



UNIVERSIDAD
DE GRANADA

Vicerrectorado de Infraestructuras y Sostenibilidad
Unidad de Calidad Ambiental

ESTUDIO DE MOVILIDAD



ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LOS COLECTIVOS DE LA UGR 2024

Trabajo en colaboración de la Unidad de Calidad Ambiental y la Cátedra La Huella Verde: para la Sostenibilidad y la Transformación Urbana de Granada y su provincia



UNIVERSIDAD
DE GRANADA

Unidad de Calidad
Ambiental





RESUMEN EJECUTIVO

- Breve descripción del propósito del estudio
- Metodología principal
- Hallazgos clave
- Recomendaciones principales

INTRODUCCIÓN

CONTEXTO Y ANTECEDENTES

El estudio se enmarca en las acciones de la **Unidad de Calidad Ambiental (UCA)**, concretamente en la rama de acciones e iniciativas para fomentar la movilidad sostenible y activa de la comunidad universitaria.

(Estudios previos)

El **Plan Director para 2024** de la Universidad de Granada, continúa con la aplicación de la planificación estratégica en la institución. El **eje 5. Universidad socialmente responsable**, marca como **objetivo V.7.3. Apostar por la movilidad sostenible y la puesta en valor del patrimonio verde**. Para alcanzar el objetivo se planteó como acción **identificar acciones de mejora de movilidad entre los miembros de la comunidad universitaria** a través de una encuesta.

OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo general consiste en identificar acciones para mejorar la movilidad entre los miembros de la comunidad universitaria.

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL ESTUDIO

METODOLOGÍA

DISEÑO DE LA ENCUESTA

Como se ha indicado, el objetivo de la encuesta es identificar acciones para mejorar la movilidad entre los miembros de la comunidad universitaria. La encuesta se dirigió a los tres colectivos de la universidad (PDI, PTGAS y estudiantado). El tamaño poblacional asciende a 63.335 personas, de los cuales 56.643 son estudiantes, 3.743 PDI y 2.557 PTGAS (de acuerdo con los ficheros descargables de [UGR en datos](#); última actualización 9 de marzo de 2024 para el estudiantado y 23 de octubre de 2023 para el personal). Se obtuvo una muestra de 482 respuestas, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 4,45% para el total de la muestra.

En el **Anexo I** se muestra la copia de la encuesta que se divide en dos secciones. La primera, contiene preguntas sobre datos personales (sexo, rango de edad, colectivo, código postal, centro de trabajo o estudio). La segunda, examina los hábitos de desplazamiento. Se preguntó a todos por los kilómetros recorridos, la duración de los desplazamientos al centro y el medio de transporte utilizado. Luego, solo a los que utilizan medios motorizados, se les preguntó por el distintivo ambiental y la disposición a adquirir un vehículo enchufable si hubiera cargadores en los centros. También se les preguntó por la disposición a compartir vehículo como pasajero y como piloto y las razones para hacerlo o no.

Es un cuestionario cerrado con respuestas únicas. Se realizó a través de la plataforma LimeSurvey, se distribuyó en formato online a través de las listas de correo institucional y canales de comunicación institucionales. Estuvo disponible durante el mes de marzo. Los resultados se analizaron descriptivamente con JASP.

En cuanto a la protección de los datos personales, no se ha requerido ningún dato que permita la identificación de la persona. El tratamiento de datos se utiliza exclusivamente para los fines de esta investigación y se les informó al inicio del cuestionario sobre sus derechos.

RESULTADOS

Se recibieron un total de 482 respuestas completa, de las cuales el 53,11% corresponde a mujeres y el 46,27% a hombres, restando un 0,62% de personas que prefieren no decirlo. En cuanto a colectivos, un tercio de las mujeres pertenece al PDI, otro al PTGAS y otro a estudiantado. En el grupo de hombres, el 47,09% es PDI, frente al 30,04% de

PTGAS y el 22,87% de estudiantes. En general, se da una infrarrepresentación del colectivo de estudiantes.



Ilustración 1. Distribución por género.

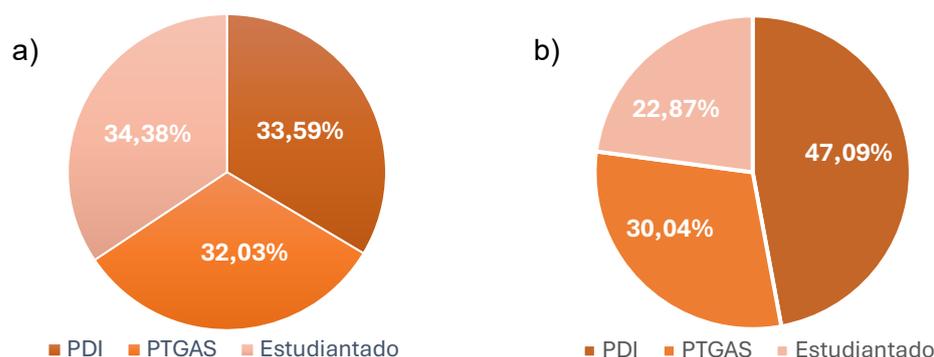


Ilustración 2. Distribución por colectivo y género. a) mujeres, b) hombres



Ilustración 3. Distribución por colectivos.

La UGR tiene en Granada cuatro campus compactos (Fuentenueva, Aynadamar, Cartuja y PTS), un campus disperso (Centro) y dos campus fuera del territorio (Ceuta y Melilla). El estudio se distribuyó a todas las facultades, Institutos Universitarios y Centros de Investigación. En la siguiente tabla solo se muestran el porcentaje de respuestas de los que participaron en el estudio.

El 40,80 % de las respuestas provienen de Cartuja, un campus con una orografía complicada, sin usos mixtos del suelo. La red de autobuses permite llegar casi desde cualquier parte de la ciudad a este Campus, pero los trayectos desde el Área Metropolitana implican transbordo, alargando la duración del trayecto. Su situación elevada sobre el nivel de la tierra hace que sea más difícil acceder andando o en bicicleta pese a que dispone de carriles bici. Además, hay mucho espacio para aparcar.

Fuentenueva es el segundo campus del que más respuestas provienen, un 22,83 %. La zona está muy bien comunicada por autobús y metro, es accesible andando y presenta una alta mezcla de usos del suelo. El aparcamiento es limitado, aunque existen aparcamientos reservados para PDI y PTGAS.

