

eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

# ANEXO 1: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD: ANÁLISIS DAFO

# Índice del Anexo 1

01. INTRODUCCIÓN	1
02. ANÁLISIS DAFO	3
02.1 Campus de Álava	3
02.2 Campus de Bizkaia	15
02.3 Campus de Gipuzkoa	33
02.4 UPV/EHU	44

# 01. Introducción

Este documento recoge el Diagnóstico de la situación de la Movilidad en la UPV/EHU. Este diagnóstico sirve como herramienta de apoyo para la elaboración de un Plan de movilidad de la UPV/EHU y para la toma de decisiones a corto-medio plazo.

Su elaboración ha sido posible, tras la recopilación y análisis de la información facilitada de la UPV/EHU y de información adicional necesaria para caracterizar la movilidad y la accesibilidad.

El diagnóstico de la situación actual de la movilidad de la UPV/EHU se presenta a continuación en formato en formato DAFO, esto es, identificando debilidades (D), amenazas (A), fortalezas (F) y oportunidades (O), será de gran utilidad para decidir qué aspectos se deben mantener (F), corregir (D), explotar (O) o afrontar(A). De esta manera se reflejan por un lado los puntos fuertes (fortalezas y oportunidades) y, por otro lado, los puntos débiles que han de mejorarse (debilidades y amenazas).



**Figura A-1: Factores que componen un análisis DAFO. Fuente: Elaboración propia**

De tal forma, se considera:

- Debilidad: posición desfavorable de la UPV/EHU de carácter interno.
- Amenaza: situación desfavorable existente en entorno que afecta a la UPV/EHU.
- Fortaleza: posición favorable de la UPV/EHU de carácter interno.
- Oportunidad: situación favorable existente en entorno que afecta a la UPV/EHU.

## 01.1 Aspectos a analizar

El análisis DAFO diferenciando los tres Campus que conforman la UPV/EHU. El DAFO analiza los siguientes aspectos:



### **Campus de Álava**

- Características de los Campus (accesibilidad, ubicación )
- Vehículos a motor
- Desplazamiento peatonal
- Bicicleta
- Transporte público
  - o Autobús urbano
  - o Autobús interurbano
  - o Tranvía
- Intermodalidad

### **Campus de Bizkaia**

- Características de los Campus (accesibilidad, ubicación )
- Vehículos a motor
- Desplazamiento peatonal
- Bicicleta
- Transporte público
  - o Autobús urbano
  - o Autobús interurbano
  - o Metro
  - o Tren
  - o Tranvía
- Intermodalidad

### **Campus de Gipuzkoa**

- Características de los Campus (accesibilidad, ubicación )
- Vehículos a motor
- Desplazamiento peatonal
- Bicicleta
- Transporte público
  - o Autobús urbano
  - o Autobús interurbano
  - o Tren
- Intermodalidad



## 02. Análisis DAFO

### 02.1 Campus de Álava

#### ANÁLISIS DAFO. Características de los Campus (accesibilidad, ubicación...)

##### Fortalezas

- Todas las áreas universitarias disponen de la posibilidad de acceder mediante el uso de transporte público. Destaca:
  - La Unidad Docente del Hospital de Txagorritxu ubicada a unos 15 minutos andando de la estación de autobuses.
- Todas las áreas universitarias se sitúan en zonas con carril bici lo que permite el acceso en bicicleta.
- Todas las zonas se sitúan en zona urbana lo que permite su acceso a pie.
- Las tres áreas disponen de multitud de servicios en sus proximidades por ubicarse en una zona urbana.

##### Debilidades

- El Campus de Álava está segregado en 3 áreas. Esta dispersión provoca la multiplicación de servicios e infraestructuras idénticos en más de un área.
- La mayoría de la población universitaria alavesa tiene acceso directo al área al que está adscrita en transporte público, sin embargo, hay municipios desde los que no hay servicio y una parte importante de la población procede de Bizkaia y Gipuzkoa.
  - La zona más afectada es área de Deporte (16,67%).
  - En las otras zonas la afección es menor: área Gasteiz centro (6,09%) y Unidad Docente del Hospital Txagorritxu (6,62%).

##### Oportunidades

- La conexión de la estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz con el autobús urbano y/o el tranvía, permite dar acceso a los municipios que no tienen acceso directo al área de Deporte o al núcleo principal del Campus de Álava.

##### Amenazas

- Los transportes públicos modifican sus horarios durante el verano lo que limita el acceso al personal que continúa trabajando durante el periodo no lectivo.



## ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor

### Fortalezas

- La relación de plazas por cada cien personas en el Campus de Álava (4,91/100) es la menor de los tres Campus.
- El Campus de Álava dispone del programa *Compartir coche* para facilitar el encuentro de personas que están interesadas en compartir el vehículo privado para acceder a la Universidad o para realizar un viaje.

Según la encuesta de movilidad,

- En el núcleo principal del Campus de Álava
- El 92,05% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
- El 86,67% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 11,11% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a ir en bicicleta.
- En la Unidad Docente de Txagorritxu
- El 100 % de usuarios de coche encuestados afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
- El 100% de usuarios de vehículo privado encuestados estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.
- En el área de Deporte de la Facultad de Educación y Deporte
- El 91,67% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
- El 83,33% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

### Debilidades

- El núcleo principal del Campus de Álava dispone de las 5,422 plazas por cada 100 personas.
- El núcleo principal del Campus de Álava dispone de las 35,52 plazas por cada 100 PAS/PDI.
- El Campus de Álava no dispone de plazas VAO.

Según la encuesta de movilidad,

- En el acceso a los campus, en vehículo privado representa el 33,33% en el área de Deporte, el 17,05% en el núcleo principal y el 12,96% en la Unidad Docente de Txagorritxu.
- En el conjunto del Campus de Álava:
  - El combustible más utilizado en los coches es el gasóleo (60,75%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.
  - El 100% de las motos/scooter utiliza gasóleo y el 100% son motos.
- En núcleo principal del Campus de Álava:
  - El 63,64% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,52.
  - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.
  - Los motivos principales para acceder en vehículo privado es el tiempo de viaje (62,22%) y la comodidad (43,33%). Destaca que el 36,67% afirma no tener otra opción.
  - Los motivos para no acceder en transporte público son el tiempo de viaje excesivo (53,33%), el horario inadecuado (52,22%), la inexistencia de una parada cerca del domicilio (34,44%) y la mala frecuencia (33,33%). La comodidad del vehículo privado supone el 22,22%.
  - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo (80,0%) y las condiciones climáticas (17,78%). La comodidad del vehículo privado supone el 17,78%.



- 
- Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (93,33%) y las condiciones climáticas (10,0%). La comodidad del vehículo privado supone el 12,22%.
  - Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 6,67%
  - En la Unidad Docente de Txagorritxu
    - El 85,71% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,29.
    - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.
    - Los motivos principales para acceder en vehículo privado es el tiempo de viaje (57,14%) y la comodidad (28,57%). Destaca que el 42,86% afirma no tener otra opción.
    - Los motivos para no acceder en transporte público son el horario inadecuado (71,43%), la mala frecuencia (57,14%), el tiempo de viaje excesivo (28,57%) y que no hay una ruta disponible (28,57%). La comodidad del vehículo privado supone el 28,57%
    - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo (85,71%), la inseguridad debida al tráfico denso (42,86%), y las condiciones climáticas (28,57%). La comodidad del vehículo privado supone el 14,29%.
    - Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (100%).
  - En la Facultad de Educación y Deporte (área Deporte)
    - El 50% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 2,25.
    - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.
    - Los motivos principales para acceder en vehículo privado es el ahorro en el tiempo de viaje (83,33%) y la comodidad (50,0%). Destaca que el 50,0% afirma no tener otra opción.
-



- Los motivos para no acceder en transporte público son el horario inadecuado (83,33%), la mala frecuencia (50,0%) y el tiempo de viaje excesivo (41,67%). La comodidad del vehículo privado supone el 25,0%
- Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo (91,67%) y la ausencia o discontinuidad del carril bici (16,67%). La comodidad del vehículo privado supone el 8,33%.
- Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (100%). La comodidad del vehículo privado supone el 8,33%.
- Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 11,54%.

#### Oportunidades

- La ubicación de los Campus permite el acceso mediante las carreteras municipales, las cuales se encuentran bien asfaltadas, sin obstáculos en la calzada, están reguladas por semáforos, etc.

