

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD A LOS CAMPUS DE LA UEx

Enrique Eugenio Ruiz Labrador

Departamento de Expresión Gráfica. Universidad de Extremadura
eruizl@unex.es

Rubén de Rodrigo Muñoz

Departamento de Expresión Gráfica. Universidad de Extremadura
rderodri8@unex.es

En este apartado, se muestran los diferentes análisis y resultados extraídos del modelo de transporte bimodal en aquellas cuestiones sobre movilidad en el acceso los centros de la Universidad de Extremadura. Gracias a estos resultados se pueden extraer algunas conclusiones sobre la movilidad y proponer una serie de propuestas para contrarrestar los puntos más débiles, consiguiendo llevar la movilidad actual hacia una movilidad más sostenible, tanto para los usuarios de la Universidad de Extremadura, como para los de las ciudades que la engloban.

1. MOVILIDAD GENERAL

Un factor muy a tener en cuenta en la elección de un modo u otro de transporte por parte de los usuarios es el origen de los desplazamientos, ya que esto, unido a la existencia o no de diferentes modos de transporte alternativos junto a otros factores, influyen en la toma de decisiones a favor de un modo u otro.

Por tanto en lo que respecta al origen de los desplazamientos, en la Figura 1 se observa cómo el grueso de los usuarios de la Universidad de Extremadura (concretamente un 88%) reside en las ciudades donde se encuentran los centros al que pertenecen, independientemente de su vinculación (Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz). Mientras tanto el resto de los usuarios se distribuye entre otros municipios de la región (11%) y otras provincias españolas (1%).

Si se desagregan los orígenes de los desplazamientos por campus universitario, en la Figura 2 se aprecia cómo los centros que se encuentran en las ciudades de Plasencia, Cáceres y Badajoz siguen una tónica parecida entre sí. Los usuarios de

estos centros residen principalmente en dichas ciudades (Plasencia 88%, Cáceres 89%, Badajoz 94%). Sin embargo en la ciudad de Mérida el número de usuarios que reside en la propia ciudad es sustancialmente menor, en torno al 75%. En cuanto a los usuarios que no residen en las ciudades con centros universitarios, se observan unos porcentajes comprendidos entre el 11% y el 12% para el caso de Cáceres y Plasencia respectivamente. En los casos de Badajoz el 6% de los usuarios proceden de otros municipios de la región y en la ciudad de Mérida dicho porcentaje asciende a un 25%. Tan solo el 1% de los usuarios atraídos por cada centro universitario en dichas ciudades procede de otras provincias.

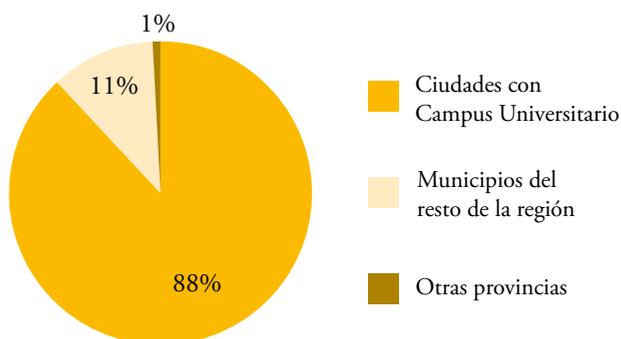


Figura 1. Distribución de los usuarios de la universidad de Extremadura en función del origen de los desplazamientos.

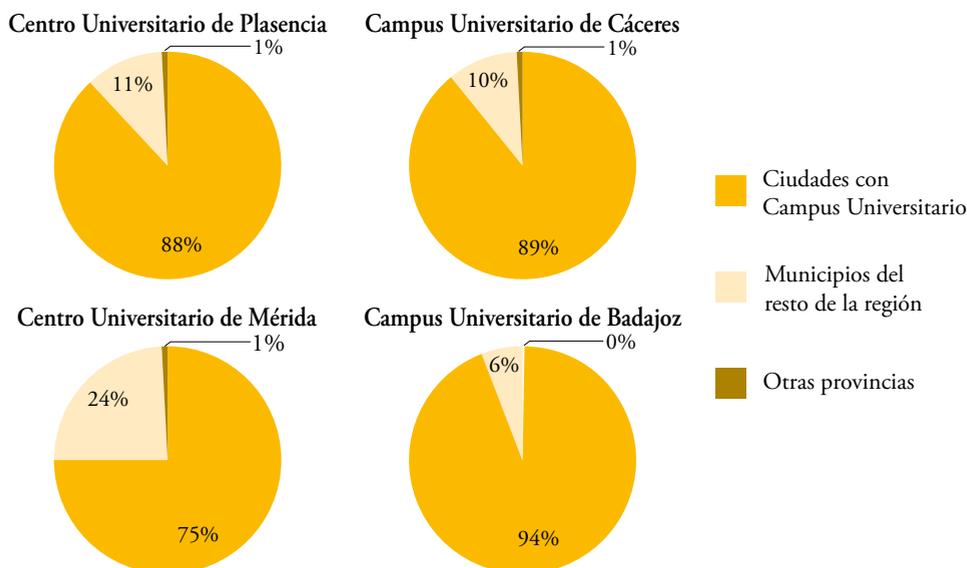


Figura 2. Distribución de los usuarios de los diferentes centros en función del origen de los desplazamientos.

Después de comprobar la procedencia de los usuarios de la Universidad de Extremadura, nos encontramos en disposición de plantearnos las cuestiones generales sobre la movilidad de los mismos. Estas cuestiones nos permitirán conocer cuáles son sus hábitos de desplazamiento, diagnosticando el grado de sostenibilidad de dicha movilidad. Estos resultados son extraídos del modelo de transporte creado y explicado anteriormente.

Dentro de las cuestiones generales de movilidad en los accesos de la comunidad universitaria a los distintos campus de la Universidad de Extremadura, se exponen a continuación aquellos resultados y variables más relevantes obtenidos tras el proceso de encuesta realizado en destino.

Así, se analiza en primer lugar el volumen de desplazamientos realizados en cada campus de la Universidad de Extremadura.

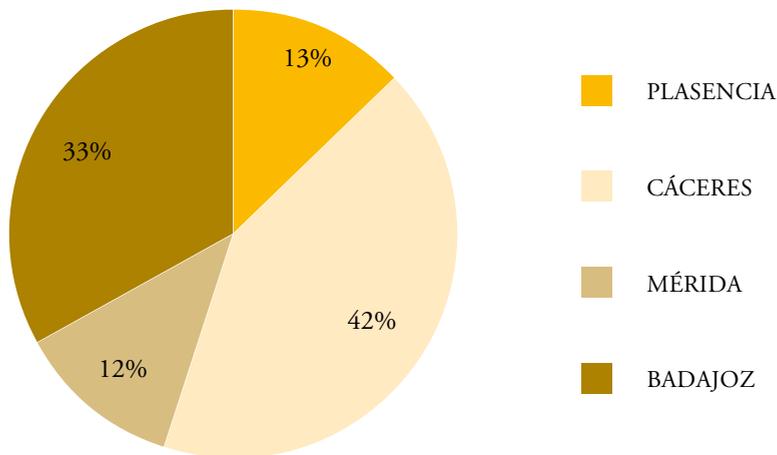


Figura 3. Distribución de los desplazamientos de los usuarios de la Universidad de Extremadura a los diferentes campus

Como se observa en la Figura 3, el 75% de los desplazamientos son atraídos por los dos campus principales de la Universidad de Extremadura (Cáceres y Badajoz, con un 42% y 33% de los desplazamientos respectivamente). El 25% restante se concentran en los centros universitarios de Plasencia y Mérida. Estos valores guardan relación con el volumen y heterogeneidad de titulaciones ofertadas en los diferentes campus (Plasencia 2, Cáceres 10, Mérida 2 y Badajoz 9).

Los desplazamientos realizados por los usuarios no tienen una distribución uniforme a lo largo de una jornada diaria de funcionamiento de la Universidad

de Extremadura. Como se ve en la Figura 4, más de la mitad de los usuarios que acuden a los centros universitarios lo hacen por las mañanas (concretamente el 60% de los desplazamientos). El resto de usuarios lo hace bien por la tarde (20%), o bien a lo largo de toda la jornada (desplazándose para comer o comiendo en el campus, 15% y 6% respectivamente). Esto pone de manifiesto que los campus extremeños atraen a un mayor volumen de usuarios en horario de mañana, siendo en este periodo donde se pueden agudizar los posibles problemas generados por esta movilidad obligada.