El Campus centro se sitúa en tercera posición con el 19,03 % de las respuestas, sin concentrarse excesivamente las respuestas en un centro. Centro es un campus disperso caracterizado por encontrarse en zonas con tráfico restringido o zonas peatonales. Las calles son bastante accesibles por transporte público y andando. La excepción es Arquitectura que se encuentra en el Albaicín en un lugar con acceso más complicado por su orografía.

Aynadamar y PTS son también campus concretados, accesibles en transporte público y andando, con alta mezcla de usos.

Tabla 1. Distribución de respuestas por centro y campus.

Centro	Porcentaje
Facultad de Filosofía y Letras	8,88%
Facultad de Farmacia	6,13%
Facultad de Ciencias de la Educación	5,92%
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales	5,92%
Facultad de Traducción e Interpretación	4,86%
Facultad de Psicología	3,17%
Colegio Máximo	2,33%
Facultad de Ciencias del Deporte	1,27%
Centro de Producción de Recursos para la Universidad Digital	0,85%
Centro de Instrumentación Científica (Campus de Cartuja)	0,63%
Centro de Investigación en Mente, Cerebro y Comportamiento	0,42%
Instituto Andaluz de Geofísica y Prevención de Desastres Sísmicos	0,42%
Cartuja	40,80%
Facultad de Ciencias (incluye Edificio Mecenas, aulario de Ciencias)	17,55%
Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos	2,54%
Escuela Técnica de Ingeniería de la Edificación	1,27%
Centro de Actividades Deportivas (Campus de Fuentenueva)	0,42%
Centro de Instrumentación Científica (Campus de Fuentenueva)	0,42%
Servicio de Comedores Universitarios (Campus de Fuentenueva)	0,42%

Instituto del Agua	0,21%
Fuentenueva	22,83%
Complejo Administrativo Triunfo	3,81%
Facultad de Derecho	2,75%
Hospital Real (incluye Edificio Institucional)	2,33%
Centro de Transferencia Tecnológica	2,11%
Aulario de Derecho	1,48%
Facultad de Ciencias Políticas y Sociología	1,27%
Edificio Santa Lucía	1,27%
Edificio Josefina Castro (incluye Escuela de Posgrado)	1,27%
Edificio Quinto Centenario	1,06%
Biblioteca Biosanitaria	0,42%
Edificio San Jerónimo	0,63%
Escuela Superior de Arquitectura	0,63%
Centro	19,03%
Escuela Técnica Superior de Ingeniería Informática y de Telecomunicaciones (Incluye CITIC y CETIC)	4,65%
Facultad de Bellas Artes	0,63%
Edificio de Restauración (Facultad de Bellas Artes)	0,21%
Edificio Forem	0,21%
Aynadamar	5,70%
Facultad de Medicina	3,17%
Facultad de Ciencias de la Salud	1,90%
Servicios Generales (PTS)	0,42%
Centro de Investigación Biomédica	0,21%
PTS	5,70%
IISTAS (Parque de las Ciencias)	4,02%
Campus de Melilla	1,06%
Campus de Ceuta	0,85%

FALTA ANÁLISIS POR CÓDIGO POSTAL

MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS

Preguntados por el medio de transporte que utilizan habitualmente para desplazarse hacia y desde el centro de trabajo o estudio, resulta que el **64,53% se desplaza en**

medios sostenibles (todos los medios colectivos o de movilidad no motorizada frente al 35,47% que se desplazan en coche o moto. Un 25,73% hace uso de transportes públicos colectivos y menos del 6% se mueve en bicicleta y patinete.

El medio de transporte predominante es el desplazamiento a pie (32,99 %), lo que se debe a la alta caminabilidad de la ciudad ([Ferrer y Ruiz, 2018](#); [Grinday et al., 2020](#); [Talavera-García y Valenzuela-Montes, 2018](#)) y contrasta con el bajo uso de la bicicleta.

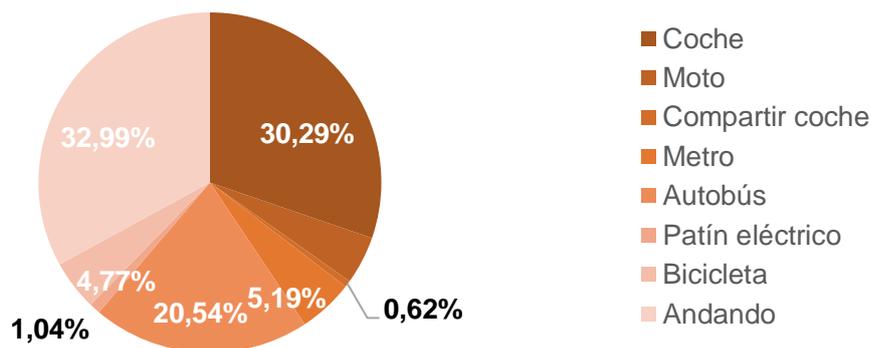


Ilustración 4. Distribución por medio de transporte habitual en los desplazamientos al centro.

El estudio que realiza anualmente el Centro de Gestión Integral de la Movilidad de Granada (CGIM) con datos de la Policía Local, muestra el aumento exponencial de los accidentes de Vehículos de Movilidad Personal entre el 2019 y 2021, mientras se da un ligero descenso en el número de accidentes de ciclistas entre el 2015 y el 2021, último año con dato. Los accidentes de ciclistas están presentes en toda la ciudad, se producen principalmente en vías sin infraestructura ciclista y están implicados turistas, fundamentalmente ([CGIM, 2021](#)). En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se reconocía que, pese a la favorable orografía, la falta de infraestructuras para la bicicleta supone una barrera importante (en 2013, la movilidad ciclista suponía menos del 1%).

