

ESTUDIO DE HABITOS DE MOVILIDAD

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

Presentación de resultados

Marzo de 2017



INDICE

1. Introducción	7
1.1 El experimento.....	7
1.2 Objetivo	7
1.3 Metodología.....	7
1.4 Descripción de la población.....	8
1.5 Diseño del cuestionario	8
2. Bloque 0. Caracterización de la muestra	9
3. Bloque I. Condiciones y Análisis de la Movilidad	18
3.1 ¿Dispone de vehículo propio (coche, moto, bici, etc.)?	18
3.1.1 <i>Todas las categorías</i>	18
3.1.2 <i>Estudiantes</i>	19
3.1.3 <i>Administradores</i>	20
3.1.4 <i>Investigadores</i>	21
3.1.5 <i>Profesores</i>	22
3.1.6 <i>Conclusión</i>	22
3.2 ¿De qué tipo/s de vehículo propio dispone? (multirespuesta).....	23
3.2.1 <i>Todas las categorías</i>	23
3.2.2 <i>Estudiantes</i>	24
3.2.3 <i>Administradores</i>	25
3.2.4 <i>Investigadores</i>	26
3.2.5 <i>Profesores</i>	27
3.2.6 <i>Conclusión</i>	28
3.3 ¿De cuántos vehículos dispone en la unidad familiar?.....	29
3.3.1 <i>Todas las categorías</i>	29
3.3.2 <i>Estudiantes</i>	30
3.3.3 <i>Administradores</i>	31
3.3.4 <i>Investigadores</i>	32
3.3.5 <i>Profesores</i>	33
3.3.6 <i>Conclusión</i>	34
3.4 ¿Cómo se desplaza al campus? (multirespuesta).....	35
3.4.1 <i>Todas las categorías</i>	35
3.4.2 <i>Estudiantes</i>	36
3.4.3 <i>Administradores</i>	37
3.4.4 <i>Investigadores</i>	38
3.4.5 <i>Profesores</i>	39
3.4.6 <i>Conclusión</i>	40
3.5 ¿Qué tipo de transporte utiliza para desplazarse al campus? (multirespuesta)	41
3.5.1 <i>Todas las categorías</i>	41
3.5.2 <i>Estudiantes</i>	44
3.5.3 <i>Administradores</i>	45
3.5.4 <i>Investigadores</i>	46
3.5.5 <i>Profesores</i>	47
3.5.6 <i>Conclusión</i>	48
3.6 ¿Por qué se desplaza en el modo elegido en los puntos 3.4 y 3.6? (multi-respuesta).....	49
3.6.1 <i>Todas las categorías</i>	49
3.6.2 <i>Estudiantes</i>	51
3.6.3 <i>Administradores</i>	52
3.6.4 <i>Investigadores</i>	53
3.6.5 <i>Profesores</i>	54
3.6.6 <i>Conclusión</i>	55
3.7 ¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?	56
3.7.1 <i>Todas las categorías</i>	56
3.7.2 <i>Estudiantes</i>	57

3.7.3	Administradores.....	58
3.7.4	Investigadores	59
3.7.5	Profesores	60
3.7.6	Conclusión.....	61
3.8	¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?	62
3.8.1	Todas las categorías	62
3.8.2	Estudiantes.....	63
3.8.3	Administradores.....	64
3.8.4	Investigadores	65
3.8.5	Profesores	66
3.8.6	Conclusión.....	67
3.9	¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?	68
3.9.1	Todas las categorías	68
3.9.2	Estudiantes.....	69
3.9.3	Administradores.....	70
3.9.4	Investigadores	71
3.9.5	Profesores	72
3.9.6	Conclusión.....	73
3.10	¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?	74
3.10.1	Todas las categorías	74
3.10.2	Estudiantes.....	75
3.10.3	Administradores.....	76
3.10.4	Investigadores	77
3.10.5	Profesores	78
3.10.6	Conclusión.....	79
3.11	¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente? (multirespuesta)	80
3.11.1	Todas las categorías	80
3.11.2	Estudiantes.....	82
3.11.3	Administradores.....	84
3.11.4	Investigadores	86
3.11.5	Profesores	88
3.11.6	Conclusión.....	90
3.12	¿A qué hora/s suele llegar al campus?	91
3.12.1	Todas las categorías	91
3.12.2	Estudiantes.....	92
3.12.3	Administradores.....	93
3.12.4	Investigadores	94
3.12.5	Profesores	95
3.12.6	Conclusión.....	96
3.13	¿A qué hora/s suele salir del campus?.....	97
3.13.1	Todas las categorías	97
3.13.2	Estudiantes.....	98
3.13.3	Administradores.....	99
3.13.4	Investigadores	100
3.13.5	Profesores	101
3.13.6	Conclusión.....	102
3.14	¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?	103
3.14.1	Todas las categorías	103
3.14.2	Estudiantes.....	104
3.14.3	Administradores.....	105
3.14.4	Investigadores	106
3.14.5	Profesores	107
3.14.6	Conclusión.....	108
3.15	En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es tiempo promedio de permanencia en cada visita? (En el caso de ir únicamente una vez al día, no responder).....	109
3.15.1	Todas las Categorías	109

3.15.2 Estudiantes.....	110
3.15.3 Administradores.....	111
3.15.4 Investigadores.....	112
3.15.5 Profesores.....	113
3.15.6 Conclusiones.....	114
3.16 ¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?.....	115
3.16.1 Todas las categorías.....	115
3.16.2 Estudiantes.....	116
3.16.3 Administradores.....	117
3.16.4 Investigadores.....	118
3.16.5 Profesores.....	119
3.16.6 Conclusión.....	120
3.17 ¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?.....	121
3.17.1 Todas las categorías.....	121
3.17.2 Estudiantes.....	122
3.17.3 Administradores.....	123
3.17.4 Investigadores.....	124
3.17.5 Profesores.....	125
3.17.6 Conclusión.....	126
4. Bloque II. Experiencia con el vehículo eléctrico.....	127
4.1 ¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?.....	128
4.1.1 Todas las Categorías.....	128
4.1.2 Estudiantes.....	129
4.1.3 Administradores.....	130
4.1.4 Investigadores.....	131
4.1.5 Profesores.....	132
4.1.6 Comparativa todas las Categorías.....	133
4.1.7 Conclusión.....	134
4.2 ¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?.....	135
4.2.1 Todas las Categorías.....	135
4.2.2 Estudiantes.....	136
4.2.3 Administradores.....	137
4.2.4 Investigadores.....	138
4.2.5 Profesores.....	139
4.2.6 Comparativa todas las Categorías.....	140
4.2.7 Conclusión.....	141
4.3 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?.....	142
4.3.1 Todas las Categorías.....	142
4.3.2 Estudiantes.....	143
4.3.3 Administradores.....	144
4.3.4 Investigadores.....	145
4.3.5 Profesores.....	146
4.3.6 Comparativa todas las Categorías.....	147
4.3.7 Conclusión.....	148
4.4 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?.....	149
4.4.1 Todas las Categorías.....	149
4.4.2 Estudiantes.....	150
4.4.3 Administradores.....	151
4.4.4 Investigadores.....	152
4.4.5 Profesores.....	153
4.4.6 Comparativa Todas las Categorías.....	154
4.4.7 Conclusión.....	155
4.5 ¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente? (multirespuesta).....	156
4.5.1 Todas las Categorías.....	156
4.5.2 Estudiantes.....	158
4.5.3 Administradores.....	160

4.5.4	Investigadores	162
4.5.5	Profesores	164
4.5.6	Comparativa todas las Categorías	166
4.5.7	Conclusión.....	167
4.6	¿A qué hora/s suele llegar al campus?	168
4.6.1	Todas las Categorías	168
4.6.2	Estudiantes.....	169
4.6.3	Administradores.....	170
4.6.4	Investigadores	171
4.6.5	Profesores	172
4.6.6	Comparativa todas las Categorías	173
4.6.7	Conclusión.....	174
4.7	¿A qué hora/s suele salir del campus?.....	175
4.7.1	Todas las Categorías	175
4.7.2	Estudiantes.....	176
4.7.3	Administradores.....	177
4.7.4	Investigadores	178
4.7.5	Profesores	179
4.7.6	Comparativa todas las Categorías	180
4.7.7	Conclusión.....	181
4.8	¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?	182
4.8.1	Todas las Categorías	182
4.8.2	Estudiantes.....	183
4.8.3	Administradores.....	184
4.8.4	Investigadores	185
4.8.5	Profesores	186
4.8.6	Comparativa todas las Categorías	187
4.8.7	Conclusión.....	188
4.9	En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es tiempo promedio de permanencia en cada visita? (En el caso de ir únicamente una vez al día, no responder).....	189
4.9.1	Todas las Categorías	189
4.9.2	Estudiantes.....	190
4.9.3	Administradores.....	191
4.9.4	Investigadores	192
4.9.5	Profesores	193
4.9.6	Comparativa todas las Categorías	194
4.9.7	Conclusión.....	195
4.10	¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?	196
4.10.1	Todas las Categorías	196
4.10.2	Estudiantes.....	197
4.10.3	Administradores.....	198
4.10.4	Investigadores	199
4.10.5	Profesores	200
4.10.6	Comparativa todas las Categorías	201
4.10.7	Conclusión.....	202
4.11	¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?.....	203
4.11.1	Todas las Categorías	203
4.11.2	Estudiantes.....	204
4.11.3	Administradores.....	205
4.11.4	Investigadores	206
4.11.5	Profesores	207
4.11.6	Comparativa todas las Categorías	208
4.11.7	Conclusión.....	209
4.12	Conclusiones generales	211
5.	Experiencia con el vehículo eléctrico:	212

