso por el acceso al aparcamiento P1B. Existe continuidad desde acceso P para peatones hasta rotonda del rectorado.

Acera Este: La acera no conecta con el acceso peatonal P, y es necesario cruzar el vial; Es una acera estrecha debido a la presencia de parkings subterráneos; En uno de los accesos al parking, para continuar por la acera se requiere cruzar la zona de acceso de vehículos.

Conexiones entre aceras: El tramo cuenta con 3 pasos de peatones que dan continuidad al itinerario.

✓ Tramo C/Princesa Muna Al Hussein

Acera Oeste: La banda libre se reduce debido al carril-bici y a la presencia de obstáculos verticales (como palmeras, postes) especialmente frente a la entrada del edificio 1G. Existe continuidad peatonal en el tramo y adecuada conexión con tramos de acera anterior y posterior.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Acera Este: Amplia zona peatonal libre de obstáculos frente a acceso a rectorado.

Conexión entre ambas aceras de la calle (acera frente al edificio 1G y la zona peatonal frente al rectorado): se realiza mediante un paso de peatones que cruza la calzada.

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

Acera oeste desde acceso A: Continuidad del tramo. Comparte itinerario con carril bici pero queda espacio libre suficiente para la circulación peatonal. Itinerario con sombra.

Acera este desde acceso A: Continuidad del tramo. Espacio peatonal amplio y con sombra.

Conexión peatonal entre las dos aceras: Existen dos pasos de peatones proporcionan continuidad.

✓ Tramo C/Alicia Alonso

Acera Oeste de la calle: Comparte zona peatonal con el carril bici. La presencia de obstáculos verticales obliga a caminar por el carril bici en algunos puntos del recorrido. Se estrecha especialmente al llegar a la rotonda con C/Princesa Muna. Itinerario sin sombra.

Acera Este de la calle: Conexión peatonal de la acera en el acceso del parking y en cruce con vial perpendicular mediante pasos de peatones; Itinerario con sombra y con amplitud suficiente.

Conexión peatonal entre acera este-oeste: Hay dos pasos de peatones a dos tiempos que proporcionan continuidad.

✓ Tramo entre edificios bloque 3 hasta rotonda C/Alicia Alonso – Joaquín Rodrigo Vela

Tramo continuo con dos aceras amplias a ambos lados del vial. Existen 2 pasos de peatones que dan continuidad al recorrido.

✓ Tramo desde acceso B por C/ Vicente Aguilera hasta rotonda con C/Gianluigi Colalucci

Acera lado este: Amplia; itinerario con sombra; Continuidad del tramo desde acceso B hasta conexión con el siguiente tramo de acera en C/ Gianluigi Colalucci mediante paso de peatones.

Acera lado oeste: Amplia, sin obstáculos, pero sin sombra; Continuidad en todo el tramo y con acera del tramo de vial siguiente en C/Alicia Alonso.

✓ Tramo C/Gianluigi Colalucci

Acera norte (Edificios 3N-3M Facultad Bellas Artes): Tramo continuo con amplias aceras y árboles que proporcionan sombra.

Acera sur (Edificio 3P): Amplia en gran parte del tramo aunque se estrecha en el acceso al parking subterráneo.

Continuidad peatonal entre ambas aceras: 3 pasos de peatones en el vial dan continuidad entre ambas aceras.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

✓ Tramo aceras C/Luis Blanes – Vicente Ferrer

Acera norte (Edificio 5P): Tramo continuo con amplio espacio libre.

Acera sur: Amplia banda libre de obstáculos en la zona de C/Luis Blanes pero en la c/Vicente Ferrer la acera se estrecha por la presencia del carril-bici . Además, en este último tramo no hay continuidad peatonal ya que no hay pasos de peatones para cruzar.

Conexión peatonal entre ambas aceras del vial a través de un paso de peatones antes de la rotonda C/Luis Blanes (cruce con la c/ Salvatore Conrado Misseri).

✓ Tramo aceras c/José Calavera Ruiz

Las aceras son estrechas junto al carril-bici a ambos lados de la C/José Calavera Ruiz. Proporcionan continuidad peatonal hasta el acceso G.

Conexión peatonal entre ambas aceras: dos pasos de peatones permiten el cruce del vial, uno antes de la salida del parking P7A, y otro en el propio acceso G (elevado). Asimismo un paso de peatones da continuidad al itinerario peatonal en el cruce con la entrada al parking P7A.

✓ Tramo aceras c/Pedro Duque

Acera norte: amplia y libre de obstáculos y sombreada (tanto en c/Pedro Duque como en Vicente Enrique y Tarancón).

Camino sur: da continuidad a los caminos procedentes de la Zona Peatonal 1. Soleado y protegido de los coches.

Conexión peatonal entre ambos itinerarios: dos pasos de peatones proporcionan conexión peatonal; la pintura está ligeramente borrada.

✓ Tramo aceras c/Luis García Lorente/Kisshomaru Uesiba

Las aceras son estrechas debido a la presencia del carril-bici pero, en general, permiten el paso peatonal a excepción de algunos puntos donde los bancos o los bolardos obstaculizan el desplazamiento. Continuidad peatonal hasta el acceso H.

Conexión peatonal entre ambas aceras: dos pasos de peatones permiten el cruce del vial, uno frente a la cafetería El Trinquet, y otro en el propio acceso H (elevado). Asimismo dos pasos de peatones dan continuidad en los cruces con los accesos al parking/zona carga y descarga de la cafetería.

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

Únicamente se dispone de acera al norte del vial. No hay otro itinerario peatonal para llegar al acceso I, ya que en el lado sur hay plazas de aparcamiento de coches y jardín.

La acera es estrecha en todo el tramo debido a la presencia del carril-bici. A la altura de la cafetería, apenas queda espacio para el desplazamiento peatonal.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

La acera se ensancha ligeramente una vez pasada la cafetería, sin embargo la presencia de motos estacionadas y aparcabicis impide el desplazamiento por la acera, obligando a los peatones a circular sobre el carril-bici.

Todo el tramo entre el edificio 9D (cafetería El Trinquet) y el acceso I se encuentra parcialmente sombreado gracias a la presencia de árboles.

Conexión peatonal entre ambas aceras: dos pasos de peatones conectan los edificios del bloque 9 con los del bloque 8, cruzando el vial.

En los pasos de peatones ubicados en la acera hacia el acceso I, el itinerario peatonal se solapa con el ciclista, la franja de acera es muy estrecha y está obstaculizada por bolardos: es inviable el desplazamiento peatonal.

La acera se ensancha en el tramo más próximo al acceso I, sin embargo en el propio acceso, los peatones disponen de muy poco espacio segregado, que además está obstaculizado por bolardos. Por tanto, peatones y bicis tienen que compartir espacio al pasar por el acceso I.

DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

1. Acceso de vehículos de mercancías y servicios externalizados

Acceso en Campus de Alcoy

El acceso de vehículos de mercancías a la plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell se lleva a cabo mediante aviso al personal de Seguridad, que procede a retirar los bolardos extraíbles que delimitan la zona peatonal de la plaza de las calles de tráfico rodado

Este acceso para mercancías no se encuentra señalizado y no se encuentra regulado mediante una barrera, aunque sí lo está por un sistema de bolardos extraíbles.

Además, el nuevo edificio Pabellón Polideportivo- Centro de Innovación e Investigación cuenta con un acceso para vehículos de mercancías, regulado mediante barrera por el personal de Seguridad UPV, ubicado junto al acceso al parking subterráneo del edificio. Sin embargo, no se identifica el tipo de acceso como para uso exclusivo de vehículos de mercancías/industriales autorizados.

Acceso en Campus de Gandía

En este Campus el acceso de vehículos de mercancías a la zona interior del Campus se realiza desde los accesos peatonales, que se encuentran regulados mediante bolardos extraíbles gestionados por el servicio de Seguridad de la UPV cuando se autoriza el acceso de estos vehículos.

No obstante, es importante destacar, que ni en el Campus de Alcoy ni en el de Gandía, existe una sistemática de actuación escrita regulada por la propia Universidad, ni se han establecido horarios de acceso a la zona peatonal del Campus ni tiempos de parada máximos permitidos.

Acceso en Campus de Vera

El Campus de Vera cuenta con 6 puntos de **acceso habilitados exclusivamente** para vehículos de transporte de mercancías. Desde ellos es posible acceder desde el exterior a determinadas zonas reservadas para carga y descarga en el interior del Campus.

Todos estos puntos se encuentran regulados mediante barreras/puertas, gestionadas bien por la propia universidad (servicio de Seguridad), bien por la concesión, contando con autorización previa por parte de la UPV. Sin embargo, **ninguno de ellos se encuentra señalizado para uso exclusivo** de vehículos de mercancías o industriales autorizados.

Por otra parte, hay que señalar que, además de a través de estos puntos, es posible acceder a otras zonas reservadas para carga y descarga desde los accesos libres para vehículos a motor.

Asimismo, en el interior del campus, también se dispone de barreras para regular la entrada de los vehículos de mercancías a determinadas zonas.

Por otra parte, respecto a la regulación del acceso para la carga y descarga de mercancías, destaca como conclusión aplicable a los tres Campus que **no existe una sistemática de actuación escrita regulada por la propia Universidad, donde se regule el acceso y circulación de vehículos de mercancías por el interior de los Campus**. No se han regulado horarios de acceso de este tipo de vehículos ni tiempos de parada máximos permitidos, así como tampoco controles más allá de los relacionados con los permisos de apertura de barrera/extracción de bolardos.

2. Zonas de carga y descarga de mercancías

Zonas en Campus de Alcoy

No hay zonas de carga y descarga designadas/identificadas en el interior del Campus de Alcoy.

La parada autorizada de vehículos para carga y descarga de mercancías en los edificios Ferrándiz y Carbonell de la UPV se realiza **en puntos no señalizados** de la zona peatonal de la plaza de Ferrándiz y Carbonell.

Además, en el nuevo edificio de Pabellón Polideportivo-Centro de Innovación e Investigación, se ha habilitado un área para carga y descarga de mercancías, regulada mediante barrera por Seguridad UPV, **sin plazas delimitadas ni identificación de zona de carga/descarga**.

Zonas en Campus de Gandía

El Campus de Gandía cuenta con una zona de carga y descarga de mercancías junto a la entrada a la cafetería del Campus, en la calle Polígono Universidad, correctamente identificada y señalizada para este uso.

Zonas en Campus de Vera (Valencia)

El Campus de Vera dispone de un total de 13 zonas reservadas para carga y descarga de mercancías en el interior del recinto universitario. La distribución de las zonas en el Campus se considera adecuada, puesto que permite dar cobertura a aquellos centros con demanda de este tipo de servicios (cafeterías, comercios, etc.)

A algunas de estas zonas, se accede directamente desde accesos desde el exterior para uso exclusivo por vehículos de transporte de mercancías, regulados todos ellos mediante barrera.

Sin embargo, al resto de ellas es posible acceder inicialmente por puntos de acceso no exclusivos para este tipo de vehículos, es decir, compartidos con otros vehículos a motor. En este caso, el acceso a algunas de estas plazas sí requiere un control posterior mediante barrera en el interior del Campus, mientras que a otras el acceso es totalmente libre (por ejemplo, la ubicada en la zona de rotonda de rectorado).

Respecto a la señalización e identificación de las plazas, se observa que:

- Aunque la mayoría de las zonas disponen de señalización vertical adecuada no todas cuentan con señalización horizontal.
- Además, hay señalar que tres de ellas (C/D 9, C/D 11 y C/D 13) no disponen de ningún tipo de señalización como zonas de carga y descarga, ni horizontal ni vertical
- Sólo en 3 de todas las zonas existentes se indica el tiempo máximo de parada permitido.

En cuanto a la demanda de uso de estas zonas, señalar que los resultados de ocupación observados durante la auditoría realizada en horario considerado de máxima actividad (10:00-12:30 h) muestran que la ocupación de las zonas no llega al 100% (no se detectan en general problemas de saturación de zonas), salvo en dos de ellas (estando una de ellas ocupada por vehículos particulares estacionados).

Por tanto, se están encontrando problemas de ocupación de las zonas por otro tipo de vehículos distintos a los que estaban destinados. Durante la auditoría realizada se han encontrado vehículos particulares en las siguientes zonas para carga y descarga de mercancías:

- ✓ Zona junto a acceso F – cara norte edificio 5S
- ✓ Zona en cara este edificio 6B – Galileo
- ✓ Zona en cara este edificio 6D
- ✓ Zona en cara norte edificio 9D – Cafetería el Trinquet

Por otra parte, se observan en la zona C/D13 (cara este edificios 8G-8E) vehículos y contenedores invadiendo la acera peatonal (obstaculizando la circulación peatonal).

Además, hay que señalar la **presencia de algunos vehículos realizando actividades de carga y descarga de mercancías o estacionados en zonas no habilitadas para ello**. A este respecto es preciso indicar que, si bien las actividades de carga y descarga de mercancías también están permitidas en zonas no habilitadas para ello (previa autorización del personal de Seguridad de la UPV y siempre que no obstaculicen la zona de paso), no existe un **procedimiento escrito que regule las autorizaciones y la sistemática a seguir en cuanto a la identificación de los vehículos autorizados**.

3. Desplazamiento de vehículos de servicios externalizados

Determinados vehículos de empresas de servicios externalizados de la UPV requieren circular por las zonas peatonales de los Campus para llegar a sus puntos de destino.

La circulación de este tipo de vehículos motorizados por la zona de circulación peatonal de los Campus puede causar conflictos de movilidad en la zona por lo que su acceso debe estar regulado.

En la actualidad la sistemática que se sigue por la UPV para el control y vigilancia de estos desplazamientos se basa en un sistema de autorización verbal de servicios externalizados para los cuales está permitida la circulación por las zonas peatonales.

Igualmente para aquellos servicios no habituales que requieren circular por la zona peatonal, el sistema de permiso se basa únicamente en una autorización mediante apertura de las barreras de acceso a la zona peatonal por Seguridad.

En caso de detectarse incumplimientos de las normas de circulación por la zona peatonal de estos vehículos o en la obstaculización de puntos relevantes por la parada inadecuada de los mismos, el personal de Seguridad de la UPV procede a realizar aviso verbal al usuario del vehículo para que proceda a su corrección (pudiendo avisar al servicio de policía municipal en casos extremos).

Por tanto, cabe señalar que **actualmente, la UPV no dispone de ningún procedimiento escrito interno que permita regular el acceso, circulación y parada de vehículos de empresas de servicios externalizados** de la UPV por las áreas peatonales en los Campus Universitarios de la UPV, en el que se recojan normas básicas de circulación y parada de este tipo de vehículos, sistemática para aviso previo del servicio con suficiente antelación y propuesta de itinerarios a seguir en función del edificio de destino o del tipo de vehículo ,etc.; todo ello con el fin de que se minimicen las incidencias y obstáculos con la circulación peatonal de la zona.

Tampoco dispone de un **reglamento aprobado para controlar y sancionar las actuaciones de incumplimiento de normas de circulación viaria** por el interior del Campus.

EXTERNALIDADES

1. Accidentes de tráfico

El registro e investigación de accidentes en los campus de la UPV lo lleva a cabo el Servicio Integrado de Prevención y Salud Laboral de la UPV (SIPSL-UPV).

Del análisis de los datos registrados en relación a accidentes, se puede concluir que:

- Actualmente la investigación de los accidentes (*"in itinere"* o en las vías interiores de los Campus) sólo se realiza desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales y no de la movilidad o seguridad vial.
- No se registran en muchos casos, el lugar exacto del accidente ni las causas en detalle indicando el modo de transporte, de manera que puedan extraerse conclusiones de cuáles son los puntos conflictivos en cuanto a seguridad vial y adecuación de las infraestructuras viarias, peatonales y/o ciclistas existentes.

De la información disponible facilitada por SIPSL-UPV se deduce que durante el periodo analizado:

- No se han registrado accidentes en el Campus de Alcoy. El mayor número de accidentes se ha registrado en el Campus de Vera (96% del total).
- El 60,4% de los accidentes registrados son *"in itinere"*. En 6 de ellos se han visto implicados peatones y/o ciclistas.
- En lo que respecta a los accidentes registrados en la red viaria del interior del Campus (viales, aceras y zonas peatonales), señalar que:
 - El total de 19 accidentes registrados han sido de peatones durante su desplazamiento interior de los Campus. En 95% de los accidentes registrados han sido en el Campus de Vera.
 - El 90% de éstos (17 de 19) se deben a accidentes relacionados con las infraestructuras peatonales del Campus: estado del pavimento (deterioro, presencia de desniveles y obstáculos) y tropiezo con bordillos (se registran hasta 6 accidentes de este último tipo).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Por último, es preciso destacar, considerando el cómputo total registrado, que se han registrado dos accidentes relacionados con problemas de conflictividad peatón-ciclista en el Campus de Vera: atropellos de peatón por ciclista (uno ocurrido “in itinere” y otro en el desplazamiento interior por el Campus)

2. Contaminación acústica

En los mapas acústicos del Campus de Vera elaborados, se observa claramente la influencia de las vías de circulación exteriores (Autovía V21, Avenida de los Naranjos y calle Ingeniero Fausto Elio), presentando en sus proximidades los mayores valores de ruido en todas las franjas horarias.

El ruido se va reduciendo progresivamente a medida que nos adentramos en el campus.

El tráfico de vehículos a motor en las vías adyacentes constituye el foco de ruido principal que afecta al campus.

3. Emisiones de CO₂

Las emisiones de CO₂ derivadas de la movilidad de la población universitaria son del orden de 2.000 tCO₂/año en el Campus de Alcoy, 1.500 tCO₂/año en el Campus de Gandía y 17.500 tCO₂/año en el Campus de Vera.

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

4. Consumo de energía

El consumo energético derivado de la movilidad de la población universitaria es del orden de 750 TEP/año en el Campus de Alcoy, 500 TEP/año en el Campus de Gandía y 6.500 TEP/año en el Campus de Vera.