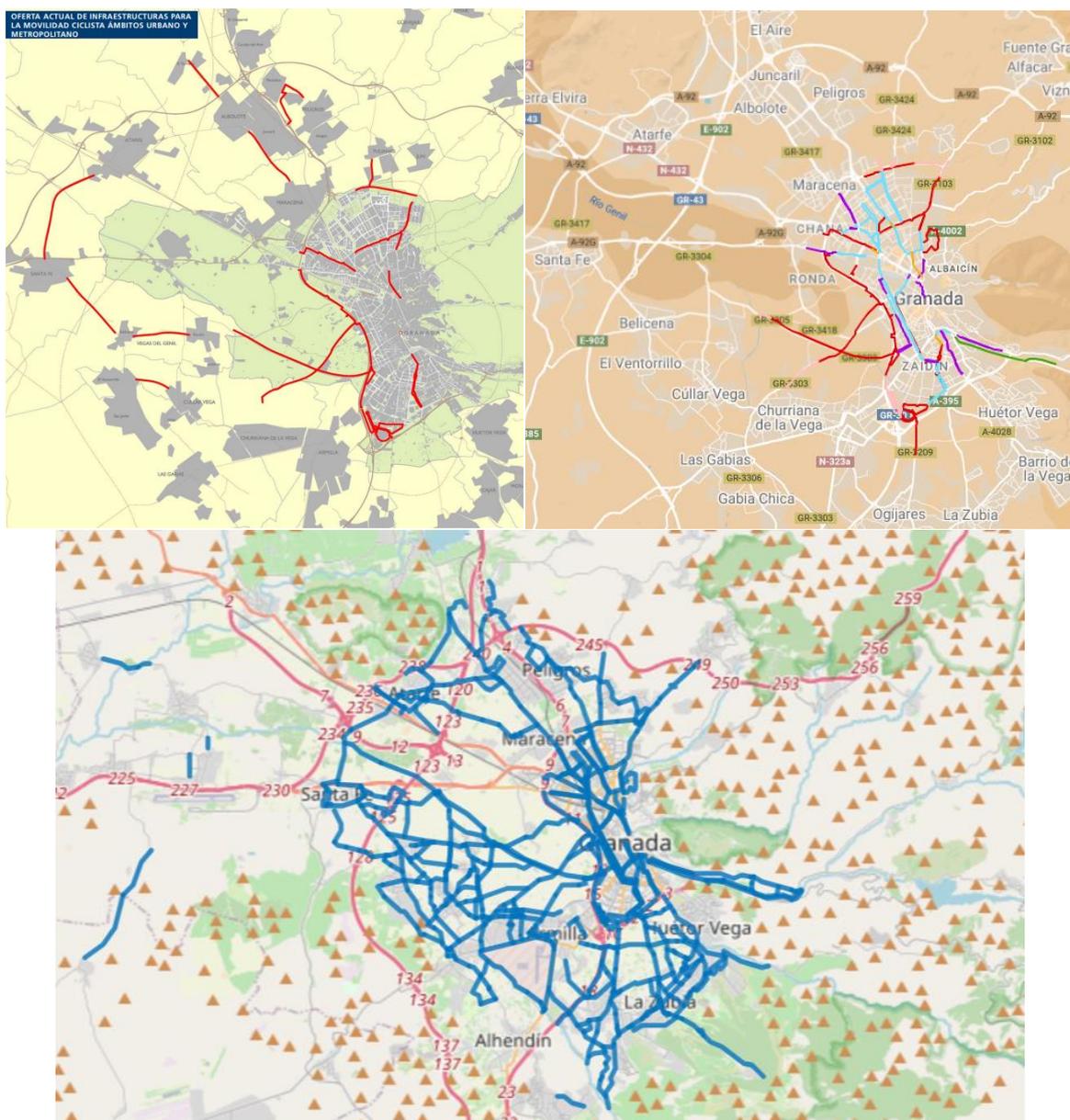


Ilustración 5. Comparativa infraestructura para movilidad ciclista, PMUS, 2013 a la izquierda, CGIM, 2022 a la derecha y EDUSI Granada, 2022 debajo.

En 2013 existían aproximadamente 37 km de carril bici en la ciudad y área metropolitana (Ilustración 5). En 2022, se aprecia un aumento en la infraestructura ciclista de la ciudad al observar la imagen izquierda de la Ilustración 5. Tras la fuerte inversión de EDUSI ([2022](#)), el área metropolitana de Granada cuenta con 270 km, como refleja la última imagen. El crecimiento global ha sido notable, utilizando diversas opciones como carriles separados o carriles compartidos. Sin embargo, existe una cuestión fundamental: la adecuación de esas vías al cambio climático en Granada y el aumento de episodios climáticos extremos como elemento disuasor.

Según el PMUS de 2013, se producían casi un millón de viajes en día laboral, proveniente el 40% del área metropolitana, frente al 60% de viajes internos, ligado a la alta motorización de la ciudad. El estudio del PMUS está en línea con nuestros resultados, destacando la movilidad peatonal (53,7%) seguida del bus (20,3%) y del vehículo privado (19,2%). Los principales motivos de desplazamiento son trabajo y estudio, los mismos motivos que se analizan en este estudio.

En el estudio se quiso analizar el fenómeno de compartir vehículo. **Solo el 0,62%** de los encuestados afirma que el medio de transporte habitual para acudir a los centros de la UGR es **compartir vehículo**. Este dato resultará de mayor interés cuando se analice la disposición a compartir vehículo.

Respecto a la distribución por género, más de un tercio de los encuestados se desplazan a pie en ambos grupos. Esta es la forma de movilidad predominante en los hombres, seguida por el vehículo privado (27,35%). En el caso de las mujeres, el vehículo privado supera ligeramente a los desplazamientos a pie, lo cual puede estar asociado con los cuidados. Está demostrado que los hombres realizan en mayor medida viajes directos desde el trabajo al hogar, mientras que las mujeres suelen realizar viajes con varias paradas para realizar las compras o dejar a los hijos (**REFERENCIA**).

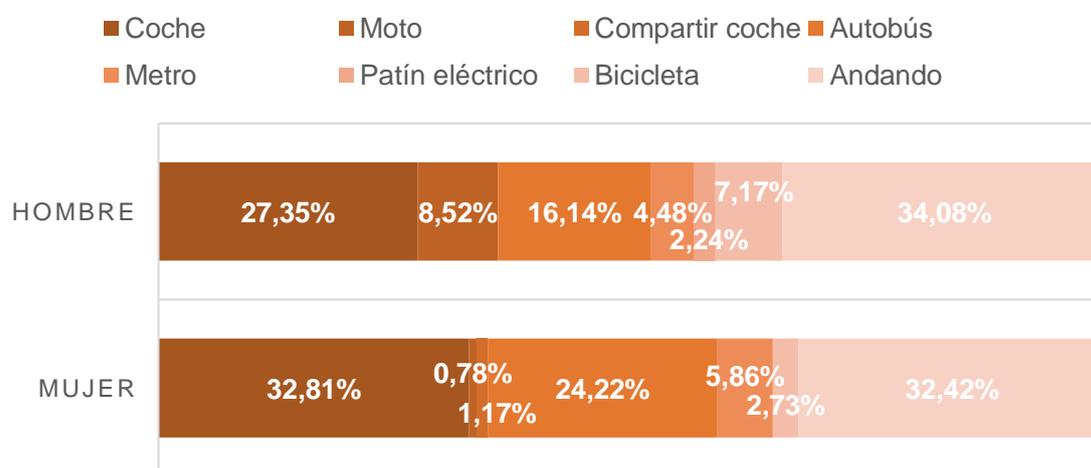


Ilustración 6. Distribución por medio de transporte y género en los desplazamientos al centro.

