

CASTELLÓN

## El transporte público sólo supone el 2% de los 16.000 desplazamientos a la UJI

El Plan de Movilidad Sostenible de la UJI revela que el 90% de los accesos al campus son de coches, mientras que el uso del TRAM y los autobuses apenas supone un 2% de los 16.000 desplazamientos diarios. El documento propone mejorar la frecuencia de buses y ampliar el trayecto del TRAM.

PAQUI TERCERO P14



# El transporte público sólo supone el 2% de los 16.000 desplazamientos diarios a la UJI

**El Plan de Movilidad Sostenible propone mejorar la frecuencia de los buses y ampliar el recorrido del Tram para fomentar su uso**

PAQUI TERCERO

CASTELLÓN. El Plan de Movilidad Sostenible elaborado por la Universitat Jaume I constata una evidencia: el peso excesivo del vehículo privado en los desplazamientos al campus de Riu Sec. El diagnóstico actual de la movilidad en

torno a la UJI refleja que un 90% de los accesos al recinto de la UJI son de coches mientras que los vehículos de transporte público como los autobuses y el TRAM apenas representan una media del 1,5% y 1%, respectivamente.

El análisis de la movilidad en base a la oferta y la demanda -la fase inicial del Plan de Movilidad Sostenible ejecutada durante 2009- refleja que, de mayor a menor intensidad de tráfico en los tres accesos al campus universitario, los coches representan el 90% de los desplazamientos, los vehículos de servicio de la propia Universitat entre el

3% y el 4%, las motocicletas un 2% y los autobuses entre el 1 y el 2%. En cuanto a las bicicletas, el Plan de Movilidad Sostenible señala que su presencia por los viales interiores de Riu Sec «es tan reducida que puede considerarse prácticamente testimonial».

El estudio elaborado por la empresa Novotec para la Universitat Jaume I, que ha contado con una subvención de la Agencia Valenciana de la Energía, estima que «el flujo de vehículos registrado de entradas y salidas al campus por todos sus accesos alcanza un valor medio diario de 15.558 vehículos». El 56%

procede de la propia capital y sólo un 2% se corresponden a autobuses y TRAM, aunque matiza que no se dispone de datos de cuál es el número de personas que acceden en uno u otro modo de transporte.

Ante este diagnóstico, cuatro de las siete líneas estratégicas en que se divide el plan de acción (la segunda fase) se centran en el fomento de los desplazamientos a pie, de la movilidad en bicicleta, del uso del transporte público colectivo y del uso racional del vehículo privado. Los 59 proyectos desarrollados para mejorar la movilidad se basan en los principios de sostenibilidad, accesibilidad, seguridad vial, eficiencia, calidad de vida y salud y equidad.

Para fomentar el uso del transporte público colectivo, el plan de acción apuesta por subsanar los puntos débiles detectados por los usuarios a través de las más de 1.600 encuestas de movilidad recogidas durante la fase de diagnóstico.

«El principal problema del servicio de autobús urbano con parada en el campus es la frecuencia. Las líneas más utilizadas son la 12 y la 11, en este orden; ambas tienen una frecuencia de paso de 30 minutos, lo que constituye en opinión de los usuarios un periodo de tiempo considerable», recoge el apartado de mejora de la oferta y la calidad del servicio de autobuses urbanos.

## Reducir la frecuencia de paso

Por tanto, el Plan de Movilidad Sostenible de la Universitat Jaume I recoge la propuesta de solicitar al Ayuntamiento de Castellón que se incremente la frecuencia de paso de estas líneas en hora punta (de 8.00 a 9.00; de 14.00 a 15.30 y de 18.00 a 19.00), pasando de 30 a 15 minutos, solicitud que se realizará a través del Foro de Movilidad de Castellón. En este sentido, cabe destacar que la UJI, a través de la Unidad de Gestión de la Movilidad, solicitará su incorporación al Foro.

La Universitat pretende así aprovechar los puntos fuertes detectados en el sistema de transporte público colectivo ya que, según recoge el Plan de Movilidad, «tras el es-

tudio de accesibilidad a UJI desde los diferentes barrios de Castellón, se ha visto que desde todos es posible acceder al campus por autobús, bien sea con línea directa o mediante transbordos con otras líneas».

En cuanto a las líneas interurbanas (conexión con las localidades del entorno), se detectan más puntos débiles: la frecuencia y el horario. Además, el 53% de los usuarios encuestados considera «inadecuada» la oferta de líneas interurbanas.

Respecto al Tram, aunque es el mejor valorado de los transportes públicos colectivos, por la calidad del servicio, la duración del trayecto, el horario, la puntualidad y la frecuencia, los usuarios advierten de que «el recorrido de este modo de transporte es todavía muy limitado».

Dado que la Conselleria de Infraestructuras tiene en proyecto completar la Línea 1 del Tram hasta el Grau y Benicàssim y la Línea 2 hacia Vila-real, Almassora y Burriana (con previsión de entrar en funcionamiento en 2012), se propone que la Unidad de Gestión de Movilidad de la UJI «realice el seguimiento de esta ampliación de forma que el desplazamiento en Tram a corto plazo pueda ser una opción válida para un número importante de potenciales usuarios».

Por último, en cuanto al tren, a juicio de los usuarios el principal problema de los Cercanías es la duración del viaje, que en un 54% de los casos es superior a 45 minutos. Asimismo, cabe destacar que el 46% de los usuarios de tren procede de Valencia, y en ese trayecto hay paradas en numerosas localidades.

Para subsanar estos «puntos débiles», el plan de acción sugiere, previo debate en el Foro de Movilidad de Castellón, «solicitar a Renfe la salida de un tren directo, con posible parada intermedia en Sagunto (donde sube el 13% de usuarios con destino al campus) a primera hora de la mañana en sentido Valencia-Castellón (por ejemplo, 7.15) y a media tarde (por ejemplo, 18.30) en sentido Castellón-Valencia».



Un Tram en pruebas circula por el interior del campus de Riu Sec. PAU BELLIDO

## Sólo 13 plazas de 3.174 están reservadas a discapacitados

P. TERCERO

CASTELLÓN. El diagnóstico de la movilidad en el campus de la Universitat Jaume I aporta un análisis exhaustivo no sólo de los desplazamientos de acceso al campus o por los viales interiores, sino también de la oferta de plazas de aparcamiento y cuál es su grado de utilización.

En este sentido, según los datos publicados en el Plan de Movilidad el campus de Riu Sec dispone de 38

zonas de aparcamiento (una de ellas exclusiva para autobuses) que ponen a disposición de los usuarios 3.174 plazas para estacionar sus vehículos. Sin embargo, sólo 13 de estas más de 3.000 plazas están reservadas para personas con discapacidad. Además, la mayoría de las 38 zonas de aparcamiento se encuentran saturadas (el grado de ocupación media es superior al 80%) dado el alto porcentaje de uso del coche a la hora de acudir al campus.