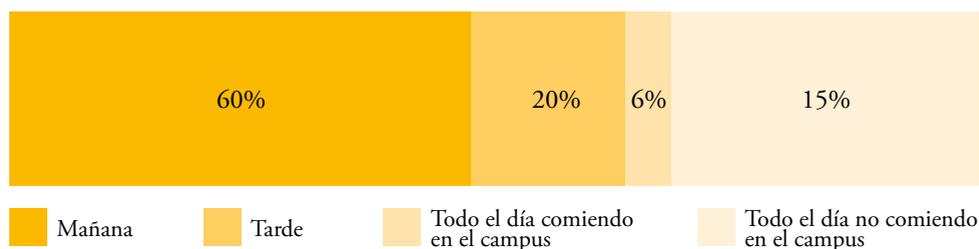


Figura 4. Distribución de los usuarios de la Universidad de Extremadura durante un día medio.

Analizando este mismo concepto para cada uno de los campus universitarios por separado, nos encontramos que siguen la línea general, pero con pequeñas diferencias: en la Figura 5 se ve cómo en el centro universitario de Plasencia, los usuarios acuden al mismo mayoritariamente en horario de mañana (54%), mientras que por la tarde se desplazan al centro entorno al 32% de los usuarios. A diferencia de lo ocurrido para el global de la Universidad de Extremadura, en el centro de Plasencia únicamente un 15% de los usuarios necesita acudir tanto por la mañana como por la tarde, pero únicamente un 2% de estos se queda a comer en el mismo.

Atendiendo a la misma figura, el centro de Mérida y el campus de Badajoz siguen una tónica parecida: la mitad de los usuarios que acceden a dichos centros lo hacen por la mañana (con valores que rondan el 50%-60% de los desplazamientos), mientras que de la otra mitad de usuarios que acuden a estos centros universitarios por la tarde, un 13%-15% se desplazan a sus residencias para comer y luego vuelven, y un 5% comen en sus centros universitarios (el 21%-32% restante acceden a dichos centros únicamente por la tarde). El campus universitario de Cáceres ofrece un comportamiento que difiere de lo ocurrido en el resto de centros. Los usuarios cacereños acuden al campus por la mañana

en un porcentaje cercano al 65%, mientras que por la tarde solo un 10% de los usuarios acuden al mismo. Las necesidades de los usuarios de este campus obliga a desplazarse en el completo de la jornada a un 25% (16% realizan desplazamientos para comer en sus lugares de residencia y un 9% se quedan a comer en el campus).

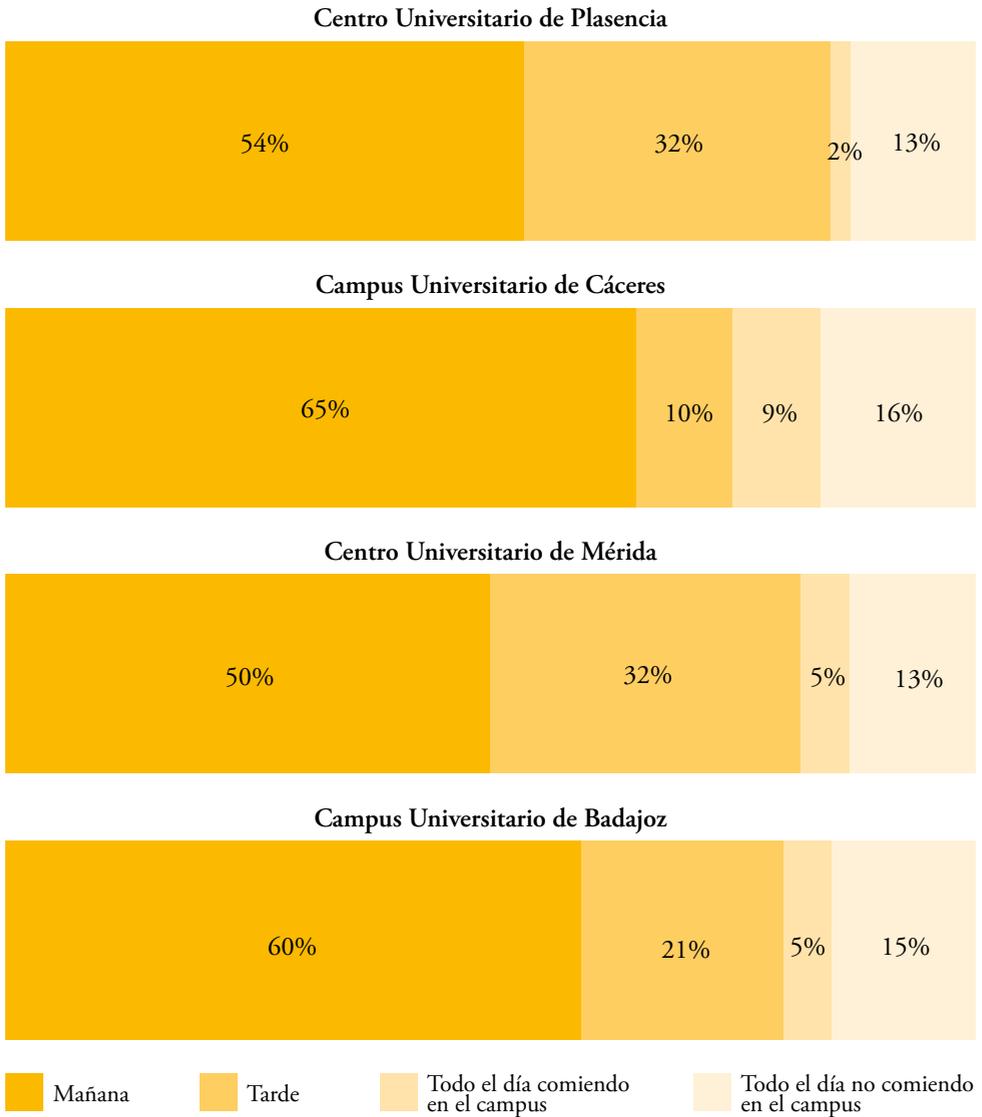


Figura 5. Distribución de los usuarios de los diferentes campus universitarios durante un día medio.

En cuanto al modo de transporte utilizado por los usuarios de la Universidad de Extremadura para acudir a sus respectivos centros de trabajo, destaca el hecho de que la mitad de los desplazamientos realizados se hacen en vehículo privado. Este es uno de los resultados más claros y evidentes de cómo es la movilidad de la Universidad.

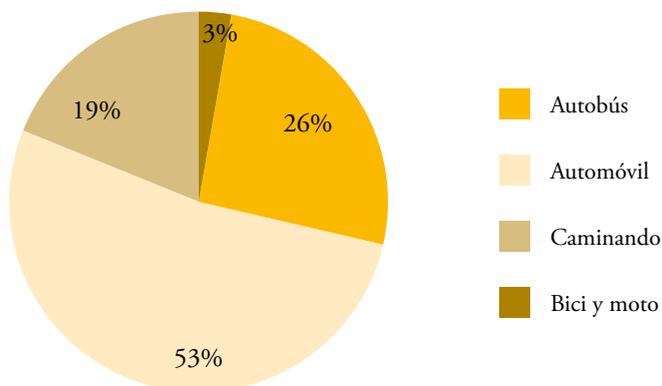


Figura 6. Distribución de los usuarios de la Universidad de Extremadura en función del modo de transporte utilizado.

Como vemos en la Figura 6, el 53% de los usuarios que acceden a alguno de los campus de la universidad de Extremadura, utiliza en sus desplazamientos el automóvil como modo de transporte habitual. Por el contrario, un 26% de los usuarios se desplazan utilizando el autobús urbano y el 22% restante lo hacen de un modo sostenible con el medio ambiente.

Entrando en mayor nivel de detalle, se realiza el mismo estudio para cada una de las ciudades con campus (Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz). Con esto se consigue independizar e interpretar la movilidad de las distintas ciudades por separado, posibilitando más adelante actuar en ellas de manera diferente en función de sus resultados.