Por agrupaciones, las mujeres utilizan en mayor medida los medios de transporte colectivos y los hombres, los medios motorizados individuales.

Finalmente, se presenta la distribución de medios de transporte en los desplazamientos hacia y desde los centros UGR por colectivos de la UGR. Como se puede observar en la Ilustración 7, los colectivos PTGAS y PDI son los que principalmente se desplazan

en vehículo privado frente al estudiantado que utiliza el transporte colectivo y los desplazamientos a pie. El PTGAS es el único colectivo que en sus desplazamientos comparte vehículo. **El perfil de las personas que comparten vehículo es mujer perteneciente al PTGAS.**

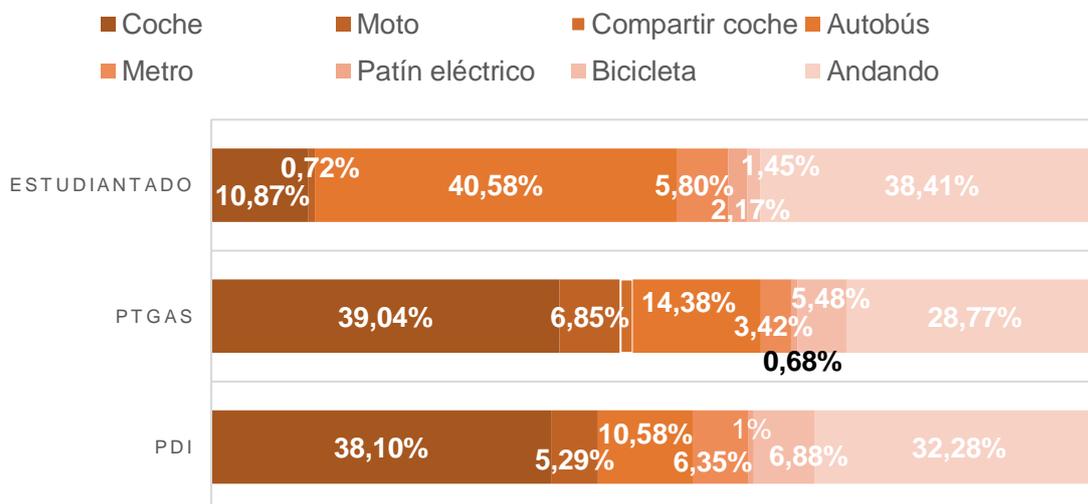


Ilustración 7. Distribución por medio de transporte y colectivo.

Esta última gráfica indica que **las medidas para reducir la movilidad motorizada individual deben centrarse en PTGAS y PDI.**

Respecto a los centros, en la Tabla 1 ya se observaba como el 82,66% de respuestas se concentraba en los campus Cartuja, Fuentenueva y Centro, aglutinando el primero más del 40% de respuestas. En la Tabla 2 se muestra la distribución de los centros por medios de transporte. **Solo en los campus Centro y Fuentenueva el medio de transporte predominante es ir caminando.** Este dato podría apoyarse en las características indicadas en previamente, pero hay que señalar que la segunda posición la ocupa el coche.

Cartuja es el campus al que más se acude en autobús y en coche, pero también es el campus de donde más se obtuvieron respuestas. El próximo estudio de movilidad debe asegurar una mejor representatividad de la población por campus.

Tabla 2. Distribución de los centros por tipo de transporte.

Transporte	Centro								Total
	Aynadamar	Cartuja	Centro	Fuentenueva	PTS	IISTAS	Melilla	Ceuta	
Coche	1,90%	11,84%	4,65%	6,55%	2,54%	1,48%	0,63%	0,85%	30,44%
Moto	0,63%	0,85%	1,27%	1,27%	0,21%	0,21%	0,00%	0,00%	4,44%

Autobús	0,85%	13,95%	3,17%	1,48%	1,06%	0,00%	0,00%	0,00%	20,51%
Metro	0,63%	0,63%	0,21%	2,54%	0,63%	0,63%	0,00%	0,00%	5,29%
Bicicleta	0,21%	1,48%	1,69%	0,63%	0,42%	0,42%	0,00%	0,00%	4,86%
Patín	0,21%	0,00%	0,42%	0,42%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,06%
Compartir	0,00%	0,00%	0,42%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,42%
Andando	1,27%	6,34%	12,90%	9,94%	0,85%	1,27%	0,42%	0,00%	32,98%
Total	5,71%	35,10%	24,74%	22,83%	5,71%	4,02%	1,06%	0,85%	100%

DISTANCIA Y DURACIÓN DE LOS VIAJES

Los desplazamientos a pie, el medio más frecuente, acumula 266 km entre 156 encuestados, situándose la mediana en viajes de 1,5 km.

Tabla 3. Kilómetros recorridos por medio de transporte.

	Coche	Moto	Comparto coche	Autobús	Metro	Patín eléctrico	Bicicleta	Voy andando
Válido	144	21	2	97	25	5	23	156
Mediana	9	5	10,75	4	4	3	5,6	1,5
Media	10,8	6,46	10,75	7,61	5,01	3,1	6,18	1,71
Desviación Típica	9,87	4,13	1,06	10,93	4,04	1,02	3	1,09
Mínimo	2	1	10	1,2	1,4	1,5	2	0
Máximo	70	20	11,5	65	18	4	13	5
Suma	1555,6	135,7	21,5	738,6	125,2	15,5	142,1	266,42

El desplazamiento en coche es el medio de transporte que más kilómetros suma con 1.555 km entre sus 144 usuarios. Por kilómetros, le sigue el autobús con un 53% menos de kilómetros y un 30% menos de usuarios.