#### Amenazas

- Los alrededores de las tres áreas universitarias son zonas libres de OTA, fomentando el transporte en vehículo privado



## ANÁLISIS DAFO. Desplazamiento peatonal

### Fortalezas

- Las tres áreas universitarias se encuentran integradas en el núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz, por lo que los accesos peatonales a éstas lo constituyen las aceras municipales situadas alrededor.
- Según la encuesta, el acceso a pie a los distintos a los campus.
  - En el núcleo principal del Campus (área Gasteiz centro) es el 21,21%
  - En la Unidad Docente de Txagorritxu es el 25,93%

### Debilidades

- Según la encuesta, el acceso a pie
  - En la Facultad de Educación y Deporte (área Deporte) es de 5,56%, pese a ubicarse en Vitoria-Gasteiz, se encuentra algo alejada del centro de la ciudad.

### Oportunidades

- La ubicación en el núcleo urbano de los Campus permite el acceso mediante las calles municipales, siendo estas vías de fácil tránsito, sin obstáculos, con continuidad en los itinerarios, etc.
- La población universitaria encuestada que se desplaza a pie destaca la comodidad (64,8%) y el ahorro en el tiempo de viaje (56,3%).
- De la población universitaria que accede pie indica que no encuentra problemas el 21,09%.

### Amenazas

- Los problemas que la población se encuentra en el desplazamiento, son las malas condiciones del pavimento (32,03%), medida, aceras estrechas (24,22%) y obstáculos/huecos en los itinerarios peatonales (21,9%).
- El 19,5% afirma no tener otra opción viable para poder acceder a la Universidad.



## ANÁLISIS DAFO. Bicicleta

### Fortalezas

- Todas las áreas disponen de aparcabicis. La relación de plazas por cada cien persona:
  - En el área de Deporte (25,532/100)
  - En la Unidad Docente de Txagorritxu (22,107/100)
  - En el área centro de Gasteiz (5,756/100)

Según la encuesta

- El uso de la bicicleta en el Campus de Álava es alto (15,37%), comparando con otras universidades como la UPNA (6,05%), el Campus (7%) de Gandía y el Campus de Alcoy (1%) de la UPV, aunque inferior al Campus de Valencia de la UPV (19%).
- Su uso es muy superior al Campus de Bizkaia y al Campus de Gipuzkoa. Por área:
  - El área de Deporte de la Facultad de Educación y Deporte en donde el 38,89% de los desplazamientos se realizan en bicicleta.
  - En el núcleo principal del Campus de Álava el 13,64%
  - En la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería de Txagorritxu se desplaza el 16,67% en bicicleta.

### Debilidades

- No se dispone de duchas y vestuarios para la comunidad universitaria que se desplaza en bicicleta, a excepción del área de Deporte que sí dispone debido a la casuística del centro.

### Oportunidades

- Vitoria-Gasteiz dispone de una amplia red de carril bici por toda la ciudad lo que permitiendo el acceso a las tres áreas.
- La población universitaria encuestada que se desplaza en bicicleta destaca el ahorro en el tiempo de viaje la comodidad (87,37%) y (73,68%).
- La población encuestada no encuentra problemas en el acceso.
  - Al área de Deporte el 42,86%
  - A la Unidad Docente de Txagorritxu el 33,33%
  - Al área centro de Gasteiz el 29,17%

### Amenazas

- El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz actualmente no ofrece servicio de préstamo de bicicletas.
- Según la encuesta, los principales problemas detectados son la ausencia o discontinuidad del carril bici desde el domicilio, la inseguridad debida al tráfico denso y las características inadecuadas de los aparcabicis.
  - Destaca la ausencia o discontinuidad en el acceso en núcleo principal de Campus, pues es un problema para el 43,06% frente al 14,29% del área de Deporte.

\* UPNA: Universidad Pública de Navarra. UPV: Universitat Politècnica de València



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público

<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A todas las áreas es posible acceder haciendo uso del transporte público</li> <li>• De la población universitaria alavesa tiene acceso directo desde su municipio:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Al núcleo principal del Campus de Álava (área Gasteiz centro) el 93,91%, pudiendo hacer uso para ello de un medio de alta capacidad el 86,56%</li> <li>- A la Unidad Docente Facultad de Medicina y Enfermería (área Txagorritxu) el 93,38%, pudiendo disponer para desplazarse de un medio de alta capacidad el 90,73%.</li> <li>- Al área de Deporte de la Facultad de Educación y Deporte el 83,33%.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En el acceso en transporte público al área de Deporte:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sólo se puede acceder mediante 2 líneas de autobús urbano</li> <li>- No es posible acceder de forma directa en un medio de alta capacidad al área de Deporte</li> </ul> </li> <li>• Según la encuesta sólo el 19,44% de la población del área de Deporte de se desplaza usando el transporte público.</li> </ul>
<p>Según la encuesta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El 45,31% de la población del Campus de Álava opta por el uso del transporte público en sus desplazamientos. Por áreas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En núcleo principal del Campus de Álava (área Gasteiz centro) el 47,16% realiza el desplazamiento en transporte público.</li> <li>- En la Unidad Docente de la Txagorritxu el 44,44% se desplaza en transporte público.</li> </ul> </li> <li>• El autobús interurbano es medio de transporte público más usado en el Campus de Álava, concretamente, el 35,28% de los desplazamientos se realizan en este modo.</li> <li>• El uso del transporte público es alto comparando con otros centros universitarios, en la UPNA alcanza el 21%, en el Campus de Valencia (31%) y Gandía (32%), ya que en estos el uso del vehículo privado es superior.</li> </ul>	
<b>Oportunidades</b>	<b>Amenazas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abonos de transporte:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- BAT 30D es una tarjeta personalizada válida para todos los viajes que se realicen durante 30 días consecutivos</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los transportes públicos modifican sus horarios durante el verano lo que limita el acceso al personal que continúa trabajando durante el periodo no lectivo.</li> </ul>



- 
- BAT 30DGAZTEA: para viajar ilimitadamente en el tranvía y en los autobuses de TUVISA durante treinta días a partir del momento de adquisición. Para menores de 26 años.
  - Transbordos TUVISA/Tranvía:
    - Entre líneas de autobús: primer transbordo gratuito.
    - Entre bus y tranvía: el coste del trasbordo es equivalente a la diferencia resultante entre el 55% de la suma de los dos trayectos, menos la cantidad abonada en la primera cancelación
    - Entre líneas de tranvía: los billetes y las validaciones de las tarjetas caducan a los 50 minutos desde que se adquieren o validan, durante este tiempo se permite cambiar de ramal.
  - La estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz se encuentra alejada de las áreas, caminado a 15 minutos en el mejor de los casos.
- 

\* UPNA: Universidad Pública de Navarra. UPV: Universitat Politècnica de València



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Autobus urbano (TUVISA)

### Oportunidades

- En el acceso al núcleo principal del Campus de Álava (área Gasteiz centro)
  - 4 líneas de TUVISA dan acceso a esta área durante todos los días de la semana.
  - 2 de las líneas, la 2 y la 8, son circulares lo que permite conectar con otras líneas.
  - La frecuencia los días laborables es de 10 minutos en las líneas circulares y de 20 en las otras dos.
- En el acceso al área de Deporte de la Facultad de Educación y Deporte
  - 2 líneas de TUVISA dan acceso a esta área durante todos los días de la semana.
  - Las dos líneas, la 2 y la 8, son circulares lo que permite conectar con otras líneas.
  - La frecuencia los días laborables es de 10 minutos en las líneas.
- En el acceso a la Unidad Docente de Txagorritxu
  - 3 líneas de TUVISA dan acceso a esta área durante todos los días de la semana.
  - La línea 2 es circular, lo que facilita la conexión con otras líneas
  - La frecuencia los días laborables es de 10 minutos en todas las líneas
- La razón principal que la población encuestada destaca es la comodidad (practicidad, flexibilidad, proximidad ).

### Amenazas

- La población encuestada destaca mayoritariamente como problemas principales la oferta de líneas disponible (52,2%), la frecuencia (47,8%), los horarios (39,1%) y las tarifas (39,1%).
- El 34,78% de la población encuestada utiliza el autobús urbano por no tener otra opción viable.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Autobus interurbano (Álava Bus)

### Oportunidades

- En el acceso a la Unidad Docente de Txagorritxu:
  - El área se sitúa a unos 15 minutos de la estación de autobuses de Gasteiz.
  - Todas las líneas de Álava Bus que llegan a Vitoria-Gasteiz paran en la estación, conectado al área con multitud de municipios.
  - 11 líneas de Álava Bus dan servicio al área todos los días de la semana, a excepción de una de ellas que solo funciona los laborables.
- En el acceso al núcleo principal del Campus de Álava:
  - 6 líneas de Álava Bus pasan por el área universitaria, aunque no siempre paran en el área universitaria.
  - 3 de ellas funcionan todos los días de la semana
- La población universitaria encuestada destaca el ahorro de costes (26,61%) y la comodidad (practicidad, flexibilidad ) (16,97%).