En la Figura 7, se observa cómo el comportamiento en las distintas ciudades es diferente. En Plasencia los usuarios del centro acuden al mismo, tanto en automóvil (44%), como caminando (55%), desplazándose en autobús tan solo un 1%. Sin embargo en la ciudad de Cáceres, donde el campus se encuentra alejado del centro de la población, los usuarios eligen como modo principal de desplazamiento el automóvil (58%), seguido de modo de transporte colectivo (35%). En esta ciudad la presencia de los modos de transporte estrictamente sostenibles

es testimonial (7%). En Mérida nos encontramos con un caso parecido al de la ciudad de Plasencia, aunque con más presencia del autobús urbano. Los usuarios de este centro, eligen como modos de transporte principales el automóvil (50%) y caminando (41%), mientras que el autobús es utilizado por un 9% de los usuarios. En la ciudad de Badajoz, que al igual que Cáceres cuenta con el campus desplazado del núcleo urbano principal, los usuarios eligen como modo principal de transporte el automóvil (52%), frente al modo de transporte colectivo que es usado en un 33%. Los usuarios del campus de Badajoz utilizan un modo de transporte sostenible en un 16%.

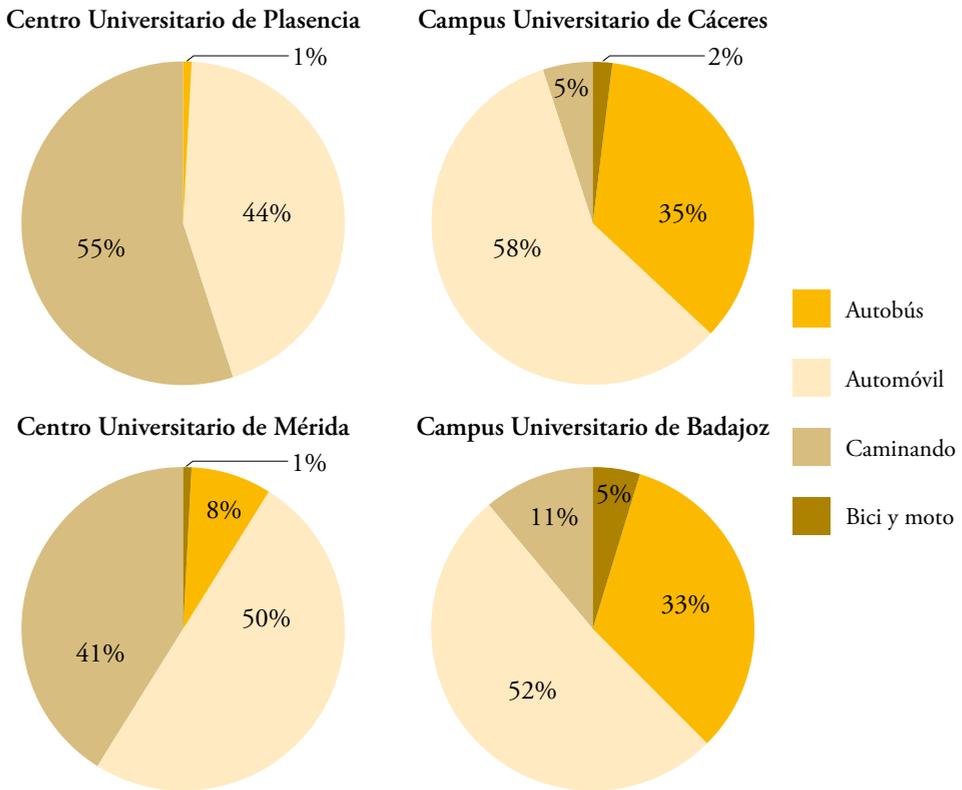


Figura 7. Distribución de los usuarios en los diferentes campus en función del modo de transporte utilizado.

Continuando con el estudio de los modos de transporte, e intentando identificar aquellos utilizados por los usuarios con más detalle, realizamos un desglose en cada centro en función del horario en el que realizan los desplazamientos.

En la Figura 8, se ve como los usuarios de la Universidad de Extremadura que acuden a su centro de estudios tanto por la mañana como por la tarde, utilizan más el automóvil (en torno a un 60%), frente a los usuarios que solo se desplazan o bien por la mañana, o bien por la tarde, que utilizan en menor medida el automóvil (45%), en detrimento de usos más sostenibles como ir caminando (25%). El modo de transporte colectivo se mantiene más o menos constante sin influir el turno de desplazamiento (entorno al 30%).

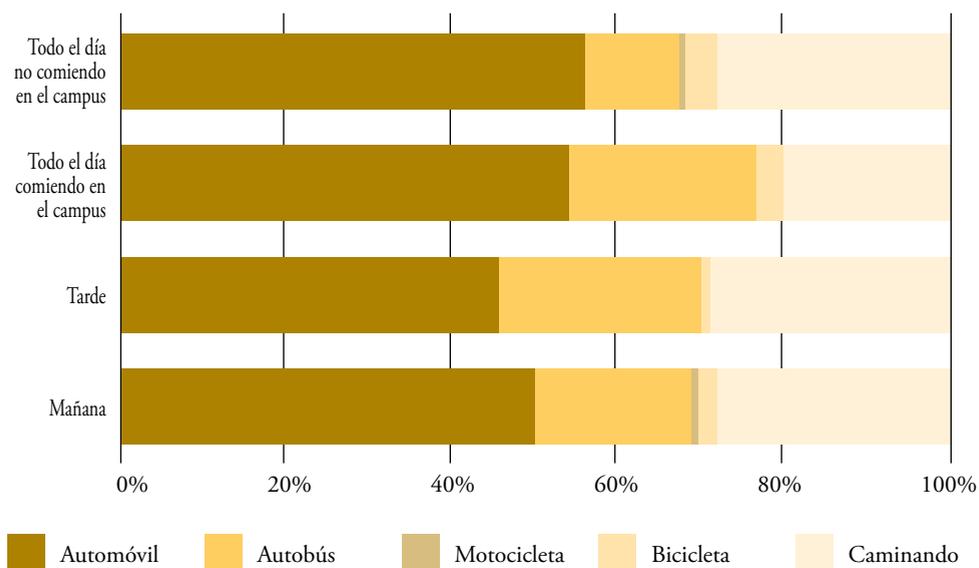


Figura 8. Distribución de los modos de transporte en la Universidad de Extremadura en función del turno en el que se realiza.

Siguiendo la tónica habitual del estudio analizamos este aspecto para cada uno de los campus por separado. En la Figura 9, observamos como la tónica del uso de los modos de transporte es similar a la mencionada para la Universidad de Extremadura, pero con ligeros cambios. Por ejemplo en la ciudad de Plasencia, vemos como los usuarios se dividen entre el automóvil y el desplazamiento a pie. En la ciudad de Mérida se observa que los usuarios que acuden al centro de estudios durante todo el día sin desplazarse para comer, utilizan en mayor medida el modo de transporte colectivo. Los campus universitarios de Cáceres y Badajoz, tienen un comportamiento similar entre modos independientemente del turno en el que se desplacen los usuarios.