La mediana de los viajes en coche se sitúa en 9 km y la del autobús en 4 km. La mediana de los desplazamientos en moto se sitúa en 5 km, pudiendo incentivarse un cambio hacia el autobús o el metro que también tiene su mediana en los 4km. Aunque el metro, por la extensa duración de sus viajes desde el área metropolitana y la dificultad

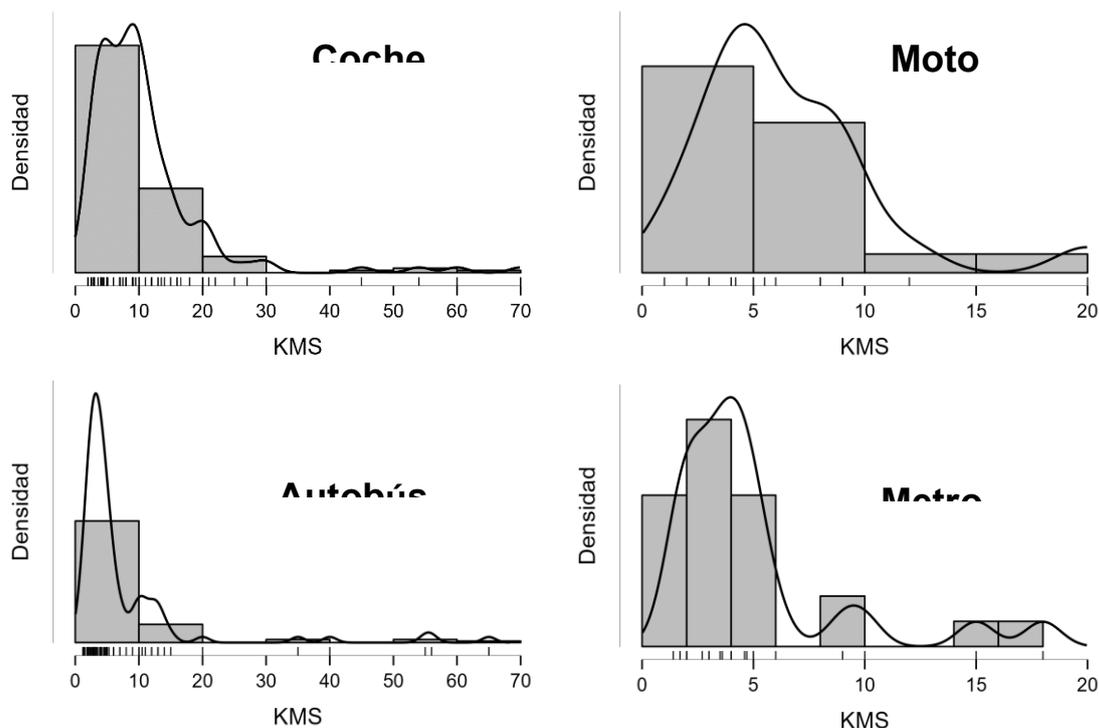


Ilustración 8. Distribución de medio de transporte por kilómetros recorridos (solo ida).

para alcanzar la parte derecha de la ciudad, puede no ser una opción tan interesante.

El tiempo de viaje por tipo de transporte es similar en la ida y en la vuelta a los centros de la UGR, por lo que es muy probable que utilicen el mismo transporte para ambos viajes.

Tabla 4. Tabla de contingencias de la duración del viaje de ida y vuelta.

Tablas de Contingencia

Tiempo IDA	Tiempo Vuelta					Total
	Menos de 15 MIN	Entre 15 y 30 MIN	Entre 30 y 60 MIN	Entre 60 MIN y 1.30 H	Más de 2 H	
Menos de 15 MIN	119	14	1	0	0	134
Entre 15 y 30 MIN	8	191	25	1	0	225
Entre 30 y 60 MIN	0	4	94	4	1	103

Tablas de Contingencia

Tiempo IDA	Tiempo Vuelta					Total
	Menos 15 MIN	de Entre 15 y 30 MIN	Entre 30 y 60 MIN	Entre 60 MIN y 1.30 H	Más de 2 H	
	Entre 60 MIN y 1.30 H	0	0	0	10	
Total	127	209	120	15	2	473

La **duración de 15 a 30 min es la más frecuente**, supone casi un 50%, seguido de los viajes de menos de 15 min (26,85-28,33%) y los viajes de menos de 1 hora (21,78%-25,37%) (Ilustración 9).

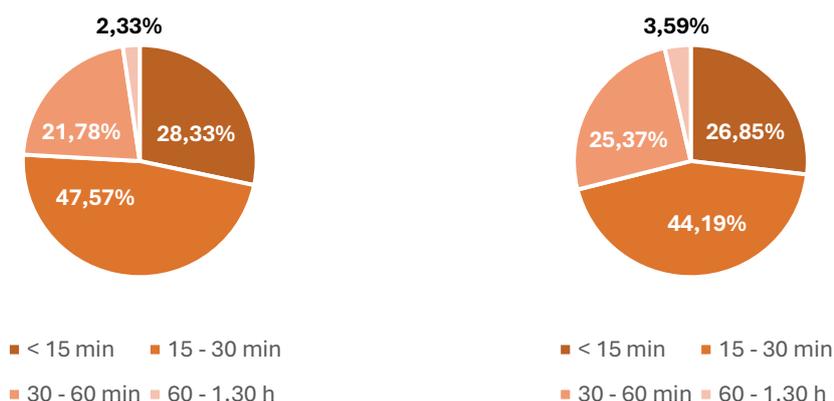


Ilustración 9. Durando de los viajes de ida (izquierda) y vuelta (derecha).

El **60 % de los conductores de coche** (el grupo mayoritario de los que se desplazan en medios motorizados) **tardan entre 15 y 30 minutos** en desplazarse hacia alguno de los centros de la UGR (Ilustración 10) y **recorre una media de 9 km una media de 9,09 km con una desviación típica de 4,58 km** (Tabla 5).

Entre los encuestados que se desplazan en metro y bicicleta también hay en torno a un 60% cuyos viajes duran menos de media hora. El **metro** debería ser un transporte que permita recorrer amplias distancias y reducir la intensidad de uso del vehículo privado en el área metropolitana. Sin embargo, **para la misma duración que el vehículo, la media de kilómetros desciende a 3,4 km** (5,7 menos que el coche) con una desviación de 1,12 km. En el caso de la **bicicleta, llega a recorrer una media de 6,27 km** con una desviación de 3,04 km, indicando que podría ser un sustituto al vehículo.