### Amenazas

- En el acceso a la Unidad Docente de Txagorritxu:
  - Sólo 4 de las líneas funcionan de forma continua durante el día, aunque con frecuencias que varían entre 60, 90 y 120 minutos.
- En el acceso al núcleo principal del Campus de Álava:
  - Ninguna de las líneas ofrece al área universitaria frecuencia continua durante el día.
  - Es necesario hacer transbordo en autobús urbano o tranvía para acceder desde las líneas que no pasan por el Campus.
- Ninguna línea del autobús interurbano da servicio al área de Deporte
- Los problemas principales que destaca la población encuestada son las tarifas, los horarios, la duración del viaje y la frecuencia.
- Únicamente, un 1,83% de los encuestados indica que no encuentra ningún problema.
- De la población encuesta destaca que el 77,52% utiliza el autobús interurbano por no disponer de otra opción.

**ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Tranvía (Tranvía Vitoria)****Oportunidades**

- Da acceso al núcleo principal del Campus de Álava (área Gasteiz centro) y la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería de Txagorritxu.
- Sirve como medio conector con la estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz, facilitando la conexión con otros municipios.
- Las dos líneas de Tranvía Vitoria, funcionan diariamente y con una frecuencia de 15 minutos los días laborables.
- La población encuestada destaca la comodidad (practicidad, proximidad, flexibilidad ) y el tiempo de viaje (rapidez, horario ).
- Según la encuesta, el 27,8% de la población no encuentra ningún problema.

**Amenazas**

- El tranvía no da acceso al área de Deporte la Facultad de Medicina y Enfermería.
- Los principales problemas que se destacan son la oferta de la línea y la frecuencia.

**ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Intermodalidad****Oportunidades**

- Intermodalidad Tranvía-Bicicleta  
Euskotren, operador de Tranvía Vitoria, permite subir bicicletas, aunque con unas determinadas condiciones.
- Intermodalidad Estación de Autobuses  
Desde la estación de autobuses se puede acceder al tranvía y al autobús urbano.

**Amenazas**

- Intermodalidad Autobús-Bicicleta  
No está permitido acceder con bicicletas a los autobuses.



## 02.2 Campus de Bizkaia

### ANÁLISIS DAFO. Características de los Campus (accesibilidad, ubicación...)

#### Fortalezas

- Todas las áreas universitarias disponen de la posibilidad de acceder mediante el uso de transporte público. Destacan:
  - Facultad de Medicina y Enfermería en el Hospital de Basurto y la Escuela de Ingeniería de Bilbao en San Mamés, ya que en sus proximidades se encuentra la estación intermodal de Termibus.
  - La sede de la Facultad de Economía y Empresa de Elcano, ya que al situarse en una zona tan céntrica de la capital vizcaína permite acceder a ella mediante una gran oferta de transporte público.
- Todas las áreas universitarias, exceptuando Leioa-Erandio, se ubican en una zona urbana lo que permite el acceso con facilidad a pie y en bicicleta.
- El área de Leioa-Erandio dispone de numerosos servicios complementarios a la docencia y a la investigación en el propio campus: instalaciones deportivas, cafeterías, comedores, restaurantes, librería-papelería, reprografía, banco, guardería, supermercado, óptica, etc. que reducen los desplazamientos exteriores.
- El resto de las áreas al encontrarse en zona urbana disponen de multitud de servicios en sus proximidades.

#### Oportunidades

- Acceso en bicicleta al área de Leioa-Erandio: está proyectada una red ciclista hasta el Campus dando acceso desde los municipios de alrededor, además de servir como medio conector con los usuarios del metro.

#### Debilidades

- El Campus de Bizkaia está segregado en 7 áreas. Esta dispersión provoca la multiplicación de servicios e infraestructuras idénticos en más de un área.
- El acceso al núcleo principal del Campus de Bizkaia (Leioa-Erandio) es complicado en medios no motorizados:
  - El acceso en bicicleta es difícil, ya que no existen rutas ciclistas.
  - El acceso a pie no es muy adecuado, pues la zona se sitúa fuera de la zona urbana
- La mayoría de la población universitaria vizcaína tiene acceso directo al área al que está adscrita en transporte público, sin embargo, hay municipios desde los que no hay servicio. Las áreas más afectadas son el área de Sarriko (26,09%) y el área de Portugalete (23,30%). Sin embargo, en el área de Portugalete la afección en número de personas no es muy grande, pues la población vizcaína son 206 personas.

#### Amenazas

- Los medios de transporte público modifican sus horarios durante el verano lo que limita el acceso al personal que continúa trabajando durante el periodo no lectivo.



## ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor

### Fortalezas

- La circulación de vehículos dentro del Campus de Leioa-Erandio está regulada, lo que mejora la seguridad y reduce la accidentalidad.
- El Campus de Bizkaia dispone del programa Compartir coche para facilitar el encuentro de personas que están interesadas en compartir el vehículo privado para acceder a la Universidad o para realizar un viaje.
- Se dispone de aparcamiento de VAO el área de Sarriko (5 plazas) y en el área de Leioa-Erandio (25 plazas).

Según la encuesta,

- En el núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio)
  - El 86,29% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 84,66% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 9,9% de los usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a ir en bicicleta.
- En el área de San Mamés y la Unidad Docente de Basurto
  - El 87,10% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 84,38% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 3,13% iría en bicicleta si las condiciones de acceso mejoraran.
- En la Facultad de Economía y Empresa (área Sarriko)
  - El 88,57% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 74,29% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los

### Debilidades

- El número de plazas de aparcamiento en las áreas que disponen de plazas es elevado.
- Relación de plazas por cada 100 personas: en el área de Leioa-Erandio es 18,214/100, en el área de Sarriko 4,633/100 y en el área de San Mamés es 5,065/100.
- Relación de plazas por cada 100 PAS/PDI: en el área de Leioa-Erandio es 86,756/100, en el área de Sarriko 41,240/100 y en el área de San Mamés es 33,843/100.
- El área de San Mamés no dispone para vehículos de alta ocupación.

Según la encuesta de movilidad,

- En el acceso a los campus, el coche representa el 30% en el área de Portugalete, el 23,64% en el Campus de Leioa-Erandio, el 18,52% en el área de Sarriko, el 12,50% en la Unidad Docente de Cruces, el 9,09% en el área de Elcano y el 8,06% en el área de San Mamés y la Unidad Docente de Basurto.
- En el conjunto del Campus de Bizkaia:
  - El combustible más utilizado en los coches es el gasóleo (55,64%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.
  - El 100% de las motos/scooter utiliza gasóleo
  - El 100% son motos.
- En el núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio):
  - El 61,68% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,76.
  - 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 supone el 13,19%.



problemas detectados. El 5,71% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a ir en bicicleta.

- En la Facultad de Economía y Empresa (área Elcano)
  - El 80,0% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 83,33% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.
- En la Escuela de Ingeniería de Bilbao (área Portugalete)
  - El 66,67% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 66,67% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 66,67% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a ir en bicicleta.
- En la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería (área Cruces)
  - El 66,67% comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 2,00.
  - El 100% de usuarios de coche encuestados afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 100% de usuarios de vehículo privado encuestados estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.
- Los motivos principales para acceder en vehículo privado es el ahorro en el tiempo de viaje (73,01%) y la comodidad (59,82%).
- Los motivos para no acceder en transporte público son el horario inadecuado (66,26%), la mala frecuencia (53,68%) y el tiempo de viaje excesivo (50,07%). La comodidad del vehículo privado supone el 26,69%.
- Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo (80,06%), la ausencia o discontinuidad del carril bici (49,08%), la inseguridad debida al tráfico (41,41%) y las condiciones climáticas (38,04%). La comodidad del vehículo privado supone el 23,01%.
- Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (94,79%), la falta de continuidad de los itinerarios peatonales (26,07%) y las condiciones climáticas (27,01%). La comodidad del vehículo privado supone el 18,71%.
- Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 9,82%
- En la Escuela de Ingeniería de Bilbao (área San Mamés) y la Unidad Docente de Basurto:
  - El 77,42% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,32.
  - 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 supone el 9,38%.
  - Los motivos principales para acceder en vehículo privado son el ahorro en el tiempo de viaje (71,88%) y la comodidad (62,50%). Destaca que el 28,13% afirma no tener otra opción.
  - Los motivos para no acceder en transporte público son el precio elevado (81,25%), el tiempo de viaje excesivo (59,38%), la mala frecuencia (43,75%) y el horario inadecuado (37,50%). La comodidad del vehículo privado supone el 34,38%.



- Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo 90,63%, la inseguridad debida al tráfico (37,5%), las condiciones climáticas (28,13%) y la ausencia o discontinuidad de del carril bici (25,0%) La comodidad del vehículo privado supone el 21,88%.
- Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (96,68%) y las condiciones climáticas (15,63%). Destaca el elevado porcentaje que la comodidad vehículo privado supone (65,63%).
- Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 6,25%
- En la Facultad de Economía y Empresa (área Sarriko):
  - El 82,86% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,17.
  - 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 17,14% de los casos.
  - Los motivos principales para acceder en vehículo privado es el ahorro en el tiempo de viaje (77,14%) y la comodidad (57,14%). El 20% afirma no tener otra opción.
  - Los motivos para no acceder en transporte público son el horario inadecuado (42,86%), la mala frecuencia (34,29%), la inexistencia de una parada cerca del domicilio (20,0%) y la masificación (20,0%). La comodidad del vehículo privado supone el 31,43%
  - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo (74,29%), la inseguridad debida al tráfico (25,71%) y la ausencia o discontinuidad del carril bici (22,88%). La comodidad del vehículo privado supone el 25,71%.
  - Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo 97,14% y las condiciones climáticas (14,29%). La comodidad del vehículo privado supone el 17,14%.
  - Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte



suponen un 20%.

- En la Facultad de Economía y Empresa (área Elcano):
    - El 80,0% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,20.
    - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.
    - Los motivos principales para acceder en vehículo privado son el ahorro en el tiempo de viaje (83,33%) y la comodidad (83,33%). El 16,67% afirma no tener otra opción.
    - Los motivos para no acceder en transporte público son la mala frecuencia (66,67%), el tiempo de viaje excesivo (66,67%), el horario inadecuado (50,0%), y la masificación (50,0%). La comodidad del vehículo privado supone el 50,0%.
    - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo, la inseguridad debida al tráfico y la ausencia o discontinuidad del carril bici y la comodidad del vehículo privado.
    - Los motivos principales que indica la población encuestada para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo 100% y en menor medida la falta de continuidad de los itinerarios peatonales (33,33%) y rutas peatonales inseguras (33,33%). La comodidad del vehículo privado supone el 50%.
    - Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 16,67%.
  - En la Escuela de Ingeniería de Bilbao (área Portugalete):
    - El 66,67% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,67.
    - Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.
    - Los motivos para no acceder en transporte público es el horario inadecuado y la mala frecuencia.
-



- Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo y la ausencia o discontinuidad del carril bici.
- Los motivos principales que indica la población encuestada para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo, y en menor medida las condiciones climáticas. y la comodidad del vehículo privado.
- En la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería (área Cruces)
  - El motivo principal para no compartir coche es la comodidad.
  - Los motivos principales para acceder en vehículo privado el ahorro en el tiempo de viaje y la comodidad.
  - Los motivos para no acceder en transporte público son la comodidad, el horario inadecuado y la mala frecuencia.
  - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo, la inseguridad debida al tráfico y la ausencia o discontinuidad del carril bici y la comodidad del vehículo privado.
  - Los motivos principales que indica la población encuestada para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo y en menor medida la falta de continuidad de los itinerarios peatonales y las condiciones climáticas.

### Oportunidades

- La ubicación de los campus permite el acceso mediante las carreteras, las cuales se encuentran bien asfaltadas, sin obstáculos en la calzada, etc.

### Amenazas

- En los alrededores de todas las áreas, a excepción del área de Elcano y la Unidad Docente de Cruces, hay zonas de aparcamiento libre de OTA, fomentando el transporte en vehículo privado.



## ANÁLISIS DAFO. Desplazamiento peatonal

### Fortalezas

- Exceptuando el área de Leioa-Erandio, el resto se encuentran integradas en el núcleo urbano de los municipios en los que se ubican, por lo que los accesos peatonales a éstas lo constituyen las aceras municipales situadas alrededor.
- En el área de Leioa-Erandio:
  - Pese a encontrarse alejada del núcleo urbano de Leioa, es posible el desplazamiento a pie mediante las carreteras y calles que dan acceso al área.
  - Dispone de acera en el interior de la zona universitaria que permite el desplazamiento en todo el recinto universitario.
- Según la encuesta, el acceso a pie a los distintos campus.
  - En la Escuela de Ingeniería de Bilbao en el área de San Mamés y en la Unidad Docente de Basurto supone el 13,60%
  - En el área de Elcano supone el 12,73%.
  - En el área de Sarriko supone el 7,41%.
  - En el área de Portugalete de Escuela de Ingeniería de Bilbao supone el 20%.

### Debilidades

- Según la encuesta, el acceso a pie
  - En el núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio) solo el 0,81% de la población se desplaza a pie
  - En la Unidad Docente de Cruces el 0% del desplazamiento se realiza a pie.

### Oportunidades

- La ubicación en el núcleo urbano de los Campus, a expiación del área de Leioa-Erandio, permite el acceso mediante las calles municipales, siendo estas vías de fácil tránsito, sin obstáculos, con continuidad en los itinerarios, etc.
- La población universitaria encuestada que se desplaza a pie destaca la comodidad y el ahorro en el tiempo de viaje.
- La población universitaria que accede a pie indica que no encuentra ningún problema el 29,6% del área de San Mamés y la Unidad Docente de Basurto, el 21,4% del área de Sarriko y el 18,2% del área de Leioa-Erandio.

### Amenazas

- En el área de Leioa-Erandio, pese a poder acceder a pie, las carreteras de acceso cuentan con única acera, siendo una zona de doble circulación de vehículos.
- Según la encuesta, los problemas que la población se encuentra en el desplazamiento, son obstáculos/huecos en los itinerarios peatonales (26,1%) y en menor medida, aceras estrechas (13,6%) y malas condiciones del pavimento (9,1%).



## ANÁLISIS DAFO. Bicicleta

### Fortalezas

- En el área de Leioa-Erandio funciona el programa Aparka : sistema de aparcamiento de bicicletas para entornos urbanos, seguro y conectado

### Debilidades

- No se dispone de duchas y vestuarios para la comunidad universitaria que se desplaza en bicicleta.
- Únicamente, disponen de aparcabicis el área de Leioa-Erandio, el área de San Mamés y el área de Portugalete, siendo el número de éstas bajo. Por ello la relación de plazas de aparcamiento por cada cien personas es baja: núcleo principal del Campus de Bizkaia (0,508/100), área de San Mamés (1,090/100) y área de Portugalete (3,676/100).

Según la encuesta

- El uso de la bicicleta es muy bajo (1,13%) comparando con el Campus de Álava. Comparando con otras universidades su uso es también muy bajo, pues en la UPNA alcanza el 6,05%, en el Campus de Valencia y en el Campus de Gandía de la UPV alcanza el 19% y el 7% respectivamente.
- El área de mayor desplazamiento en este modo de transporte es el área de San Mamés y la Unidad Docente de Basurto donde el 3,78% de la población se desplaza usando la bicicleta.

### Oportunidades

- El Ayuntamiento de Bilbao ofrece un servicio de préstamo de bicicletas, que permite el acceso a las áreas que se encuentran en la capital.
- Existen vías ciclistas que permiten acceder a las áreas universitarias ubicadas en Bilbao.
- Está proyectada una red ciclista para acceder al área de Leioa-Erandio desde los municipios cercanos.
- La población universitaria encuestada que se desplaza en bicicleta destaca el ahorro en el tiempo de viaje (56,52%), la comodidad (17,39%) y el ser más saludable (13,04%).