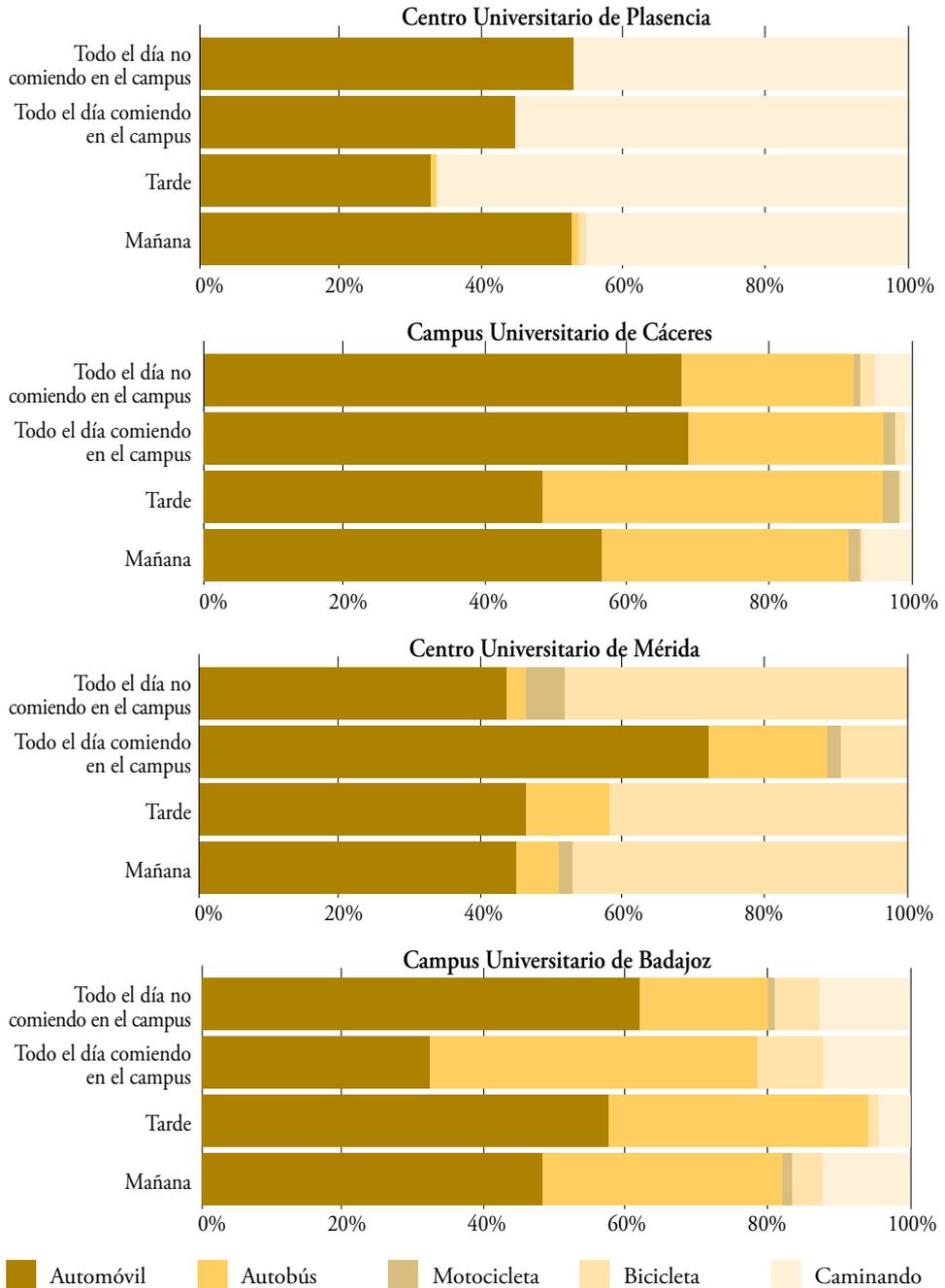


Figura 9. Distribución de los modos de transporte en los diferentes campus en función del turno en el que se realiza

Otra forma de clasificar los modos de transporte para analizar el comportamiento de los usuarios, es mediante la vinculación que estos mantienen con la Universidad de Extremadura (Estudiantes de Grado o Máster, Personal Administrativo PAS, Personal Docente Investigador PDI, Universidad de Mayores y Otros).

En este sentido, se observan en la Figura 10 las diferencias que existen entre dichos grupos. Así, se ve claramente cómo el personal contratado, tanto PDI como PAS, es el que más utiliza como modo de transporte principal el automóvil (entorno al 80%), aun siendo el menos sostenible. En el polo opuesto tenemos a los estudiantes de grado, quienes reducen la elección del automóvil para acudir a sus centros en favor del autobús o el desplazamiento a pie, siendo estos últimos los modos más sostenibles. En un punto intermedio nos encontramos a los estudiantes de máster.

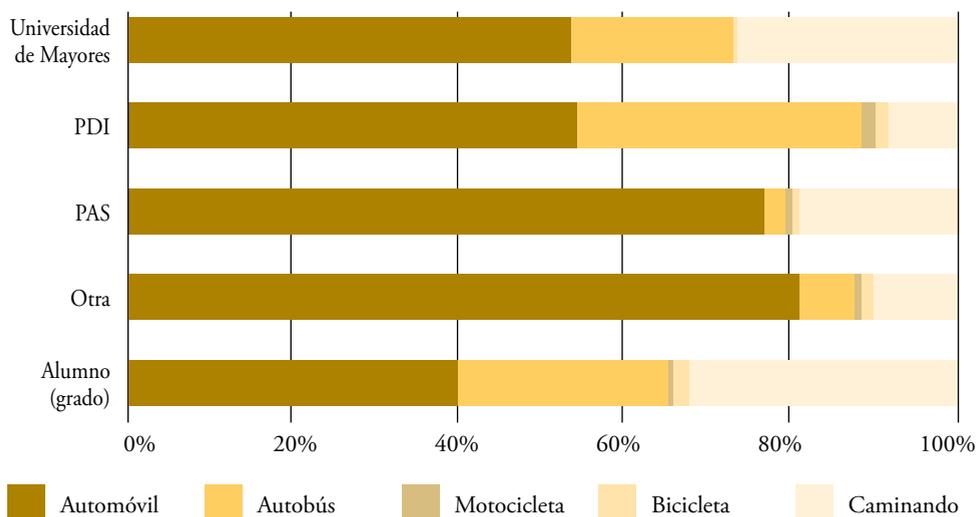


Figura 10. Distribución de los modos de transporte en la Universidad de Extremadura en función de su vinculación.

Analizando esta misma distribución para cada uno de los campus por separado, nos encontramos con una distribución similar a la analizada anteriormente, aunque ajustándose a los porcentajes de uso de los diferentes modos de transporte en cada centro. En todos ellos los usuarios contratados siguen siendo los que más utilizan el vehículo privado, mientras que los estudiantes de grado siguen a la cabeza en la utilización de modos de transporte sostenibles (Figura 11).