5.1	En el caso de que su tiempo de desplazamiento de ida o vuelta haya aumentado, ¿se debe a la necesidad de realizar una recarga del vehículo?.....	212
5.1.1	<i>Todas las Categorías</i>	212
5.1.2	<i>Estudiantes</i>	213
5.1.3	<i>Administradores</i>	214
5.1.4	<i>Investigadores</i>	215
5.1.5	<i>Profesores</i>	216
5.1.6	<i>Conclusión</i>	217
5.2	Si dispone de vehículo/s en la unidad familiar, en el momento de renovarlo, ¿adquiriría un vehículo eléctrico? 218	
5.2.1	<i>Todas las Categorías</i>	218
5.2.2	<i>Estudiantes</i>	219
5.2.3	<i>Administradores</i>	220
5.2.4	<i>Investigadores</i>	221
5.2.5	<i>Profesores</i>	222
5.2.6	<i>Conclusión</i>	223
5.3	¿Le ha incomodado el hecho de tener que estar pendiente de recargar el vehículo eléctrico?	224
5.3.1	<i>Todas las Categorías</i>	224
5.3.2	<i>Estudiantes</i>	225
5.3.3	<i>Administradores</i>	226
5.3.4	<i>Investigadores</i>	227
5.3.5	<i>Profesores</i>	228
5.3.6	<i>Conclusión</i>	229
5.4	¿Le ha ocasionado no poder haber hecho algún desplazamiento porque el vehículo eléctrico no estaba cargado pese a haberlo enchufado?	230
5.4.1	<i>Todas las Categorías</i>	230
5.4.2	<i>Estudiantes</i>	231
5.4.3	<i>Administradores</i>	232
5.4.4	<i>Investigadores</i>	233
5.4.5	<i>Profesores</i>	234
5.4.6	<i>Conclusión</i>	235
5.5	¿Ha tenido siempre autonomía para realizar todos sus desplazamientos tan sólo con la recarga realizada en su domicilio o el punto de recarga habitual?	236
5.5.1	<i>Todas las Categorías</i>	236
5.5.2	<i>Estudiantes</i>	237
5.5.3	<i>Administradores</i>	238
5.5.4	<i>Investigadores</i>	239
5.5.5	<i>Profesores</i>	240
5.5.6	<i>Conclusión</i>	241
5.6	¿En alguno de sus desplazamientos, ha tenido que recargar su vehículo eléctrico en un punto de recarga diferente de su punto habitual por falta de autonomía?.....	242
5.6.1	<i>Todas las Categorías</i>	242
5.6.2	<i>Estudiantes</i>	243
5.6.3	<i>Administradores</i>	244
5.6.4	<i>Investigadores</i>	245
5.6.5	<i>Profesores</i>	246
5.6.6	<i>Conclusión</i>	247
5.7	Conclusiones generales	248

1. Introducción

1.1 El experimento

Aunque pueda parecer que el coche eléctrico es una tecnología que ha surgido en los últimos años, la realidad es muy distinta. Fue en 1835 cuando Robert Davidson consiguió mover una locomotora sin el uso de carbón ni vapor, inventando así el primer vehículo eléctrico. La tecnología fue mejorando hasta que poco antes de 1880 aparecieron las primeras baterías recargables provocando el apogeo de los coches eléctricos a principios del siglo XX. Hasta ese momento, nada podían hacer los coches de gasolina contra la fiabilidad, velocidad y silencio del coche eléctrico.

En 1912 Henry Ford inventó la producción en masa mecanizada y en 1913 se introdujo el arranque eléctrico del Cadillac que simplificaba el arranque, estos dos cambios contribuyeron a la caída del vehículo eléctrico. Los precios populares y la autonomía hicieron que el mercado del coche eléctrico quedara relegado a un segundo plano durante años. Pero a finales del siglo XX la preocupación por el medio ambiente ganó fuerza y en la búsqueda de soluciones a la gran contaminación del vehículo convencional, volvió a aparecer el vehículo eléctrico.

En la actualidad parece que el coche eléctrico ha venido para quedarse, la sociedad busca nuevas fórmulas de movilidad sostenible y los avances tecnológicos apuntan a que son muchos los beneficios que se obtendrán cuando la transición a vehículo eléctrico sea una realidad.

En este contexto nace un acuerdo entre Alphabet, un renting de vehículos multimarca, y la Universidad de Málaga (UMA). Alphabet se compromete a participar en la promoción de Foros de Movilidad a través de estudios de mercado y la Universidad de Málaga a fomentar la movilidad sostenible en los campus europeos como partner del Proyecto LIFE U-Mob. En este marco, se pacta la cesión de un coche eléctrico durante un día a 121 usuarios del personal de la Universidad de Málaga (UMA). La finalidad del estudio es evaluar la experiencia de los usuarios mediante la realización de dos encuestas, una previa y la otra posterior al uso del vehículo. A continuación, se detallan las características del estudio acompañado de sus resultados y conclusiones.

1.2 Objetivo

El objetivo principal del experimento es evaluar la percepción que tiene la población académica de la Universidad de Málaga sobre el vehículo eléctrico y si su uso implica un cambio de hábitos de la movilidad en sus trayectos cotidianos.

1.3 Metodología

El experimento se basa en la recopilación de información de los usuarios que utilizan el coche eléctrico durante diez días. El estudio trata de detectar la existencia de cambios de movilidad de los usuarios al hacer uso del vehículo eléctrico.

Antes que los usuarios recibieran el coche eléctrico, se les envió un correo electrónico preguntando por sus hábitos de movilidad al desplazarse de su domicilio al campus universitario y viceversa, además del uso del vehículo eléctrico. El usuario podía realizar cuantos viajes quisiera, siempre cumpliendo con las condiciones de no agotar la batería y respetar las normas de circulación. Los usuarios dispusieron del vehículo eléctrico 10 días.

1.4 Descripción de la población

El estudio se ha realizado a 121 usuarios de la Universidad de Málaga (UMA). En el apartado Bloque 0. Caracterización de la muestra se detalla la muestra de los usuarios que han participado en la encuesta.

Los datos obtenidos en la encuesta han sido categorizados por Estudiante, Profesor/a, Profesor/a asociado/a, Administrativo/a y Bibliotecario/a.

1.5 Diseño del cuestionario

A fin de obtener los datos necesarios para el estudio, se creó una encuesta on-line, enviada por e-mail a cada usuario el último día de disponer del vehículo eléctrico, de forma que la experiencia fuese lo más reciente posible para que fuese más fácil responder las preguntas con la mayor precisión posible.

La encuesta está dividida en tres bloques, detallados a continuación.

Bloque I. Condiciones y Análisis de la Movilidad

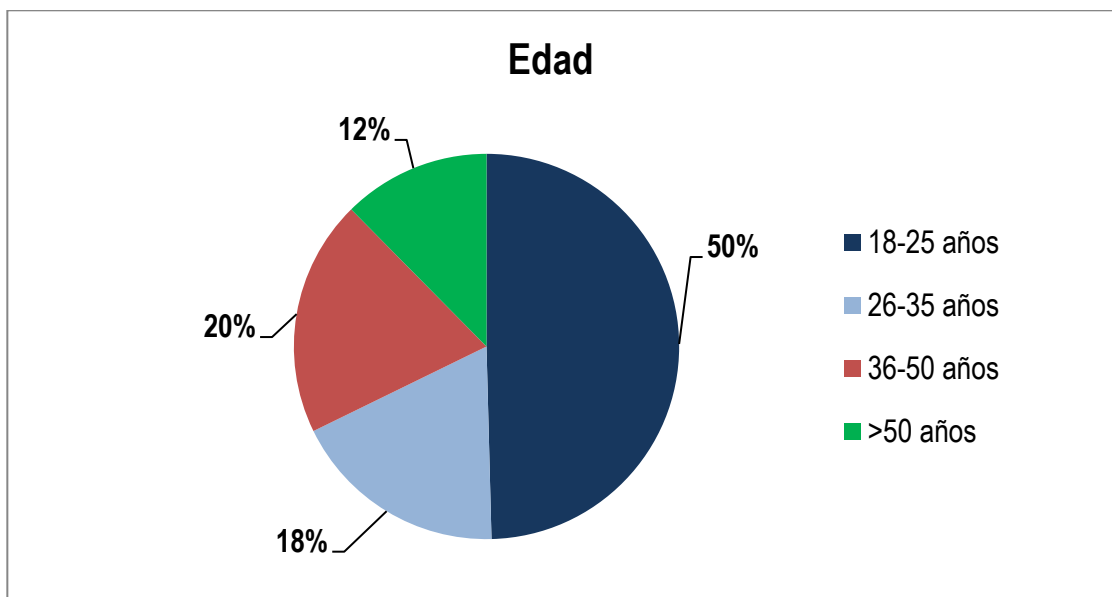
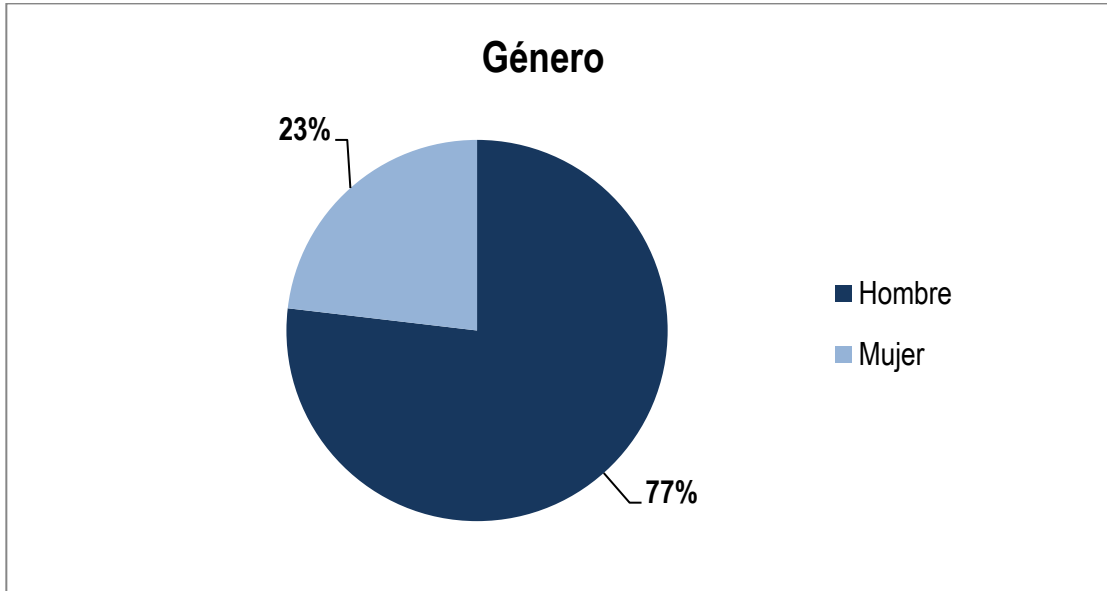
- Disponibilidad de vehículo propio.
- Tipo de movilidad.
- Desplazamiento al campus.
- Frecuencia de asistencia al campus.
- Tiempo de desplazamiento.