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

DIAGNÓSTICO CUALITATIVO

1. Comisión Ambiental

La Comisión Ambiental de la Universitat Politècnica de València fue creada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 29 de marzo de 2007 para:

- Elaborar las propuestas ambientales, que de forma preceptiva deban ser aprobadas por el Consejo de Gobierno
- Servir de órgano de gestión y de foro de debate donde se tomen todas las decisiones ambientales de la Universidad que no requieran ser aprobadas por el mismo.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Está formada por los siguientes miembros:

- Miembros natos: Rector, Vicerrectores con competencias en Infraestructuras y Medio Ambiente, Gerente, Director del Área con competencias en Medio Ambiente, el Responsable de Medio Ambiente, el Delegado de Alumnos y los dos sindicatos con mayor representación.
- Miembros designados: entre 15 y 25 miembros que pertenezcan a unidades con mayor impacto ambiental, con experiencia en sistemas de gestión, con experiencia en determinados campos/aspectos ambientales o por el interés específico de su participación.

Cualquier miembro de la comunidad universitaria puede hacer llegar sus propuestas, sugerencias o quejas a la Comisión Ambiental.

Por tanto, la Comisión Ambiental es un foro adecuado para debatir los problemas relativos a la movilidad sostenible, plantear soluciones y realizar el seguimiento de las mismas.

2. Canales de participación

La Unidad de Medio Ambiente ha creado y mantiene activos distintos canales de información y participación en materia ambiental. A través de ellos, también se canalizan las sugerencias, quejas y felicitaciones relativas a la movilidad.

Con motivo de la elaboración del plan de movilidad, a finales de junio de 2014 lanzó una campaña para fomentar la participación a través de su página web y las redes sociales Twitter y Facebook.

En 2014, por primera vez se celebró en el Campus de Vera la Semana Europea de la Movilidad Sostenible del 16-22 septiembre: se colocaron carteles, stands en el ágora con la participación de las empresas de transporte EMT y FGV, y se recogieron sugerencias.

Asimismo las celebraciones del Día de Medio Ambiente que se vienen realizando anualmente en los tres Campus, este año se han aprovechado para difundir el plan de movilidad y recoger sugerencias y propuestas al respecto.

Durante estas jornadas se han recogido más de 1000 aportaciones de la comunidad universitaria en relación a la movilidad sostenible (1283 propuestas).

3. Entrevistas a actores relevantes

Se han identificados las partes interesadas internas relevantes de la UPV y se han mantenido entrevistas con ellas con la finalidad de recoger opiniones y sugerencias en relación al Plan de Movilidad en elaboración:

- Sindicatos: CC.OO, STEPV, FETE-UGT y CSIF
- Consejo de Alumnos

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Expertos: Dpto Proyectos de Ingeniería de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, Taller de Urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura e Instituto de Transporte y Territorio de la UPV.

Cada uno de estos actores ha realizado sus aportaciones sobre los problemas de movilidad existentes y ha planteado propuestas para su resolución.

A modo de resumen, se apuntan los siguientes problemas y soluciones:

Gestión

- El Rectorado tiene la responsabilidad de aplicar medidas para reducir el número de coches que llega a la UPV.
- Es necesario coordinar actuaciones con entidades externas que influyen en el acceso al campus:
 - Para mejorar el transporte público colectivo, incrementando la frecuencia en horas punta, mejorando la conexión con determinadas zonas de la ciudad, remodelando líneas, creando servicios lanzadera con las estaciones de tren, estableciendo paradas de los autobuses interurbanos en Avda Tarongers, etc.
 - Para mejorar las redes ciclistas municipales: hay deficiencias importantes en la red de carriles-bici en cuanto a continuidad, obstáculos, señalización, mantenimiento.
 - Para ofrecer mejores ventajas a miembros de la UPV a través de conciertos económicos con los operadores de transporte (FGV y EMT).
 - Para mejorar el servicio de préstamo Valenbisi, incrementando el tiempo de uso de la bici, solucionando los problemas de saturación en horas punta.
 - Para mejorar las condiciones de acceso de la bici en el transporte público.
 - Para potenciar la instalación de puntos de estacionamiento públicos de larga duración para bicicletas, con adecuadas garantías de seguridad.
- Debería desarrollarse normativa para regular la circulación y la convivencia entre todos los modos de transporte. Esta normativa debe incluir sanciones en caso de incumplimiento.
- Algunos actores proponen:
 - Fomentar el teletrabajo y la teleformación (de forma parcial), reduciendo el número de días por semana que se debe acudir al Campus.
 - Introducir en los planes de estudio materias dirigidas al fomento de la movilidad sostenible, y materias específicas en la formación de los futuros profesionales relacionados con la movilidad, edificación, planificación urbanística...
 - Crear un grupo de trabajo específico, con carácter operativo/técnico, para tratar las cuestiones relativas a la movilidad sostenible (definir acciones y realizar su seguimiento).

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Establecer una Mesa de movilidad, junto con la Universidad de Valencia, en la que ambas universidades se reúnan periódicamente con el ayuntamiento y las empresas de transporte público.
- Internamente se proponen dos niveles de gestión: una mesa técnica que se reúna cada 3-4 meses y una mesa política con una frecuencia de reunión anual.

Educación

- Es un problema la falta de concienciación en materia de movilidad sostenible. Hacen falta campañas de sensibilización/educación con mensajes impactantes, lanzadas de manera constante a lo largo del tiempo de una forma planificada. Deben abordar aspectos como el impacto sobre el medio ambiente y la salud, e incluir aspectos de seguridad vial.
- Se propone fomentar el desplazamiento a pie y en bici mediante el uso de las redes sociales y de aplicaciones específicas para deportistas, fomentando una competitividad sana.
- Se propone incorporar información sobre los modos sostenibles de acceso al campus en las aplicaciones informáticas de la UPV, así como entregar la información a los alumnos con la matrícula.

Coche

- Muchos actores piensan que el uso del coche se ve favorecido porque en el Campus no hay problemas de aparcamiento. Sin embargo, la Delegación de Alumnos opina que los estudiantes no pueden entrar en parkings que tienen plazas libres, que se deberían establecer y cumplir ratios para PAS+PDI y alumnos.
- Algunos actores proponen la reducción de plazas de aparcamiento (las que quedan en superficie) y el pago por aparcar (excluyendo del pago a los discapacitados, los vehículos de alta ocupación y las personas que vienen de más lejos). Se propone destinar esos ingresos a financiar medidas de fomento de la movilidad sostenible.
- Otros actores proponen que sólo se permita aparcar a los discapacitados y personas cuya residencia se encuentre en puntos alejados con mala combinación de transporte.
- Se debería fomentar el Compartir Coche, creando una aplicación propia para los contactos y realizar su seguimiento. Se propone ofrecer premios o ventajas en servicios de la UPV, así como plantear la creación de plazas para vehículos de alta ocupación.
- Se propone fomentar el uso de vehículos eléctricos por parte de los servicios externalizados. Asimismo los coches oficiales de la UPV deberían ser eléctricos.
- El diseño de la Avda de los Naranjos es disuasorio para el desplazamiento peatonal y ciclista, presenta un efecto barrera. Se propone repensar el diseño de la Avda Naranjos mediante recursos propios de la UPV para hacerle una propuesta concreta al Ayuntamiento.

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Moto

- Es necesario implementar medidas para evitar el uso de la zona peatonal por parte de las motos: creación de plazas de motos en parkings subterráneos, prohibición de circular y aparcar, información al respecto, bloqueo/retirada de motos mal estacionadas y sanción.

Carga y descarga

- Se debería regular la carga y descarga de mercancías: horarios, uso de espacios.

Bicicleta

- Con respecto a la conflictividad bici-peatón, hay opiniones distintas:
 - Hay actores que señalan que existe conflictividad entre ciclistas y peatones dentro del Campus, y que se ha incrementado la siniestralidad debido a las bicis.
 - Otros actores consideran que no existe conflictividad. Para prevenirla se propone fomentar la educación entre los usuarios de todos los modos de transporte.
 - Otros actores consideran que existe conflictividad entre todos los modos de transporte: peatón, bici, coche, moto.
- Es necesario mejorar las infraestructuras ciclistas del Campus de Vera, creando una red continua que alcance todo el campus (un carril de punta a punta del Campus y algunos tramos transversales), y que disponga de la señalización adecuada.
- El carril-bici exterior del Campus de Vera es estrecho y con poca visibilidad.
- La falta de visibilidad debida al seto exterior y en determinados accesos (puerta M, piscina) ha incrementado la siniestralidad en el acceso al Campus de Vera. Se propone cortar el seto y estudiar una solución para la puerta M.
- Algunos actores indican que hay que desarrollar normativa interna específica para regular la circulación ciclista en el Campus de Vera.
- Es un problema el robo de bicicletas en la UPV. Debe realizarse un seguimiento y establecerse medidas. Hay que invertir en aparcamiento seguro.
- Se apunta la necesidad de proporcionar a los ciclistas duchas y vestuarios.
- Se propone el uso de bicicletas en los distintos departamentos y servicios (incluyendo Seguridad y otros servicios externalizados) para los desplazamientos dentro del Campus de Vera.
- Se propone potenciar el uso de la bici eléctrica, ya que es adecuada para personas de cualquier edad y capacidad física, y se considera especialmente recomendable en el Campus de Alcoy debido a las pendientes del terreno.
- Se propone que la universidad ponga en marcha un sistema de préstamo de bicicletas propio para la comunidad universitaria.



Peatón

- Para fomentar el desplazamiento peatonal interior de los campus, se propone crear itinerarios con sombra.

4. Encuesta de movilidad

Se ha distribuido una encuesta de movilidad a toda la comunidad universitaria con las siguientes finalidades:

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

Se han obtenido un total de **3207 encuestas** respondidas, 187 en Alcoy, 148 en Gandía y 2872 en Vera (Valencia).

Las siguientes tablas resumen las respuestas obtenidas.

Además la encuesta de movilidad incorpora un apartado final para que, de forma abierta, los encuestados puedan añadir información adicional a la contestada en preguntas anteriores, o sugerencias sobre la movilidad sostenible en los campus. Por esta vía se han recogido un total de 585 aportaciones.



	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Procedencia</i>	<p>El 65% de los desplazamientos al Campus procede de Alcoy y el 31% de otros municipios. Desde Alcoy, son mayoritarios los desplazamientos desde el distrito de Zona Centro (37%), el más próximo al campus. Con respecto a los municipios destacan Cocentaina (14%), Ontinyent (12%), Muro de Alcoy (11%), y después Ibi (7%), Alicante (5%) y Banyeres de Mariola (5%).</p>	<p>El 47% de los desplazamientos habituales al Campus procede de Gandía, el 36% de otros municipios, el 16% de Valencia. Desde Gandía, son mayoritarios los desplazamientos desde los distritos de Grao (50%) y Platja (20%), los más próximos al campus. Con respecto a los municipios, destacan Oliva (13%), Tavernes de la Valldigna (9%), Sueca (7%) y Daimús (6%).</p>	<p>El 65% de los desplazamientos al Campus de Vera procede de la ciudad de Valencia y el 35% de otros municipios. Por distritos, destacan Algirós (19%) y Benimaclet (15%), seguidos de El Pla del Real (8%) y Poblats Maritims (8%); todos ellos próximos al campus. Por barrios destacan Benimaclet (12%) y L'Amistat (8%). Con respecto a los municipios, existe una gran dispersión, destacando Torrent (6%), Alboraya (5%), Paterna (5%) y Sagunto (4%).</p>
<i>Horario</i>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana. La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00. Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía. La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>	<p>Entrada: un pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana. La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00. Salida: pico significativo en la franja 13:00-14:00 y 14:00-15:00 de mediodía. La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana. La entrada a mediodía no es significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00. Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía. La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>
<i>Nº viajes</i>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,57; el nº viajes/día es de 2,78. Por tanto, el nº viajes/semana es de 12,70.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,57; el nº viajes/día es de 2,40. Por tanto, el nº viajes/semana es de 10,97.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,66; el nº viajes/día es de 2,4. Por tanto, el nº viajes/semana es de 11,18.</p>



	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Modo de desplazamiento</i>	<p>El 52% del desplazamiento se realiza a pie.</p> <p>El vehículo privado a motor representa el 41% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (38%) ya que la moto sólo representa el 3%.</p> <p>El TPC es utilizado únicamente en el 6% de los casos, de los cuales un 3% corresponde al autobús urbano. El autobús interurbano sólo supone un 2% y el tren un 1%.</p> <p>La bicicleta únicamente representa el 1%.</p>	<p>El vehículo privado a motor representa el 39% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (37%) ya que la moto sólo representa el 3%.</p> <p>El TPC es utilizado de forma habitual en el 32% de los casos, de los cuales un 16% corresponde al tren y un 14% al autobús urbano. El autobús interurbano sólo supone un 2%.</p> <p>Es destacable el 22% del desplazamiento peatonal al campus. La bicicleta representa el 7%.</p>	<p>El TPC es utilizado por el 33%, destacando con un 18% el uso de la red de metro-tranvía. El autobús urbano representa un 9%, el tren un 4% y el autobús interurbano sólo el 2%.</p> <p>El vehículo privado a motor representa el 31% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (28%) frente al 3% que supone la moto.</p> <p>Es destacable el 19% de la bicicleta y el 17% del desplazamiento peatonal al campus.</p>
<i>Coche</i>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (64%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.</p> <p>El 72% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,48.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 16% de los casos.</p> <p>El 84% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (85%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 12% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (81%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (90%).</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (70%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.</p> <p>El 74% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,37.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 25%.</p> <p>El 81% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (81%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 16% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (85%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (86%).</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (63%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.</p> <p>El 75% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,35.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 19%.</p> <p>El 71% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (89%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 8% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (63%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (76%).</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Coche (continuación)</i>	<p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (51%), aunque un 41% opina que existe a veces. Rara vez hay congestión en el recinto interior (86%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (87%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (66%). Es muy destacable el 25% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (23%). 2. El horario inadecuado (17%) y el tiempo de viaje excesivo (16%). <p>La comodidad del coche supone el 11%</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (27%).</p> <p>Otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (16%) y la elevada pendiente del terreno (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (11%).</p> <p>La comodidad del coche supone un 9%.</p> <p>El 34% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 18% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p> <p>Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un % muy elevado (48%).</p>	<p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (81%); rara vez hay congestión en el recinto interior (92%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (93%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (68%). Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (20%) y el horario inadecuado (20%) son los primeros. 2. El tiempo de viaje excesivo es el segundo motivo (16%). 3. La frecuencia de paso escasa (13%) y la comodidad del coche (13%) se señalan en tercer lugar. <p>El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (28%); otros motivos secundarios son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%), la comodidad del coche (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%).</p> <p>El 46% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 25% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p>	<p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (58%); rara vez hay congestión en el recinto interior (58%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (85%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%). Destaca el 23% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El tiempo de viaje excesivo (25%). 2. Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no utilizar el TPC por comodidad. 3. La frecuencia de paso escasa (13%). <p>El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (25%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (14%), la inseguridad debido al tráfico intenso (14%) y la comodidad del coche (14%).</p> <p>El 44% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 24% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
Moto	<p>El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia.</p> <p>La gran mayoría (83%) aparca sobre la acera; el 17% que lo hace en plazas de aparcamiento.</p> <p>Número de plazas disponibles y su distribución en el campus: el 50% las considera adecuadas y el 50% no adecuadas.</p> <p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (67%); rara vez hay congestión en el recinto interior (83%).</p> <p>El 67% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada.</p> <p>La comodidad de la moto es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%). La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el segundo (37%).</p> <p>Los motivos principales para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (17%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (17%), el horario inadecuado (17%) y la comodidad de la moto (17%).</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (23%). El tiempo de viaje excesivo (15%) y la elevada pendiente del terreno (15%) son motivos secundarios.</p> <p>El 33% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir al campus en coche compartido.</p> <p>El 17% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 17% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 33% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>	<p>El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia.</p> <p>La gran mayoría (80%) aparca en plazas de aparcamiento, el 20% aparca sobre la acera.</p> <p>El número de plazas para motos disponibles en el campus no es adecuado (80%); asimismo la distribución de plazas tampoco lo es (80%).</p> <p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (80%); el 100% opina que rara vez hay congestión en el recinto interior.</p> <p>El 100% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada.</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (83%). El 17% de usuarios de moto afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Los motivos para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (22%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (22%).</p> <p>Otros motivos son el horario inadecuado (14%), la inexistencia de parada próxima al domicilio (14%) y la comodidad de la moto (14%).</p> <p>Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (20%), el tiempo de viaje excesivo (20%) y las condiciones meteorológicas (20%).</p> <p>El 43% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 28% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 29% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (89%). La moto eléctrica carece de incidencia</p> <p>La mayoría (63%) aparca sobre la acera, frente al 34% que utiliza una plaza.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus no es adecuado (61%); asimismo la distribución de plazas tampoco lo es (62%).</p> <p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (60%); rara vez hay congestión en el recinto interior (67%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (83%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (51%). Resulta muy significativo el 44% que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>El primer motivo para no acceder en TPC es el tiempo de viaje excesivo (25%). El 23% afirma no utilizar el TPC por comodidad. El precio del billete es el tercer motivo (14%).</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (26%), seguido del tiempo de viaje excesivo (20%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%).</p> <p>El 37% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 24% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 27% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Desplazamiento peatonal</i>	<p>En el interior del Campus de Alcoy, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.</p> <p>En la mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus. Sin embargo, destaca en segundo lugar la estrechez de las aceras.</p>	<p>En el interior del Campus de Gandía, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.</p> <p>En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.</p>	<p>En el interior del Campus de Vera, el problema principal detectado para el desplazamiento peatonal es la falta de itinerarios con sombra.</p> <p>Otros problemas secundarios son el tránsito de vehículos a motor por la zona peatonal y el tránsito de bicicletas.</p> <p>En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.</p> <p>De manera secundaria, se señala la inseguridad debida al tránsito de bicicletas y la discontinuidad de itinerarios peatonales con problemas percibidos por algunos peatones.</p>
<i>Bicicleta</i>	<p>La bicicleta es propia en todos los casos; no existe sistema de bicicletas municipal.</p> <p>A partes iguales, la bici propia se aparca en el garaje (34%), en el interior de la casa (33%) y en el trastero (33%). El lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y la inseguridad debida al tráfico intenso son los problemas principales al acceder al campus.</p> <p>La mayor parte de usuarios introduce la bici en su edificio (67%). Un 33% utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus.</p> <p>El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.</p>	<p>La mayor parte de los miembros de la UPV que acceden al campus en bicicleta, lo hacen en bici propia (64%). El uso del sistema de bici público es significativo (36%).</p> <p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, el mal estado de conservación del carril-bici y la señalización inadecuada del mismo son considerados los problemas principales al acceder al campus.</p> <p>La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (92%). Un 8% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.</p>	<p>La mayoría de usuarios de bicicleta, utilizan bici propia (62%). El uso del sistema de bici público es significativo (38%).</p> <p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y el comportamiento del peatón son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus.</p> <p>La inseguridad debida al tráfico y la estrechez del carril-bici son problemas secundarios.</p> <p>La mayor parte de usuarios utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (76%). Un 22% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es despreciable.</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Bicicleta (continuación)</i>	<p>Hay diversidad de opiniones en relación a la existencia de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.</p> <p>El 43% de usuarios opina que los aparcabicis del campus son insuficientes.</p> <p>El 29% opina que están mal ubicados.</p>	<p>La gran mayoría opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (78%).</p> <p>El 78% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son adecuados.</p> <p>Los principales problemas detectados por los usuarios del sistema de préstamo municipal de bicicletas son la falta de bicicletas en su lugar de residencia y que las bicicletas son incómodas y poco prácticas.</p>	<p>La inseguridad por posible colisión con peatones es el principal problema detectado al transitar con bicicleta dentro del Campus.</p> <p>En segundo lugar es destacable la importancia cuantitativa de los ciclistas que no encuentran ningún problema.</p> <p>En tercer lugar, se resalta la mala señalización del carril-bici/acera e intersecciones.</p> <p>El 57% de los usuarios de bici no considera necesario habilitar un carril-bici en todo el Campus, independiente de los itinerarios peatonales y de los viales para vehículos a motor, frente al 43% que considera que sí es necesario.</p> <p>Destaca el 40% que indica que no es necesario porque la conflictividad puede resolverse con respeto mutuo.</p> <p>El 72% dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.</p> <p>El 32% opina que los aparcabicis del campus son adecuados. El 30% opina que son inseguros ante robos.</p> <p>El 84% no utiliza nunca el aparcamiento subterráneo de la Casa del Alumno. El motivo principal es que no se encuentra próximo al centro de trabajo/estudio (59%). Destaca el 27% que desconoce su existencia.</p> <p>Los principales problemas detectados por los usuarios de Valenbisi son la falta de bicicletas y soportes libres en el campus, en los momentos de salida y entrada respectivamente.</p>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Combinación de modos de transporte</i>	<p>La combinación de distintos modos de transporte apenas supone el 2% de los casos.</p> <p>El principal problema detectado al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje es la elevada duración total del viaje.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (50%) y Muy insatisfactoria (50%).</p>	<p>La combinación de distintos modos de transporte supone el 20% de los casos. Predomina mayoritariamente la combinación del tren con el autobús urbano.</p> <p>Los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje son el elevado precio de los billetes, el elevado tiempo de espera y la elevada duración total del viaje.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (45%), aunque es destacable el 31% que la considera Insatisfactoria.</p>	<p>La combinación de distintos modos de transporte o la realización de transbordos supone el 12% de los casos.</p> <p>Predomina la combinación del tren con la red de metro-tranvía. Destaca también la realización de transbordos en la red de metro-tranvía.</p> <p>Los problemas detectados son el elevado tiempo de espera, la elevada duración total del viaje y el elevado precio de los billetes.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte y/o transbordos es Suficiente (45%).</p> <p>A veces se perciben dificultades para transportar la bici en el TPC (50%). A veces, existen dificultades para aparcar el coche cerca de la parada de TPC a combinar (47%).</p>
<i>Desplazamientos fuera del campus</i>	<p>Un 22% realiza desplazamientos fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros ubicados en otros municipios (47%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV tiene un peso importante (31%), siendo el Campus de Vera el destino principal.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, existe mucha dispersión; 1 día/semana (26%), 2 días/semana (26%), e incluso 5 días/semana (26%).</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (77%).</p> <p>El coche se utiliza mayoritariamente (63%). La mayoría no comparte coche (71%).</p>	<p>Un 23% realiza desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros dentro del mismo municipio (45%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV tiene un peso importante (33%), siendo el Campus de Vera el destino principal.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, el 49% lo hace 1 día/semana.</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (79%).</p> <p>El coche se utiliza en primer lugar (35%). La gran mayoría no comparte coche (89%).</p>	<p>Un 18% realiza desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros dentro del mismo municipio (59%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV únicamente representa el 6% de los casos.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, el 32% lo hace 2 días/semana y el 24% 1 día/semana.</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (76%).</p> <p>El coche se utiliza en primer lugar (28%), seguido de la bici (17%) y a pie (17%). La gran mayoría afirma no compartir coche (71%).</p>