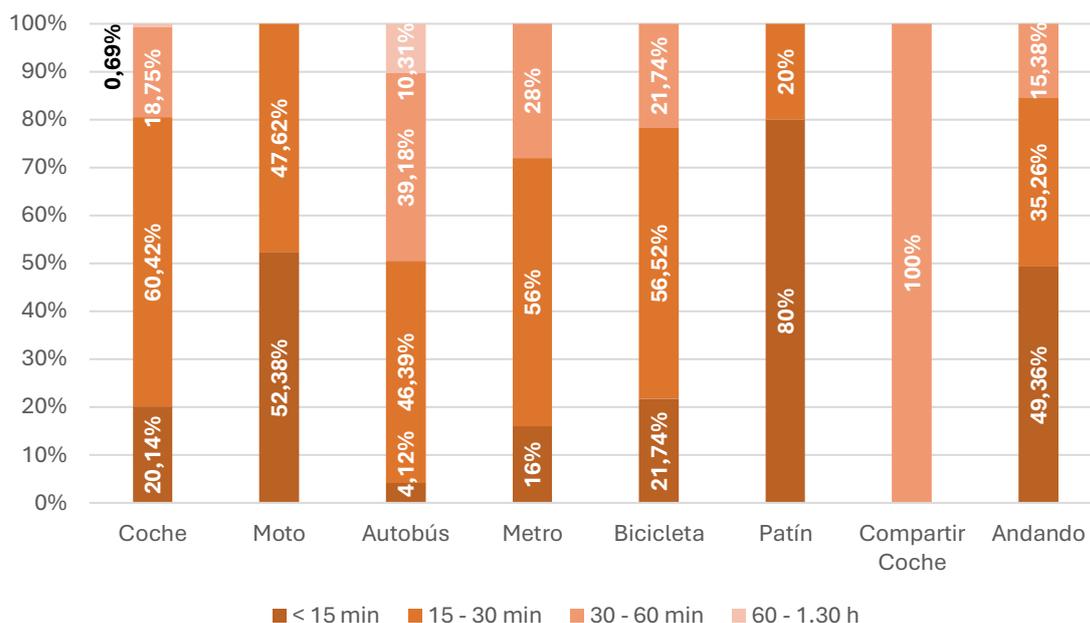


Ilustración 10. Duración de los viajes de ida por tipo de transporte.

Tabla 5. Estadísticos descriptivos. Kilómetros recorridos en viajes de 15 a 30 minutos por tipo de transporte.

Estadísticos Descriptivos

	Coche	Moto	Autobús	Metro	Bicicleta	Patín eléctrico	Comparto con compañeros	coche Voy andando
Válido	79	12	35	13	13	1	1	55
Ausente	0	0	0	0	0	0	0	0
Mediana	9,00	8,00	3,00	3,60	5,00	4,00	11,50	2,00
Media	9,09	8,58	4,33	3,40	6,27	4,00	11,50	1,99
Desviación Típica	4,58	4,23	6,36	1,12	3,04			0,71
Mínimo	2,00	4,00	1,20	1,40	2,50	4,00	11,50	1,00
Máximo	25,00	20,00	40,00	5,00	10,00	4,00	11,50	4,00

Las personas que se desplazan en patinete, en moto o andando son las que menos tiempo emplean, menos de 15 minutos. Entre estos tres grupos, **los que se desplazan a pie son el grupo que más personas incluye en general. En menos de 15 minutos recorren una media de 1,99 km con una desviación de 0,71 km.** Los usuarios de

patinete recorren el doble y los usuarios de moto el cuádruple que los peatones en el mismo tiempo (Tabla 6).

Tabla 6. Kilómetros recorridos en viajes de menos de 15 min por tipo de transporte.

Estadísticos Descriptivos

	Coche	Moto	Autobús	Metro	Bicicleta	Patín eléctrico	Voy andando
Válido	26	9	3	4	4	4	77
Ausente	0	0	0	0	0	0	0
Mediana	4,00	4,00	1,50	2,00	3,50	3,00	1,00
Media	5,31	3,63	1,93	2,67	3,75	2,88	0,95
Desviación Típica	3,24	1,50	0,93	1,56	1,71	1,03	0,55
Mínimo	2,50	1,00	1,30	1,70	2,00	1,50	0,00
Máximo	15,00	5,50	3,00	5,00	6,00	4,00	2,00

Los usuarios de coche y de autobús son los que emplean más tiempo para desplazarse, hasta una hora. En estos grupos existen una desviación bastante amplia, sobre todo respecto al coche con hasta 15,67 km de desviación. Por tanto, es un grupo más complicado, a priori, para promover viajes compartidos.

Por otra parte, destaca la **distancia máxima que se recorre a pie, 5 km**. El término municipal de **Granada** tiene una superficie de 88,6 km², pero la parte más urbanizada es mucho más reducida. Desde el punto más al sur, el Hospital Universitario Clínico San Cecilio hasta el punto más al norte, la Piscina Municipal Almanjajar, el trayecto a pie dura 1 hora y 50 min y se recorren **8 km**. Este dato refuerza la caminabilidad de la ciudad.

Tabla 7. Kilómetros recorridos en viajes de menos de 1 hora por tipo de transporte.

Estadísticos Descriptivos

	Coche	Autobús	Metro	Bicicleta	Comparto coche con compañeros	Voy andando
Válido	37	46	8	6	1	22

Estadísticos Descriptivos

	Coche	Autobús	Metro	Bicicleta	Comparto coche con compañeros	Voy andando
Ausente	0	0	0	0	0	0
Mediana	13,50	4,35	7,50	7,00	10,00	3,50
Media	18,16	6,66	8,79	7,60	10,00	3,50
Desviación Típica	15,67	5,86	5,35	2,93		0,60
Mínimo	4,00	1,20	3,00	5,00	10,00	2,60
Máximo	70,00	35,00	18,00	13,00	10,00	5,00

MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA AL DETALLE

Del total de 482 respuestas, 165 corresponde a usuarios de moto o coche. Preguntados por la etiqueta medioambiental de sus vehículos, destaca que un **32,12% no conocían la etiqueta** que les correspondía o no la tenían. En octubre de 2024 comenzará el periodo informativo de la Zona de Bajas Emisiones hasta su completa instauración en marzo de 2025 ([Ayto, 2024](#)). Esto motivará a utilizar el distintivo y se conocerán mejores datos sobre el parque de vehículos.

Entre los que sí tienen distintivo, los tipo C son la mayoría (26,67 %), seguido de tipo B (22,42 %). Los ECO y Cero emisiones suman el 18,79 %.