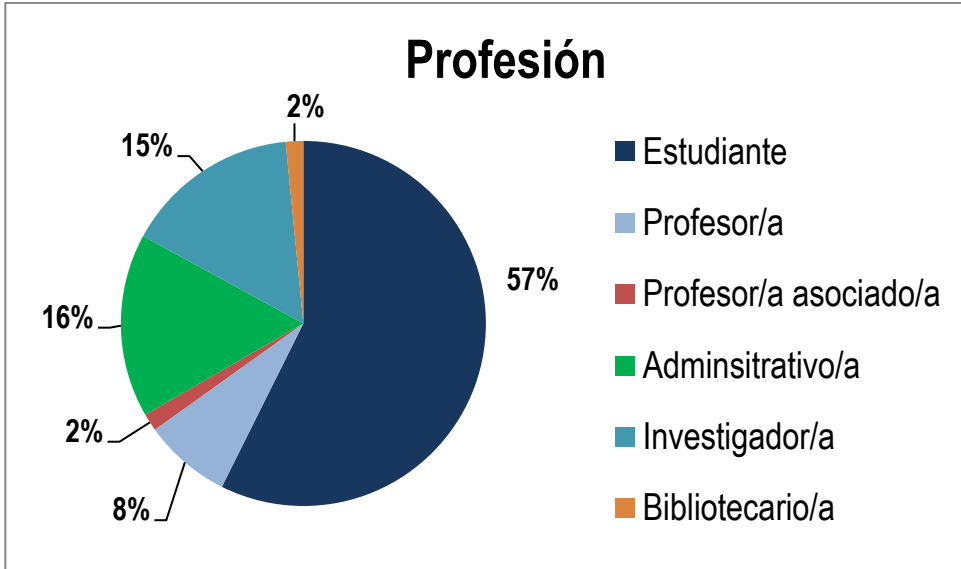
Bloque II. Experiencia con el vehículo eléctrico

- Desplazamientos al campus.
- Frecuencia de asistencia al campus.
- Tiempo de desplazamiento.
- Experiencia con el vehículo eléctrico.

2. Bloque 0. Caracterización de la muestra

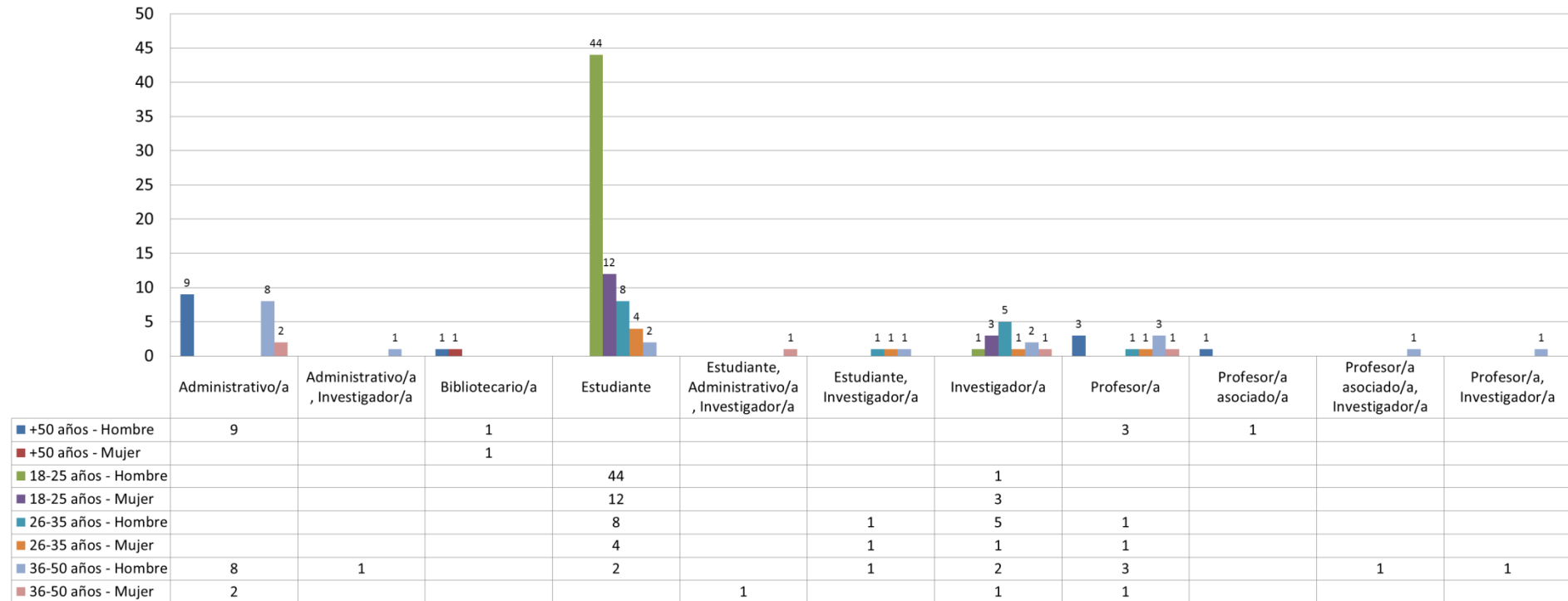
La muestra de 121 encuestados está compuesta por:





A continuación se muestra con más detalle la caracterización de la muestra:

Género – Edad – Profesión

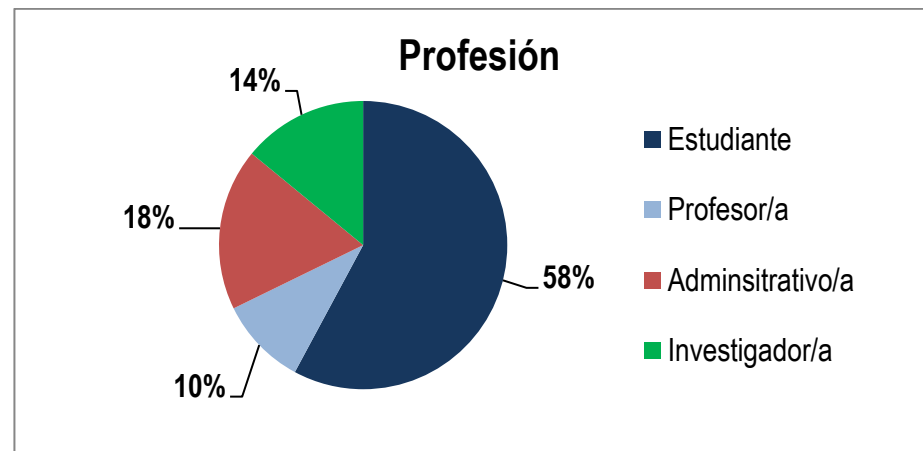


Debido a la variedad de profesiones que realiza cada usuario de la Universidad de Málaga que ha participado en el estudio, y la poca cantidad de muestras de alguna de las combinaciones de profesiones, se ha optado por englobar las profesiones en cuatro categorías diferentes con la finalidad de tener una categorización con un mayor número de muestras. La agrupación se ha tenido en cuenta según el contenido y la combinación de las profesiones.