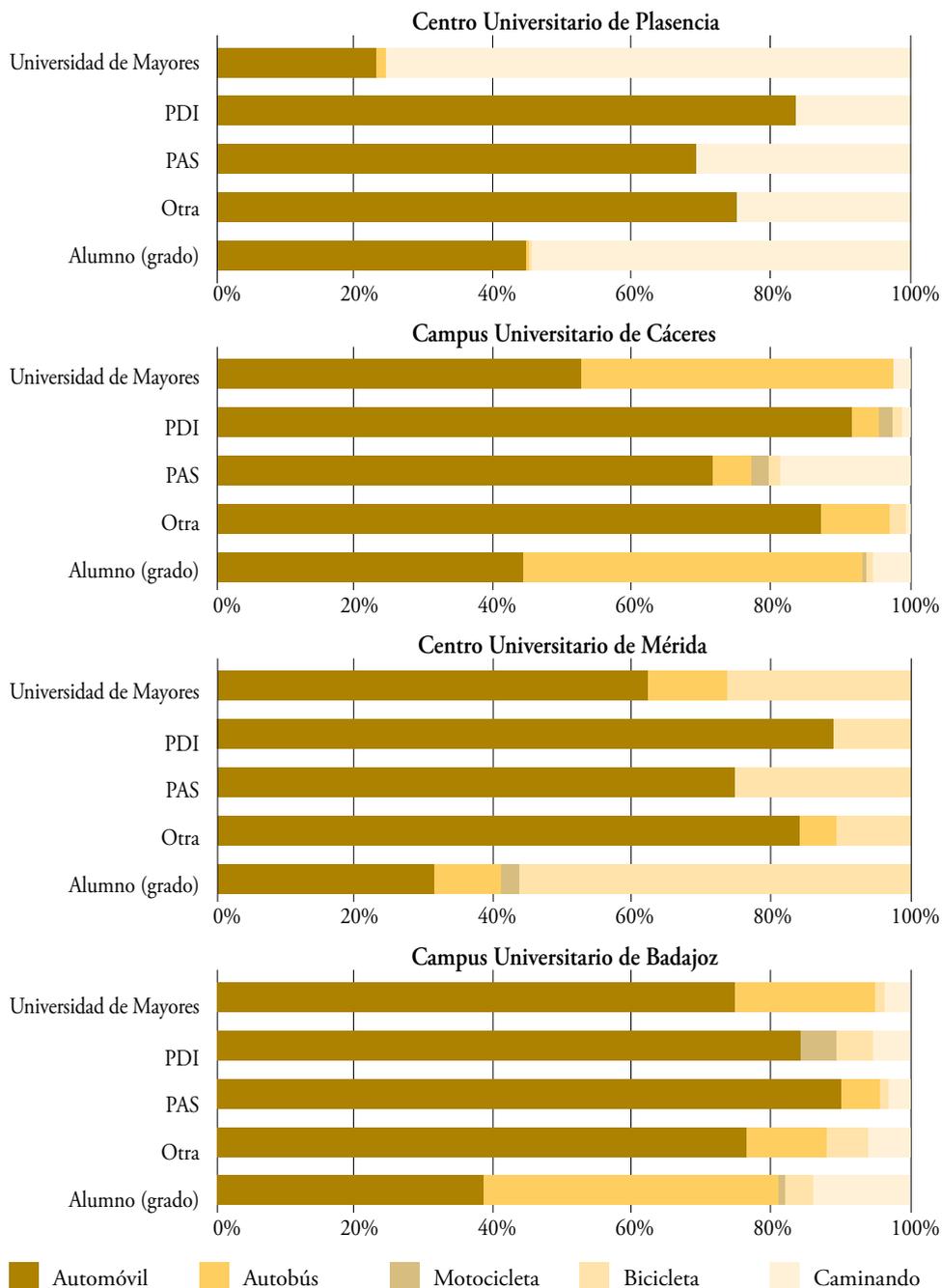


Figura 11. Distribución de los modos de transporte en la Universidad de Extremadura en función de su vinculación.

Por último, para analizar el comportamiento de los usuarios con respecto a los diferentes modos de transporte, detectado diferencias de comportamiento, se expone seguidamente una distribución de los mismos en función del género de los usuarios (Figura 12).

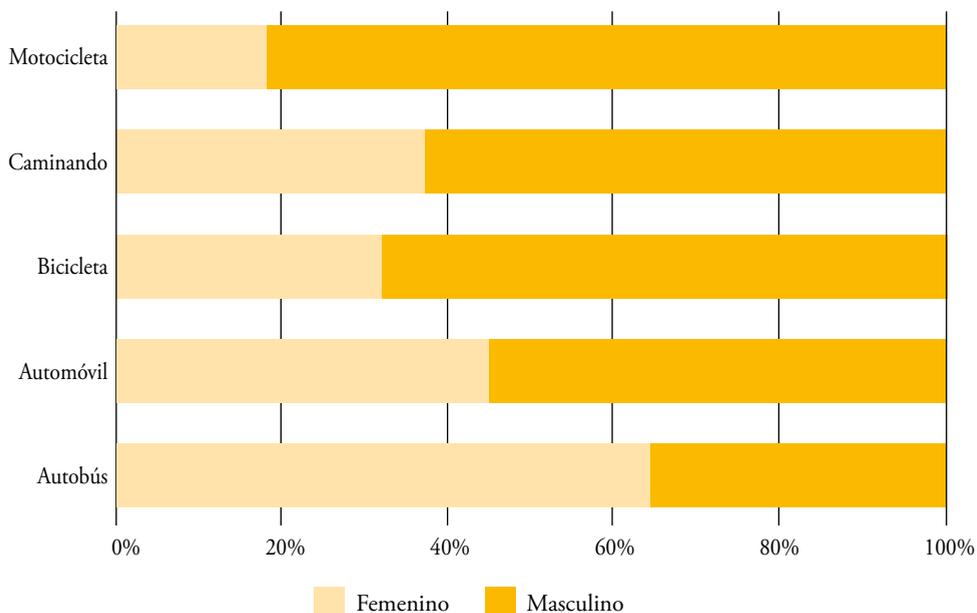


Figura 12. Distribución de los modos de transporte en la Universidad de Extremadura en función del género de los usuarios.

Como muestra la Figura 12, los modos de transporte varían en función del género de los usuarios. Comprobando lo arrojado por la gráfica, el automóvil es el modo de transporte utilizado por igual tanto por hombres como por mujeres. Destaca el modo de transporte colectivo (el autobús) como el más utilizado por las mujeres y los modos en dos ruedas (bicicleta y motocicleta) los más utilizados por los hombres.

Analizando esta distribución pormenorizadamente para cada campus (Figura 13), comprobamos que aunque varían algunos porcentajes, la tendencia de uso de los modos de transporte tanto por hombres como por mujeres se mantiene. Se puede apreciar cómo los hombres utilizan más la motocicleta y la bicicleta mientras que las mujeres utilizan más el autobús urbano. El automóvil es utilizado igualmente tanto por los hombres como por las mujeres.

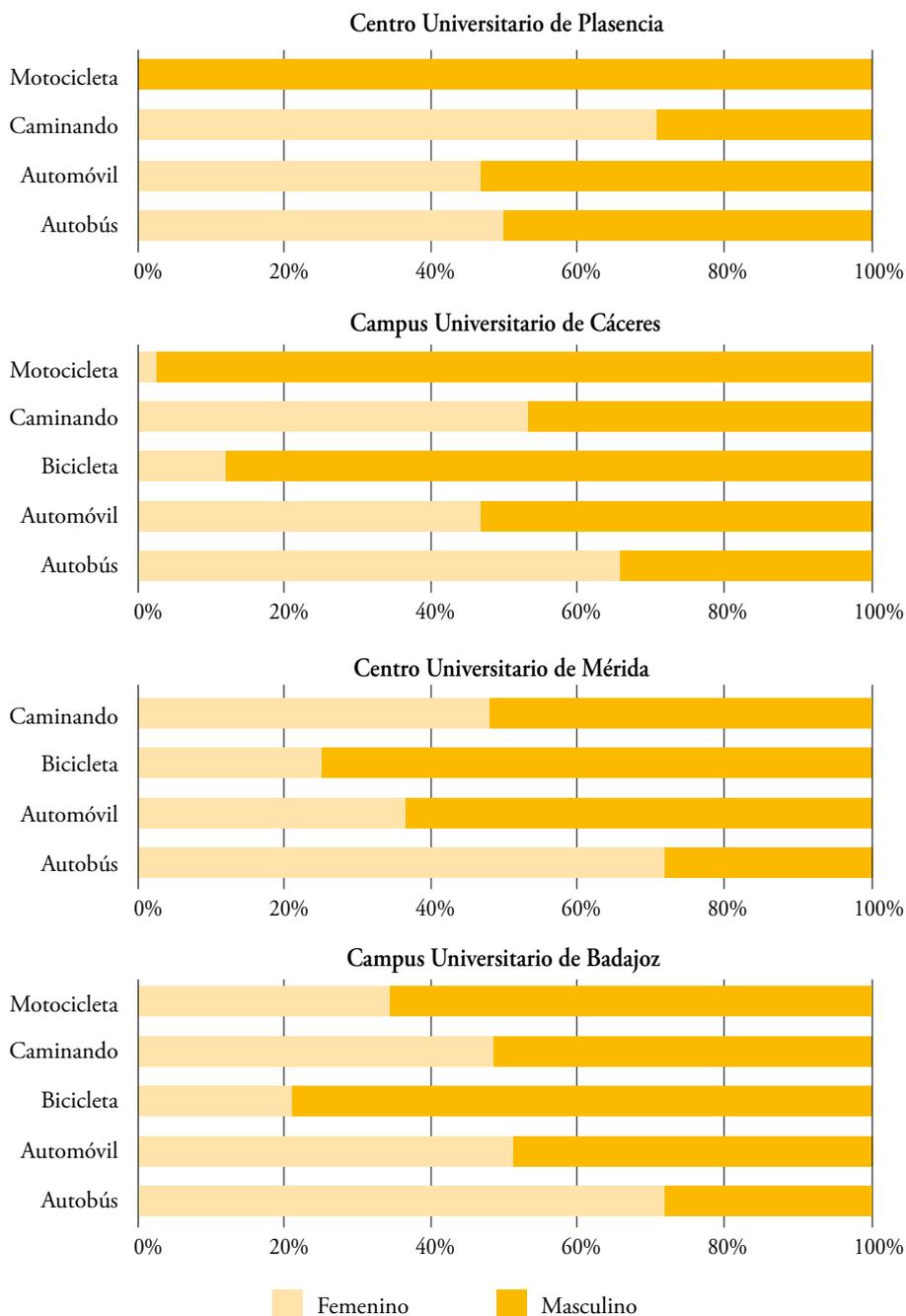


Figura 13. Distribución de los modos de transporte en los diferentes campus en función del género de los usuarios.