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE ALCOY

Autobús urbano

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 2							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 4							

Autobús interurbano

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

Tren

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

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE GANDÍA

Autobús urbano

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

Autobús interurbano

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

Tren

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

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE VERA

Autobús urbano

SÍNTESIS DE OPINIONES POR LÍNEA DE AUTOBÚS							
ATRIBUTO VALORADO	1	9	18	29	40	41	71
Duración del trayecto PUNTO FUERTE							
Puntualidad PUNTO FUERTE							
Horario PUNTO FUERTE							
Frecuencia PUNTO DÉBIL							
Calidad del servicio (conservación, limpieza) PUNTO FUERTE							
Grado de masificación DEPENDE DEL TRAYECTO Y ÉPOCA							
Precio del servicio ELEVADO							
Satisfacción global SUFICIENTE							

Red metro-tranvía

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

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Autobús interurbano

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

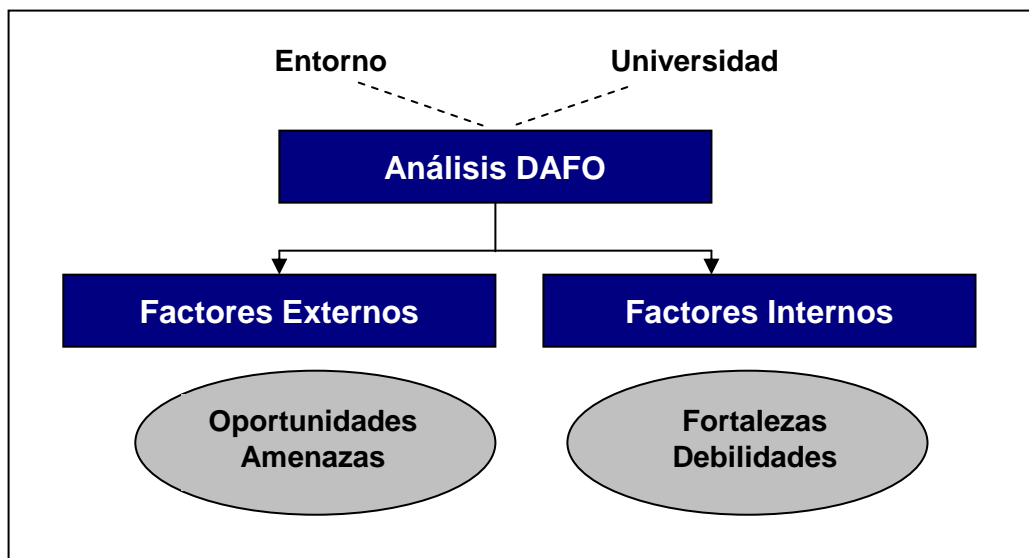
Tren

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

A DAFO

El análisis DAFO es una herramienta de apoyo a la toma de decisiones basada en la identificación de debilidades (D), amenazas (A), fortalezas (F) y oportunidades (O) del objeto de estudio. El objetivo es identificar aquellos aspectos que se deben mantener (F), corregir (D), explotar (O) o afrontar (A).

De esta manera se reflejan, por un lado los puntos fuertes del sistema de movilidad actual de la Universitat Politècnica de València (fortalezas y oportunidades) y, por otro, los puntos débiles que deben ser objeto de mejora (debilidades y amenazas).



Así, se considera:

Debilidad	D	Posición desfavorable de la UPV de carácter interno.
Amenaza	A	Situación desfavorable existente en el entorno y que afecta a la UPV.
Fortaleza	F	Posición favorable de la UPV de carácter interno.
Oportunidad	O	Situación favorable propiciada por el entorno y que beneficia a la UPV.

ANÁLISIS DAFO. Características poblacionales y territoriales

FORTALEZAS

- La ubicación de los tres Campus facilita la comunicación, tanto con el propio municipio donde se emplazan (en este sentido destaca la ubicación del Campus de Alcoy), como con el exterior a través de la red de infraestructuras viarias próximas (Campus de Gandía y Vera).
- En el Campus de Alcoy, la Plaza de Ferrándiz y Carbonell, donde se ubican los accesos principales a los edificios universitarios, es peatonal y se encuentra cerrada a la circulación de vehículos a motor.
- El Campus de Gandía sólo permite la circulación peatonal por su interior, por lo que todos los accesos son peatonales, no permitiéndose el acceso de vehículos a motor. Existen bolardos para evitar el acceso al recinto de vehículos motorizados.
- En el Campus de Vera, las zonas verdes y peatonales de los Campus, predominan sobre las vías destinadas al tráfico rodado en el interior del Campus.
- Respecto a los accesos del Campus de Vera:
 - Existen numerosos accesos habilitados a lo largo del perímetro del Campus. El acceso peatonal, exclusivo o compartido con los otros tipos de vehículos de manera segregada, se permite en el 66% de estos accesos.
 - En los accesos A, B, D, E, F y G, existe señalización de limitación de velocidad para los vehículos a motor
 - No se observan vehículos mal estacionados en las proximidades de los accesos, si bien hay que resaltar que la mayoría disponen de bolardos que lo impiden.
 - Existe continuidad del itinerario peatonal interior y exterior en casi todos los accesos.
- En el Campus de Vera: Dotación en el propio Campus de numerosos servicios complementarios a la docencia e investigación: cafeterías-restaurantes, instalaciones deportivas, papelerías-librerías, reprografía, bancos, agencia de viajes, etc. que reducen los desplazamientos exteriores.

DEBILIDADES

- Respecto a los accesos al Campus de Vera:
 - El acceso en bicicleta al Campus de Vera sólo puede realizarse utilizando el carril-bici por 5 de los 21 puntos habilitados para acceder al Campus (sólo 4 de ellos presentan continuidad entre el carril-bici exterior e interior).
 - En aquellos accesos donde el carril-bici exterior discurre de forma paralela, no está señalizado si el ciclista debe cruzar el acceso compartiendo espacio con el peatón (acera) o con el vehículo a motor (calzada).
 - En los accesos F, J, K, L, M, N, O, R, donde se permite la entrada/salida de vehículos a motor, el vehículo a motor cruza el carril-bici y la acera para acceder al campus. No existe señalización que le indique el peligro de atropello.
 - En los accesos E, G y H, el paso de peatones situado frente al acceso se encuentra bastante borrado, siendo prácticamente inapreciable.
 - En los accesos para vehículos a motor, no se señala la prohibición de paso peatonal.
 - De forma generalizada se observa el paso de peatones por accesos de vehículos a motor, aunque dispongan de un paso exclusivo para ellos. Asimismo, las bicis entran tanto por las puertas peatonales como por los viales para vehículos a motor. Se observa también el paso de motos por puertas peatonales.
 - De forma generalizada, no existe señalización sobre el uso de cada acceso por cada uno de los modos de transporte (permisos y prohibiciones) – vehículo a motor, bicicleta y peatón – con el fin de evitar conflictos/accidentes en las entradas y salidas.

ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - No se han visto motos incorrectamente estacionadas en las zonas peatonales del interior del Campus. Tampoco coches. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Los accesos J, K, L, M, N, P, R y S comunican directamente con aparcamientos regulados mediante barrera evitando la circulación interior de vehículos. - Las normas de circulación por la red vial interior se señalizan en los accesos que comunican con ella: la limitación de velocidad es de 30 Km/hora; no está permitida la entrada de camiones ni autobuses. - En la mayoría de los tramos, existen barras metálicas y bolardos que impiden el estacionamiento indebido sobre la línea que limita ambos carriles, sobre isletas, sobre la acera y el vial ciclista. - Todos los tramos cuentan con pasos de peatones que cruzan la calzada para permitir el cruce peatonal entre aceras. - Algunos pasos de peatones son elevados para favorecer la reducción de la velocidad de los vehículos. Igualmente algunos tramos disponen de bandas reductoras de velocidad. - El aparcamiento indebido de coches presenta una incidencia muy reducida, debido a la presencia de numerosos elementos (bolardos, barras, etc.) en los puntos de riesgo (aceras, líneas entre carriles de circulación, isletas, etc.). - En 8 de los 12 aparcamientos regulados (P3A, P4A, P5A, P6A, P6B, P7B, P7C, P8B) se supera el % a partir del cual sólo pueden entrar PAS y PDI, durante prácticamente todo el horario de mañana. Esto supone que durante este intervalo los estudiantes no pueden acceder a estos aparcamientos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Se dispone de un aparcamiento regulado mediante barrera, subterráneo, con una oferta de 242 plazas para coches y 9 plazas reservadas para discapacitados. No hay plazas para motos. - No se alcanza en ningún momento el máximo de ocupación y, en ninguna franja horaria, se supera el % a partir del cual sólo pueden entrar PAS-PDI. Por tanto, no existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario. - Existe una zona de aparcamiento en superficie para motocicletas con acceso libre (frente a edificio Polideportivo), con una oferta 15 plazas. El % de ocupación es muy bajo. - Motos mal estacionadas se concentran en la plaza peatonal de Ferrándiz y Carbonell. - Las calles próximas presentan una ocupación del 100%, incluso niveles superiores debido a vehículos mal estacionados. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - Se dispone de dos aparcamientos regulados mediante barrera con un total de 189 plazas para coches y 4 plazas reservadas para discapacitados. No hay plazas de motos. - Los aparcamientos no se llenan en ninguna franja horaria, quedando plazas libres (hasta un 35-40%) incluso en horario de máxima ocupación. Por tanto, no existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario. - Existe una zona de aparcamiento en superficie no regulada, con 50 plazas para coches, 2 plazas para discapacitados y una zona con 4 plazas para motos. Se observan niveles de ocupación de las plazas de coches y de motos del 75%. - La oferta de aparcamiento de las calles adyacentes supone unas 140 plazas más. La ocupación es muy elevada, encontrándose incluso vehículos mal estacionados. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Dispone de dos tramos independientes de vial interior. Conectan los accesos A, B, D, E, G, H, I y P con áreas de aparcamiento, así como para la carga / descarga de mercancías. - El número total de plazas para aparcamiento de vehículos a motor asciende a 5079, estando distribuidas la mayoría (92%) en 12 aparcamientos regulados mediante barrera. El resto se distribuye en zonas de aparcamiento libre. - El número de plazas totales disponibles en aparcamientos regulados es de 4678, de las cuales 4501 son para coche, 66 para moto y el resto son reservadas para discapacitados (93) y otras reservas (18). - El 99% de las plazas no reservadas son para el aparcamiento de coches; sólo el 1% corresponden a moto. Sólo tres aparcamientos disponen de plazas para motos: P1B: Tarongers, P6A: Piscina y P8A: Trinquet. - Se dispone de plazas de aparcamiento libre situadas en los tramos de vial interior: 393 plazas para coches y 8 reservadas para discapacitados. No hay plazas para motos. La ocupación de estas plazas es de prácticamente el 100%. - Se observa un gran número de motocicletas aparcadas en zonas peatonales (hasta 243 motos en el periodo de máxima ocupación), junto a las entradas de la mayoría de edificios. La diferencia entre la oferta y la demanda de plazas de motos es muy elevada. Además las plazas existentes están distribuidas únicamente en 3 parkings. - Las vías adyacentes presentan una oferta de unas 700 plazas para coches, de las cuales más de 500 están en la Avda. Naranjos. La ocupación de estas plazas alcanza prácticamente la saturación en la franja horaria de máxima ocupación. - Hay zonas de aparcamiento indebido en los alrededores del campus: Frente al acceso A, frente al acceso B, al norte del edificio 7H, accediendo por vial entre los edificios 7H y 7K y en la c/ Ing. Fausto Elio. Hasta 100 coches en hora punta. ▪ La UPV no dispone de ningún reglamento para regular el estacionamiento indebido de coches y motos en los Campus. ▪ La compra de vehículos en la UPV no se encuentra centralizada, adquiriéndose por las distintas áreas. No hay criterios definidos para priorizar el uso de vehículos ecoeficientes. Actualmente, ninguno de los vehículos es eléctrico o híbrido. ▪ La UPV no dispone de un servicio propio para fomentar los desplazamientos compartidos en el acceso a sus campus, que facilite el encuentro entre los miembros de la comunidad universitaria.

ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor. Coche	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p>Según la encuesta de movilidad,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - El 84% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad. - La gran mayoría de usuarios de coche (85%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 12% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas. La incidencia del aparcamiento indebido es muy baja. - Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos (51%), aunque un 41% opina que existe a veces. Rara vez hay congestión en el recinto interior (86%). - La señalización vial en el interior del campus es adecuada (87%). - El 34% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 18% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - El 81% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad. - La gran mayoría de usuarios de coche (81%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 16% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas. La incidencia del aparcamiento indebido es muy baja. - Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos (81%); rara vez hay congestión en el recinto interior (92%). - La señalización vial en el interior del campus es adecuada (93%). - El 46% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 25% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - En Vera, el 71% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad. - La gran mayoría de usuarios de coche (89%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 8% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas. La incidencia del aparcamiento indebido es muy baja. - A veces existe congestión de tráfico en los accesos (58%); rara vez hay congestión en el recinto interior (58%). - La señalización vial en el interior del campus es adecuada (85%). - El 44% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 24% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta. 	<p>Según la encuesta de movilidad, en el acceso a los campus, el coche representa el 38% en Alcoy, el 37% en Gandía y el 28% en Vera.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - El combustible utilizado es el gasóleo (64%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia. - El 72% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,48. - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 16% de los casos. - La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (66%). Es muy destacable el 25% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad. - El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (81%); la distribución de plazas es adecuada (90%). - Motivos para no acceder en TPC: 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (23%). 2. El horario inadecuado (17%) y el tiempo de viaje excesivo (16%). La comodidad del coche supone el 11% - El motivo principal para no acceder en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (27%). Otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (16%) y la elevada pendiente del terreno (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (11%). La comodidad del coche supone un 9%. - Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un % muy elevado (48%). ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - El combustible utilizado es el gasóleo (70%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia. - El 74% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,37. - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 25%. - La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (68%). Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad. - El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (85%); la distribución de plazas es adecuada (86%). - Motivos para no acceder en TPC: 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (20%) y el horario inadecuado (20%) son los primeros. 2. El tiempo de viaje excesivo es el segundo motivo (16%). 3. La frecuencia de paso escasa (13%) y la comodidad del coche (13%) se señalan en tercer lugar. - El motivo principal para no acceder en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (28%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%), la comodidad del coche (13%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (12%). ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - El combustible utilizado es el gasóleo (63%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia. - El 75% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,35. - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 19%. - La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%). Destaca el 23% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad. - El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (63%); la distribución de plazas es adecuada (76%). - Motivos para no acceder en TPC: 1. El tiempo de viaje excesivo (25%). 2. Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no utilizar el TPC por comodidad. 3. La frecuencia de paso escasa (13%). - El motivo principal para no acceder en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (25%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (14%), la inseguridad debido al tráfico intenso (14%) y la comodidad del coche (14%). ▪ En el desplazamiento fuera de los campus, se utiliza principalmente el coche (63% en Alcoy, 35% en Gandía y 28% en Vera). Generalmente no se comparte coche en estos desplazamientos.

ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor. Moto	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p>Según la encuesta de movilidad,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Los usuarios de moto opinan que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (67%); rara vez hay congestión en el recinto interior (83%). - El 67% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada. - El 33% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir al campus en coche compartido. El 17% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 17% estaría dispuesto a utilizar el TPC. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - La gran mayoría (80%) aparca en plazas de aparcamiento, aunque el 20% afirma aparcar sobre la acera. - Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (80%); el 100% opina que rara vez hay congestión en el recinto interior. - El 100% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada. - El 43% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 28% estaría dispuesto a utilizar el TPC. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Rara vez hay congestión en el recinto interior (67%). - La señalización vial en el interior del campus es adecuada (83%). - El 37% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 24% estaría dispuesto a utilizar el TPC. 	<p>Según la encuesta de movilidad,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - El 100% de los usuarios de moto utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia. - La gran mayoría (83%) aparca sobre la acera, frente al 17% que lo hace en plazas de aparcamiento. - Número de plazas disponibles y su distribución en el campus: el 50% las considera adecuadas y el 50% no adecuadas. - La comodidad de la moto es el motivo principal para no ir a pie al campus (63%). La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el segundo (37%). - Los motivos principales para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (17%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (17%), el horario inadecuado (17%) y la comodidad de la moto (17%). - El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (23%). El tiempo de viaje excesivo (15%) y la elevada pendiente del terreno (15%) son motivos secundarios. - El 33% en ningún caso dejaría de usar la moto. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia. - El número de plazas para motos disponibles no se considera adecuado (80%); la distribución de plazas tampoco lo es (80%). - La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (83%). El 17% de usuarios de moto afirma no ir a pie por comodidad. - Los motivos para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (22%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (22%). Otros motivos son el horario inadecuado (14%), la inexistencia de parada próxima al domicilio (14%) y la comodidad de la moto (14%). - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (20%), el tiempo de viaje excesivo (20%) y las condiciones meteorológicas (20%). - El 29% en ningún caso dejaría de usar la moto. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - El combustible utilizado es el gasóleo (89%). La moto eléctrica carece de incidencia. - La mayoría (63%) aparca sobre la acera, frente al 34% que utiliza una plaza. - El número de plazas para motos disponibles no es adecuado (61%); la distribución de plazas tampoco lo es (62%). - A veces existe congestión de tráfico en los accesos (60%). - La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (51%). Resulta muy significativo el 44% que afirma no ir a pie por comodidad. - El primer motivo para no acceder en TPC es el tiempo de viaje excesivo (25%). El 23% afirma no utilizar el TPC por comodidad. El precio del billete es el tercer motivo (14%). - El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (26%), seguido del tiempo de viaje excesivo (20%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (13%) y la inseguridad debido al tráfico (12%). - El 27% en ningún caso dejaría de usar la moto.

ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor	
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Las principales vías de tráfico rodado de acceso al Campus de Alcoy son las mismas que las que existen para llegar al casco urbano del municipio. - Las calles ubicadas en las proximidades son estrechas, con un carril de sentido único de circulación, con reducida oferta de aparcamiento. Además del trazado, el pavimento adoquinado y la presencia de reductores de velocidad y bolardos obligan a los conductores a reducir su velocidad. - Hay un punto de acceso para vehículos a motor y conduce hacia el aparcamiento en el edificio 4 (Polideportivo – Centro de Investigación). ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - Camí Vell de Valencia (Carretera Nazaret-Oliva - CV605) - C/ Polígono Universidad, constituye la principal vía de acceso a la zona norte. Enlaza con las carreteras N-337 y N-332, para los desplazamientos Valencia-Alicante o Gandía pueblo, y al sur y al este con la Carretera de Sequia del Rei y la calle Paraninfo, que conectan con el Grao y la Playa de Gandía. - Ronda de l'Àgora: acceso de vehículos al edificio CRAI a través del aparcamiento. Esta ronda enlaza con la Carretera de Sèquia del Rei y con el tramo sur del Camí Vell de València. - Los únicos accesos posibles al Campus para vehículos a motor conducen a dos aparcamientos. El campus no dispone de viales interiores para la circulación de vehículos motorizados. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Las vías de acceso son la Avenida de los Naranjos (al sur del Campus), que constituye la principal vía de acceso al Campus desde la ciudad de Valencia, el Camí de Vera (al oeste y norte), la Calle Agustí Alamán i Rodrig (al norte) y la Calle Ingeniero Fausto Elio (al este). - Hay accesos para vehículos a motor desde todas las vías colindantes. - Los cruces se encuentran regulados mediante semáforos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Vera, la Avda. de los Naranjos: <ul style="list-style-type: none"> - Presenta gran intensidad de tráfico y velocidad de circulación elevada en algunos tramos - Tiene dos sentidos de circulación (hacia zona Malvarrosa y hacia centro ciudad – ronda nord), cada uno con tres carriles y un cuarto reservado para taxi-autobús urbano (en algunos tramos también para motocicletas). - Por la zona central discurre el trazado del tranvía. - Únicamente dispone de 2 puntos de cruce para vehículos a motor, con gran complejidad para todos los modos de transporte y en especial para bicicletas y peatones.

ANÁLISIS DAFO. Desplazamiento peatonal	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los edificios del Campus de Alcoy se encuentran integrados en el centro urbano de Alcoy, los accesos peatonales a éstos los constituyen las diferentes aceras y zonas peatonales municipales situadas alrededor. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - La zona interior del Campus de Gandía es eminentemente peatonal: los accesos al recinto universitario son únicamente peatonales y está prohibida la circulación interior de bicicletas y vehículos a motor. - Se caracteriza por presentar continuidad y mucha amplitud para la circulación peatonal. Algunos tramos tienen sombra, bien por la presencia de árboles, o bien por poder realizar el desplazamiento por debajo de edificios. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Existe una red peatonal interior amplia y continua (salvo en puntos donde existen obras), formada por paseos reservados al tránsito peatonal, pavimentados y conectados con una red de aceras que permiten el desplazamiento de extremo a extremo del recinto universitario, el acceso a los distintos edificios, así como la entrada/salida por la mayoría de los accesos. ▪ Según la encuesta de movilidad, en el acceso a los campus: <ul style="list-style-type: none"> - En Alcoy, el 52% del desplazamiento se realiza a pie. - En Gandía, el 22% del desplazamiento se realiza a pie. - En Vera, el 17% del desplazamiento se realiza a pie. ▪ En el interior del Campus de Alcoy, la gran mayoría de peatones no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal. Asimismo en el interior del Campus de Gandía, la gran mayoría no encuentra ningún problema. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Aunque hay zonas con sombra por la presencia de árboles o elementos estructurales de los edificios, hay otras que no tienen ninguna protección contra el sol. No existe un itinerario continuo con sombra que permita cruzar el campus. - La presencia de motos estacionadas en las aceras y zonas peatonales es una constante en todo el campus. En general, no impiden el desplazamiento peatonal pero reducen la banda libre. - Vehículos de mercancías y de servicios externalizados ocupan puntualmente los espacios peatonales. - Los vehículos a motor que están circulando por las áreas destinadas a los peatones, suponen un peligro de atropello. - La acera del lado este en el acceso M, no presenta continuidad: No es posible conectar con el acceso peatonal, se requiere cruzar las viales en el tramo de acceso al parking para cruzar a la otra acera, en ninguno de los dos puntos hay un paso de peatones habilitado. - Algunas aceras presentan problemas puntuales de continuidad, bien en los mismos accesos, bien debido a la presencia de determinados edificios, bien en los puntos de acceso a aparcamientos subterráneos, bien por la presencia de mesas de alguna cafetería, o bien por la presencia de obras. - El tramo desde el edificio 9D (cafetería El Trinquet) hasta el acceso I, consta de una única acera, estrecha debido a la presencia del carril-bici, las mesas de la cafetería, motos estacionadas y aparcabicis; en algunos puntos no es posible el desplazamiento, obligando a los peatones a circular sobre el carril-bici. No hay otro itinerario peatonal para llegar al acceso I, ya que en el lado sur hay plazas de aparcamiento de coches. ▪ Según la encuesta de movilidad, en el interior del Campus de Vera, el problema principal detectado para el desplazamiento peatonal es la falta de itinerarios con sombra. Otros problemas secundarios son el tránsito de vehículos a motor por la zona peatonal y el tránsito de bicicletas.

ANÁLISIS DAFO. Desplazamiento peatonal	
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las calles adyacentes al Campus de Alcoy están conectadas con los edificios de forma continua mediante aceras estrechas, pero libres de obstáculos, y pasos de peatones. ▪ La continuidad peatonal desde del recinto norte del Campus de Gandía hasta el edificio en la zona sur se garantiza a través de pasarelas y pasos peatonales que cruzan la Ctra. Sequia del Rei hasta el acceso B del edificio H. El acceso a las pistas deportivas, por la Calle Rábida, dispone de aceras conectadas mediante un paso de peatones; existe un itinerario continuo hasta el acceso A. ▪ El acceso al Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - La Avenida de los Naranjos dispone de aceras a ambos lados conectadas mediante 9 pasos de peatones que cruzan la calzada y las vías del tranvía en dos tiempos. Todos cuentan con señalización y están regulados por semáforos. - En general, la zona este del Campus, de más reciente construcción, dispone de aceras exteriores más anchas. - Es difícil la accesibilidad peatonal desde las plazas de aparcamiento en la Avda Naranjos hasta la acera colindante con el Campus, debido a la presencia de la zona ajardinada, siendo especialmente problemática en todo el tramo donde existe seto ya que éste actúa como una barrera continua. - La rotonda de la Avenida de los Naranjos – Ingeniero Fausto Elio - Lluís Peixó dispone de aceras conectadas mediante 3 pasos de peatones, uno de ellos en dos tiempos sobre la vía de tranvía. Todos cuentan con señalización y regulación semafórica. - La c/ Ingeniero Fausto Elio dispone de aceras anchas conectadas mediante 2 pasos de peatones en dos tiempos que cruzan la calzada y las vías del tranvía. Ambos pasos cuentan con señalización y están regulados por semáforos ▪ El plan de movilidad de Valencia, publicado en diciembre de 2013, prevé la ejecución de una serie de acciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal en la Ciudad: <ul style="list-style-type: none"> - Estructuración de una red de 6 ejes peatonales principales y 2 ejes peatonales secundarios, que aseguren una adecuada interconectividad. En el acceso al Campus de Vera, destaca el Itinerario Peatonal denominado "Ronda Norte", concretamente en su Área 10: Campus Vera (UPV) y Tarongers (UV). - Identificación de diversos puntos de la ciudad donde implantar pasos peatonales adicionales. En las proximidades del Campus de Vera, destaca un nuevo paso de peatones en la Avda de los Naranjos y otro en la c/ Ingeniero Fausto Elio. ▪ Según la encuesta de movilidad, en la mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso peatonal al Campus de Alcoy; lo mismo ocurre en el Campus de Gandía. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El acceso al Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - Únicamente es posible desde determinadas calles o tramos de éstas, puesto que en buena parte de su perímetro no existen itinerarios habilitados para la circulación peatonal. - El acceso peatonal a los edificios de la zona norte, que se realiza por la c/ Polígono de la Universidad, queda interrumpido en el tramo anterior a la cafetería, por la presencia de plazas de aparcamiento en batería. No existe un paso de peatones que permita la conexión con la acera del otro lado. - La acera sur de Ctra. Sequia del Rei no tiene conexión peatonal con otras vías: la acera se interrumpe al llegar a una zona de aparcamiento libre (descampado). - La Ronda de l'Agora se reduce por la presencia de carril bici en la acera y presenta interrupciones del itinerario peatonal. ▪ El acceso al Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Son especialmente complejos los pasos de peatones en los dos cruces del vial sobre las vías del tranvía. Además la pintura se encuentra parcialmente borrada en algunos tramos y las isletas intermedias no disponen de protección para los peatones que tienen que esperar en ellas. - La acera de la Avda Naranjos se estrecha puntualmente (entre el acceso M y el N, entre el acceso P y el R, debido a la presencia de edificios del campus que sobresalen en estos puntos). - La acera en la C/L. Peixó se estrecha de forma considerable debido a la existencia del carril-bici, especialmente en algún punto donde además existen obstáculos verticales. Las isletas intermedias no disponen de protección para los peatones. - La c/Agustí Alamán i Rodrig presenta aceras estrechas en el lado del Campus debido a la presencia del carril-bici. Las aceras son más anchas en el lado norte de la calle, pero el crecimiento de la vegetación las invade en algunos puntos. Varios pasos de peatones conectan ambas aceras, sin embargo la pintura se encuentra muy borrada, en algunos casos es casi imperceptible. - En el Camino de Vera, existe un itinerario peatonal colindante al Campus; pero la acera es muy estrecha en algunos tramos, y presenta obstáculos verticales y discontinuidades en algunos puntos. ▪ Según la encuesta de movilidad, en la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al Campus de Vera. De manera secundaria, se señala la inseguridad debida al tránsito de bicicletas y la discontinuidad de itinerarios peatonales como problemas percibidos por algunos peatones.