### Amenazas

- El Ayuntamiento de Barakaldo, dónde se ubica la Unidad Docente de Cruces y el de Portugalete, donde se encuentra el área de Portugalete de la Escuela de Ingeniería de Bilbao, no disponen de carril bici que facilite el acceso y reduzca la inseguridad de los usuarios.
- Actualmente, el acceso en bicicleta al campus de Leioa-Erandio no es muy adecuado, ya que es necesario ir por la carretera, lo que puede provocar inseguridad a los usuarios.
- El Ayuntamiento de Barakaldo y el de Portugalete no disponen de servicio de préstamo de bicicletas.
- La población encuestada detecta como problemas ausencia o discontinuidad del carril bici (69,57%), inseguridad debida al tráfico (30,43%) y aparcabicis no adecuados (21,74%).

eman ta zabal zazu



Universidad Euskal Herriko  
del País Vasco Unibertsitatea

\* UPNA: Universidad Pública de Navarra. UPV: Universitat Politècnica de València



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público

### Fortalezas

- A todas las áreas se puede acceder mediante el uso de transporte público.
- La población universitaria vizcaína de cada área puede acceder de forma directa:
  - A la Escuela de Ingeniería de Bilbao (área San Mamés) el 93,91% y el 86,56% puede desplazarse usando un medio de alta capacidad.
  - A la Facultad de Economía y Empresa (área Sarriko) el 73,91% y el mismo porcentaje tiene la posibilidad de hacerlo en un medio de alta capacidad.
  - A la Facultad de Economía y Empresa (área Elcano) el 95,56% y el 77,43% en un medio de alta capacidad.
  - A la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería de Basurto el 90,66% y el 76,81% puede usar un medio de alta capacidad.
  - A la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería de Cruces el 85,75% y el 81,65% puede usar un medio de alta capacidad.
  - Al área de Portugalete de la Escuela de Ingeniería de Bilbao el 76,70% y el 75,24% puede usar un medio de alta capacidad.
  - Al núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio) el 92,34%.

Según la encuesta

- La mayoría de la población universitaria del Campus de Bizkaia se desplaza en transporte público (74,03%). Por Campus:
  - En el área de San Mamés de la Escuela de Ingeniería de Bilbao y en la Unidad Docente de Basurto el 74,06% realiza el desplazamiento en transporte público.
  - En el área de Sarriko el 71,96% se desplazada usando el transporte público.

### Debilidades

- Al área de Leioa-Erandio no se puede acceder en medios de alta capacidad.



- En el área de Elcano de la Facultad de Economía y Empresa utiliza el transporte público el 74,55%.
- En la Unidad Docente de Cruces el 87,50% de la población se desplaza en transporte público.
- En el área de Portugalete el 50% se desplaza usando el transporte público
- En el Campus de Leioa-Erandio el 74,23% de la población universitaria se desplaza en transporte público.
- El uso del transporte público es muy alto (74,03%) comparando con otras universidades: en la UPNA alcanza el 21%, en el Campus de Valencia de la UPV el 31% y en el Campus Gandía de la UPV el 32%, ya que en estos el uso del vehículo privado es superior.

#### Oportunidades

- La parada más próxima al área de San Mamés y la Unidad Docente de Basurto es la estación de intermodal de Termibus, que está siendo reconstruida con lo que se mejorará las condiciones de espera y servicio.
- El Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB) dispone de unos billetes validos en Metro Bilbao, Euskotren y Tranvía de Bilbao. Los títulos son:
  - Gazte 70: válido para realizar 70 viajes en 30 días consecutivos (también en Bizkaibus). Para menores de 26 años.
  - Gazte Oro: válido para realizar viajes ilimitados en 30 días consecutivos (también en Bizkaibus). Para menores de 26 años.
  - Bidai50: válido para realizar 50 viajes respectivamente en 30 días consecutivos.
  - Bidai70: válido para realizar 70 viajes en 30 días consecutivos, a contar desde la fecha de inicio de validez, o cuando se agoten los viajes
  - BidaiOro: Válido para realizar viajes ilimitados en 30 días consecutivos, a contar desde su fecha de inicio de validez.

#### Amenazas

- Los distintos medios de transporte público modifican sus horarios y frecuencias durante el verano; el personal de las distintas áreas se ve afectado por estas modificaciones, ya que los servicios se reducen lo que dificulta el acceso.

\* UPNA: Universidad Pública de Navarra. UPV: Universitat Politècnica de València



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Autobus urbano (Bilbobus y Kbus)

### Oportunidades

- En el acceso a la Escuela de Ingeniería de Bilbao (área San Mamés) y a la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería (área Basurto):
  - 9 líneas de Bilbobus dan acceso a esta área, con una frecuencia de paso no superior a 20 minutos los días laborables, a excepción de dos líneas.
- En el acceso a la Escuela de Economía y Empresa en su área de Elcano
  - La oferta ofrecida por Bilbobus es muy amplia dando conexión a multitud de barrios de Bilbao con el área. Concretamente, son 21 las líneas que dan servicio a esta área universitaria, funcionando los días laborables con frecuencias de 15 o 20 minutos como máximo. Las líneas A1, A3 y A7 son excepción por su condición, ya que no conectan diferentes zonas de la ciudad, sino que sirven para facilitar la accesibilidad dentro de un barrio, por ello funcionan con frecuencia de 30 o 60 minutos.
- El acceso a la Unidad Docente de Cruces
  - De las dos líneas de las que dispone el servicio de autobús urbano, 1 de ellas da acceso al hospital, durante todos los de la semana y con una frecuencia de 20 minutos los días laborables.
- Gazte Bilbao: válido para viajar en Bilbobus y Funicular de Artxanda un número ilimitado de viajes durante 30 días consecutivos a partir de la fecha de validez. Para menores de 26 años.
- Los transbordos ente las líneas de Kbus son gratuitos en un tiempo menor de 60 minutos.
- Kbus mantiene sus horarios todo el año.

### Amenazas

- En el acceso a la Facultad de Economía y Empresa en el área Sarriko sólo es posible utilizar 4 líneas del autobús urbano. Por lo que prácticamente no tiene conexión con la casi ningún barrio del área metropolitana de Bilbao. Sería necesario realizar transbordos.
- El municipio de Portugalete no dispone de servicio municipal de autobús.
- La población encuestada destaca como problemas principales los horarios, la puntualidad y la frecuencia.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Autobus interurbano (Bizkaibus)

### Oportunidades

- En el acceso a la Escuela de Ingeniería de Bilbao (área San Mamés) y a la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería (área Basurto):
  - Multitud de poblaciones de la geografía vizcaína se conectan a esta área mediante este modo de transporte.
  - 22 líneas de autobús interurbano (Bizkaibus) dan servicio a esta área.
  - Todas las líneas funcionan continuamente durante el día y 18 de ellas todos los días de la semana.
- En el acceso del centro de Elcano de la Facultad de Economía y Empresa:
  - La céntrica ubicación del área de Elcano facilita la conexión con multitud de municipios de Bizkaia.
  - 23 son las líneas de Bizkaibus que dan servicio a esta área durante el día. Según la línea la frecuencia varía, en ningún caso superando los 60 minutos.
- En el acceso a la Unidad Docente de Cruces
  - Las líneas que dan servicio al área funcionan diariamente de forma continua durante el día, las frecuencias varían según la línea no superando los 60 minutos.
- En el acceso al área de Portugalete de la Escuela de Ingeniería de San Mamés.
  - Las líneas funcionan durante el día de forma continua y todos los días de la semana. La frecuencia de una de ellas es de 15 minutos y la otra de 60 minutos.
- En el acceso al núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio):
  - En el acceso al núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio):
  - Es posible acceder en transporte público mediante el uso del autobús interurbano. Concretamente usando 22 líneas que

### Amenazas

- En el acceso al área de Sarriko de la Facultad de Economía y Empresa:
  - Únicamente, dan servicio a esta área 2 líneas de autobús interurbano, conectando con Erandio, Leioa, Getxo.
  - La población universitaria que proceda de otros municipios que se desplace hasta la capital vizcaína en autobús interurbano deberá utilizar el metro o el autobús urbano para llegar hasta el área de Sarriko.
- En el acceso al área de Elcano:
  - Las paradas no se encuentran justo al lado del centro universitario, es necesario andar unos 5-10 minutos.
- El acceso a la Unidad Docente de Cruces
  - 10 líneas dan servicio a esta área, sin embargo, los municipios con los que se conectan son pocos, por lo que la mayoría del territorio de Bizkaia no puede acceder de forma directa al centro. Sería necesario utilizar, además, el metro u otro autobús.
- En el acceso al área de Portugalete de la Escuela de Ingeniería de Bilbao:
  - Solamente se puede acceder en autobús interurbano mediante dos líneas, que únicamente conectan el centro con Sestao, Santurtzi, Zierbena y Muskiz. La cercanía del metro y Renfe Cercanías facilita la conexión con Bilbao a donde llegan multitud de autobuses interurbanos desde distintos municipios de Bizkaia.
- En el acceso al núcleo principal del Campus de Bizkaia (área Leioa-Erandio):
  - Las líneas de Bizkaibus que exclusivamente dan servicio al campus dejan de funcionar o reducen su frecuencia durante el periodo vacacional. La mayoría de las líneas se ven afectadas entre junio y septiembre, alguna otra a partir de julio.
  - La mayoría de las líneas funcionan únicamente los días lectivos.



conectan el Campus con multitud municipios de Bizkaia.