Una vez analizados todos los modos de transporte de forma global, es interesante analizar de forma pormenorizada los desplazamientos realizados en vehículo privado, por ser éste el principal modo y el que más problemas de sostenibilidad ocasiona.

Desde un punto de vista genérico se puede afirmar que los vehículos privados que acceden a los diferentes centros de la Universidad de Extremadura presentan una ocupación media en sus desplazamientos de 1,74 pers/veh.

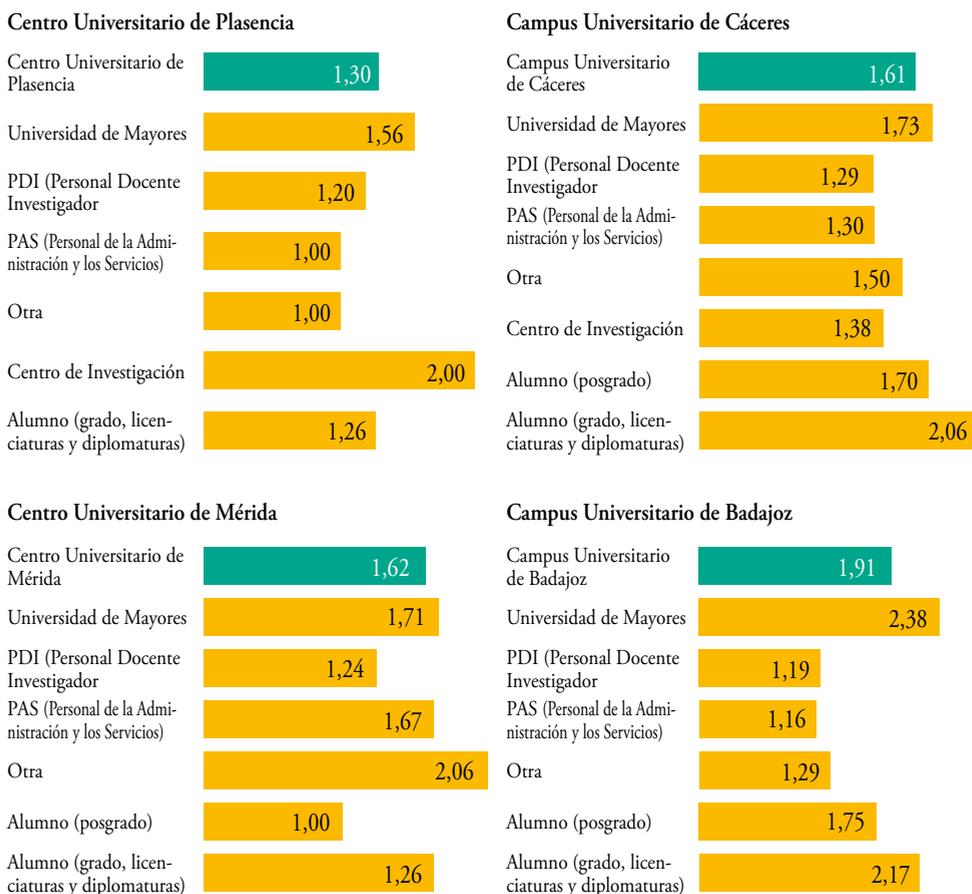


Figura 14. Niveles de ocupación del vehículo privado en los diferentes centros y analizada por vinculación de los usuarios.

Analizando este resultado en los diferentes campus y en función de la vinculación que tienen los usuarios con la propia universidad, se puede decir que los usuarios que tienen menor nivel de ocupación en el modo de transporte privado

son el PDI y el PAS. Como muestra la Figura 14, de nuevo estos grupos son los menos concienciados con la movilidad sostenible, ya que además de ser como se ha comprobado anteriormente los que más utilizan el automóvil como modo principal de transporte, obtienen un valor medio de ocupación entorno al 1,30 pers/veh. El grupo de usuarios que tiene el nivel medio de ocupación más alto es el de los estudiantes de grado, con un valor entorno al 1,80 pers/veh.

Siguiendo con el análisis del automóvil, se muestra a continuación el número de coches que acceden a los diferentes campus de la Universidad de Extremadura (Tabla 1). En el centro de estudios universitarios de Plasencia acuden en torno a 500 automóviles al día, siendo el viernes el de menor afluencia de vehículos con aproximadamente 350 coches. Para el campus de la ciudad de Cáceres, contamos con un número de vehículos que ronda los 4.600, siendo este dato el más elevado de toda la Universidad. En el centro universitario de Mérida nos encontramos con las cifras más bajas ya que acuden en torno a 250 vehículos. Para el campus de Badajoz las cifras del número de vehículos que acceden diariamente a sus instalaciones se encuentran en torno a 3.000 coches. En todos los campus el viernes es el día de menor afluencia de la semana.

TABLA 1. COCHES QUE ACCEDEN A LOS DIFERENTES CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA.

	Campus Universitario de Badajoz	Centro Universitario de Mérida	Campus Universitario de Cáceres	Centro Universitario de Plasencia
Lunes	2.956	303	4.602	554
Martes	3.367	201	4.784	508
Miércoles	2.956	294	4.544	592
Jueves	3.320	189	4.661	474
Viernes	2.189	153	3.432	345

Otro dato interesante de analizar en lo que al vehículo privado se refiere, es la distancia que los usuarios recorren cada día para acceder a los diferentes campus. Como se muestra en la Tabla 2, las distancias medias de desplazamiento de los diferentes usuarios están comprendidas entre los 950 m y los 4,5 km. Analizando estas distancias para el número total de desplazamientos diarios en los diferentes campus, los usuarios recorren unos 42.745 km.

TABLA 2. DISTANCIAS DIARIAS RECORRIDAS POR LOS USUARIOS EN LOS DIFERENTES CENTROS.

Destino	Distancia Media (m)	Viajes Totales	Coches Totales	Distancia (m)
Centro Universitario de Plasencia	968	905	698	675.808
Centro Universitario de Mérida	2.160	588	363	784.480
Campus Universitario de Cáceres	4.489	7.812	4.852	21.782.738
Rectorado de Cáceres	3.517	34	22	78.552
Fac. de Empresariales de Cáceres	4.693	790	434	203.5776
Campus Universitario de Badajoz	4.047	6.910	3.626	14.675.011
Escuela Agrarias de Badajoz	3.873	509	226	875.424
Fac. de Documentación de Badajoz	4.306	474	427	1.837.555
TOTAL				42.745.343
TOTAL				42.745 Km

Si se analiza el modo de transporte colectivo ofertado para acceder a los principales campus de la Universidad de Extremadura (Cáceres y Badajoz), los resultados extraídos son muy interesantes. Se descarta analizar dicho modo para las ciudades de Mérida y Plasencia por su baja utilización.

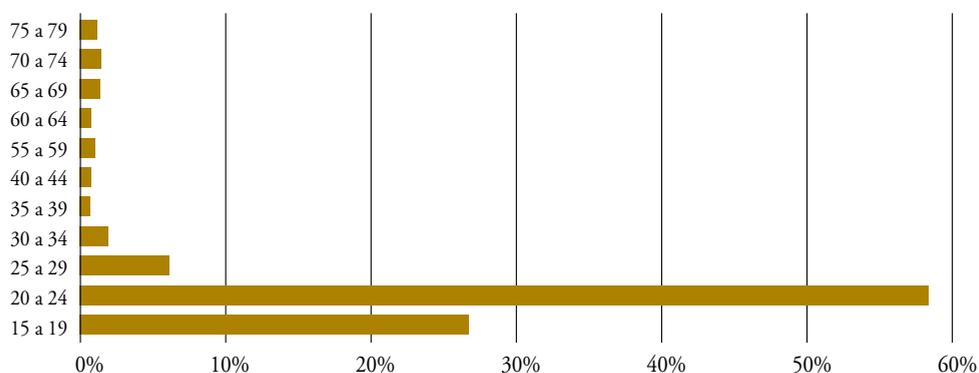


Figura 15. Utilización del Autobús urbano en las ciudades de Cáceres y Badajoz.