ANÁLISIS DAFO. Bicicleta	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se detecta un bajo índice de aparcamiento indebido de bicicletas en los tres Campus ▪ La oferta y distribución de puntos de aparcabici en los tres Campus es adecuada (en los accesos a los centros/instalaciones y puntos atractores de la comunidad universitaria). ▪ No se encuentran bicicletas mal estacionadas en la zona peatonal del Campus de Gandía ni Alcoy. ▪ El uso de duchas y vestuarios de las instalaciones deportivas de los Campus es abierto a toda la comunidad universitaria, por lo que pueden usarse por personas que empleen la bicicleta en sus desplazamientos a los Campus ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Elevado número de plazas para aparcamiento de bicis en el Campus: 2202 plazas de aparcabici distribuidas en 98 puntos de aparcamiento. Prevalece el uso del modelo de aparcabici "Cuadrado con apoyo" (61% del total ofertado), en el que se evita el daño a la rueda, frente al de soporte de rueda. - Plazas de aparcamiento de bicicleta libres en la mayoría de los puntos de aparcabici del Campus (ocupación media de aproximadamente 30% en la franja horaria de máxima ocupación). - Se detecta un bajo índice de aparcamiento indebido de bicicletas en el Campus de Vera. - Existencia de Taller de reparaciones de bicicletas en el Campus ▪ Según la encuesta de movilidad realizada a ciclistas, en el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - A partes iguales, la bici propia se aparca en el garaje (34%), en el interior de la casa (33%) y en el trastero (33%). El lugar de aparcamiento en el domicilio se considera adecuado. - El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano del campus es inexistente. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - Aunque la mayor parte de los miembros de la UPV que acceden al campus en bicicleta, lo hacen en bici propia (64%), el uso del sistema de bici público es significativo (36%). - En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado. - La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (92%), aunque un 8% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente. - La gran mayoría opina que dispone de aparcabici libres en las proximidades del centro de trabajo/estudios (78%). La mayoría opina que los aparcabici del campus son adecuados. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - El 19% del desplazamiento de acceso se realiza en bicicleta. - Aunque la mayoría de usuarios de bicicleta utilizan bici propia (62%), el uso del sistema público es significativo (38%). - En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado. - La mayor parte de usuarios utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (76%), aunque un 22% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es despreciable. - El 57% de los usuarios de bici no considera necesario habilitar un carril-bici en todo el Campus, independiente de los itinerarios peatonales y de los viales para vehículos a motor, frente al 43% que considera que sí es necesario. Destaca el 40% que indica que no es necesario porque la conflictividad puede resolverse con respeto mutuo. - El 72% afirma disponer de aparcabici libres en las proximidades del centro de trabajo/estudios. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modelos de aparcabici, en los 3 Campus, que no permiten el doble amarre de la bicicleta, lo cual aumenta la inseguridad frente al robo. En los Campus de Vera y Gandía, también hay aparcabici de modelo de soporte de rueda, en el que además la rueda puede dañarse fácilmente y no asegura la estabilidad de la bicicleta (sólo un punto de apoyo). ▪ Aparcamientos de bicicleta vacíos en el Campus de Alcoy. Bajo uso de todas las zonas de aparcabici del Campus de Gandía, en horario de máxima ocupación (aprox.9%). ▪ El uso de taquillas por ciclistas en los Campus de UPV no es libre; está reservada a socios de las áreas de Deportes. ▪ No existe registro de los robos de bicicletas reportados en los Campus de Alcoy y Gandía. ▪ En ningún Campus se dispone de información registrada detallada sobre los robos producidos que permita realizar un análisis de sus causas, por ej. registro de franja horaria y de la ubicación /tipo del aparcabici donde se produjeron los robos y "modus operandi" de los robos, así como un seguimiento de las bicicletas recuperadas. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - El carril-bici que discurre por la acera de Av. Naranjos junto al Campus no entra en el interior por ninguno de los accesos de la UPV en esta avenida; no existe conexión con red ciclista interior. - La red ciclista interior del Campus de Vera : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Es discontinua, no dando cobertura a la totalidad del Campus; No permite la conexión en todos los accesos al Campus con la red ciclista exterior, que discurre paralela a buena parte de su perímetro ✓ El pavimento y la pintura están deteriorados en algunos puntos; no existe señalización de carriles y sentidos de circulación. En la mayoría de tramos, la señalización que indica el uso ciclista está borrada. ✓ Se detectan varias zonas de aparcamiento saturado de bicicletas (100% ocupación): Edificio 4L (frente a acceso a Biblioteca General), entre edificios 4M y 2G, entre edificios 3J y 5H –Sur, entre edificios 4M y 2G, entre edif. 5B y 5C y en edificio 5F. ✓ En los puntos con bicicletas mal aparcadas en Campus de Vera, hay aparcabici próximos con plazas disponibles. ▪ Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - La bicicleta únicamente representa el 1% de los desplazamientos de acceso. - La mayor parte de usuarios introduce la bici en su edificio (67%). Sólo un 33% utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus. - Hay diversidad de opiniones en relación a la existencia de aparcabici libres en las proximidades del centro de trabajo/estudios. El 43% opina que los aparcabici del campus son insuficientes y el 29% opina que están mal ubicados. ▪ En el Campus de Gandía, la bicicleta representa el 7% de los desplazamientos. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - La inseguridad por posible colisión con peatones es el principal problema detectado al transitar con bicicleta dentro del Campus. En segundo lugar es destacable la importancia cuantitativa de los ciclistas que no encuentran ningún problema. En tercer lugar, se resalta la mala señalización del carril-bici/acera e intersecciones. - El 32% opina que los aparcabici del campus son adecuados, pero el 30% opina que son inseguros ante robos. - El 84% no utiliza nunca el aparcamiento subterráneo de la Casa del Alumno. El motivo principal es que no se encuentra próximo al centro de trabajo/estudio (59%). Destaca el 27% que desconoce su existencia.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el acceso al Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - El PMUS de Alcoy prevé la creación de una red de itinerarios ciclistas, compuesta por carriles bici y ciclo-cales, con trazado y pendientes compatibles con las características del municipio, y que permita la comunicación entre los principales nodos de actividad de la ciudad, entre los que se encuentra el Campus de la UPV. - El PMUS de Alcoy prevé la implantación de un Sistema Municipal de Préstamo de bicicletas, con puntos de toma y devolución automatizada, adaptado a las características específicas de Alcoy. ▪ En el acceso al Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - Sistema gratuito de préstamo de bicicletas en Gandía (SAFORBICI), con un punto de préstamo en el Campus de Gandía ▪ En el acceso al Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - La cobertura de la red de carriles-bici de Valencia ha mejorado en los últimos años, y llega hasta las proximidades del Campus. - Acciones previstas en el PMUS de Valencia: Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas y Mantenimiento y mejora de la red existente - Existe carri-bici continuo a lo largo de la acera de Avenida de los Naranjos, discurren paralelos a los accesos al Campus. Este carril-bici se encuentra conectado con el resto de la red ciclista de Valencia. - Existe vial ciclista en C/Agustí Alamán i Rodrig, en la acera próxima al Campus de Vera, al norte del Campus. - Sistema gratuito de préstamo de bicicletas en Valencia (Valenbisi), con 4 puntos de préstamo en el interior Campus del Gandía y otro exterior muy próximo a sus accesos: oferta total de 148 puntos de anclaje disponibles para la comunidad universitaria de UPV. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el acceso al Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Actualmente Alcoy no dispone de red ciclista, y por tanto, no existe un vial ciclista con acceso al Campus - En la actualidad Alcoy no dispone de un sistema municipal de préstamo de bicicletas ▪ En el acceso al Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - En la actualidad existen tramos discontinuos de carril bici en las proximidades al Campus pero ninguno de ellos permite el acceso directo al Campus: <ul style="list-style-type: none"> ✓ No existe carril bici en los tramos de calles de acceso directo a los edificios del Campus (accesos A y B), es decir, ni en la calle Polígono Universidad ni en la parte de la Ctra. Sequia del Rei desde donde se accede al edificio H. ✓ Las características de tramos municipales existentes próximos al Campus no son adecuadas en algunos aspectos: no hay pasos ciclistas bien segregados/identificados, no se señala el sentido de circulación y la anchura es insuficiente para la circulación bidireccional. - Aunque existe un tramo de carril bici en la calle donde se ubican las pistas deportivas de la UPV en Gandía, permitiendo el acceso a éstas, el carril no tiene continuidad por ninguno de sus dos extremos. ▪ En el acceso al Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - No todo el perímetro exterior del Campus dispone de carril-bici. Los tramos de carril existentes se interrumpen en varios puntos. - El vial ciclista por la acera norte de Av.de los Naranjos (junto a los accesos al Campus) no es adecuado en todos sus tramos: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Anchura insuficiente para circulación bidireccional. ✓ Pavimento deteriorado y/o pintura parcialmente borrada. ✓ Ausencia de señalización claramente visible en todos sus cruces con otros modos de desplazamiento (p.ej, en los accesos al campus) ✓ Vegetación lateral que actúa de barrera vegetal invadiendo el carril, reduciendo su anchura útil y dificultando al crecer la visibilidad en los cruces. - No todos los cruces peatonales de la Av. de los Naranjos disponen de paso ciclista segregado y señalizado. - Tramo de carril-bici exterior en la zona norte de Campus con pavimento y pintura de identificación muy deteriorados; no se señalizan los sentidos de circulación; además en algunos puntos hay obstáculos que dificultan la circulación. - Dentro de las acciones de mejora de la red ciclista, el PMUS de Valencia sólo identifica 3 puntos en la zona próxima al Campus. - En los puntos Valenbisi del Campus, se detecta falta de disponibilidad en hora punta de entrada y salida: no hay suficientes bornetas libres en horario de entrada y no hay suficientes bicicletas disponibles en horario salida del Campus. ▪ Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y la inseguridad debida al tráfico intenso son los problemas principales al acceder al Campus. ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, el mal estado de conservación del carril-bici y la señalización inadecuada del mismo son considerados los problemas principales al acceder al campus. - Los principales problemas detectados por los usuarios del sistema de préstamo municipal de bicicletas son la falta de bicicletas en su lugar de residencia y que las bicicletas son incómodas y poco prácticas. ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - La inexistencia o discontinuidad de carril-bici y el comportamiento del peatón son considerados los problemas principales al acceder al campus. La inseguridad debida al tráfico y la estrechez del carril-bici son problemas secundarios. - Los principales problemas detectados por los usuarios de Valenbisi son la falta de bicicletas y soportes libres en el campus, en los momentos de salida y entrada respectivamente.

ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC)

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Gandía, el TPC es utilizado de forma habitual en el 32% de los casos, de los cuales un 16% corresponde al tren y un 14% al autobús urbano. El autobús interurbano supone un 2%. ▪ En el acceso al Campus de Vera, el TPC es utilizado por el 33%, destacando con un 18% el uso de la red de metro-tranvía. El autobús urbano representa un 9%, el tren un 4% y el autobús interurbano el 2%. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Según la encuesta de movilidad, en el acceso al Campus de Alcoy, el TPC es utilizado únicamente en el 6% de los casos, de los cuales un 3% corresponde al autobús urbano. El autobús interurbano supone un 2% y el tren un 1%.

ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Autobús Urbano

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el acceso al Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - La cobertura total del servicio de líneas urbanas que llegan al Campus de Alcoy de forma directa es adecuada, ya que conectan al Campus con todos los principales barrios de la ciudad. - Las paradas próximas de las líneas de autobús urbano que llegan al Campus de Alcoy se encuentran correctamente identificadas y ofrecen información suficiente del servicio; su estado de limpieza y conservación es correcta y cuentan con una conexión peatonal adecuada. - El servicio de autobús urbano de Alcoy (SUBUS) dispone de un título con tarifas especiales para estudiantes: "BonoBús Estudiante". - El PMUS de Alcoy contempla acciones encaminadas a mejorar el servicio de autobús urbano del municipio. ▪ En el acceso al Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - La frecuencia de paso de la línea urbana 2, que llega al campus de Gandía de forma directa, es de aprox. 15 minutos en días laborables. - Los recorridos de las 2 líneas que llegan al Campus, tiene cobertura adecuada: conectan directamente Gandía y el Grau-Playa, e indirectamente a través de otras líneas, con los principales barrios del municipio. - Tarjeta Estudiante con descuentos en las líneas 1 y 2 para estudiantes empadronados en Gandía y con servicio gratuito en estas líneas para estudiantes empadronados en Grau y Playa de Gandía. ▪ En el acceso al Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Amplia red de líneas de autobús urbano, con un trazado que cubre toda la ciudad y municipios colindantes, y llega hasta las proximidades del Campus. - Existen 7 líneas regulares de autobús con acceso al Campus de Vera, con parada próxima al recinto universitario - Mediante estas líneas se puede llegar a casi todos los barrios excepto a los de 4 distritos. - La frecuencia de paso media teórica de estas líneas es aprox. 8-12 minutos en días laborables durante gran parte del día - La identificación, conexión peatonal e información disponible en las paradas de autobús próximas al Campus es en general adecuada. - La Tarjeta MÓBILIS permite el uso de toda la red de transporte público de la ciudad de Valencia: autobús, metro-tranvía y bicicleta pública. - El PMUS de Valencia incluye acciones para mejorar el servicio de transporte urbano de la EMT en la ciudad. ▪ Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Alcoy, los puntos fuertes de las líneas de autobús urbano son la puntualidad, el horario y la calidad del servicio (conservación, limpieza). ▪ En el Campus de Gandía, la calidad del servicio es un punto fuerte de las líneas de autobús urbano. ▪ En el Campus de Vera, los puntos fuertes son la duración del trayecto, la puntualidad, el horario, la calidad del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prácticamente ninguna de las paradas de las líneas de autobús urbano de acceso a los Campus dispone de pantalla informativa de llegadas (sólo una de las ubicadas próximas al acceso al Campus de Vera) ▪ En acceso a Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Las líneas urbanas 1, 2 y 4, que llegan al Campus de Alcoy de forma directa (sin transbordos con otras líneas, tienen una frecuencia media de hasta 20 a 30 minutos durante los días laborales ▪ En acceso a Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - La línea 1 que conecta Gandía RENFE con el Grao (y llega al Campus), no es una línea regular: tiene una frecuencia de paso baja, operando sólo en horas punta de entrada/salida de la Universidad. - La parada de la Línea 1 de autobús urbano de acceso al Campus, presenta múltiples deficiencias en cuanto a identificación y señalización, información disponible y conexión peatonal. ▪ En acceso a Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - No es posible acceder al Campus de Vera de manera directa en autobús urbano desde algunos barrios de Valencia (Distrito 15. Rascanya, Distrito 16. Benicalap, Distrito 17. Pobles del Nord, Distrito 18. Pobles de l'Oest) - La conexión con los accesos del Campus de Vera de las paradas de autobús urbano ubicadas junto a los accesos de Av. de los Naranjos no es adecuada en todos los casos: el desplazamiento peatonal desde la parada a la acera peatonal se dificulta por la presencia del seto que separa la zona de aparcamiento de la acera. ▪ Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Alcoy, los puntos débiles de las líneas de autobús urbano son la duración del trayecto, la frecuencia y la masificación. ▪ En el Campus de Gandía, los puntos débiles de las líneas de autobús urbano son la frecuencia y la masificación. ▪ En el Campus de Vera, los puntos débiles de las líneas de autobús urbano son la frecuencia y la masificación (en algunas épocas y trayectos). El precio se considera elevado.

ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Red metro-tranvía

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Vera: Acuerdo de Colaboración entre la Universitat Politècnica de València (UPV) y FGV para aplicar, en el caso de estudiar o trabajar en el Campus de Vera, un descuento del 10% respecto a la tarifa ordinaria en el bono mensual de la red de metro-tranvía 	
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En acceso a Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - La red de metrovalencia ofrece al área metropolitana de Valencia 3 líneas de metro (L1, L3, L5) y 2 de tranvía (T4, T6). Las líneas que paran más cerca del acceso principal del Campus de Vera son la T4 y T6 (ambas de tranvía). - La línea T4 tiene una frecuencia media de paso en periodo ordinario (días lectivos) es de 10 minutos. - Existen 4 paradas de estas líneas muy próximas a los accesos al Campus. Todas ellas disponen de marquesina, asientos e información sobre la red de metro-tranvía, los trayectos de las líneas y los transbordos. - Mediante transbordos, es posible incorporarse a la red de metrovalencia desde todos los distritos de la ciudad, a excepción del Distrito 1. Ciutat Vella, el Distrito 10. Quatre Carreres y el Distrito 19. Pobles del Sud, aunque en el caso de los dos primeros, existen actualmente líneas en construcción. - Además, la red de metrovalencia conecta distintos municipios del área metropolitana de Valencia, así como otros situados a una distancia mayor. - Las poblaciones desde las cuales se considera viable el desplazamiento al Campus de Vera mediante la red de metrovalencia, teniendo en cuenta la duración del trayecto (≤ 60 minutos), los horarios y frecuencias de los trenes, son: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Del área metropolitana de Valencia: gran parte de las poblaciones de L'Horta Nord (Moncada, Rafelbunyol, Rocafort, Godella, Burjassot, Alboraya, Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell y La Pobla de Farnals), algunas de L'Horta Oest (Paterna, Picanya, Manises, Quart, Torrent y Mislata) y Picassent y Paiporta en L'Horta Sud. ✓ Por tanto, acceso al Campus directo (o con transbordos con otras líneas) a través de la red de metrovalencia es posible desde el 61% de los municipios (con más de 10.000 habitantes) que conforman el área metropolitana de Valencia. Considerando el total de municipios del área metropolitana de Valencia, es decir teniendo en cuenta incluso los municipios de menor población (de menos de 10.000 habitantes), se observa es posible acceder al Campus mediante la red de metro-tranvía desde un 80% de las poblaciones de este área. - El Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 (PIE) establece: <ul style="list-style-type: none"> ✓ la prolongación de la red abarcando nuevas áreas de la ciudad y municipios próximos, destacando especialmente la construcción de la nueva línea T2 que se prevé que compartirá parte de su recorrido con la actual línea T4 y dé continuidad a la red el norte de la ciudad conectando con los barrios de Orriols y Torrefiel, llegando hasta Tavernes Blanques. ✓ la realización de obras de mejora y ampliación: entre las previstas de la red de metrovalencia destaca la Prolongación a la Malvarrosa y la Patacona de la línea T4 ▪ En el Campus de Vera, según la encuesta de movilidad, son puntos fuertes de la red de metro-tranvía, la duración del trayecto, la puntualidad, el horario y la calidad del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La línea T6 de tiene una frecuencia máxima de 20 minutos en periodo ordinario (días lectivos), en el caso de los destinos más alejados. ▪ No es posible acceder al Campus de Vera de manera directa con la red de metro-tranvía desde los barrios de siguientes distritos de Valencia: DISTRITO 1. CIUTAT VELLA, DISTRITO 10. QUATRE CARRERES y DISTRITO 19. POBLES DEL SUD. ▪ En lo que respecta a los municipios ubicados fuera del área metropolitana de Valencia, sólo se considera viable el desplazamiento al Campus de Vera mediante la red de metrovalencia, teniendo en cuenta la duración del trayecto (≤ 60 minutos), los horarios y frecuencias de los trenes a las poblaciones de Bétera y L'Eliaana. ▪ Según la encuesta de movilidad; en el Campus de Vera, son puntos débiles de la red de metro-tranvía, la frecuencia, la masificación y el precio.

ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Autobús Interurbano

OPORTUNIDADES

- En el acceso al Campus de Alcoy
 - Existen varias líneas de transporte público interurbano que unen Alcoy con diversas poblaciones cercanas y/o capitales de provincia más próximas.
 - Las poblaciones desde las que se considera más viable poder acceder al Campus de Alcoy en autobús interurbano, tanto por duración del trayecto (igual o inferior a 60 minutos) como por frecuencias de paso y horarios de las líneas que los cubren son Cocentaina, Muro de Alcoy, Ibi, Tibi y Onil.
 - El PMUS de Alcoy ha previsto en su estrategia para el Fomento del Transporte Colectivo Interurbano, acciones encaminadas a "Incentivar el uso de transporte interurbano en la ciudad".
- En el Campus de Gandía:
 - Gandía está conectada con diversas poblaciones de la comarca de Gandía (La Safor) y de otras limítrofes, así como con la capital de provincia Valencia, a través de distintos servicios de autobús interurbano.
 - Analizando la viabilidad de las líneas para su desplazamiento habitual al Campus de Gandía:
Los municipios que se considera que están comunicados de forma viable con el Campus mediante líneas interurbanas (considerando las frecuencias de viaje/ horarios y el tiempo total de desplazamiento diario no superior a 1 hora) serían: Real de Gandía, Palma de Gandía, Ador, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjó, Almoines, Daimus, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Pego, Bellreguard, L'Alqueria, Palmera, Rafelcofer, La Font d'en Carros, Xeraco-Xeresa, Simat de la Vallidigna, Tavernes de la Vallidigna, Favareta y Sueca (mayoría de municipios de la comarca de La Safor y algunos de las comarcas colindantes, como la Ribera baja)
- En el Campus de Vera:
 - La red de autobuses interurbanos (MetroBús) dispone de aproximadamente 30 líneas que conectan con Valencia distintas poblaciones cercanas, y por tanto pueden ser utilizadas para acceder al Campus de Vera. Las localidades conectadas con Valencia mediante autobús interurbano son los municipios que se circunscriben en un radio de:
35 km al norte (hasta Sagunto); 28 km al noroeste (hasta Llíria); 45 km al oeste (hasta Yátova); 37 km al sureste (hasta Carlet); 47 km al sur (hasta Carcaixent)
 - Analizando la viabilidad de las líneas para el acceso al Campus:
 - ✓ Del área metropolitana de Valencia, se considera que las poblaciones de L'Horta Nord (Burjassot, Tavernes Blanques, Vinalesa, El Puig, Puçol, Massalfassar, Massamagrell, Poble de Farnals), de l'Horta Oeste (Paterna, Manises, Quart de Poblet, Aldaia, Alaquàs, Torrent, Mislata, Xirivella) y de L'Horta Sud (Benetússer, Massanassa, Catarroja, Beniparrell, Silla, Albal, Sedaví y Alfafar) encuentran comunicadas de forma viable (desplazamiento del interurbano total ≤ 60 min y viabilidad de horarios/frecuencias de paso de la línea) con el Campus en autobús interurbano.
 - ✓ Se considera viable emplear las líneas de autobús interurbanos para desplazamientos frecuentes al Campus desde aproximadamente un 70% de los municipios del área metropolitana de Valencia con más de 10.000 habitantes (según INE 2010).
 - ✓ Además, la comunicación también es buena con otras poblaciones ubicadas fuera del área metropolitana: Sagunto/ Puerto de Sagunto, Canet d'en Berenguer, L'Elia, La Poble de Vallbona, San Antonio de Benagéber, Vilamarxant, Godella, Almussafes, Sollana y Benifaió.
 - El PMUS de Valencia incluye propuestas para "potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano"
 - El Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020, incluye el proyecto de creación de una red de plataformas reservadas por las que circularán autobuses de última generación con interferencia mínima con el tráfico privado, así como acciones para la integración de esta red con el resto del sistema de transporte
- Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Alcoy, los puntos fuertes del autobús interurbano son la puntualidad, la calidad del servicio (conservación, limpieza) y la ausencia de masificación.
- En el Campus de Gandía, la calidad del servicio es un punto fuerte del autobús interurbano.
- En el Campus de Vera, los puntos fuertes son la duración del trayecto y la puntualidad.