- La universidad ofrece al PAS el uso de un autobús que realiza 3 recorridos (Margen Derecha, Margen Izquierda y Bilbao) con un viaje a primera hora y otro a media tarde durante todo el año.
  - La población encuesta destaca como razones principales el ahorro de costes (21,80%) y la comodidad (20,0%)
  - La mayoría de las líneas no ofrecen servicio continuo durante el día, únicamente lo hacen en las franjas horarios de inicio y fin de clases.
  - El autobús destinado al PAS no puede dar servicio a todo el personal a las tardes pues sale a las 17:00 y parte del personal termina a las 15:30.
  - La población encuestada indica como problemas principales la frecuencia (42,06%), los horarios (36,57%), las tarifas (36,31%) y la oferta líneas disponible (31,50%).
  - Sólo el 1,63% de los encuestados no encuentra ningún problema
  - Destaca que el 78,45% de los encuestados afirma no tener otra opción viable.
-



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Metro (Metro Bilbao)

### Oportunidades

- Metro Bilbao da servicio a la zona de Bizkaia con mayor tasa de población.
- En el acceso a todos los Campus, excepto el área de Leioa-Erandio:
  - Las líneas L1 y L2 de Metro Bilbao dan acceso, funcionando todos los días de la semana.
  - La frecuencia de la L1 y L2 varía durante el día entre 5, 6 y 10 minutos.
- Está aprobado el proyecto de Tranvía Leioa que servirá para conectar la estación de metro de Leioa con el Campus de Leioa-Erandio.
- La cercanía de paradas de metro a los puntos de la capital donde paran mayoritariamente los autobuses interurbanos permite conectar de forma indirecta a los municipios de Bizkaia a los que el metro no da servicio.
- La población encuestada destaca como razones principales para utilizar el metro la comodidad (62,11%), el tiempo de viaje (60,16%) y el ahorro de costes (30,86%).
- El 18,4% de la población encuestada no encuentra ningún problema en el servicio de metro.
- Anual26: válido para realizar un número ilimitado de viajes en el plazo de 12 meses desde la fecha de compra. Para menores de 26 años.

### Amenazas

- La línea L1 tiene una frecuencia de 20 minutos en el caso de los destinos más alejados.
- Los usuarios de la L3 tienen que hacer transbordo en Casco Viejo.
- Los problemas que indica la población encuestada son las tarifas (48,4%), ratio de ocupación (28,5%), la frecuencia (27,0%) y la puntualidad (20,7%).



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Tren (Renfe Cercanías y FEVE)

### Oportunidades

- En el acceso al área de San Mamés y la Unidad Docente de Basurto:
  - Se pueden usar las líneas C1 y C2 que conectan Bilbao con Barakaldo, Santurtzi, Portugalete, Sestao, Valle de Trapaga, Ortuella, Abanto-Zierbena, Gallarta y Muskiz. Estas líneas funcionan todos los días de la semana, con una frecuencia de 20-30 minutos los días laborables.
  - Es posible el acceso con la línea de FEVE: Bilbao-Balmaseda, que funciona con una frecuencia los días laborables de entre 30-40 minutos.
- Para acceder al área de Elcano de la Facultad de Economía y Empresa se puede disponer de:
  - Las líneas C1 y C2, como en el área de San Mamés y la unidad Docente de Basurto, pero además de las líneas C3, que une Bilbao con Arrigorriaga, Basauri, Ugao-Miraballes, Arrankudiaga, Arakaldo, Llodio, Luiaondo, Amurrio y Orduña. La línea da servicio todos los días de la semana, funcionando los laborables con salidas de expediciones cada 20-30 minutos.
  - Es posible el acceso con la línea de FEVE: Bilbao-Balmaseda.
- Renfe dispone de dos abonos de viaje que reducen el precio de los desplazamientos:
  - Abono mensual limitado: Abono para realizar dos viajes diarios, uno de ida y otro de vuelta, durante el periodo de validez y entre el trayecto zonal o estaciones de origen y destino abonado
  - Abono mensual ilimitado: Abono para realizar viajes ilimitados durante el periodo de validez y entre el trayecto zonal o estaciones de origen y destino abonado.
- Los motivos principales que destaca la población encuestada para usar el tren son la comodidad (38,24%) y el ahorro de tiempo de viaje (33,82%).

### Amenazas

- En el acceso a Elcano hay que caminar entre 5-10 minutos para acceder desde la estación de Renfe Cercanías (Abando) y desde la Estación de FEVE (Abando).
- En el acceso al área de San Mamés y el Hospital Basurto hay que caminar un poco para acceder desde la estación de FEVE-Basurto.
- Los motivos principales que destaca la población encuestada para usar el tren son no disponer de otra opción viable (45,59%), comodidad (38,24%) y ahorro de tiempo de viaje (33,82%).
- La población encuestada que elige el tren por no disponer de otra opción viable supone el 45,59%.
- Solamente el 4,4% de la población encuestada no encuentra ningún problema en servicio de tren.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Tranvía (Tranvía Bilbao)

### Oportunidades

- La frecuencia de la línea es de 10 minutos los días laborables, funcionando todos los días de la semana.
- Está aprobada una línea de Tranvía en Leioa que servirá de conexión al municipio con el área de Leioa-Erandio, y con ello, a la población universitaria que pueda acceder en metro hasta Leioa.
- La población encuestada usaría de tranvía destaca como motivos principales la comodidad y el ahorro de tiempo.

### Amenazas

- El tranvía sólo da acceso a la Escuela de Ingeniería, a la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería de Basurto y al área de Elcano.
- El tranvía cuenta con única línea que une el barrio de Atxuri con la Casilla, dejando a la mayoría de los barrios de Bilbao sin conexión.
- La población encuesta destaca como problemas la oferta en la línea, la puntualidad, la frecuencia la duración del viaje y el ratio de ocupación.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Intermodalidad

### Oportunidades

- Intermodalidad Transporte público -Bicicleta
  - Bizkaibus: sólo está permitido introducir bicicletas en la plataforma central de los autobuses articulados y bajo unas condiciones.
  - Bilbobus: algunas unidades cuentan con un portabicicletas para transportar dos ciclos en el exterior, en su parte trasera
  - Tranvía: está permitido subir bicicletas, aunque con unas determinadas condiciones
  - Renfe Cercanías: está permitido subir bicicletas
- Intermodalidad Estación
  - La estación intermodal Termibus une la estación de autobuses, Renfe Cercanías, Metro y Tranvía, y conecta con el servicio de préstamo de bicicletas y algunas líneas del autobús urbano.
  - La estación intermodal de Abando, une la estación de tren de Renfe Cercanías y FEVE, Metro, Tranvía y algunos autobuses.

### Amenazas

- Intermodalidad Kbus-Bicicleta  
No está permitido acceder con la bicicleta.



## 02.3 Campus de Gipuzkoa

### ANÁLISIS DAFO. Características de los Campus (accesibilidad, ubicación...)

#### Fortalezas

- Todas las áreas universitarias disponen de la posibilidad de acceder mediante el uso de transporte público.
- Todas las áreas universitarias se ubican en una zona urbana lo que permite el acceso con facilidad a pie y en bicicleta.
- Las tres áreas al encontrarse en zona urbana disponen de multitud de servicios en sus proximidades.

#### Debilidades

- El Campus de Gipuzkoa está segregado en 3 áreas, 2 se sitúan en Donostia y otra en Eibar. Esta dispersión provoca la multiplicación de servicios e infraestructuras idénticos en más de un área.
- La mayoría de la población universitaria guipuzcoana tiene acceso directo al área en la que estudia/trabaja, sin embargo, hay municipios desde los que no hay servicio.
  - Las zonas más afectadas son área el área de Hospital Donostia (36,21%) y el área de Eibar (37,25%), la afección en número de personas no es muy grande, ya que son 102 las personas guipuzcoanas.
  - En el núcleo principal del Campus de Gipuzkoa la afección menor (16,04%).