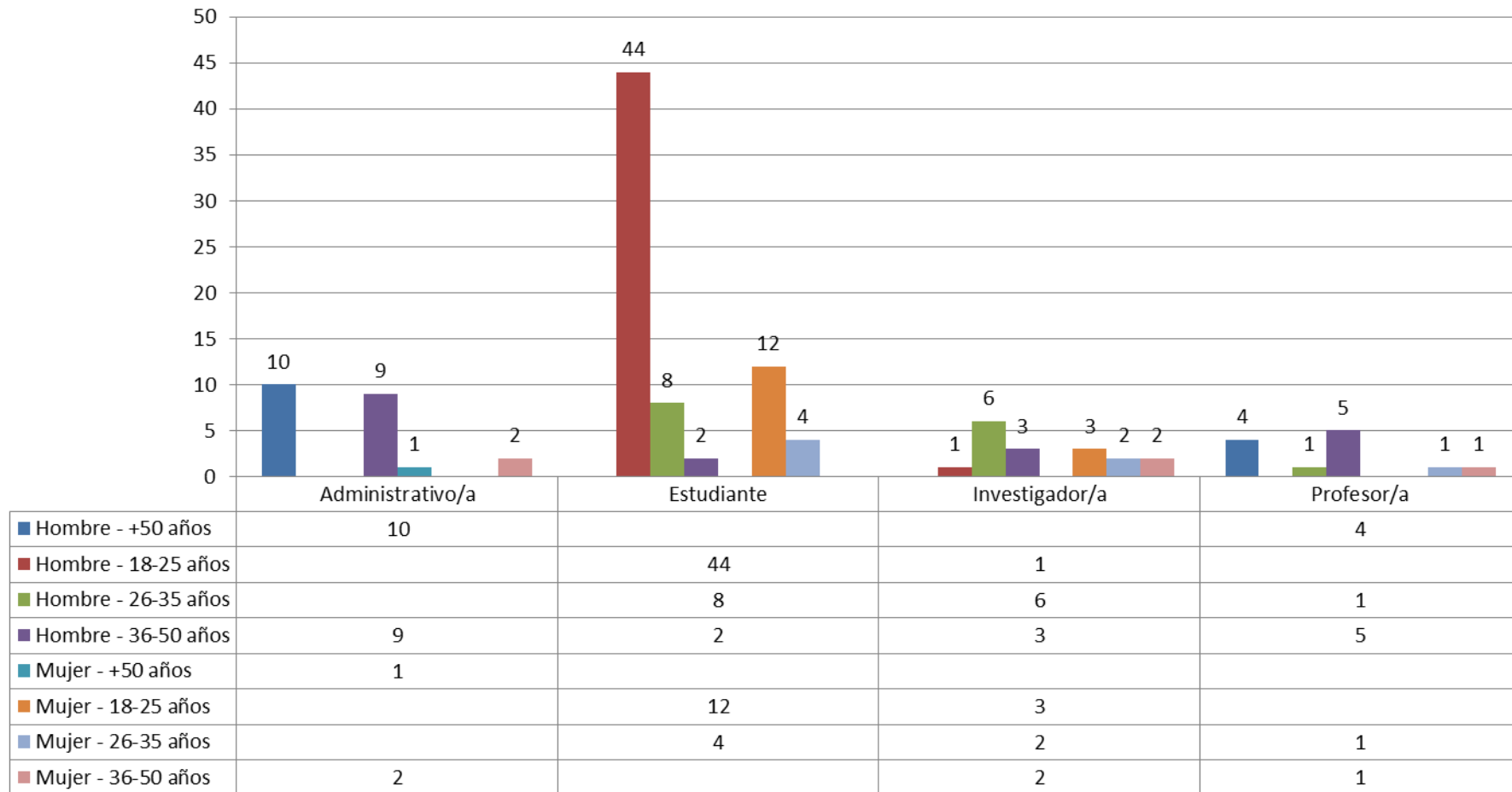
La agrupación de profesiones es la siguiente:

1. **Estudiante:** “Estudiante”.
2. **Administrativo/a:** “Administrativo/a”, “Administrativo/a, Investigador/a”, “Bibliotecario/a”.
3. **Investigador/a:** “Investigador/a”, “Estudiante, Administrativo/a, Investigador/a”, “Estudiante, Investigador/a”.
4. **Profesor/a:** “Profesor/a”, “Profesor asociado/a”, “Profesor/a asociado/a, Investigador/a”, “Profesor/a Investigador/a”.

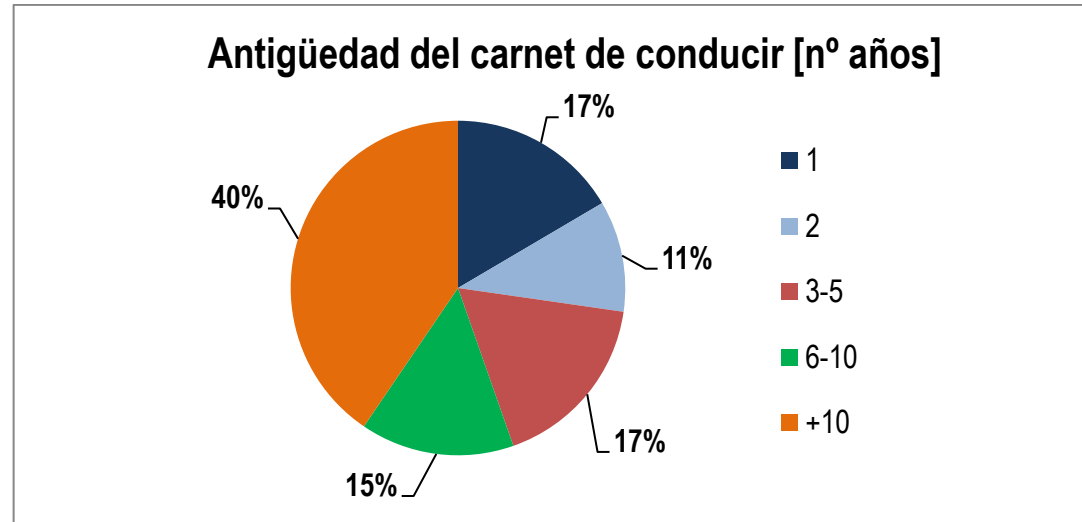
Categoría		TOTAL	Hombre	Mujer	%
1	Estudiante	70	54	16	58
2	Administrativo/a	22	19	3	18
3	Investigador/a	17	10	2	14
4	Profesor/a	12	10	2	10
TOTAL		121	98	23	100



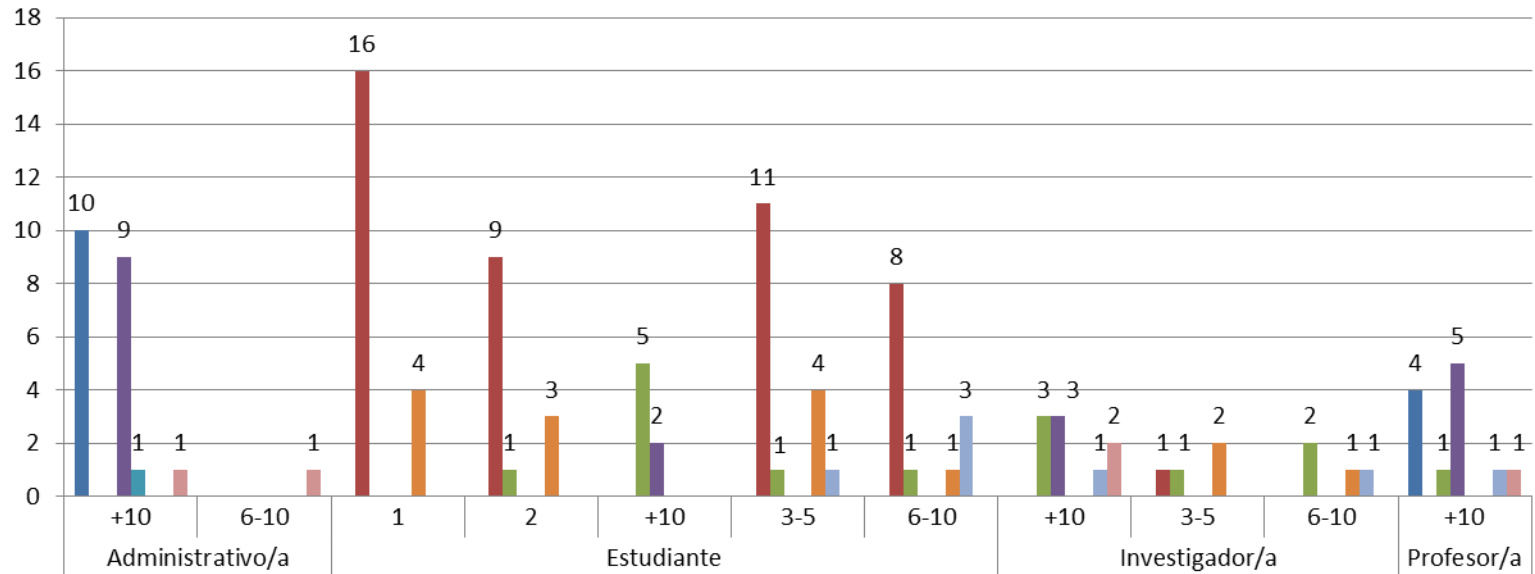
Y se visualiza en el siguiente gráfico:



A continuación se añade la variable de la Antigüedad del carnet de conducir [nº años]:



A continuación se muestra con más detalle la caracterización de la muestra:

