

# Recopilación de Datos para el Plan de Movilidad Integrado: Encuesta Previa y Encuesta Posterior

2005

 **Universidad**  
Universidad Tecnológica de Cracovia  
**País**  
Polonia

**Ubicación**   
Centro urbano

**Tamaño**   
10,000-20,000

**Estructura Organizativa de Movilidad**   
Ninguna

## Resumen

En el marco del proyecto CiViTAS CARAVEL de la Unión Europea, fue implementado un plan de movilidad integrado para la Universidad Tecnológica de Cracovia. El objetivo principal del plan de movilidad era el de modificar los comportamientos de movilidad de los empleados y estudiantes hacia la movilidad sostenible.

La primera etapa del plan de movilidad fue recopilar datos sobre el comportamiento y las preferencias en movilidad:

- Encuesta previa (antes de la implementación del plan de movilidad)
- Encuesta posterior (después de la implementación del plan de movilidad).

## Objetivos

- Obtener conocimiento sobre los comportamientos y las preferencias actuales en movilidad de empleados y estudiantes.
- Obtener conocimiento acerca de las condiciones de desplazamiento con medios de movilidad sostenible.
- Obtener conocimiento sobre los resultados del plan de movilidad.

## Actores locales

- Autoridad de la Universidad Tecnológica de Cracovia.
- Estudiantes universitarios y empleados.

## Antecedentes

La Universidad Tecnológica de Cracovia consta de varios campus, situados en diferentes zonas de la ciudad, lo que significa que los empleados y los estudiantes generan grandes flujos de tráfico al desplazarse entre ellos. Se observaron graves congestiones de tráfico en los alrededores del campus universitario más grande, ubicado en la calle Warszawska, en el centro de la ciudad. La congestión era la razón principal de las pérdidas de tiempo y de las dificultades para llegar durante los desplazamientos, además de tener un impacto negativo considerable en el medio ambiente.

Esta situación es el resultado de la fuerte tendencia creciente de tener un automóvil en propiedad, especialmente entre los jóvenes. También existía un problema relacionado con el estacionamiento en este campus universitario. El campus está situado en una zona de aparcamiento restringido y el acceso al aparcamiento de la universidad era difícil debido a una disminución en el número de plazas de aparcamiento disponibles. Estaba prevista una reducción aún mayor del número de plazas de estacionamiento como resultado de la construcción de un nuevo edificio para la biblioteca, por lo que existía una necesidad real de reducir las necesidades de aparcamiento entre los empleados y los estudiantes de la Universidad.

La idea era animar a los empleados y estudiantes a elegir opciones de desplazamiento sostenibles sobre el uso de un coche personal o, en cualquier caso, un coche compartido. La idea del plan de movilidad se implementó según la siguiente descripción.

## Recopilación de Datos para el Plan de Movilidad Integrado: Encuesta Previa y Encuesta Posterior

2005



### Descripción

#### Encuesta previa

La primera etapa del plan de movilidad fue recopilar datos sobre el comportamiento y las preferencias en movilidad. En 2006, se realizó el estudio que identificaba la situación previa existente. En total 530 empleados, 750 estudiantes con asistencia diaria y 750 estudiantes con asistencia no diaria formaron parte en este estudio. Los datos acerca de la distribución modal y las razones para el modo de transporte elegido fueron recogidos junto con los datos sobre los factores que promueven el uso de la bicicleta, el transporte público y los sistemas de uso compartido de vehículos. Los resultados mostraron que los miembros de la comunidad universitaria utilizaban el transporte público como principal modo de transporte, pero al mismo tiempo el porcentaje de los desplazamientos individuales en coche fue bastante alto, especialmente entre los empleados y los estudiantes que se desplazaban desde lugares más lejanos o que no tienen estudios de asistencia diaria. Un número muy reducido de personas se desplazaban en bicicleta o utilizaban sistemas de coche compartido.