#### Oportunidades

- La estación de tren y autobuses permite la conexión con el servicio de préstamo de bicicletas y el autobús urbano, pudiendo dar acceso desde los municipios sin acceso directo a los campus.

#### Amenazas

- Los transportes públicos modifican sus horarios durante el verano lo que limita el acceso al personal que continúa trabajando durante el periodo no lectivo.



## ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor

### Fortalezas

- El Campus de Álava dispone del programa 'Compartir coche' para facilitar el encuentro de personas que están interesadas en compartir el vehículo privado para acceder a la Universidad o para realizar un viaje.

Según la encuesta de movilidad,

- En el núcleo principal del Campus de Campus de Gipuzkoa
  - El 91,08% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 79,76% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 13,10% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a ir en bicicleta.
- En la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería del Hospital Donostia:
  - Más de la mitad, (54,55%) de los encuestados comparte coche. El índice de ocupación del vehículo es 2,14.
  - El 95,45% de usuarios encuestados coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 80,77% de usuarios de vehículo privado encuestados estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados. El 7,69% estarían dispuestos a ir en bicicleta.
- En la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar)
  - El 85,71% de usuarios de coche afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.
  - El 66,67% de usuarios de vehículo privado estaría dispuesto a utilizar el transporte público para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

### Debilidades

- La relación de plazas por cada cien personas en el Campus de Gipuzkoa es 9,65/100.
- El núcleo central del Campus de Gipuzkoa dispone de las 10,754 plazas por cada 100 personas.
- El núcleo central del Campus de Gipuzkoa dispone de las 67,755 plazas por cada 100 PAS/PDI.
- El Campus de Gipuzkoa no dispone de plazas para vehículos de alta ocupación (VAO).

Según la encuesta de movilidad,

- En el acceso a los campus el vehículo privado representa el 22,72% en el área de Ibaeta, el 17,19% en el área Hospital Donostia y el 17,50% en el área de Eibar.
- En el conjunto del Campus de Gipuzkoa
  - El combustible más utilizado en los coches es el gasóleo (59,14%). El coche eléctrico e híbrido carecen de incidencia.
  - El 100% de las motos/scooter utiliza gasóleo
  - El 58,82% son motos y 35,29% son motos.
- En núcleo principal del Campus de Gipuzkoa
  - El 61,15% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 1,72.
  - 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 7,74% de los casos.
  - Los motivos principales para acceder en vehículo privado es el tiempo de viaje (77,98%) y la comodidad (60,71%). El 27,38% afirma no tener otra opción viable.
  - Los motivos para no acceder en transporte público son el tiempo de viaje excesivo (53,57%), el horario inadecuado (50,6%), la mala



- 
- frecuencia (39,88%) y el tiempo de viaje excesivo (33,33%). La comodidad del vehículo privado supone el 32,74%
- Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo (76,19%), las condiciones climáticas (26,19%) y la ausencia o discontinuidad del carril bici (24,40%). La comodidad del vehículo privado supone el 20,83%.
  - Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (90,48%) y las condiciones climáticas (16,07%). La comodidad del vehículo privado supone el 13,69%.
  - Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 10,12%
  - En la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería (área Hospital Donostia):
    - 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 12,50% de los casos.
    - El motivo principal para acceder en vehículo privado es el tiempo de viaje (77,78%).
    - Los motivos para no acceder en transporte público son el tiempo de viaje excesivo (80,77%), el horario inadecuado (57,69%) y el precio elevado (38,46%). La comodidad del vehículo privado supone el 30,77%.
    - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo 76,92%, la ausencia o discontinuidad del carril bici (34,62%) y las condiciones climáticas (23,08%). La comodidad del vehículo privado supone el 7,69%.
    - Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (100%) y la falta de continuidad en los itinerarios peatonales (11,54%). La comodidad del vehículo privado supone el 11,54%.
    - La población encuestada que no está dispuesta a cambiar de modo de transporte supone el 11,54%
-



- En la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar)
  - El 57,14% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es 2,14.
  - 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 12,5% de los casos.
  - El motivo principal para acceder en vehículo privado es el ahorro en el tiempo de viaje (77,78%). El 33,33% afirma no tener otra opción viable.
  - Los motivos para no acceder en transporte público son el tiempo de viaje excesivo (62,50%) y que no hay parada cerca del domicilio (44,44%)
  - Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la distancia o tiempo de viaje excesivo viaje (55,56%), la ausencia de o discontinuidad del carril bici (33,33%) y la inseguridad debida al tráfico (22,22%).
  - Los motivos principales para no acceder a pie son la distancia o tiempo de viaje excesivo (89,89%).
  - Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un 22,22%.

### Oportunidades

- La ubicación de los Campus permite el acceso mediante las carreteras municipales, las cuales se encuentran bien asfaltadas, sin obstáculos en la calzada, están reguladas por semáforos, etc.

### Amenazas

- Las zonas próximas al Donostia y el área de Eibar son zonas libres de OTA. El área de Ibaeta tiene OTA en sus alrededores, pero la población universitaria tiene ventajas en su uso.



## ANÁLISIS DAFO. Desplazamiento peatonal

### Fortalezas

- Las tres áreas universitarias se encuentran integradas en el núcleo urbano, por lo que los accesos peatonales a éstas lo constituyen las aceras municipales situadas alrededor.
- Según la encuesta, el acceso a pie a los distintos campus.
  - En el núcleo principal del Campus de Gipuzkoa (área de Ibaeta) representa el 9,7%
  - En la Escuela de Ingeniería de Eibar representa el 25,0%

### Debilidades

- Según la encuesta, el acceso a pie
  - En la Unidad Docente y la Facultad de Medicina y Enfermería (área Hospital Donostia) es el 3,91%

### Oportunidades

- La ubicación en el núcleo urbano de los Campus permite el acceso mediante las calles municipales, siendo estas vías de fácil tránsito, sin obstáculos, con continuidad en los itinerarios, etc.
- La población universitaria encuestada que se desplaza a pie destaca la comodidad (72,0%) y el ahorro en el tiempo de viaje (62,2%).
- De la población universitaria que accede a pie el 23,17% indica que no encuentra ningún problema.

### Amenazas

- Acceso al área del Hospital Donostia
  - Se encuentra alejado del centro de la ciudad, por lo que dificulta su acceso a pie.
  - Los problemas que la población se encuentra en el desplazamiento son las malas condiciones del pavimento (40,0%), aceras estrechas (20%) y obstáculos/huecos en los itinerarios peatonales (20%)
- Los problemas más relevantes que la población encuestada indica en el área de Ibaeta y en el área de Eibar son las malas condiciones del pavimento y en menor medida aceras estrechas.



## ANÁLISIS DAFO. Bicicleta

### Fortalezas

- El Campus de Gipuzkoa propone distintas ideas y campañas para fomentar el uso de la bicicleta, por ejemplo, 30 días en bicicleta o talleres de reparación de bicicletas durante la Semana de la Movilidad Europea.

### Debilidades

- Únicamente dispone de plazas de aparcamiento de bicicletas el área de Ibaeta. La relación de plazas de aparcamiento por cada cien personas es baja, concretamente 1,851/100.
- No se dispone de duchas y vestuarios para la comunidad universitaria que se desplaza en bicicleta.

Según la encuesta

- El uso de la bicicleta es bajo (4,42%) comparando con el Campus de Álava (15,37%) o con el Campus de Valencia de la UPV/EHU (19%). El
  - En el área de Ibaeta el acceso es del 5,21%,
  - En el área de Eibar el acceso es del 2,44%
  - En el área del Hospital Donostia el acceso es muy bajo (0,78%).

### Oportunidades

- El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián ofrece un servicio de préstamo de bicicletas eléctricas, que permite el acceso a las áreas que se encuentran en la capital guipuzcoana.
- Existen vías ciclistas que permiten acceder a las áreas ubicadas en Donostia.
- La población universitaria encuestada que se desplaza en bicicleta indica como motivo principal el ahorro de tiempo el (73,68%) y en menor medida la comodidad (21,05%).
- De la población encuestada no encuentra problemas en el acceso el 38,89% del área de Ibaeta.