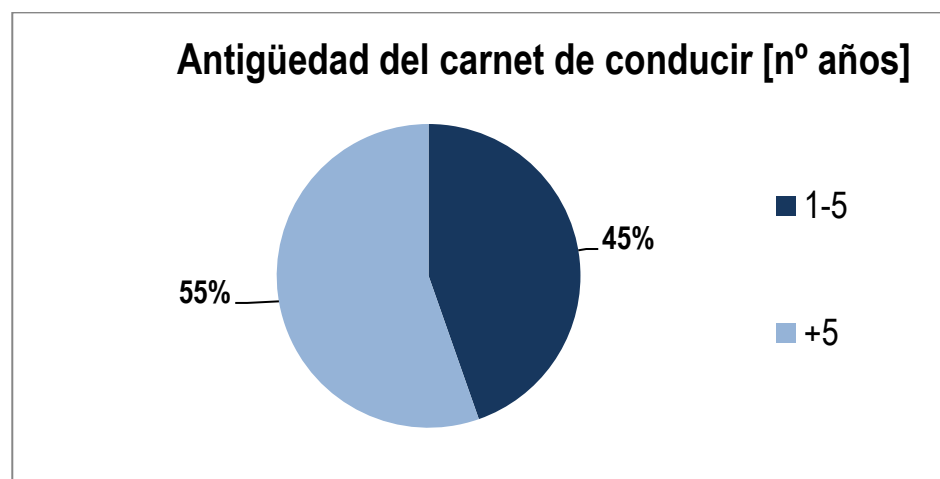


	Administrativo/a	Estudiante				Investigador/a				Profesor/a
■ Hombre - +50 años	10									4
■ Hombre - 18-25 años		16	9		11	8			1	
■ Hombre - 26-35 años			1	5	1	1	3	1	2	1
■ Hombre - 36-50 años	9			2			3			5
■ Mujer - +50 años	1									
■ Mujer - 18-25 años		4	3		4	1		2	1	
■ Mujer - 26-35 años					1	3	1		1	1
■ Mujer - 36-50 años	1	1					2			1

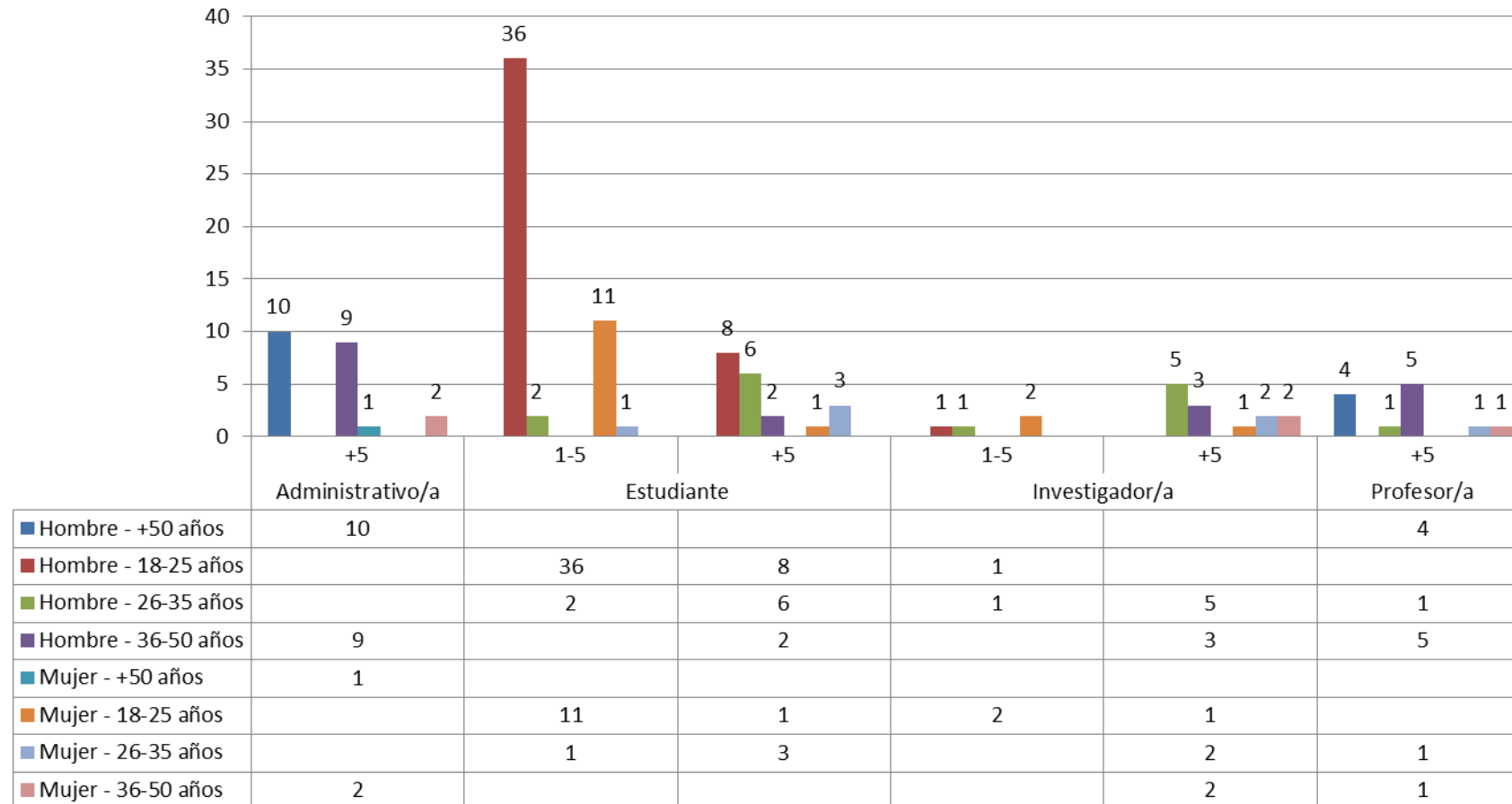
Del mismo modo que se ha agrupado las profesiones en las categorías citadas anteriormente y con la finalidad de estudiar la muestra de las respuestas de las encuestas, se reagrupan los usuarios de la Universidad de Málaga según una nueva categorización de la variable “Antigüedad del carnet de conducir” que se detallan a continuación:

- 1 < Antigüedad =< 5 años: Incluye las categorías “1 años”, “2 años” y “3 – 5 años”.
- 5 < Antigüedad: Incluye la categoría “6 – 10 años” y “+10 años”

		Antigüedad carnet de Conducir				TOTAL
		1 < Antigüedad =< 5		5 < Antigüedad		
Categoría		Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	
1	Estudiante	38	12	16	4	70
2	Administrativo/a	0	0	19	3	22
3	Investigador/a	2	2	8	5	17
4	Profesor/a	0	0	10	2	12
TOTAL - Género		40	14	53	14	121
TOTAL		54		67		



Y se visualiza en el siguiente gráfico:



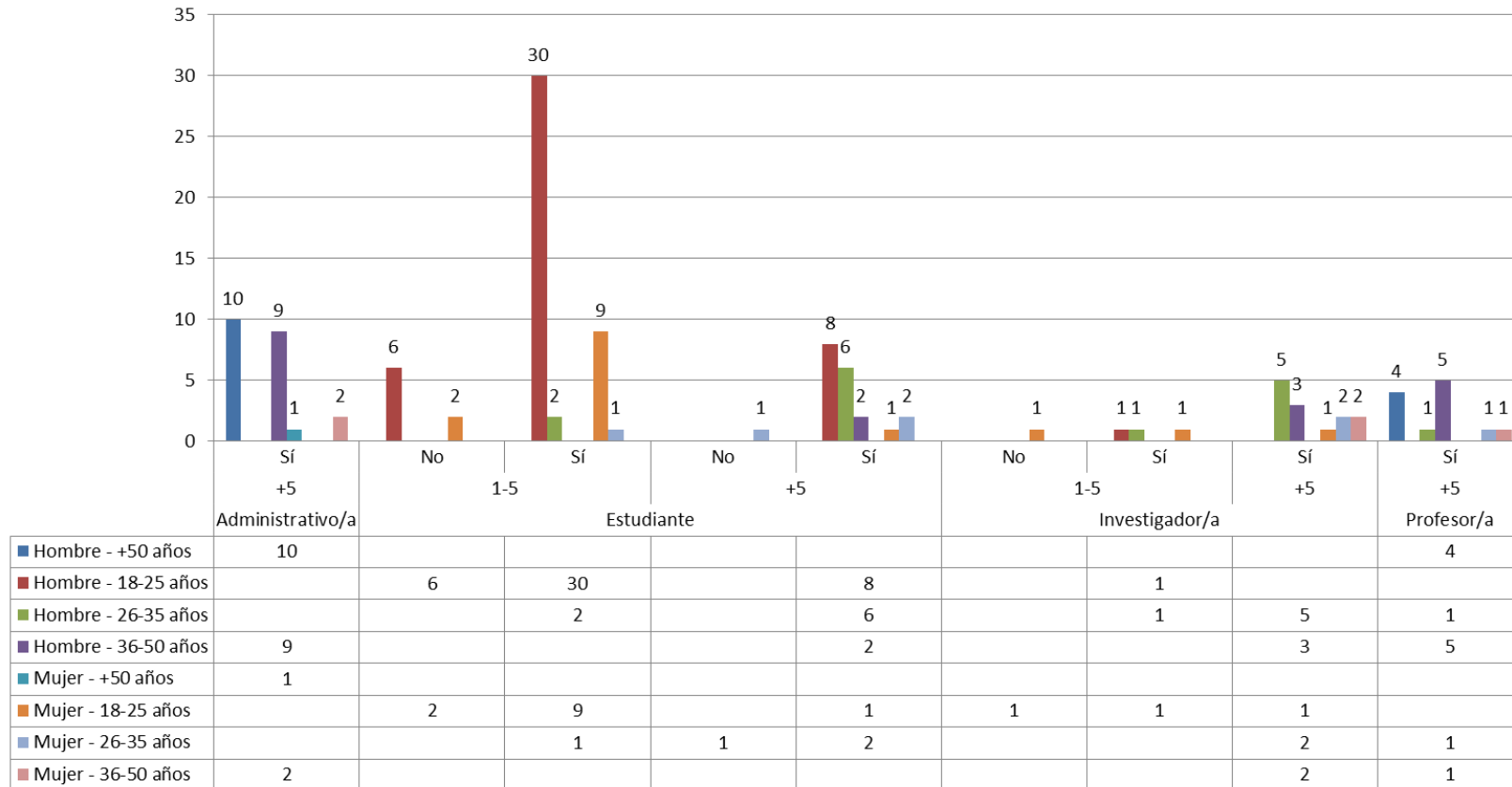
3. Bloque I. Condiciones y Análisis de la Movilidad

A continuación se muestran graficadas las respuestas antes de usar el vehículo eléctrico, estratificado por profesión, género, edad y antigüedad del carnet de conducir.