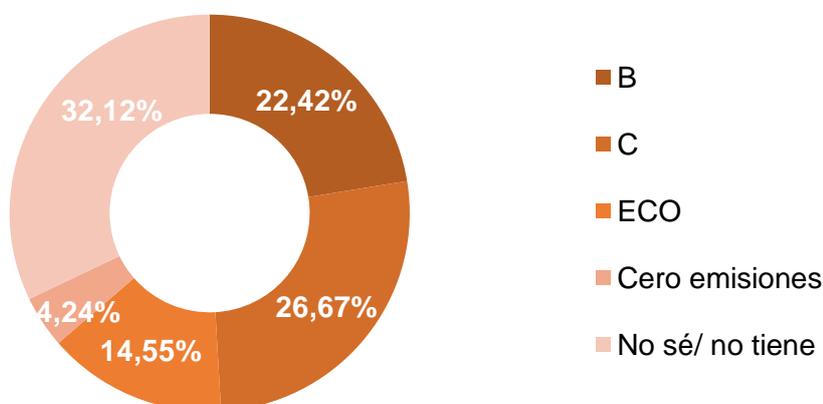


Ilustración 11. Distribución de vehículos por distintivo ambiental.

Una de las cuestiones que se quería responder con el cuestionario era si la instalación de puntos de recarga en los centros sería una motivación para la adquisición de vehículos eléctricos por los colectivos de la UGR con vehículo privado.

Más del 60% de los conductores de vehículos sin etiqueta o con etiqueta C (que representan el 58,79 % de encuestados que se desplazan en coche o moto) **no verían influenciada su decisión de adquirir un vehículo eléctrico o híbrido si hubiera puntos de recarga en su centro.**

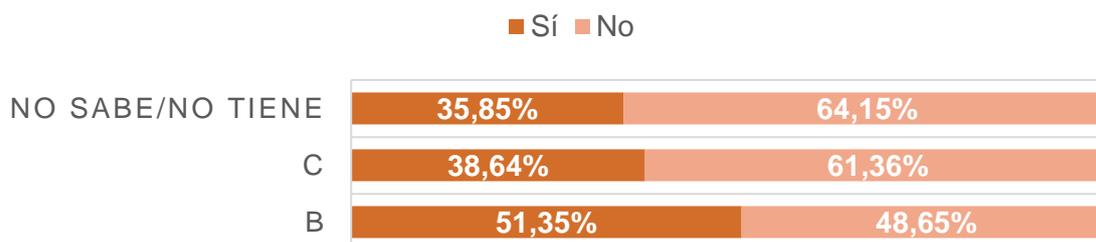


Ilustración 12. Disposición a utilizar vehículo eléctrico o híbrido si existen puntos de recarga en el centro.

La medida tendría efecto sobre los conductores de vehículos tipo B y más de un tercio de los otros conductores. A priori, esta medida no sería un gran aliciente para producir el cambio del parque de vehículos, pero es necesario hacer un estudio más preciso para detectar en qué centros sí tendría acogida.

COMPARTIR VEHÍCULO

Preguntados por su disposición a compartir asientos de su vehículo, **el 63 % estaría dispuesto, lo que contrasta con el escaso 0,62 % que efectivamente lo hace.** En todos los grupos (distribuidos por distintivo ambiental) en torno al 60 % de encuestados estarían dispuestos a ceder asientos, frente a los usuarios de vehículos cero emisiones, donde solo el 40% estaría dispuesto. Es un grupo muy minoritario, por lo que los resultados apuntan a un grueso importante de personas dispuestas a compartir vehículo.

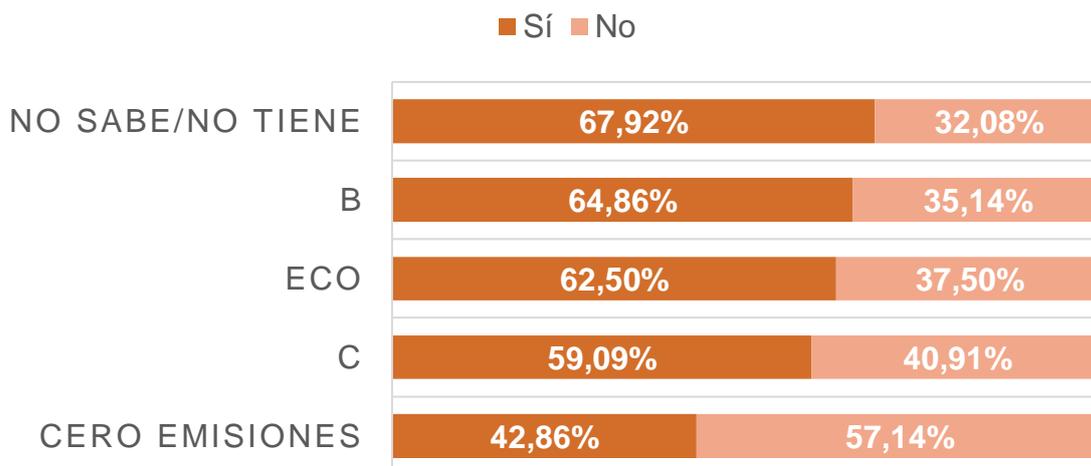


Ilustración 13. Disposición a compartir asientos del vehículo propio.

El **principal motivo para compartir asientos es por reducir su huella medioambiental (50,96%)** un dato muy positivo. Le siguen la motivación por solidaridad y por ahorrar gastos.

Por distintivo ambiental, más del 60% de los que tienen un vehículo ECO o Cero emisiones y estarían dispuestos a compartir, su motivación es la reducción de su huella, lo cual es coherente.

Los conductores de vehículos B que sí están dispuestos a ceder asientos, también están motivados principalmente por la reducción de la huella (58%). EN el caso de los que no tienen distintivo, el grupo que más estaría dispuesto a ceder asientos, este motivo desciende al 57% y es donde mayor se presenta la motivación de por solidaridad.

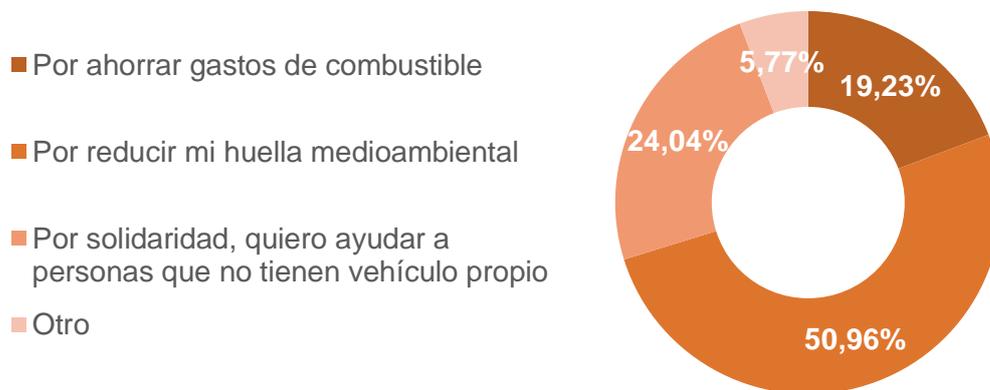


Ilustración 14. Motivos para ceder asientos.