En la Figura 15 se observa como el autobús urbano es utilizado en mayor parte por los usuarios más jóvenes de la universidad. Entorno al 85% de los mismos se encuentran entre los 18 y los 24 años. El resto de grupos de edad tienen una participación meramente testimonial.

El autobús urbano dentro de una ciudad no es utilizado de forma uniforme en toda su extensión. Si se atiende a los datos referidos al campus de Badajoz (Figura 16) vemos cómo más de la mitad de los usuarios residen en las barriadas de Valdepasillas, María Auxiliadora y Casco Antiguo.

En el caso de la ciudad de Cáceres ocurre algo similar al caso anterior, ya que aproximadamente la mitad de los usuarios del transporte público residen en las barriadas de Cánovas, Moctezuma y el Perú (Figura 17).

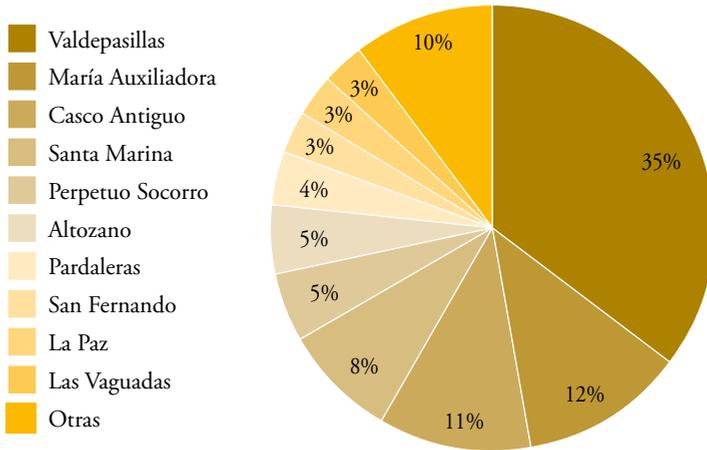


Figura 16. Distribución por Barriadas de la utilización del Autobús Urbano en la ciudad de Badajoz.

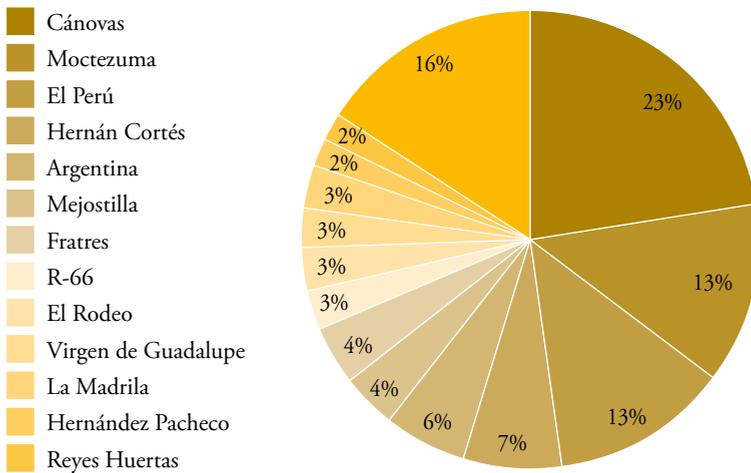


Figura 17. Distribución por Barriadas de la utilización del Autobús Urbano en la ciudad de Cáceres.

TABLA 3. DISTANCIAS MÍNIMAS ENTRE BARRIADAS Y PARADAS DE LAS LÍNEAS QUE ACUDEN AL CAMPUS UNIVERSITARIO DE BADAJOZ.

0 – 100 m	100 – 300 m	> 300 m
Gurugú	La Paz	Urbanización Guadiana
Perpetuo Socorro	Valdepasillas	
La Granadilla-realojos	Las Vaguadas	
San Fernando	María Auxiliadora	
Barriada de Llera		
Santa Marina		
Casco Antiguo		
Pardaleras		
Altozano		
Ciudad Jardín		
Huerta Rosales		
San Roque		

TABLA 4. DISTANCIAS MÍNIMAS ENTRE BARRIADAS Y PARADAS DE LAS LÍNEAS QUE ACUDEN AL CAMPUS UNIVERSITARIO DE CÁCERES.

0 – 300 m	300 – 600 m	600 – 1000 m	> 1000 m
Casas Baratas	San Justo	El Carneril	Montesol
Virgen de Guadalupe	Reyes Huertas	Nuevo Cáceres	Virgen de la Montaña
Las Candelas	Cánovas	Aguas Vivas	Residencial Universidad
El Rodeo	Los Fratres	Dehesa de los Caballos Sur	R-66
Cuartel Infanta Isabel	Hernán Cortes	Santiago	Casa Plata
Argentina	El Perú	Cabezarrubia	Ciudad Monumental
	San Blas	San Francisco	Mejostilla
		Moctezuma	La Cañada
			Espíritu Santo
			Cáceres el Viejo
			La Madrila
			Los Castellanos

La ubicación de las zonas residenciales de los usuarios de la universidad puede influir en su elección del modo de transporte habitual. Como muestra la Tabla 3, en Badajoz todas las barriadas cuentan con una parada de autobús urbano en menos de 400m.

Sin embargo, en la ciudad de Cáceres vemos como hay barriadas que se encuentran alejadas de las paradas donde poder optar por el modo colectivo. Esto puede dificultar que estos usuarios tomen este tipo de transporte de forma habitual (Tabla 4).

2. COSTES ASOCIADOS A LOS DESPLAZAMIENTOS

Los costes asociados de los desplazamientos diarios que los usuarios de la Universidad de Extremadura asumen, se pueden medir de diferentes maneras. En lo referente al tiempo invertido para realizar dichos desplazamientos (Figura 18), podemos ver cómo entorno al 80% de los usuarios invierten en sus desplazamientos menos de 20 minutos disminuyendo de forma considerable el número de usuarios a medida que aumentamos el tiempo de desplazamiento.

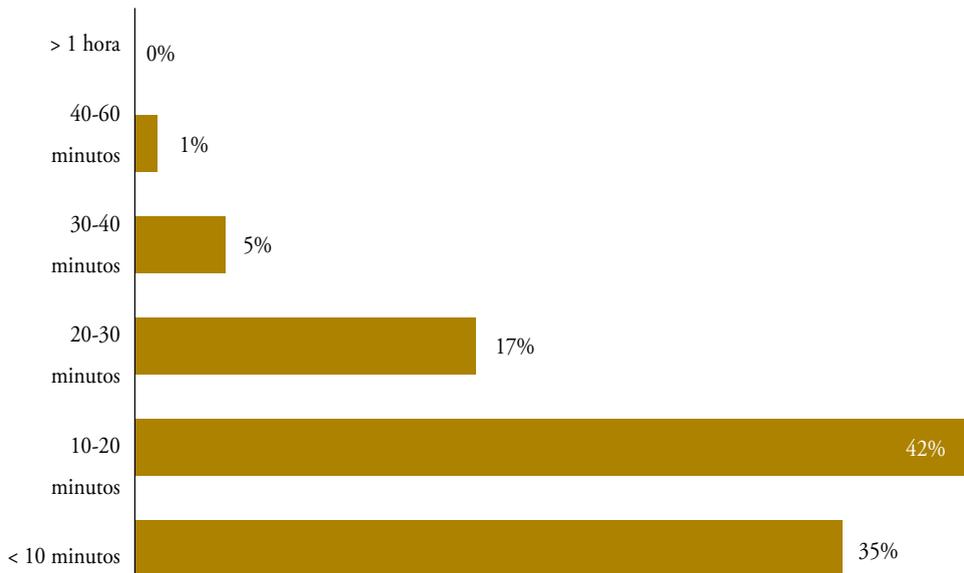


Figura 18. Desplazamientos en función del tiempo empleado por los usuarios en la Universidad de Extremadura.