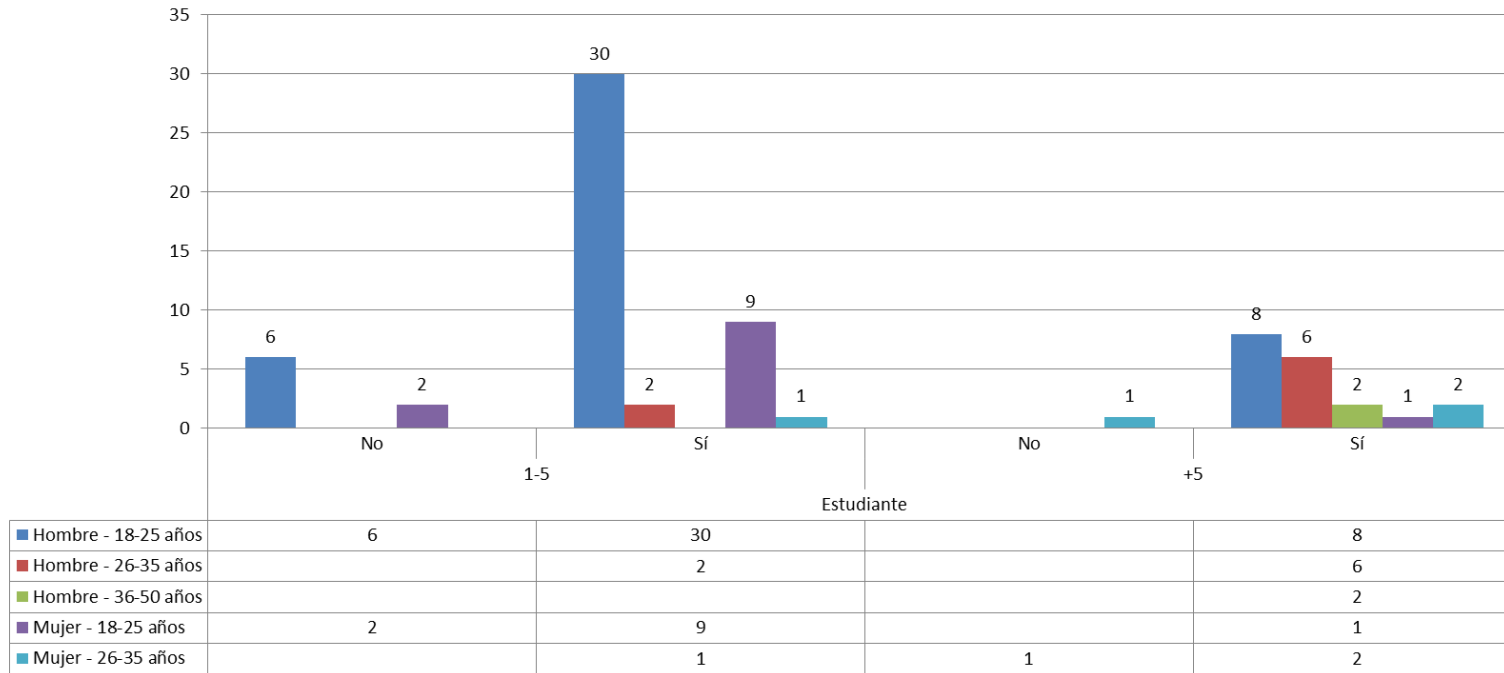
Disponibilidad de Vehículo Propio

3.1 ¿Dispone de vehículo propio (coche, moto, bici, etc.)?