AMENAZAS

- No se han encontrado descuentos aplicables al colectivo universitario en las tarifas de las líneas interurbanas para acceder a Alcoy, Gandía o Valencia
- En Campus de Alcoy:
 - Al recorrido en autobús interurbano hay que añadir el viaje en autobús urbano por lo que los tiempos totales de trayecto aumentan
 - Analizando la viabilidad de las líneas interurbanas de Alcoy para su desplazamiento habitual al Campus, no se considera viable la conexión ni con Valencia ni con Alicante en autobús interurbano.
- En Campus de Gandía:
 - Ninguna de las líneas interurbanas para acceder al Campus cuenta con parada próxima al Campus de Gandía, por lo que tendría que combinarse el transporte con la líneas de autobús urbano por lo que los tiempos totales de trayecto aumentan.
 - No se considera viable la conexión entre la estación de autobuses de Gandía en bicicleta pública: aunque hay puntos próximos de este sistema tanto a la estación como al Campus, la distancia entre ambos es de aprox. 4 Km y el itinerario de carril-bici no es continuo hasta el Campus.
 - Analizando la viabilidad de las líneas interurbanas de Gandía para su desplazamiento habitual al Campus, no se considera viable la conexión con Valencia en autobús interurbano.
- En Campus de Vera:
 - La mayoría de las líneas interurbanas de la red MetroBús no para en las inmediaciones del Campus: sólo tienen parada las líneas de Puzol, El Puig y Puerto de Sagunto (zona norte). También paran próximas otras líneas interurbanas específicas procedentes de Riola y Carcaixent.
 - En la mayoría de los casos, al recorrido en autobús interurbano hay que añadir el trayecto en autobús urbano o en metro-tranvía, por lo que la duración del viaje total aumenta (en mayor o menor magnitud, en función del número de combinaciones a realizar y de los tiempos de espera).
 - Sólo es viable emplear el autobús interurbano para desplazamientos diarios al Campus desde aproximadamente un 30% de los municipios ubicados fuera del área metropolitana de Valencia con más de 5.000 habitantes.
- Según la encuesta de movilidad, en el Campus de Alcoy, los puntos débiles del autobús interurbano son el horario y el precio.
- En el Campus de Gandía, los puntos débiles del autobús interurbano son la duración del trayecto, la puntualidad, el horario, la frecuencia, la masificación y el precio.
- En el Campus de Vera, los puntos débiles son la frecuencia, la masificación y precio.

ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Tren

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campus de Alcoy: Acuerdo entre RENFE y universidades (entre las que está incluida UPV) para descuento 40% en abono mensual de tren media distancia en empleados (PAS y PDI) de las mismas. 	
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campus de Alcoy <ul style="list-style-type: none"> - Analizando la viabilidad de las líneas para su desplazamiento habitual al Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Los municipios que se considera que están comunicados de forma viable (desplazamiento interurbano total no superior a una hora) con el Campus mediante tren serían Cocentaina, Agres, Ontinyent y Agullent. ✓ La conexión en autobús urbano entre la estación de trenes de Alcoy y el Campus se considera adecuada mediante TPC (autobús urbano). - Existen abonos mensuales de RENFE con descuentos para estudiantes universitarios de en torno al 40% sobre la tarifa normal. ▪ Campus de Gandía <ul style="list-style-type: none"> - Gandía cuenta con dos estaciones de ferrocarril (Gandía y Valencia Nord – Platja i Grau de Gandía) donde llega la línea de tren de cercanías C1 - La frecuencia de paso de línea C1 con parada en la estación de Gandía es buena: no supera los 30 minutos en los días laborables (lunes a viernes laborables), reduciéndose a 15 minutos en las horas punta - Analizando la viabilidad de la línea de tren para el desplazamiento habitual al Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Los municipios que se considera que están comunicados de forma viable (desplazamiento interurbano total no superior a una hora) con el Campus mediante la línea de cercanías C1 serían: Xeraco, Tavernes de la Vallidigna, Cullera, Sueca y Sollana. ✓ Por otra parte, la conexión en tren con Silla, Catarroja, Massanassa, Betetússer y Valencia también puede considerarse también aceptable (aunque el trayecto supere 1 hora), por la alta frecuencia de paso diaria del tren y la buena conexión desde la estación con el Campus (L1 autobús urbano). ▪ En Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Mediante tren de cercanías de Renfe es posible llegar desde Gandía (C-1), Moixent (C-2), Utiel (C-3), Xirivella (C-4), Caudiel (C-5) y Castellón (C-6), así como desde una serie de poblaciones intermedias hasta Valencia. - Las poblaciones enlazadas de forma viable con el Campus de Vera, teniendo en cuenta la duración del trayecto total (≤ 60 minutos), así los horarios y frecuencias, son: Cullera, Sueca, Sollana, Silla, Catarroja, Massanassa, Alfafar-Benetússer, Carcaixent, Alzira, Algemesí, Benifaió, Almussafes, Cheste, Loriguilla, Aldaia, Xirivella, Soneja, Algimia, Estivella, Albalat dels Tarongers, Gilet, Sagunt, Puçol, El Puig, Massalfasar, Albuixech, Vila-real, Burriana, Nules, Moncofa, Xilxes, La Llosa, Almenara, Les Valls y Albuixec. Por tanto, la cobertura se considera buena - También se considera buena la conexión con Castellón, porque la frecuencia de paso de trenes es elevada y con muchos servicios de la línea ("express") el desplazamiento total hasta el Campus no supera 1 hora de viaje. La parada de esta línea puede efectuarse en la estación del Cabañal, muy próxima al Campus de Vera - La conexión en otros medios de transporte público urbano (autobús urbano/metro-tranvía/bicicleta pública) entre las estaciones de trenes de Valencia y el Campus es adecuada, siendo las estaciones mejor conectadas con el Campus la del Cabañal (por proximidad) y la del Norte (por buena oferta de TPC). ▪ Campus de Gandía y Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Abonos de transporte en líneas de cercanías RENFE diseñados para estudiantes de universidad (Abono Studio). ▪ Según la encuesta de movilidad: <ul style="list-style-type: none"> - En el Campus de Alcoy, los puntos fuertes del tren son la puntualidad, el horario y la frecuencia. - En el Campus de Gandía, los puntos fuertes del tren son la duración del trayecto, la puntualidad, la calidad del servicio y la ausencia de masificación. - En el Campus de Vera, los puntos fuertes son la duración del trayecto, la puntualidad frecuencia, el horario y la calidad del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En todos los Campus, al recorrido en el tren hay que añadir el viaje en otros medios de TPC / a pie, por lo que la duración del viaje total se incrementa. ▪ Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - A Alcoy no llega tren de cercanías, sólo la línea ferroviaria de Media Distancia de RENFE que une Alcoy con Valencia, pasando por Xátiva: <ul style="list-style-type: none"> ✓ La frecuencia de paso de esta línea es baja: sólo 4 expediciones diarias durante los días laborables (de lunes a viernes). ✓ En la mitad de los servicios diarios de la línea, se requiere el transbordo de tren en la estación de Xátiva para enlazar con la línea de cercanías C-2, por lo que el tiempo de trayecto aumenta considerablemente. ✓ La primera hora de llegada a Alcoy desde cualquier municipio de esta línea es a las 9 de la mañana a la Estación de trenes, a lo que habría que sumar el trayecto hasta el acceso al Campus. Este horario puede que no sea adecuado para el uso por algunos miembros de la comunidad universitaria. - No se considera viable (por duración total del trayecto muy superior a 1 hora) el acceso al Campus de Alcoy en tren desde Valencia o Alicante. ▪ Campus de Gandía <ul style="list-style-type: none"> - La frecuencia de paso de línea C1 con parada en la estación de Grau i Platja de Gandía, la más próxima al Campus, es de sólo 3 trenes diarios durante los días laborables. ▪ Según la encuesta de movilidad: <ul style="list-style-type: none"> - En el Campus de Alcoy, los puntos débiles del tren son la duración del trayecto, la calidad del servicio y la masificación. - En el Campus de Gandía, los puntos débiles del tren son la frecuencia y el precio. - En el Campus de Vera, los puntos débiles son la masificación y precio.

ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Taxi / Cobertura TPC / Intermodalidad TPC

OPORTUNIDADES

AMENAZAS

Cobertura TPC

▪ Campus de Alcoy:

Las poblaciones desde las que es posible acceder al Campus de Alcoy en TPC (tren o autobús interurbano) de forma viable en horario, frecuencia y duración de trayecto (≤ 1 hora) son Ibi, Tibi y Onil (comarca de L'Alcoià), Cocentaina, Agres y Muro de Alcoy (comarca de El Comtat) y Onteniente y Agullent (comarca de La Vall d'Albaida).

▪ Campus de Gandía:

Las poblaciones desde las que es posible acceder al Campus de Gandía en TPC (tren o autobús interurbano) de forma viable en horario, frecuencia y duración de trayecto (≤ 1 hora) son la mayoría de los municipios de la Safor, donde se ubica Gandía, y muchos de la comarca de la Ribera Baja con la que limita (Tavernes de la Valldigna, Simat de la Valldigna, Favareta, Cullera, Sueca, y Sollana).

También se considera adecuada la conexión con Valencia en tren.

▪ Campus de Vera (Valencia):

✓ Todas las poblaciones del área metropolitana de Valencia se encuentran conectadas de forma viable en cuanto a duración total del trayecto, como a horarios y frecuencias de viaje, con el Campus, mediante al menos una de las modalidades de transporte disponibles (metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías)

✓ Se ha estimado que más de la mitad de los municipios ubicados a aproximadamente 40 km del Campus de Vera (y fuera del área metropolitana de Valencia) se encuentra conectado de forma viable con el Campus en al menos una de las modalidades de transporte disponibles (metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías)

Intermodalidad Metro/Tranvía – Bicicleta

▪ Campus de Vera: Hay puntos de préstamo en las estaciones de metro más próximas al Campus: Benimaclet (L.3) y Amistat (L5).

Intermodalidad tren de cercanías-Bicicleta

▪ Para el acceso a Campus de Gandía y de Vera: La normativa de Renfe permite subir bicicletas al tren aunque con determinadas condiciones

▪ Campus de Vera: Las tres estaciones de tren de Valencia disponen de puntos del sistema de bicicleta pública Valenbisi. Por distancia al Campus, las conexiones más viables con los puntos del sistema en el Campus son, en este orden, desde Est. Cabañal y desde Est. Norte.

Taxi

▪ No hay paradas de taxi ubicadas dentro, ni junto a los accesos, de ninguno de los tres Campus de la UPV.

Cobertura TPC

▪ Campus de Alcoy:

✓ No se considera viable acceder al Campus de Alcoy en TPC en ninguna de las modalidades de transporte disponibles (tren o autobús interurbano), considerando tanto la duración total del trayecto y/o frecuencias de paso / horarios de las líneas, desde las siguientes poblaciones próximas a Alcoy: Banyeres de Mariola, Polop y Castalla.

✓ No es viable acceder (duración total del viaje > 1 hora) en TPC) al Campus de Alcoy, ni en autobús interurbano ni tren, desde Alicante ni Valencia

▪ Campus de Vera (Valencia):

✓ No se considera viable en ninguna de las modalidades de transporte disponibles (metro-tranvía, autobús interurbano o tren de cercanías), considerando la duración total del trayecto y/o frecuencias de paso / horarios de las líneas, la conexión con las siguientes poblaciones (de más de 5.000 habitantes, según INE 2010) ubicadas fuera del área metropolitana de Valencia (en un radio aproximado de 40 km del Campus): Llíria, Alginet, Benaguasil, Carlet, Chiva, L'Alcúdia, Riba-Roja del Túria, Guadassuar, Montserrat.

Intermodalidad Autobús urbano - Bicicleta

▪ No se permite subir bicicletas en ninguno de los servicios de autobús urbano de acceso a los Campus.

Intermodalidad Metro/Tranvía – Bicicleta

▪ Respecto el acceso al Campus de Vera:

- Se admiten sólo hasta 2 bicicletas por plataforma los días laborables en los tramos de superficie (es decir, si se permite hasta ese límite subir las bicicletas en los trenes de las líneas de tranvía 4 y 6 pero no en las líneas de metro)

- Las unidades de tren de Metrovalencia no cuentan con reserva de espacio para bicicletas, ni en un vagón independiente ni en una parte delimitada de los vagones, como ocurre en otros países.

Intermodalidad tren de cercanías-Bicicleta

▪ Campus de Gandía: La intermodalidad bicicleta pública-tren de cercanías no es viable.

Aunque hay puntos próximos del sistema Saforbici tanto en la estación de trenes de Gandía (ciudad) como en el Campus, el itinerario de carril-bici no es continuo hasta el acceso al Campus.

Intermodalidad TPC

▪ Según la encuesta de movilidad:

- En Alcoy, el principal problema detectado al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje es la elevada duración total del viaje. La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (50%) y Muy insatisfactoria (50%).

- En Gandía, los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje son el elevado precio de los billetes, el elevado tiempo de espera y la elevada duración total del viaje. La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (45%), aunque es destacable el 31% que la considera Insatisfactoria.

- En Vera, los problemas detectados son el elevado tiempo de espera, la elevada duración total del viaje y el elevado precio de los billetes. La valoración de la combinación de modos de transporte y/o transbordos es Suficiente (45%). Asimismo a veces se perciben dificultades para transportar la bici en el TPC (50%) y a veces existen dificultades para aparcar el coche cerca de la parada de TPC a combinar (47%).

ANÁLISIS DAFO. Distribución de mercancías	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Los puntos de acceso de vehículos de mercancías en Plaza Ferrándiz y Carbonell, y en el nuevo pabellón polideportivo, se encuentran regulados por Seguridad de UPV mediante bolardos extraíbles /barreras ▪ En el Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - El acceso de vehículos de mercancías a la zona interior del Campus desde los accesos peatonales se realiza mediante bolardos extraíbles regulados por el servicio de Seguridad de la UPV - Zona de carga y descarga de mercancías correctamente señalizada junto a la entrada a la cafetería del Campus ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - El Campus cuenta con 6 puntos de acceso, desde el exterior, habilitados exclusivamente para vehículos de transporte de mercancías, distribuidos a lo largo de su perímetro. Todos ellos se encuentran regulados mediante barreras/puertas, gestionadas bien por la propia universidad (servicio de Seguridad), bien por la concesión (cafeterías), contando con autorización previa por parte de la UPV. - Hay un total de 13 zonas reservadas para carga y descarga de mercancías en el interior del Campus. La distribución de las zonas se considera adecuada, ya que permite dar cobertura a aquellos centros con demanda de este tipo de servicios. - No se detectan problemas de saturación en la mayoría de las zonas de carga/descarga. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En los Campus de Alcoy y Gandía: <ul style="list-style-type: none"> - En ninguno de los dos puntos de acceso de vehículos de mercancías en los Campus de Alcoy y Gandía se identifica /señaliza el tipo de acceso para uso exclusivo de vehículos de mercancías autorizados. ▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> - Las zonas donde se permite realizar la carga y descarga no están identificadas /señalizadas ▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> - Ninguno de los puntos de acceso al Campus para vehículos de mercancías / servicios externalizados autorizados se encuentra señalizado para el uso exclusivo por éstos. - Existen algunas plazas para carga/descarga no señalizadas/identificadas de ninguna manera. Sólo en 3 de todas las zonas de carga/descarga existentes se indica el tiempo máximo de parada permitido - Se detectan en varias zonas de carga/descarga vehículos particulares estacionados - Presencia de algunos vehículos de mercancías realizando actividades de carga y descarga o estacionados en zonas no habilitadas para ello. ▪ La UPV no dispone de una sistemática de actuación escrita, donde se regule el acceso, circulación y parada de vehículos de mercancías por el interior del Campus (horarios, puntos de entrada, itinerarios, puntos de parada, tiempos de parada máxima, autorizaciones y controles, sanciones, etc.) ▪ Tampoco existe procedimiento interno escrito que regule el acceso, circulación y parada de vehículos de servicios externalizados por las áreas peatonales del Campus (en el que se recojan normas básicas de circulación y parada, sistemática para aviso previo del servicio con suficiente antelación, propuesta de itinerarios a seguir en función del edificio de destino o del tipo vehículo, etc.)

ANÁLISIS DAFO. Externalidades	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actualmente la investigación de los accidentes ("in itinere" o en las vías interiores de los Campus) de los tres Campus sólo se realiza desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales. - No existe un registro y análisis de accidentes desde el punto de vista específico de movilidad o seguridad vial, en el que puedan extraerse conclusiones de cuáles son los puntos conflictivos en cuanto a seguridad vial y a conflictividad vehículos a motor/ peatonales /ciclistas existentes. - No existe registro en el que se detalle siempre el lugar exacto del accidente y las causas indicando el modo de transporte implicado. ▪ Del total de accidentes registrados en todos los Campus (tanto "in itinere" como por interior de los campus), el 46% corresponde a accidentes de peatones. El 6% del total de los registrados son accidentes de ciclistas. ▪ La mayor parte de los accidentes de peatones en el interior de los Campus están asociados al estado de las infraestructuras peatonales de los mismos. ▪ En Campus de Vera, en un periodo de casi dos años, se han registrado 2 atropellos de peatones por ciclistas. ▪ El tráfico de vehículos a motor en las vías adyacentes al Campus de Vera constituye el foco de ruido principal que afecta al campus. ▪ Las emisiones de CO₂ derivadas de la movilidad son del orden de 2.000 tCO₂/año en el Campus de Alcoy, 1.500 tCO₂/año en el Campus de Gandía y 17.500 tCO₂/año en el Campus de Vera. La mayor fuente de estas emisiones es el coche. ▪ El consumo energético derivado de la movilidad es del orden de 750 TEP/año en el Campus de Alcoy, 500 TEP/año en el Campus de Gandía y 6.500 TEP/año en el Campus de Vera. La mayor fuente de este consumo energético es el coche.