La principal razón para no ceder asientos es **por motivos de conciliación**. Esto encaja con el perfil de los conductores en la UGR, PDI y PTGAS en tramos de edad donde es

más frecuente tener hijos y esto requiere una movilidad con varias paradas y más flexible.

El estudio no ha contemplado preguntas para esas personas que sí quieren compartir y no lo hacen. Es probable que se deba a motivaciones similares a los que no lo harían (principalmente por conciliación, no disponer de compañeros cerca o duración), por lo que un nuevo estudio debería examinar esta cuestión para determinar medidas más precisas.

Un 18,03 % apunta al desconocimiento sobre si tiene compañeros cerca, aspecto sobre el que se podría trabajar de cara a favorecer el compartir vehículo.



Ilustración 15. Motivos para no ceder asientos.

Por otra parte, el **68,48 % de los conductores de coche o moto estarían dispuestos a ocupar un asiento** en el coche de un compañero o compañera. O sea, un 5 % más de los que estarían dispuestos a compartir su asiento.

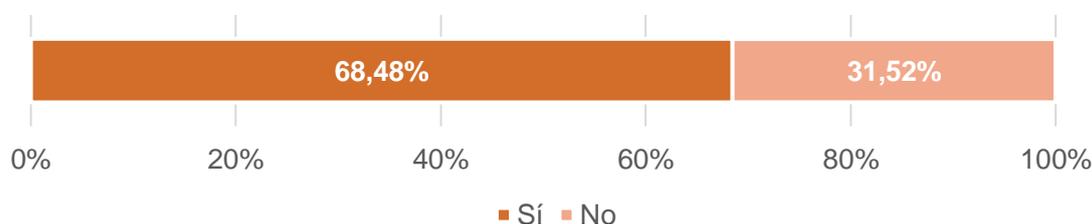


Ilustración 16. Disposición a ocupar un asiento en vehículo compartido.

Del 31,52% que no estaría dispuesto, el 50 % aduce motivos de conciliación. Esta cuestión será la más difícil de tratar desde la UGR. Aún así queda otro 50 % susceptible de adoptar esta forma de desplazarse.

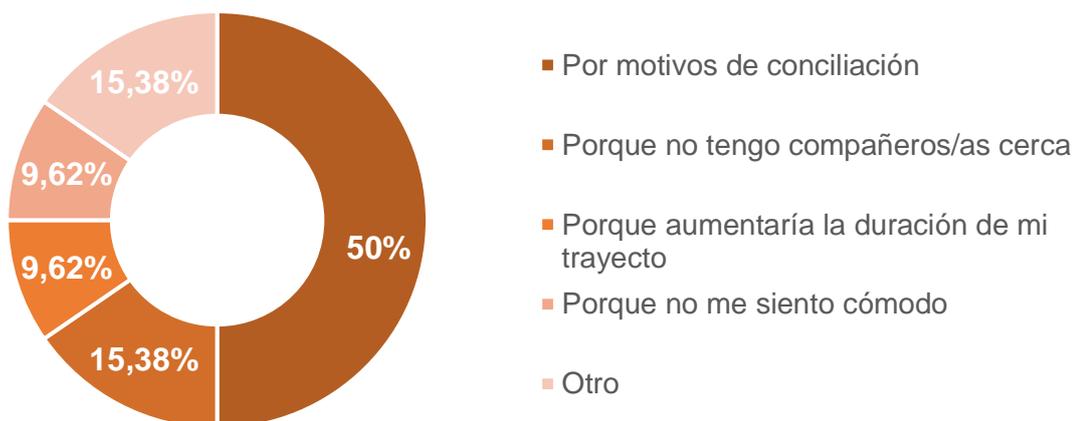


Ilustración 17. Motivos para no ocupar un asiento en vehículo compartido.

En este punto se adolece de una limitación importante en el estudio. Los resultados apuntan a una disonancia entre preferencias y realidad respecto a compartir vehículo. Un futuro estudio debería

DISCUSIÓN

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

COMPARACIÓN CON ESTUDIOS PREVIOS

IMPLICACIONES DE LOS HALLAZGOS

LIMITACIONES DEL ESTUDIO

En este estudio no se ha preguntado por la satisfacción con el sistema de transporte actual, preferencias ni por las barreras o facilidades en la movilidad.

El próximo estudio de movilidad debe asegurar una mejor representatividad de la población por campus ya que la infrarrepresentación de algunos impide obtener conclusiones.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

RESUMEN DE LOS HALLAZGOS PRINCIPALES

RECOMENDACIONES BASADAS EN LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO

El estudio no ha contemplado preguntas para esas personas que sí quieren compartir y no lo hacen. Es probable que se deba a motivaciones similares a los que no lo harían (principalmente por conciliación, no disponer de compañeros cerca o duración), por lo que un nuevo estudio debería examinar esta cuestión para determinar medidas más precisas.

PROPUESTAS PARA FUTUROS ESTUDIOS

Anexos

- Copia del cuestionario utilizado



- Tablas de datos detallados
- Información adicional relevante

Referencias

Talavera-Garcia, R.; Soria-Lara, J.A. Q-PLOS, developing an alternative walking index. A method based on urban design quality. *Cities* 2015, 45, 7–17.

Grindlay, A.L.; Ochoa-Covarrubias, G.; Lizárraga, C. *Urban Mobility and Quality of Public Spaces: The Case of Granada, Spain*; Urban Transport XXVI; WIT Press: Southampton, UK, 2020; Volume 200, pp. 37–48.

Ferrer, S.; Ruiz, T. The impact of the built environment on the decision to walk for short trips: Evidence from two Spanish cities. *Transp. Policy* 2018, 67, 111–120.

15, 16 17 de octubre

A partir del 16 feria de la movilidad

Principales retos Calidad del aire, lumina y residuos

Green deal

Todo enfocado a la ciudadanía y empresas

Llevarlo para explicar a la gente como funciona

Poityf

Javier Bolaños Canal Sur

Hablar con Montse.

ZBE –

EC

Calidad del aire

Agua





**UNIVERSIDAD
DE GRANADA**

Vicerrectorado de Infraestructuras y

CONSTRUCCIÓN
DE EDIFICIOS Y OBRAS DE ARTE