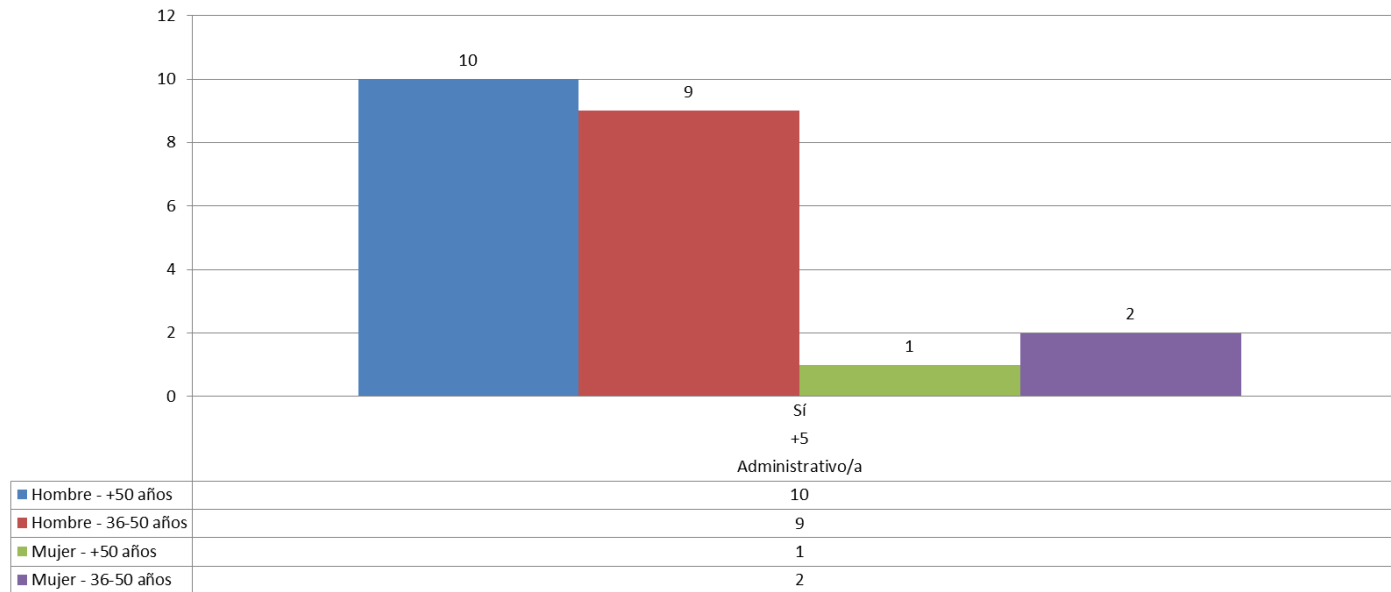
3.1.1 Todas las categorías



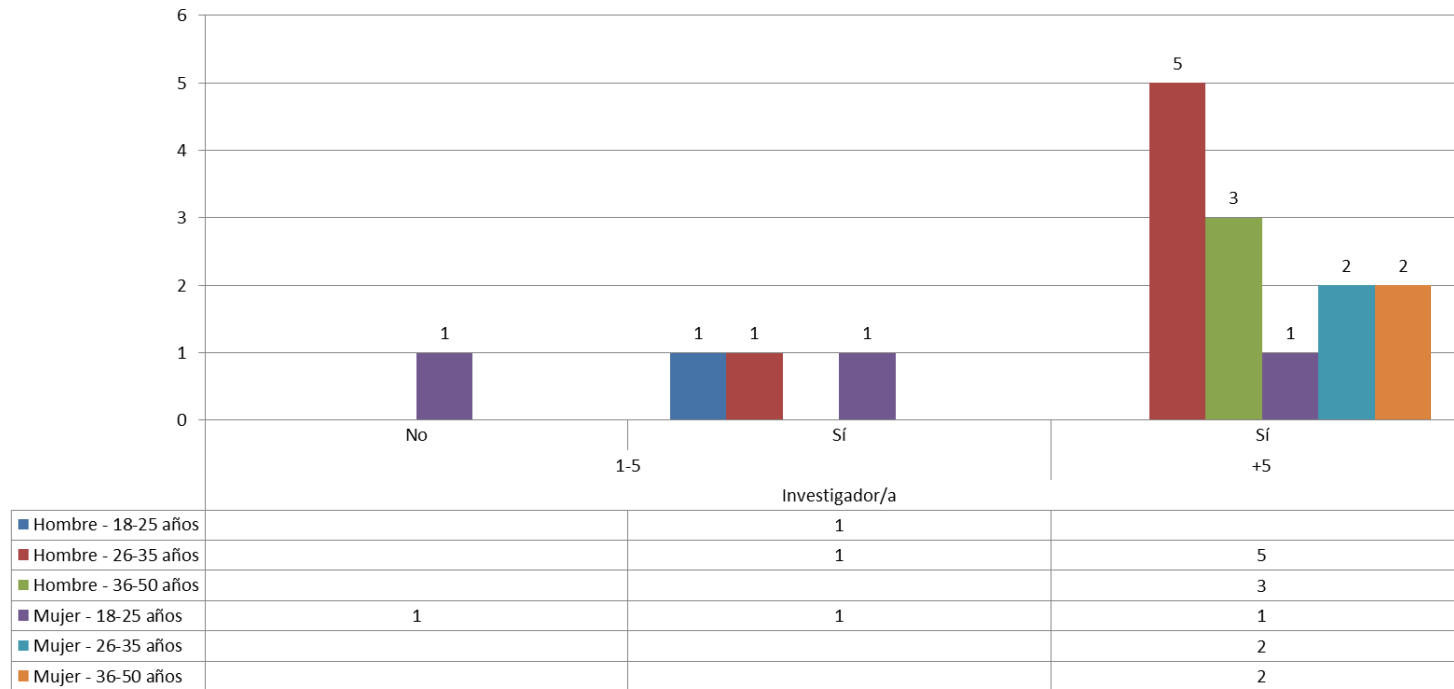
3.1.2 Estudiantes



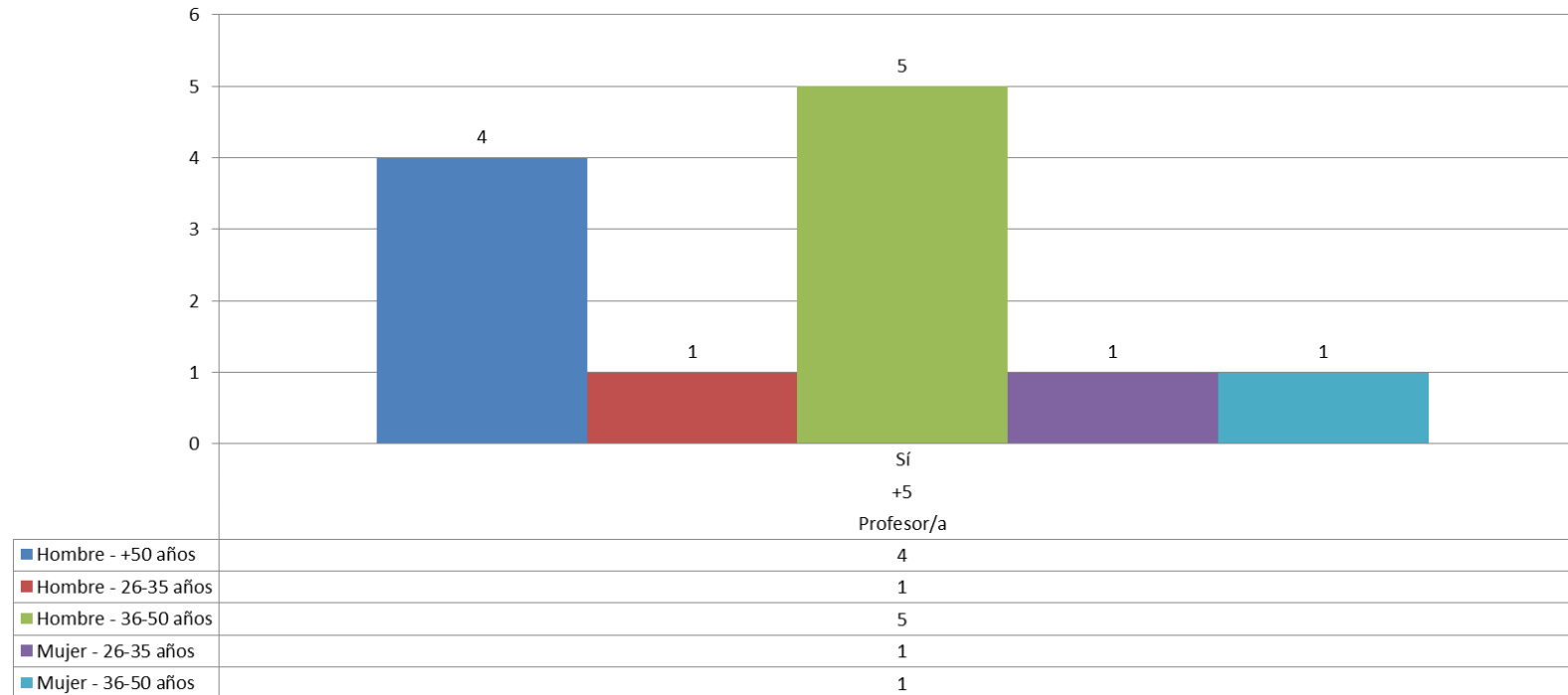
3.1.3 Administradores



3.1.4 Investigadores



3.1.5 Profesores

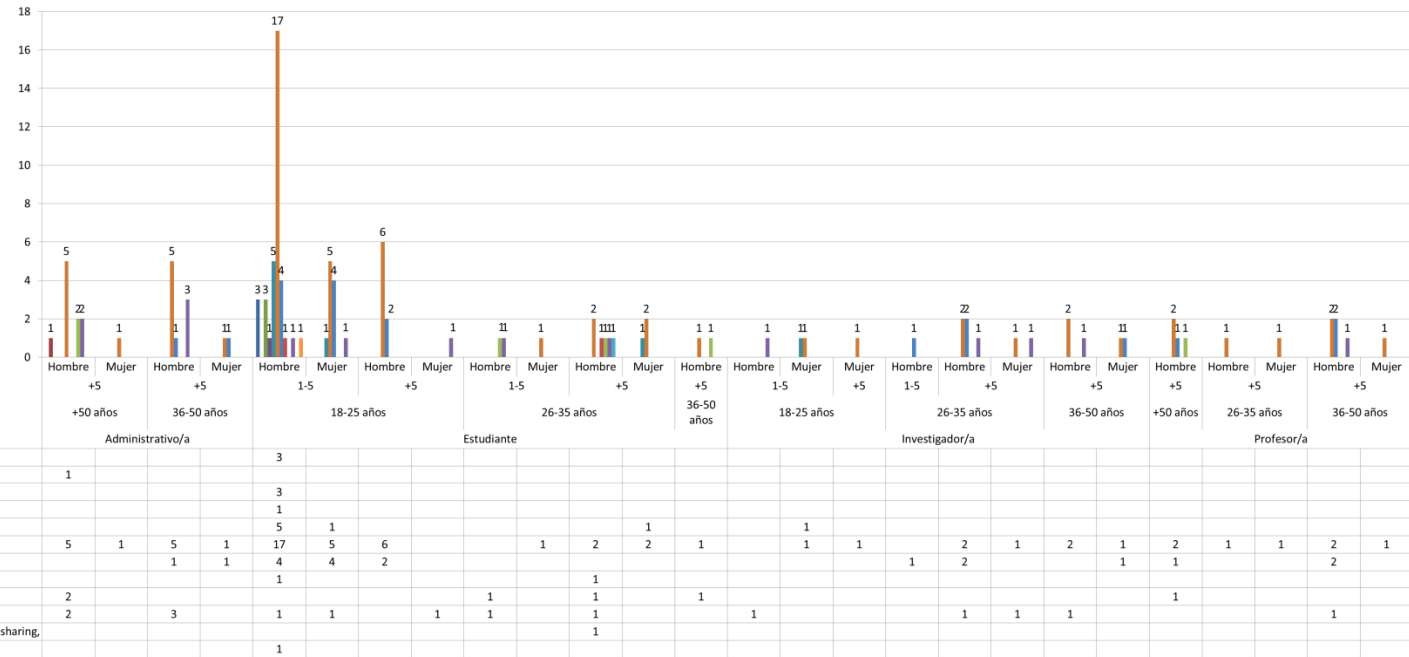


3.1.6 Conclusión

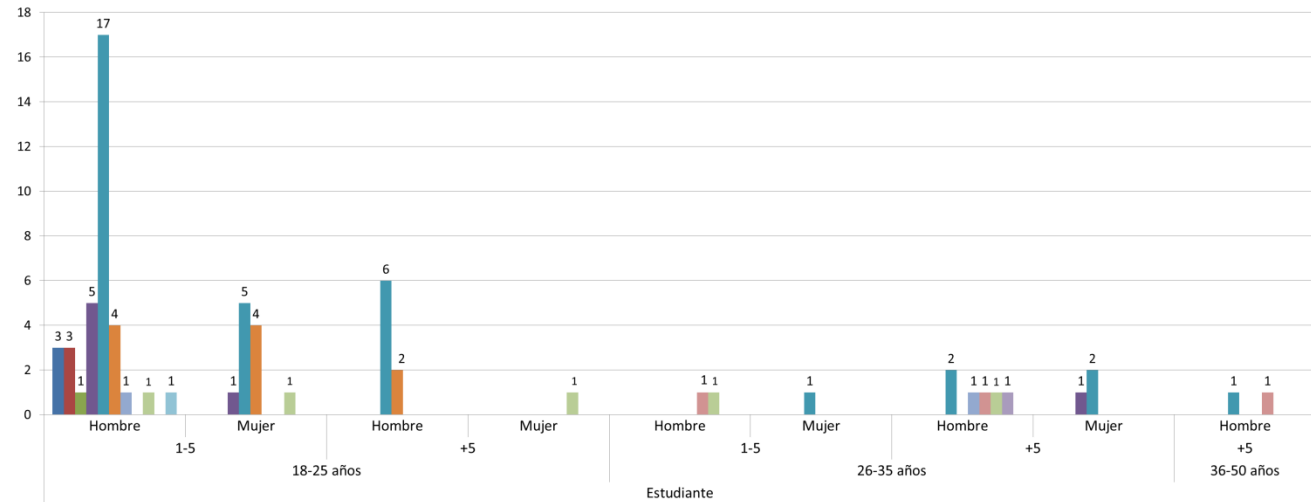
De la pregunta, “¿Dispone de vehículo propio (coche, moto, bici,etc.)?”, se extrae que de las tres categorías trabajadoras (Administradores, investigadores y profesorado) todos los encuestados tiene vehículo propio. En cambio, haciendo referencia a la categoría estudiante, una gran mayoría también dispone de vehículo propio, aunque es importante remarcar que una pequeña minoría no tiene ese lujo. Puede resultar interesante comparar este hecho con el seguido de preguntas. Al haber una inmensa mayoría con acceso a vehículo propio no tiene sentido buscar otros patrones distintivos entre categorías debido que los resultados no resultarían significativos.