ANÁLISIS DAFO. Gestión ambiental	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> La Comisión Ambiental de la UPV fue creada para servir de órgano de gestión y de foro de debate sobre cuestiones medioambientales, así como elaborar propuestas ambientales para ser aprobadas por el Consejo de Gobierno. Por tanto, es un foro adecuado para debatir los problemas relativos a la movilidad sostenible, plantear soluciones y realizar el seguimiento de las mismas. La Unidad de Medio Ambiente ha creado y mantiene activos distintos canales de información y participación en materia ambiental, a través de los cuales también se canalizan las sugerencias, propuestas, quejas y felicitaciones relativas a la movilidad sostenible. Las partes interesadas de la UPV tienen una clara voluntad de colaborar en el fomento de la movilidad sostenible. Los sindicatos y el Consejo de Alumnos representan los intereses de los distintos colectivos universitarios. Los Expertos de distintas escuelas/institutos aportan conocimiento específico y experiencia en movilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Actualmente no existen órganos o foros de debate constituidos para coordinar actuaciones con entidades externas que influyen en el acceso a los campus: Ayuntamientos, empresas de transporte... La UPV no dispone de normativa para regular la circulación interna y la convivencia entre todos los modos de transporte en el interior del Campus de Vera.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Diagnóstico de la situación actual

Anexos

ANEXO I. ENCUESTA DE MOVILIDAD

Unidad de Medio Ambiente
Universitat Politècnica de València
Edificio 8H. Camino de Vera, s/n 46022 VALENCIA
Tel. +34 963 87 70 38, ext. 77038 • Fax +34 963 87 70 39,
medioambiente@upvnet.upv.es
www.upv.es/medioambiente

VLC/
CAMPUS
VALENCIA, INTERNATIONAL
CAMPUS OF EXCELLENCE



A. PREGUNTAS GENERALES

A.1. Campus de la UPV en el que habitualmente desarrolla su trabajo/estudios:

Alcoy Gandía Vera (Valencia)

A.2. Colectivo universitario al que pertenece: PDI PAS Alumno Personal Externo

A.3. Procedencia del desplazamiento al Campus donde desarrolla habitualmente su trabajo/estudios (domicilio durante el curso):

Alcoy. Indique el distrito: *(desplegable)*

Zona Centre	<input type="checkbox"/>
Zona Alta	<input type="checkbox"/>
Zona Nord	<input type="checkbox"/>
Santa Rosa	<input type="checkbox"/>
Eixample	<input type="checkbox"/>
Viaducte	<input type="checkbox"/>
Batoi	<input type="checkbox"/>
Diseminado	<input type="checkbox"/>

Gandía. Indique el distrito: *(desplegable)*

Beniopa	<input type="checkbox"/>
Raval	<input type="checkbox"/>
Corea	<input type="checkbox"/>
Benipeixcar	<input type="checkbox"/>
Centre Històric	<input type="checkbox"/>
Santa Anna	<input type="checkbox"/>
Marxuquera	<input type="checkbox"/>
Roís de Corella	<input type="checkbox"/>
Platja	<input type="checkbox"/>
El·liptica	<input type="checkbox"/>
Grau	<input type="checkbox"/>
Diseminado	<input type="checkbox"/>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Valencia. Indique el barrio: *(desplegable)*

Ciutat Vella: La Seu	<input type="checkbox"/>	Quatre Carreres: Fuente de San Luis	<input type="checkbox"/>
Ciutat Vella: La Xerea	<input type="checkbox"/>	Quatre Carreres: Na Rovella	<input type="checkbox"/>
Ciutat Vella: El Carne	<input type="checkbox"/>	Quatre Carreres: La Punta	<input type="checkbox"/>
Ciutat Vella: El Pilar	<input type="checkbox"/>	Quatre Carreres: Ciudad de las Artes y las Ciencias	<input type="checkbox"/>
Ciutat Vella: El Mercat	<input type="checkbox"/>	Poblados Marítimos: El Grao	<input type="checkbox"/>
Ciutat Vella: Sant Francesc	<input type="checkbox"/>	Poblados Marítimos: Cabañal-Cañamelar	<input type="checkbox"/>
Eixample: Ruzafa	<input type="checkbox"/>	Poblados Marítimos: Malvarrosa	<input type="checkbox"/>
Eixample: El Pla del Remei	<input type="checkbox"/>	Poblados Marítimos: Beteró	<input type="checkbox"/>
Eixample: Gran Vía	<input type="checkbox"/>	Poblados Marítimos: Nazaret	<input type="checkbox"/>
Extramurs: El Botànic	<input type="checkbox"/>	Camins al Grau: Ayora	<input type="checkbox"/>
Extramurs: La Roqueta	<input type="checkbox"/>	Camins al Grau: Albors	<input type="checkbox"/>
Extramurs: La Petxina	<input type="checkbox"/>	Camins al Grau: La Creu del Grau	<input type="checkbox"/>
Extramurs: Arrancapins	<input type="checkbox"/>	Camins al Grau: Camí Fondo	<input type="checkbox"/>
Campanar: Campanar	<input type="checkbox"/>	Camins al Grau: Penya-Roja	<input type="checkbox"/>
Campanar: Les Tendetes	<input type="checkbox"/>	Algirós: L'Illa Perduda	<input type="checkbox"/>
Campanar: El Calvari	<input type="checkbox"/>	Algirós: Ciutat Jardí	<input type="checkbox"/>
Campanar: Sant Pau	<input type="checkbox"/>	Algirós: L'Amistat	<input type="checkbox"/>
La Saïdia: Marxalenes	<input type="checkbox"/>	Algirós: La Bega Baixa	<input type="checkbox"/>
La Saïdia: Morvedre	<input type="checkbox"/>	Algirós: La Carrasca	<input type="checkbox"/>
La Saïdia: Trinitat	<input type="checkbox"/>	Benimaclet: Benimaclet	<input type="checkbox"/>
La Saïdia: Tormos	<input type="checkbox"/>	Benimaclet: Camí de Vera	<input type="checkbox"/>
La Saïdia: Sant Antoni	<input type="checkbox"/>	Rascaña: Els Orriols	<input type="checkbox"/>
El Pla del Real: Exposició	<input type="checkbox"/>	Rascaña: Torrefiel	<input type="checkbox"/>
El Pla del Real: Mestalla	<input type="checkbox"/>	Rascaña: Sant Llorenç	<input type="checkbox"/>
El Pla del Real: Jaume Roig	<input type="checkbox"/>	Benicalap: Benicalap	<input type="checkbox"/>
El Pla del Real: Ciutat Universitària	<input type="checkbox"/>	Benicalap: Ciutat Fallera	<input type="checkbox"/>
L'Olivereta: Nou Moles	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Benifaraig	<input type="checkbox"/>



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

L'Olivereta: Soternes	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Pueblo Nuevo,	<input type="checkbox"/>
L'Olivereta: Tres Forques	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Carpesa	<input type="checkbox"/>
L'Olivereta: La Fuensanta	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Casas de Barcena	<input type="checkbox"/>
L'Olivereta: La Llum	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Mahuella	<input type="checkbox"/>
Patraix: Patraix	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Masarrochos	<input type="checkbox"/>
Patraix: Sant Isidre	<input type="checkbox"/>	Poblados del Norte: Borbotó	<input type="checkbox"/>
Patraix: Vara de Quart	<input type="checkbox"/>	Poblados del Oeste: Benimámet	<input type="checkbox"/>
Patraix: Safranar	<input type="checkbox"/>	Poblados del Oeste: Beniferri	<input type="checkbox"/>
Patraix: Favara	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: Horno de Alcedo	<input type="checkbox"/>
Jesús: La Raiosa	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: Castellar-Oliveral	<input type="checkbox"/>
Jesús: L'Hort de Senabre	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: Pinedo	<input type="checkbox"/>
Jesús: La Creu Coberta	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: El Saler	<input type="checkbox"/>
Jesús: San Marcelino	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: El Palmar	<input type="checkbox"/>
Jesús: Camí Real	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: El Perellonet	<input type="checkbox"/>
Quatre Carreres: Monteolivete	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: La Torre	<input type="checkbox"/>
Quatre Carreres: En Corts	<input type="checkbox"/>	Poblados del Sur: Faitanar	<input type="checkbox"/>
Quatre Carreres: Malilla	<input type="checkbox"/>	Diseminado	<input type="checkbox"/>

Otros municipios. Indique el municipio: *(desplegable)*

Ador
Alicante
Albaida
Albal
Albalat dels Sorells
Alberic
Alboraya
Albuixech
Alcàsser
Aldaia
Alfajar
Alfara del Patriarca
Algemesí
Alginet
Almàssera
Almoines
Almoradí
Almussafes

Unidad de Medio Ambiente
Universitat Politècnica de València
Edificio 8H. Camino de Vera, s/n 46022 VALENCIA
Tel. +34 963 87 70 38, ext. 77038 • Fax +34 963 87 70 39,
medioambiente@upvnet.upv.es
www.upv.es/medioambiente



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Altea
Alzira
Aspe
Banyeres de Mariola
Barx
Bellreguard
Benaguasil
Benetússer
Beniarjó
Benidorm
Benifaió
Benifairó de la Valldigna
Benigànim
Beniparrell
Benirredrà
Bétera
Bonrepòs i Mirambell
Buñol
Burjassot
Callosa d'en Sarrià
Canals
Canet d'en Berenguer
Carcaixent
Carlet
Castalla
Catarroja
Cullera
Chestre
Chiva
Cocentaina
Daimús
Elda
Elche
Emperador
Campello, el
Pinós, el
Ènguera
Foios
Godella
Ibi
Llíria
Alcúdia, l'
Alcúdia de Crespins, l'
Alfàs del Pi, l'
Alqueria de la Comtessa, l'
Eliana, l'
Olleria, l'
Font d'en Carròs, la
Nucia, la
Pobla de Farnals, la



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Pobla de Vallbona, la
Vila Joiosa, la
Manises
Massalfassar
Massamagrell
Massanassa
Meliana
Miramar
Mislata
Moncada
Monforte del Cid
Monòver
Montserrat
Muro de Alcoy
Mutxamel
Novelda
Oliva
Onil
Ontinyent
Paiporta
Palma de Gandia
Palmera
Paterna
Penàguila
Petrer
Picanya
Picassent
Piles
Potries
Puçol
Puig de Santa Maria, el
Quart de Poblet
Rafelbunyol
Rafelcofer
Real de Gandia
Requena
Riba-roja de Túria
Rocafort
Rótova
Sagunt
San Antonio de Benagéber
San Vicente del Raspeig
Sant Joan d'Alacant
Sax
Sedaví
Sueca
Silla
Simat de la Valldigna
Tavernes Blanques
Tavernes de la Valldigna

Unidad de Medio Ambiente
Universitat Politècnica de València
Edificio 8H. Camino de Vera, s/n 46022 VALENCIA
Tel. +34 963 87 70 38, ext. 77038 • Fax +34 963 87 70 39,
medioambiente@upvnet.upv.es
www.upv.es/medioambiente



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

Tibi
Turís
Torrent
Vilamarxant
Villalonga
Villanueva de Castellón
Villena
Vinalesa
Xàtiva
Xeraco
Xeresa
Xirivella
Xixona
Otro municipio

A.4. Horario habitual de entrada al Campus:

Respuesta múltiple

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Antes de las 08:00 | <input type="checkbox"/> 14:00-15:00 |
| <input type="checkbox"/> 08:00-09:00 | <input type="checkbox"/> 15:00-16:00 |
| <input type="checkbox"/> 09:00-10:00 | <input type="checkbox"/> 16:00-17:00 |
| <input type="checkbox"/> 10:00-11:00 | <input type="checkbox"/> 17:00-18:00 |
| <input type="checkbox"/> 11:00-12:00 | <input type="checkbox"/> 18:00-19:00 |
| <input type="checkbox"/> 12:00-13:00 | <input type="checkbox"/> 19:00-20:00 |
| <input type="checkbox"/> 13:00-14:00 | <input type="checkbox"/> Después de las 20:00 |

A.5. Horario habitual de salida del Campus:

Respuesta múltiple

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Antes de las 8:00 | <input type="checkbox"/> 14:00-15:00 |
| <input type="checkbox"/> 08:00-09:00 | <input type="checkbox"/> 15:00-16:00 |
| <input type="checkbox"/> 09:00-10:00 | <input type="checkbox"/> 16:00-17:00 |
| <input type="checkbox"/> 10:00-11:00 | <input type="checkbox"/> 17:00-18:00 |
| <input type="checkbox"/> 11:00-12:00 | <input type="checkbox"/> 18:00-19:00 |
| <input type="checkbox"/> 12:00-13:00 | <input type="checkbox"/> 19:00-20:00 |
| <input type="checkbox"/> 13:00-14:00 | <input type="checkbox"/> Después de las 20:00 |

A.6. Nº días a la semana que habitualmente se desplaza al Campus: *Respuesta múltiple*

Puede marcar dos opciones en caso de que varíe considerablemente de un semestre a otro

- 1 2 3 4 5 6

A.7. Nº viajes que habitualmente realiza al Campus al día (considerando ida y vuelta):

Respuesta múltiple

Puede marcar dos opciones en caso de que varíe considerablemente de un semestre a otro

- 2 4 6

B. DESPLAZAMIENTO PEATONAL EN EL INTERIOR DEL CAMPUS

B.1. Señale los problemas detectados al andar por la zona peatonal del Campus: *Respuesta múltiple*

- Falta de continuidad de itinerarios peatonales (interrupciones)
- Mal estado del pavimento
- Anchura insuficiente del itinerario peatonal
- Suciedad en el itinerario peatonal
- Obstáculos por obras en el itinerario peatonal
- Falta de itinerarios con sombra
- Activación de aspersores de riego de las zonas de césped con itinerarios peatonales
- Número de pasos de peatones (pasos de cebra) insuficiente en el Campus
- Los vehículos a motor no respetan los pasos de peatones (pasos de cebra) existentes en el Campus
- Velocidad excesiva de los vehículos por el interior del Campus
- Estacionamiento incorrecto de vehículos de mercancías / servicios externalizados
- Estacionamiento incorrecto de vehículos particulares
- Tránsito de bicicletas por la zona peatonal
- Tránsito de vehículos a motor por la zona peatonal del Campus
- No encuentro ningún problema

C. MODO DE DESPLAZAMIENTO HABITUAL DE ACCESO AL CAMPUS

C.1. Seleccione el modo de transporte habitual.

Consideramos modo habitual el que se utiliza en más del 40% de los desplazamientos.

Si utiliza un modo combinado en el mismo trayecto, seleccione cada uno de los modos utilizados.

Respuesta múltiple

- Coche. *Bloque de preguntas D.*
- Moto. *Bloque de preguntas E.*
- Autobús urbano. *Bloque de preguntas F.*
- Autobús interurbano. *Bloque de preguntas G*
- Red Metro / tranvía (Campus de Vera). *Bloque de preguntas H*
- Tren RENFE cercanías. *Bloque de preguntas I*
- Bicicleta. *Bloque de preguntas J*
- Únicamente a pie. *Bloque de preguntas K*

C.2. ¿Combina en el mismo viaje distintos modos de transporte? Sí No

En caso afirmativo, señale cuáles: Autobús interurbano – Autobús urbano

Autobús urbano - Autobús urbano Tren - Autobús urbano Tren - Red Metro/tranvía

Red Metro/tranvía – Autobús urbano Tren - Bicicleta Red Metro/tranvía – Bicicleta

Autobús interurbano- Red Metro/tranvía Coche – Red Metro/tranvía Transbordo en red de Metro/tranvía

Bloque de preguntas L.

C.3. ¿Realiza de forma habitual desplazamientos fuera del Campus durante la jornada de trabajo/ estudio por motivos laborales / de estudios?

Sí No

En caso de respuesta afirmativa, Bloque de preguntas M.



D. ACCESO AL CAMPUS EN COCHE

D.1. Combustible del vehículo:

- gasolina gasóleo coche híbrido coche eléctrico

D.2. ¿Comparte vehículo habitualmente con otras personas que trabajan/estudian en el Campus?:

- Sí No

En caso afirmativo, indique la ocupación usual del vehículo: 2 3 4 5 personas

Se trata de la ocupación del vehículo al llegar al campus, considerando sólo personas que trabajen / estudien en este Campus.