### Amenazas

- El ayuntamiento de Eibar no dispone de carril bici que facilite el acceso al área universitaria de Eibar.
- El Ayuntamiento de Eibar no dispone de servicio de préstamo de bicicletas.
- Según la encuesta, los principales problemas detectados son la ausencia o discontinuidad del carril bici desde el domicilio, la inseguridad debida al tráfico denso y las características inadecuadas de los aparcabicis.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público

### Fortalezas

- A todas las áreas es posible acceder haciendo uso del transporte público
- De la población universitaria guipuzcoana tiene acceso directo desde su municipio:
  - Al núcleo principal del Campus de Gipuzkoa (área Ibaeta) el 83,96%, pudiendo hacer uso para ello de un medio de alta capacidad el 66,29%.
  - Al área del Hospital Donostia el 63,79%.
  - A la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar) el 62,7%, pudiendo disponer de un medio de alta capacidad el 44,12%.

### Debilidades

- Al área del Hospital Donostia no es posible acceder de forma directa en un medio de alta capacidad.

Según la encuesta

- La mayoría de la población universitaria del Campus de Gipuzkoa se desplaza en transporte público (61,63%). Por Campus:
  - Del núcleo principal del Campus de Gipuzkoa (área Ibaeta) el 59,77%.
  - De la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería del Hospital Donostia el 75,0%
  - De la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar) el 51,22%.
- El uso del transporte público es alto (61,63%) comparando con otras universidades: en la UPNA alcanza el 21%, en el Campus de Valencia de la UPV el 31% y en el Campus Gandía de la UPV el 32%, ya que en estos el uso del vehículo privado es superior.

### Oportunidades

- Tarjeta jóvenes Mugi (5-25 años): ofrece distintas bonificaciones
- Los transbordos entre autobuses de Dbus son gratuitos, siempre y cuando no se superen los 45 minutos.
- Transbordos intermodales: se abona el viaje más caro íntegramente y el 25% del más barato.

### Amenazas

- Los transportes públicos modifican sus horarios durante el verano lo que limita el acceso al personal que continúa trabajando durante el periodo no lectivo.
- La estación de autobuses de Donostia-San Sebastián está lejos de las áreas que se ubican en la ciudad.

\* UPNA: Universidad Pública de Navarra. UPV: Universitat Politècnica de València



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Autobus urbano (Dbus y Udalbus)

### Oportunidades

- En el acceso al núcleo principal del Campus de Gipuzkoa (área Ibaeta)
  - 9 líneas de Dbus dan acceso a esta área todos los días de la semana, a excepción de dos de ellas que funcionan los días laborables
  - Todas las líneas, excepto una, funcionan continuamente durante el día
  - Las frecuencias los días laborables en su mayoría de 20-30 minutos. En una de ellas los servicios pasan cada 60 minutos.
- En el acceso a la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería del Hospital Donostia:
  - 5 líneas de Dbus dan acceso al Hospital.
  - Todas las líneas funcionan todos los días de la semana.
  - Las frecuencias en dos de ellas no superan los 10 minutos, mientras que en el resto la frecuencia es mayor, de 30 o 60 minutos.
- En el acceso a la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar)
  - El servicio municipal de autobuses de Eibar, Udalbus, dispone de 2 líneas que pasan por la universidad.
  - 1 de las líneas funciona durante el día todos los días, con frecuencia de una hora los días laborales.
  - La otra sólo, la línea directa, funciona sólo los días laborables por la mañana con una frecuencia de paso de 60 minutos.
- La razón principal que la población encuestada destaca es la comodidad (practicidad, flexibilidad, proximidad ).

### Amenazas

- Para acceder desde algunos barrios de Donostia-San Sebastián es necesario realizar transbordos.
- La población encuestada destaca mayoritariamente como problemas principales la frecuencia (50,0%), la oferta de líneas disponible (47,3%), la puntualidad (32,7%) y los horarios (30,0%%)
  - Destaca como problema en el área del Hospital Donostia la frecuencia (70,0%) y la oferta de líneas (53,3%).
- El 52,73% de la población encuestada utiliza el autobús urbano por no tener otra opción viable.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Autobus interurbano (Lurrealdebus)

### Oportunidades

- En el acceso al núcleo principal del Campus de Gipuzkoa
  - 13 líneas de Lurrealdebus pasan por el Campus
  - 7 de las líneas funcionan todos los días de la semana
  - 9 de las líneas funciona de forma continua durante el día, con una frecuencia de 15, 30 o 60 minutos según la línea.
- En el acceso a la Unidad Docente de la Facultad de Medicina y Enfermería
  - 7 líneas de Lurrealdebus dan acceso al área.
  - Todas funcionan durante todos los días de la semana.
  - Todas las líneas están activas durante el día, con frecuencia de 60 minutos, a excepción de una que ofrece servicios cada 30 minutos y otra que durante el día la frecuencia varía entre 60 y 120 minutos.
- En el acceso a la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar)
  - 4 de las líneas funciona todos los días de la semana
  - La frecuencia de paso en 3 de las líneas es de 60 minutos, en otra de 20 y 40 minutos y la otra de la frecuencia varía entre 10 y 45 minutos.
- La población universitaria encuestada destaca como motivos para su uso el ahorro de costes (21,80%) y la comodidad (practicidad, flexibilidad ) (19,19%).

### Amenazas

- Desde muchos municipios no hay acceso directo a las áreas por lo que una vez en Donostia es necesario utilizar el autobús urbano.
- En el acceso a la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa (área Eibar)
  - Sólo 5 líneas de Lurrealdebus llegan a Eibar, por lo que muchos municipios no tienen conexión con la localidad.
- Los problemas principales que destaca la población encuestada son la frecuencia, tarifas, horarios, la duración del viaje y la oferta en las líneas.
- Únicamente, un 0,87% de los encuestados indica que no encuentra ningún problema.
- De la población encuestada el 55,52% utiliza el autobús interurbano por no disponer de otra opción.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Tren (Euskotren)

### Oportunidades

- Al área de Ibaeta se puede acceder en Euskotren:
  - 2 líneas conectan con el área
  - La línea E1 une Gipuzkoa con Bizkaia y E2 Gipuzkoa con Francia.
  - Las dos líneas funcionan con frecuencia continua todos los días de la semana
  - La frecuencia de la línea E1 es de 1 hora y la de E2 es de 30 minutos.
- Al área de Eibar se puede acceder en Euskotren
  - La línea E1 une Gipuzkoa con Bizkaia
  - La línea funciona diariamente con frecuencia de 60 minutos.
- La población encuestada destaca como la comodidad (proximidad, flexibilidad ) y el ahorro de costes como motivos para usar el tren.

### Amenazas

- La estación de tren de Lugaritz-Donostia, que da acceso al área de Ibaeta está a unos 15 minutos a pie.
- La estación de tren de Unibertsitatea-Eibar, que da acceso a la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa en Eibar está a unos 7 minutos a pie.
- La población encuestada destaca como problemas la frecuencia, las tarifas, la puntualidad y los horarios.



## ANÁLISIS DAFO. Transporte público-Intermodalidad

### Oportunidades

- Intermodalidad Transporte público -Bicicleta
  - Dbus: las bicicletas se admiten en el autobús urbano en ciertas líneas, paradas y horarios.
  - Lurraldebus se admitirá su acceso en autobuses que dispongan de bodega o maletero, donde necesariamente irán ubicadas o dentro del vehículo cumpliendo determinadas condiciones. Siempre se admiten si la bicicleta es plegable.
  - Euskotren: los viajeros y viajeras tienen a su disposición dispositivos portabicicletas.
- Intermodalidad Estación  
Esta estación formada por la estación de autobuses y la de Renfe Cercanías, conecta con el autobús urbano y al sistema de préstamo de bicicletas, facilitando el acceso a las distintas áreas desde otros municipios.

### Amenazas

- Intermodalidad Udalbus-Bicicleta  
No está permitido el acceso con bicicleta.



## 02.4 UPV/EHU

### ANÁLISIS DAFO. Gestión Ambiental

#### Fortalezas

- UPV/EHU ha puesto en marcha distintos proyectos y ha llevado a cabo diversas acciones relacionadas con la movilidad, mayormente dirigidas a fomentar el desplazamiento en medios no motorizados e impulsar el uso del transporte público.
- La Dirección de Sostenibilidad nació en febrero de 2017 con la misión de fomentar la cultura de la sostenibilidad y el compromiso social en la comunidad universitaria.
- La Dirección de Sostenibilidad dirige diferentes acciones relacionadas con la movilidad sostenible, buscando una estrategia global de Campus sostenibles
- 2017 la UPV/EHU se adhirió a la Red Europea de Universidades por la Movilidad Sostenible

#### Debilidades

Las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la movilidad por la actividad habitual de la UPV/EHU son del orden de 64.295,78 tCO<sub>2</sub>/ año.