Simultáneamente, se llevó a cabo un inventario y un análisis de las conexiones de transporte

público existentes y de sus parámetros, el número de bicicletas y plazas de aparcamiento disponibles y los correspondientes gastos de desplazamiento.

Los resultados del cuestionario de investigación y del inventario se utilizaron en el siguiente paso para la implementación del plan de movilidad al formular una lista de actividades que pudieran estimular la movilidad universitaria sostenible (p. ej., una base de datos para un sistema de vehículos compartidos, actividades relacionadas con el uso de la bicicleta, actividades promocionales, etc.).

#### Encuesta posterior

Además, en 2008, para evaluar los resultados de la implementación del plan de movilidad se llevó a cabo una encuesta posterior. En total 330 empleados, 330 estudiantes con asistencia diaria y 330 estudiantes con asistencia no diaria formaron parte de este estudio. Los resultados de la investigación se presentan en la sección: RESULTADOS.



### Indicadores

Distribución modal.



### Resultados

La comparación de los datos de 2006 y 2008 muestra que los desplazamientos de vehículos con un solo ocupante hasta los campus universitarios han disminuido (en caso del personal, del 45% al 41% y en los estudiantes residentes fuera del campus del 50% al 30%). Esto puede explicarse como un cambio de viajar en vehículos con una sola persona a compartir coche. El porcentaje de viajes compartidos en coche ha aumentado: para los empleados del 1% al 5%, para estudiantes a tiempo completo del 0% al 7%, y para los estudiantes de fuera del 1% al 17%.

La cantidad de personal que desplaza a la universidad en bicicleta se ha duplicado. Los resultados de la encuesta no han mostrado un incremento en los estudiantes que se desplazan en bicicleta, aunque se ha observado que el número de estudiantes que se desplazan a la universidad en bicicleta es significativamente más alto que antes de que se llevase a cabo el plan de movilidad. Debido a las condiciones del proyecto CiViTAS CARAVEL, la encuesta posterior se llevó a cabo en noviembre (condiciones meteorológicas adversas) lo que puede explicar, en opinión del equipo del proyecto, la falta de resultados positivos mostrados con respecto a los desplazamientos en bicicleta de los estudiantes.

## Recopilación de Datos para el Plan de Movilidad Integrado: Encuesta Previa y Encuesta Posterior

2005



### Gastos

Los principales costes de recopilación de datos incluyen:

- Gastos de personal.
- Impresión del cuestionario.
- Compra de los mapas.



### Financiación

Los costes fueron cubiertos por el proyecto CIVITAS CARAVEL.



### Hallazgos

- Es muy importante elegir el período correcto para realizar las encuestas (especialmente en términos de desplazamientos en bicicleta). Si no es posible llevar a cabo las encuestas en primavera u otoño, o si las condiciones climáticas son malas, deberían incluirse cuestiones relacionadas con los hábitos del usuario en las estaciones "con buen clima".
- Los artículos promocionales pueden aumentar la eficacia de la encuesta (a veces, si se desea obtener información de los participantes se ha de proporcionar un incentivo). También se recomienda que el rector o decano ofrezca su apoyo solicitando a todos los empleados que completen el cuestionario, así como la posibilidad de que la encuesta se realice entre los estudiantes durante las clases (animar a los profesores para que cedan 5-10 minutos del tiempo de clase).
- Es una buena idea incorporar a los estudiantes en el equipo de recopilación de datos, por ejemplo, en el procesamiento de datos como una actividad remunerada. Otra opción es darles un problema a resolver (recopilación y análisis de datos) en el marco de una tesis de licenciatura o máster.



### Fotografías

No disponible.



### Enlaces

[http://www.caravel.forms.pl/index\\_eng.php?i=act&id=16](http://www.caravel.forms.pl/index_eng.php?i=act&id=16)



### Persona de contacto

Katarzyna Nosal  
Universidad Tecnológica de Cracovia  
[knosal@pk.edu.pl](mailto:knosal@pk.edu.pl)