En caso negativo, indique el motivo: *Respuesta múltiple*

- No conozco a nadie que trabaje/estudie en mi Campus y viva cerca de mi residencia habitual
 No conozco a nadie que trabaje/estudie en mi Campus y tenga un horario similar al mío
 Tengo que llevar a familiares/amigos al centro de estudio/trabajo
 Por desconfianza/inseguridad
 Por comodidad

D.3. ¿Compartiría coche si se le facilitara la posibilidad?: Sí No

D.4. Duración del viaje en condiciones normales:

- < 5 min 5-10 min 10-15 min 15-30 min > 30 min

D.5. Distancia recorrida en cada viaje (km):

- < 5 km 5-10 km 10-15 km 15-30 km > 30 km

D.6. Lugar de aparcamiento habitual de su vehículo:

- En plazas de aparcamiento en el interior del Campus
 En el interior del Campus, pero fuera de plazas de aparcamiento
 En plazas de aparcamiento situadas en las vías próximas
 En las vías próximas, en lugares no destinados a aparcamiento

D.7. ¿Considera adecuado el número de plazas de aparcamiento disponible para coches en el Campus?: Sí No

D.8. ¿Considera adecuada la distribución de plazas de aparcamiento para coches dentro del Campus?:

Sí No

D.9. ¿Considera que existe congestión de tráfico en los accesos al Campus?:

Habitualmente A veces Rara vez

D.10. ¿Considera que existe congestión de tráfico en el recinto interior del Campus?:

Habitualmente A veces Rara vez

D.11. ¿Considera adecuada la señalización existente en los carriles de circulación en el interior del Campus (señales de tráfico, marcas viales, etc.)?: Sí No

D.12. Señale los motivos por los que no accede habitualmente al Campus a pie *Respuesta múltiple*

- Distancia y/o tiempo de viaje excesivo
- Comodidad del coche
- Falta de itinerario peatonal seguro debido al tráfico
- Itinerario peatonal inseguro ante robos/ agresiones
- No existe un itinerario peatonal continuo
- Falta de itinerarios con sombra

D.13. Señale los motivos por los que no accede habitualmente al Campus en transporte público colectivo (TPC) *Respuesta múltiple*

- Inexistencia de TPC con trayecto adecuado
- Horario inadecuado
- Tiempo de viaje excesivo
- Frecuencia de paso escasa
- Precio elevado del billete
- Inexistencia de una parada próxima al origen del desplazamiento (domicilio)
- Comodidad del coche
- Masificación del TPC

D.14. Señale los motivos por los que no accede habitualmente al Campus en bicicleta *Respuesta múltiple*

- Inexistencia o discontinuidad de carril-bici
- Tiempo de viaje excesivo
- Inseguridad debida al tráfico intenso



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Dimensiones inadecuadas del carril-bici
- Señalización inadecuada del carril-bici
- Mal estado del carril-bici
- Vehículos mal aparcados
- Comodidad del coche
- Falta de aparcabicis seguros en el Campus
- Falta de aparcabicis seguros cerca del domicilio
- Condiciones meteorológicas
- Elevada pendiente del terreno
- Dificultades para subir mi bici en el transporte público

D.15. ¿Estaría dispuesto a acudir al Campus en otro modo de transporte si mejoraran las condiciones detectadas como problemáticas por usted? *Respuesta múltiple*

- Sí, en transporte público colectivo
- Sí, en bicicleta
- No, necesito usar el coche ya que tengo que llevar en el trayecto de ida y/o vuelta a familiares/amigos al centro de trabajo /estudios
- No, necesito usar el coche ya que habitualmente realizo desplazamientos entre Campus por motivos de trabajo/estudios
- No, en ningún caso dejaría de utilizar mi coche

E. ACCESO AL CAMPUS EN MOTO

E.1. Combustible: gasolina gasóleo moto eléctrica

E.2. Duración del viaje en condiciones normales:

- < 5 min
- 5-10 min
- 10-15 min
- 15-30 min
- > 30 min

E.3. Distancia recorrida en cada viaje (km):

- < 5 km
- 5-10 km
- 10-15 km
- 15-30 km
- > 30 km

E.4. Lugar de aparcamiento habitual de su vehículo:

- En plazas de aparcamiento en el interior del Campus
- En el interior del Campus, pero fuera de plazas de aparcamiento (sobre la acera)
- En plazas de aparcamiento situadas en las vías próximas
- En las vías próximas, en lugares no destinados a aparcamiento



UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

E.5. ¿Considera adecuado el número de plazas de aparcamiento para motos disponibles en el Campus?:

Sí No

E.6. ¿Considera adecuada la distribución de plazas de aparcamiento para motos dentro del Campus?:

Sí No

E.7. ¿Considera que existe congestión de tráfico en los accesos al Campus?:

Habitualmente A veces Rara vez

E.8. ¿Considera que existe congestión de tráfico en el recinto interior del Campus?:

Habitualmente A veces Rara vez

E.9. ¿Considera adecuada la señalización existente en los carriles de circulación en el interior del Campus (señales de tráfico, marcas viales, etc.)?: Sí No

E.10. Señale los motivos por los que no accede habitualmente al Campus a pie *Respuesta múltiple*

- Distancia y/o tiempo de viaje excesivo
- Comodidad de la moto
- Falta de itinerario peatonal seguro debido al tráfico
- Itinerario peatonal inseguro ante robos/ agresiones
- No existe un itinerario peatonal continuo
- Falta de itinerarios con sombra

E.11. Señale los motivos por los que no accede habitualmente al Campus en transporte público colectivo (TPC) *Respuesta múltiple*

- Inexistencia de TPC con trayecto adecuado
- Horario inadecuado
- Tiempo de viaje excesivo
- Frecuencia de paso escasa
- Precio elevado del billete
- Inexistencia de una parada próxima al origen del desplazamiento (domicilio)
- Comodidad de la moto
- Masificación del TPC

E.12. Señale los motivos por los que no accede habitualmente al Campus en bicicleta *Respuesta múltiple*

- Inexistencia o discontinuidad de carril bici
- Tiempo de viaje excesivo
- Inseguridad debida al tráfico intenso
- Dimensiones inadecuadas del carril-bici
- Señalización inadecuada del carril-bici
- Mal estado del carril-bici
- Vehículos mal aparcados
- Comodidad de la moto
- Falta de aparcabicis seguros en el Campus
- Falta de aparcabicis seguros cerca del domicilio
- Condiciones meteorológicas
- Elevada pendiente del terreno
- Dificultades para subir mi bici en el transporte público

E.13. ¿Estaría dispuesto a acudir al Campus en otro modo de transporte si mejoraran las condiciones detectadas como problemáticas por usted? *Respuesta múltiple*

- Sí, en transporte público colectivo
- Sí, en bicicleta
- Sí, en coche compartido
- No, en ningún caso dejaría de utilizar mi moto



F. ACCESO AL CAMPUS EN AUTOBÚS URBANO

F.1. Autobús urbano: Línea de autobús urbano utilizada: *Respuesta múltiple*

Campus Vera: 1 9 18 29 40 41 71

Campus Gandía: 1 - Universitario 2 - Playa

Campus Alcoy: 1 2 3 4 5

Por cada línea de autobús seleccionada, deben desplegarse todas las preguntas siguientes

F.2. Duración del trayecto:

< 15 min 15-30 min 30-45 min > 45 min

F.3. Distancia recorrida en cada viaje (km):

<1 km 1-2 km 2-3 km 3-4 km 4-5 km > 5 km

F.4. ¿Considera adecuada

- | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| - la puntualidad del servicio? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - el horario? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la frecuencia? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la duración del trayecto? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - calidad del servicio utilizado (conservación, limpieza)? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |

F.5. Grado de masificación habitual en el trayecto de:

Ida Poco masificado Normal Muy masificado

Vuelta Poco masificado Normal Muy masificado

F.6. Grado de masificación en periodo de exámenes:

Poco masificado Normal Muy masificado

F.7. ¿Cuál es su opinión en relación al precio del servicio?

Adecuado Alto Excesivo

F.8. En general, ¿cómo calificaría el servicio de autobús urbano para acceder al Campus?

Muy satisfactorio Satisfactorio Suficiente Insatisfactorio Muy insatisfactorio



G. ACCESO AL CAMPUS EN AUTOBÚS INTERURBANO

G.1. Duración del trayecto:

- < 15 min 15-30 min 30-45 min > 45 min

G.2. Distancia recorrida en cada viaje (km):

- < 5 km 5-10 km 10-15 km 15-30 km > 30 km

G.3. ¿Considera adecuada

- | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| - la puntualidad del servicio? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - el horario? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la frecuencia? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la duración del trayecto? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - calidad del servicio utilizado (conservación, limpieza)? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |

G.4. Grado de masificación habitual en el trayecto de:

- | | | | |
|--------|--|---------------------------------|---|
| Ida | <input type="checkbox"/> Poco masificado | <input type="checkbox"/> Normal | <input type="checkbox"/> Muy masificado |
| Vuelta | <input type="checkbox"/> Poco masificado | <input type="checkbox"/> Normal | <input type="checkbox"/> Muy masificado |

G.5. Grado de masificación en periodo de exámenes:

- Poco masificado Normal Muy masificado

G.6. ¿Cuál es su opinión en relación al precio del servicio?

- Adecuado Alto Excesivo

G.7. En general, ¿cómo calificaría el servicio de autobús interurbano para acceder al Campus?

- Muy satisfactorio Satisfactorio Suficiente Insatisfactorio Muy insatisfactorio



H. ACCESO AL CAMPUS EN RED METRO-TRANVÍA (sólo Campus de Vera)

H.1. Duración del trayecto:

- < 15 min 15-30 min 30-45 min > 45 min

H.2. Distancia recorrida en cada viaje (km):

- < 2 km 2-5 km 5-10 km 10-15 km 15-30 km > 30 km

H.3. ¿Considera adecuada

- | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| - la puntualidad del servicio? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - el horario? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la frecuencia? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la duración del trayecto? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - calidad del servicio utilizado (conservación, limpieza)? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |

H.4. Grado de masificación habitual en el trayecto de:

- | | | | |
|--------|--|---------------------------------|---|
| Ida | <input type="checkbox"/> Poco masificado | <input type="checkbox"/> Normal | <input type="checkbox"/> Muy masificado |
| Vuelta | <input type="checkbox"/> Poco masificado | <input type="checkbox"/> Normal | <input type="checkbox"/> Muy masificado |

H.5. Grado de masificación en periodo de exámenes:

- Poco masificado Normal Muy masificado

H.6. ¿Cuál es su opinión en relación al precio del servicio?

- Adecuado Alto Excesivo

H.7. En general, ¿cómo calificaría el servicio de líneas de la red metro/tranvía para acceder al Campus?

- Muy satisfactorio Satisfactorio Suficiente Insatisfactorio Muy insatisfactorio



I. ACCESO AL CAMPUS EN TREN CERCANÍAS RENFE

I.1. Duración del trayecto:

< 15 min 15-30 min 30-45 min > 45 min

I.2. Distancia recorrida en cada viaje (km):

< 5 km 5-10 km 10-15 km 15-30 km > 30 km

I.3. ¿Considera adecuada

- | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| - la puntualidad del servicio? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - el horario? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la frecuencia? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - la duración del trayecto? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |
| - calidad del servicio utilizado (conservación, limpieza)? | <input type="checkbox"/> SÍ | <input type="checkbox"/> NO |

I.4. Grado de masificación habitual en el trayecto de:

Ida Poco masificado Normal Muy masificado
Vuelta Poco masificado Normal Muy masificado

I.5. Grado de masificación en periodo de exámenes:

Poco masificado Normal Muy masificado

I.6. ¿Cuál es su opinión en relación al precio del servicio?

Adecuado Alto Excesivo

I.7. En general, ¿Cómo calificaría el servicio de tren de cercanías para acceder al Campus?

Muy satisfactorio Satisfactorio Suficiente Insatisfactorio Muy insatisfactorio

J. ACCESO AL CAMPUS EN BICICLETA

J.1. Propiedad de la bicicleta:

- Bici propia Bici de préstamo municipal

Sólo se puede marcar la opción de "Bicicleta de préstamo municipal" en el campus de Vera o Gandía

J.2. Tiempo del desplazamiento al Campus en bicicleta:

- < 5 min 5-10 min 10-15 min 15-30 min > 30 min

J.3. Distancia recorrida en cada viaje (km):

- < 2 km 2-5 km 5-10 km 10-15 km > 15 km

J.4. ¿Dónde aparca la bici propia en el domicilio donde vive?

- Trastero
 Garaje
 Interior de mi casa
 Terraza o patio
 En instalaciones (trastero, garaje...) de un familiar o amigo
 En los puntos de aparcamiento de la calle

J.5. ¿Considera adecuado el lugar de aparcamiento de la bici propia en el domicilio?

- Sí No

J.6. Problemas detectados en el trayecto para **acceder** con bicicleta al Campus: *Respuesta múltiple*

- Inexistencia o discontinuidad de carril bici desde el origen (domicilio)
 Inseguridad debida al tráfico intenso
 Mal estado de conservación del carril-bici
 Vehículos mal aparcados en el carril-bici
 Estrechez del carril-bici
 Señalización inadecuada del carril-bici
 Obstáculos por obras
 Comportamiento del peatón
 Visibilidad deficiente en algunos accesos al Campus

- No encuentro ningún problema

J.7. Lugar de aparcamiento de la bici en el Campus:

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

J.8. Problemas detectados al transitar con **bicicleta dentro del Campus** (sólo Campus de Vera):

Respuesta múltiple

- Inseguridad por posible colisión con peatones
- Inseguridad por posible colisión con vehículos a motor
- Mal estado de conservación del carril-bici/acera
- Mala señalización del carril-bici/acera e intersecciones
- Estrechez del carril-bici
- Presencia de vehículos estacionados
- Obstáculos por obras
- No encuentro ningún problema

J.9. ¿Considera **necesario** habilitar un carril-bici **en todo** el Campus independiente de los itinerarios peatonales y de los viales para vehículos a motor? (sólo Campus de Vera):

- Sí, porque existe elevada conflictividad con los peatones
- Sí, porque existe elevada conflictividad con los vehículos a motor
- Sí, porque existe elevada conflictividad tanto con peatones como con vehículos a motor
- No, porque la conflictividad es escasa o inexistente
- No, porque la conflictividad puede resolverse con respeto mutuo

J.10. ¿Dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios en el Campus?:

- Habitualmente A veces Rara vez

J. 11. ¿Qué opina sobre los aparcabicis existentes en el Campus?: *Respuesta múltiple*

UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE

- Son insuficientes
- Están mal ubicados
- Están deteriorados
- Son inseguros ante robos
- Pueden dañar la bicicleta
- Son adecuados

J.12. Sólo para el Campus de Vera: ¿Utiliza el aparcamiento de bicicletas subterráneo que se encuentra en la Casa del Alumno (Edificio 4K)?:

- Habitualmente A veces Rara vez Nunca

En caso de no utilizarlo habitualmente, ¿cuáles son los motivos?

- Desconozco su existencia
- No se encuentra próximo a mi centro de trabajo/estudios
- No es seguro ante robos
- Por incomodidad de acceso
- No considero adecuado el tipo de soporte de aparcabicis instalado

J.13. Indique si detecta algún problema para el uso del sistema de préstamo municipal de bicicletas? (Sólo Campus de Gandía y Vera) *Respuesta múltiple*

- No hay ningún punto ubicado próximo a mi lugar de residencia (origen)
- No hay ningún punto ubicado próximo a mi centro de trabajo/estudios
- Habitualmente los puntos próximos a mi lugar de residencia no disponen de bicicletas libres para mi trayecto de ida al Campus
- Habitualmente los puntos próximos a mi centro de trabajo/estudios no disponen de soportes libres cuando llego al Campus
- Habitualmente los puntos próximos a mi centro de trabajo/estudios no disponen de bicicletas libres para mi trayecto de vuelta del Campus
- Habitualmente los puntos próximos a mi lugar de residencia no disponen de plazas libres cuando vuelvo del Campus
- Las bicicletas son incómodas y poco prácticas
- El tiempo máximo de uso permitido sin cambio de bicicleta es insuficiente
- El precio del servicio es elevado
- No detecto ningún problema

K. ACCESO AL CAMPUS A PIE

K.1. Duración del desplazamiento a pie:

- < 5 min 5-10 min 10-15 min 15-30 min > 30 min

K.2. Distancia recorrida en cada viaje (km):

- <1 km 1-2 km 2-3 km 3-4 km 4-5 km >5 km

K.3. Problemas detectados al acceder al Campus a pie: *Respuesta múltiple*

- Discontinuidad de itinerarios peatonales
- Obstáculos en el itinerario peatonal
- Coches mal estacionados
- Mal estado del pavimento
- Estrechez de las aceras
- Suciedad de las aceras
- Inseguridad ante robos/agresiones
- Inseguridad debida al tránsito de bicicletas
- Falta de iluminación suficiente
- No encuentro ningún problema

L. ACCESO COMBINADO

L.1. Señale los problemas detectados al combinar varios modos de transporte o realizar transbordo en el mismo viaje: *Respuesta múltiple*

- Elevado tiempo de espera entre los medios de transporte a combinar o en el transbordo
- Elevada distancia entre las paradas de los medios de transporte a combinar
- Elevada duración total del trayecto hasta el Campus considerando los distintos modos de transporte a combinar o transbordos
- Insuficiente información sobre las combinaciones correspondientes
- Elevado precio de los billetes/abonos de transporte combinados
- No encuentro ningún problema en la combinación / transbordo

L.2. En términos generales, ¿cómo calificaría la combinación?:

- Muy satisfactoria Satisfactoria Suficiente Insatisfactoria Muy insatisfactoria

L.3. Si combina la bicicleta con otro modo de transporte, ¿tiene dificultades para transportar la bici en él?:

- Habitualmente A veces Rara vez

L.4. Si combina el coche con transporte público colectivo, ¿tiene dificultades para aparcar su coche cerca de la parada del medio de transporte público colectivo a combinar?

- Habitualmente A veces Rara vez

M. DESPLAZAMIENTOS HABITUALES FUERA DEL CAMPUS DURANTE LA JORNADA DE TRABAJO/ESTUDIO

M.1. Señale el destino de los desplazamientos. *Respuesta múltiple*

- Otros Campus de la UPV *Desplegable*
- *Campus de Vera*
 - *Campus de Gandía*
 - *Campus de Alcoy*
- Otros centros dentro del mismo municipio del Campus de trabajo/estudio
- Otros centros ubicados en otros municipios

M.2. ¿Cuántos días a la semana realiza habitualmente estos desplazamientos?: *Respuesta múltiple*

Puede marcar dos opciones en caso de que varíe considerablemente de un semestre a otro

- 1 2 3 4 5 6

M.3. ¿Cuántos viajes al día realiza habitualmente (considerando ida y vuelta)?: *Respuesta múltiple*

Puede marcar dos opciones en caso de que varíe considerablemente de un semestre a otro

- 2 4 6

M.4. Seleccione el modo de transporte habitual para estos desplazamientos: *Respuesta múltiple*

- Coche En caso afirmativo, ¿comparte coche en estos desplazamientos?
- Moto
- Autobús urbano
- Autobús interurbano
- Red Metro / tranvía (Campus de Vera)
- Tren RENFE cercanías
- Bicicleta
- Únicamente a pie

M. INFORMACIÓN ADICIONAL O SUGERENCIAS

SI DESEA AÑADIR INFORMACIÓN ADICIONAL O ALGUNA SUGERENCIA SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS CAMPUS, HÁGALO A CONTINUACIÓN

Campo de texto