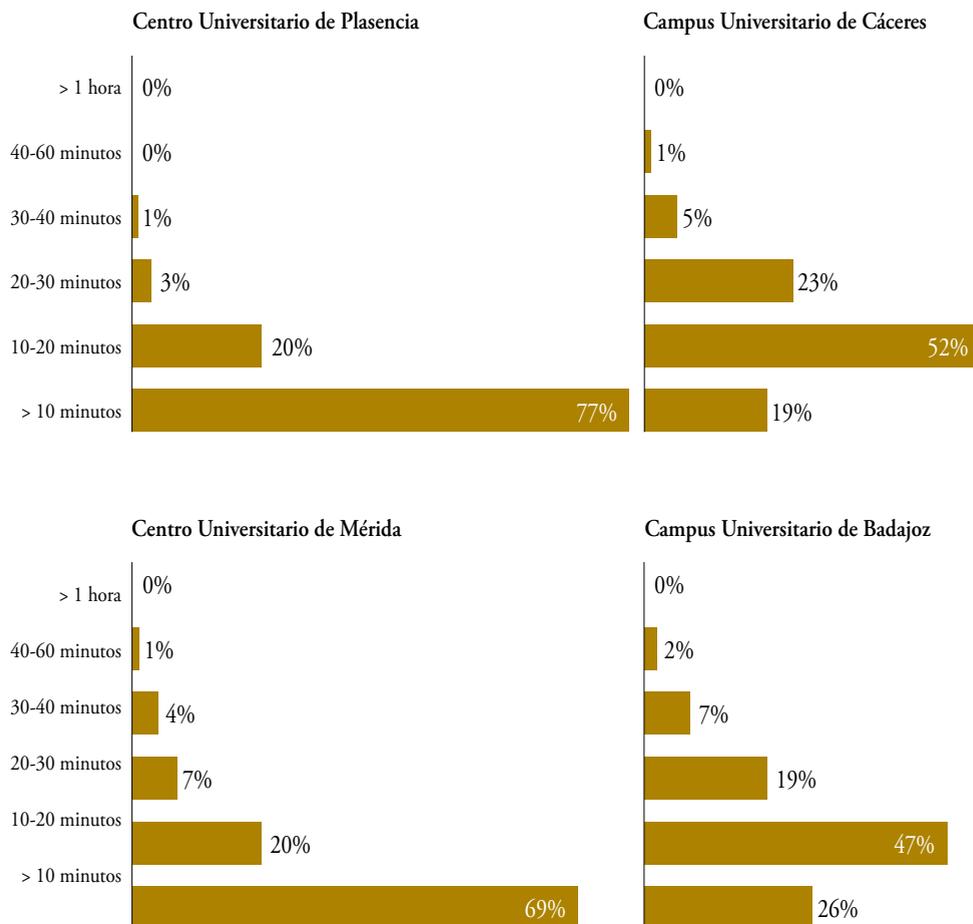


Figura 19. Desplazamientos en función del tiempo empleado por los usuarios en función del campus.

Analizando este aspecto para cada campus de forma desagregada (Figura 19), se puede apreciar cómo la tónica general se repite. Como diferencia podemos señalar que en los campus de las ciudades de Cáceres y Badajoz, la franja horaria que engloba al 80% de los usuarios de extiende hasta los 30 minutos de tiempo invertidos en el desplazamiento. Sin embargo en las ciudades de Plasencia y Mérida este mismo porcentaje se encuentra en una distancia menor a 20 minutos.

Siguiendo con el análisis del tiempo, podemos decir que los usuarios de la Universidad de Extremadura gastan al día en torno a 12.814 horas considerando que la mayoría de usuarios realiza un desplazamiento de ida y otro de vuelta (Tabla 5).

TABLA 5. TIEMPO INVERTIDO EN DESPLAZAMIENTOS AL DÍA EN LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA.

Intervalo de Tiempo	Personas ENC	Personas TOTAL	Tiempo UTIL	Tiempo TOTAL
< 10 minutos	680,504	6.229	10	62.291
10-20 minutos	800,277	10.396	15	155.944
20-30 minutos	328,758	4.384	25	109.594
30-40 minutos	87,217	1.187	35	41.552
40-60 minutos	21,512	301	50	15.050
> 1 hora	0	0	60	0
TOTAL				6.407 Horas

En lo referente al gasto económico, con la estimación realizada en la Tabla 6 se observa que los desplazamientos generados por los usuarios de la universidad se encuentran cercanos a los 175.000 € al día considerando un desplazamiento de ida y vuelta por cada usuario, ya que la mayoría de los mismos acuden 1 vez al día a las instalaciones.

TABLA 6. ESTIMACIÓN DE COSTES ECONÓMICOS EN LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA.

	€/veh Km	Coste
Combustible	0,1052	44.968,10 €
Lubricantes	0,0002	85,49 €
Neumático	0,0047	2.009,03 €
Mantenimiento y reparación	0,0279	11.925,95 €
Amortiguación	0,16	68.392,55 €
Coste rentabilidad	0,0546	23.338,96 €
Aseguramiento	0,056	23.937,39 €
TOTAL	0,4086	174.657,47 €

Para finalizar con la estimación de los costes derivados de los desplazamientos obligados a la Universidad de Extremadura, se realiza una estimación de los costes que suponen dichos desplazamientos para el medio ambiente. Según el número de vehículos estimados que acuden cada día a los diferentes centros, es posible calcular la contaminación atmosférica producida (Tabla 7).

TABLA 7. ESTIMACIÓN DE CONTAMINACIÓN DIARIA EN LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA.

Tasas de emisión, Bayliss (2000)		
Contaminantes	g/viajero Km	Kg
CO ₂	165	70.530
CO	12,85	5.493
HC	1,5	641
NOX	1,4	598
SO ₂	0,08	34
Partículas	0,05	21

3. CONCLUSIONES SOBRE MOVILIDAD GENERAL Y COSTES ASOCIADOS

En este apartado de enumeran las conclusiones más relevantes obtenidas tras el proceso de análisis y la interpretación realizado para describir la movilidad general detectada en todos los campus y centros universitarios de la Universidad de Extremadura, junto a los costes asociados a la misma.

Las principales conclusiones a considerar en este sentido son las siguientes:

- La primera conclusión general a considerar es que el estudio realizado ha permitido caracterizar los hábitos de movilidad más relevantes de los usuarios de la Universidad de Extremadura y conocer los aspectos fundamentales de la movilidad obligada a los centros que la componen.
- El 53% de las personas que acuden de forma habitual a la Universidad de Extremadura, acceden a las mismas en vehículo privado. El uso de este modo está condicionado por la integración de los centros universitarios en la trama urbana. Así, en los centros universitarios de Mérida y Plasencia se reduce notablemente el porcentaje de uso de este modo de transporte, mientras que en los campus de Cáceres y Badajoz aumenta su uso de forma considerable. Por otra parte, el nivel de ocupación medio de los vehículos es relativamente bajo (1,74 personas por vehículo).
- Atendiendo a la movilidad de los usuarios en función de la relación que guardan con la Universidad de Extremadura, se puede afirmar que el colectivo del personal contratado (es decir el docente e investigador y el personal

de administración y servicio) es con diferencia el que más utiliza el vehículo particular (entorno al 80%). Al mismo tiempo, el porcentaje de utilización del transporte público es inversamente proporcional a la edad de la población: así, a partir de los 25 años su cuota de uso desciende al 3%.

- Del mismo modo se puede ver como el género de los usuarios también tiene su repercusión en la elección del modo de transporte. En este caso, las mujeres suponen el 65% de los usuarios que utilizan el modo de transporte público (autobús urbano). Como contra punto, los hombres son el género mayoritario en los otros modos de transporte.
- Un aspecto digno de reseñar es la escasa movilidad interurbana que soportan los campus universitarios extremeños. El 88% de las personas que de forma habitual acceden a la Universidad de Extremadura, residen en la ciudad donde se encuentra el centro universitario con el que tienen vinculación. Al mismo tiempo, los usuarios del transporte público se concentran en un grupo reducido de barriadas, produciéndose una distribución heterogénea de la población universitaria más joven en la ciudad.
- La accesibilidad a las paradas y la capilaridad del servicio de autobús urbano no es igual en todas las ciudades con presencia universitaria. En la ciudad de Badajoz, la barriada peor comunicada se encuentra a 400 metros de la parada más próxima donde coger un autobús en dirección al campus, mientras que en la ciudad de Cáceres, un tercio de las barriadas de la ciudad tienen la parada más cercana entorno a los 1.000 metros de distancia.
- Respecto a los costes que supone la utilización de vehículo particular para los usuarios y el medio ambiente, se puede afirmar que los usuarios de la Universidad de Extremadura invierten en torno a 12.814 horas al día en sus desplazamientos, gastando unos 174.658 € y expulsando a la atmósfera una cantidad de CO₂ cercana a las 70.500 kilos.