3.2 ¿De qué tipo/s de vehículo propio dispone? (multirespuesta)

3.2.1 Todas las categorías

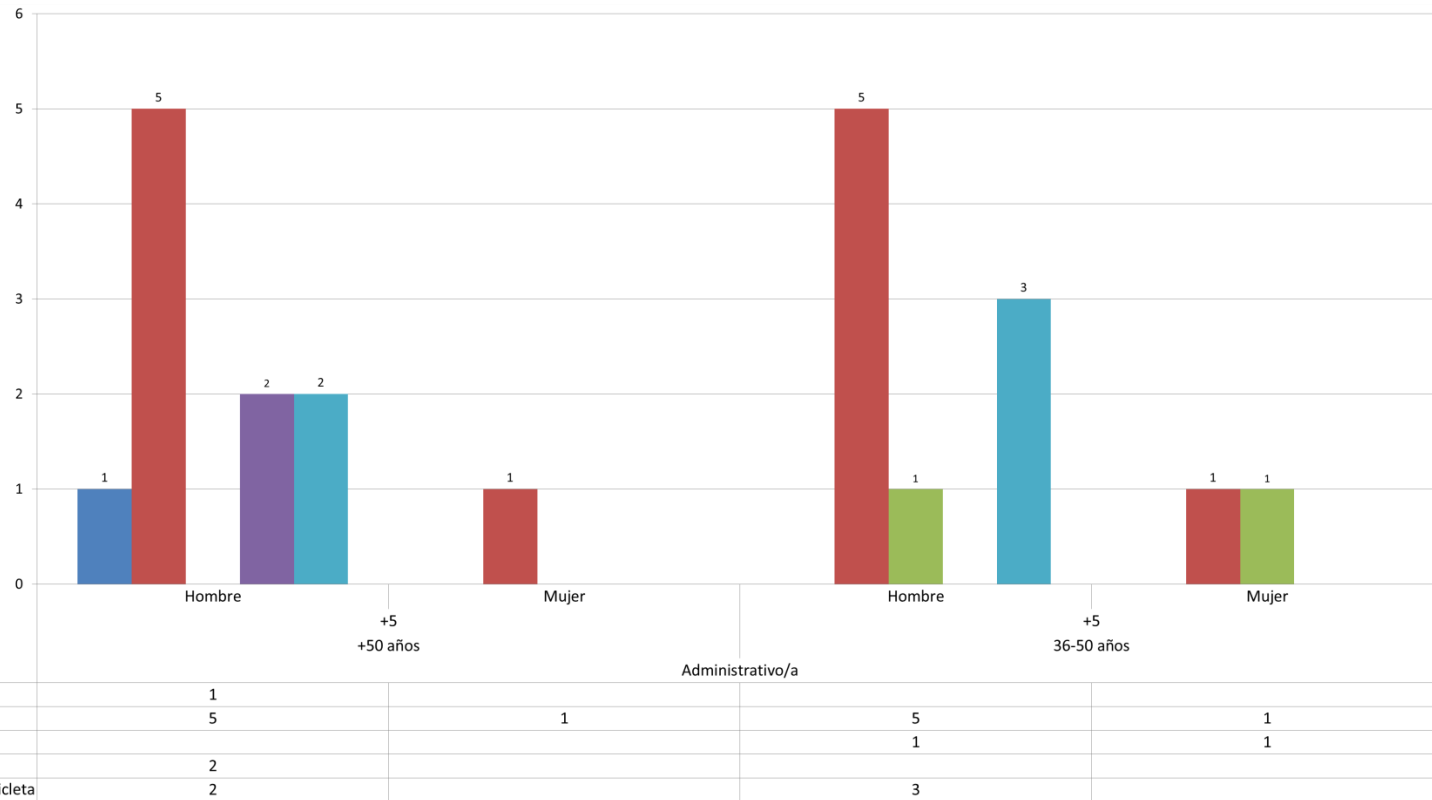


3.2.2 Estudiantes

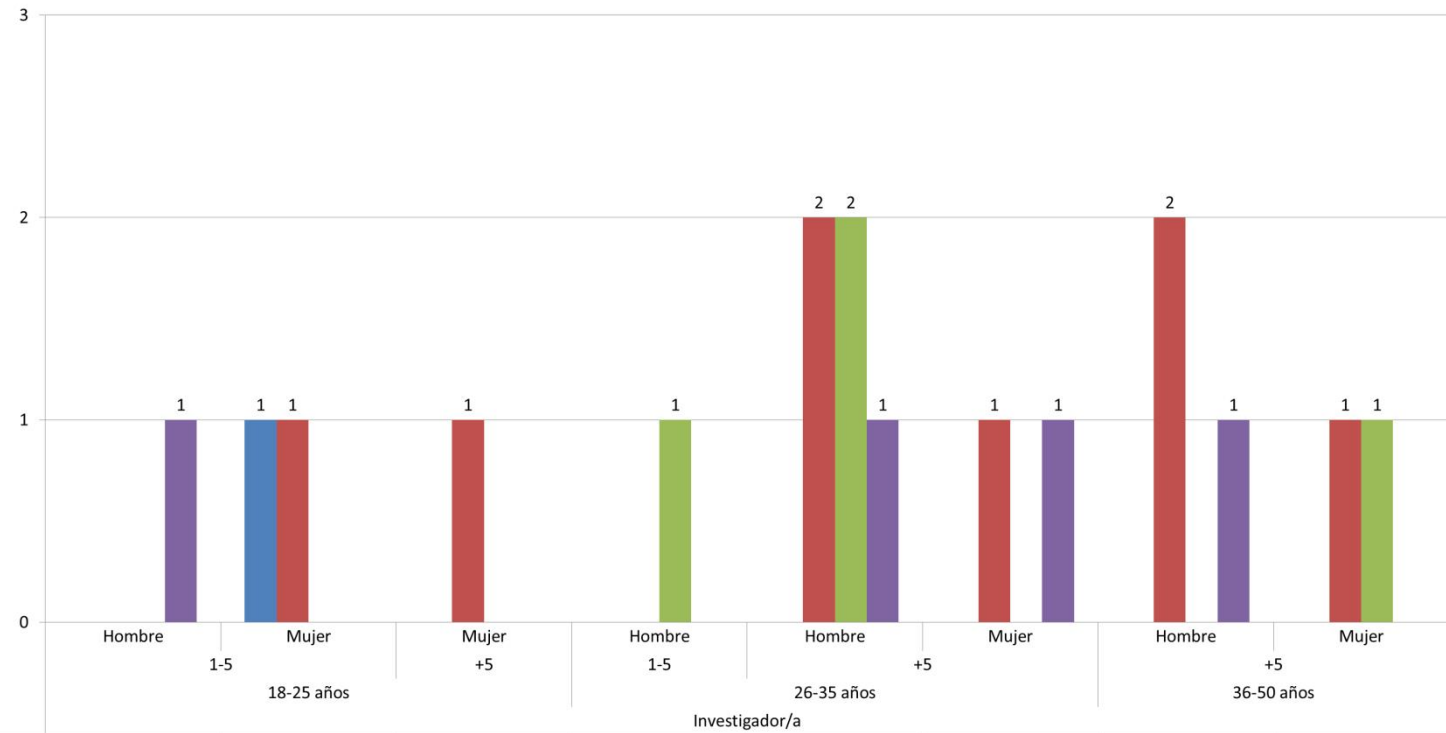


Estudiante	1-5	18-25 años	+5	26-35 años	+5	36-50 años
Bicicleta	3					
Moto o ciclomotor	3					
Moto o ciclomotor, Bicicleta	1					
No dispongo de vehículo propio	5	1				1
Turismo/Furgoneta/Monovolumen	17	5	6	1	2	2
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Bicicleta	4	4	2			
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Bicicleta, Otros (patinete, carsharing/motosharing,)	1				1	
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Moto o ciclomotor				1	1	1
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Moto o ciclomotor, Bicicleta	1	1		1	1	
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Moto o ciclomotor, Otros (patinete, carsharing/motosharing,)			1	1		
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Otros (patinete, carsharing/motosharing,)	1				1	

3.2.3 Administradores

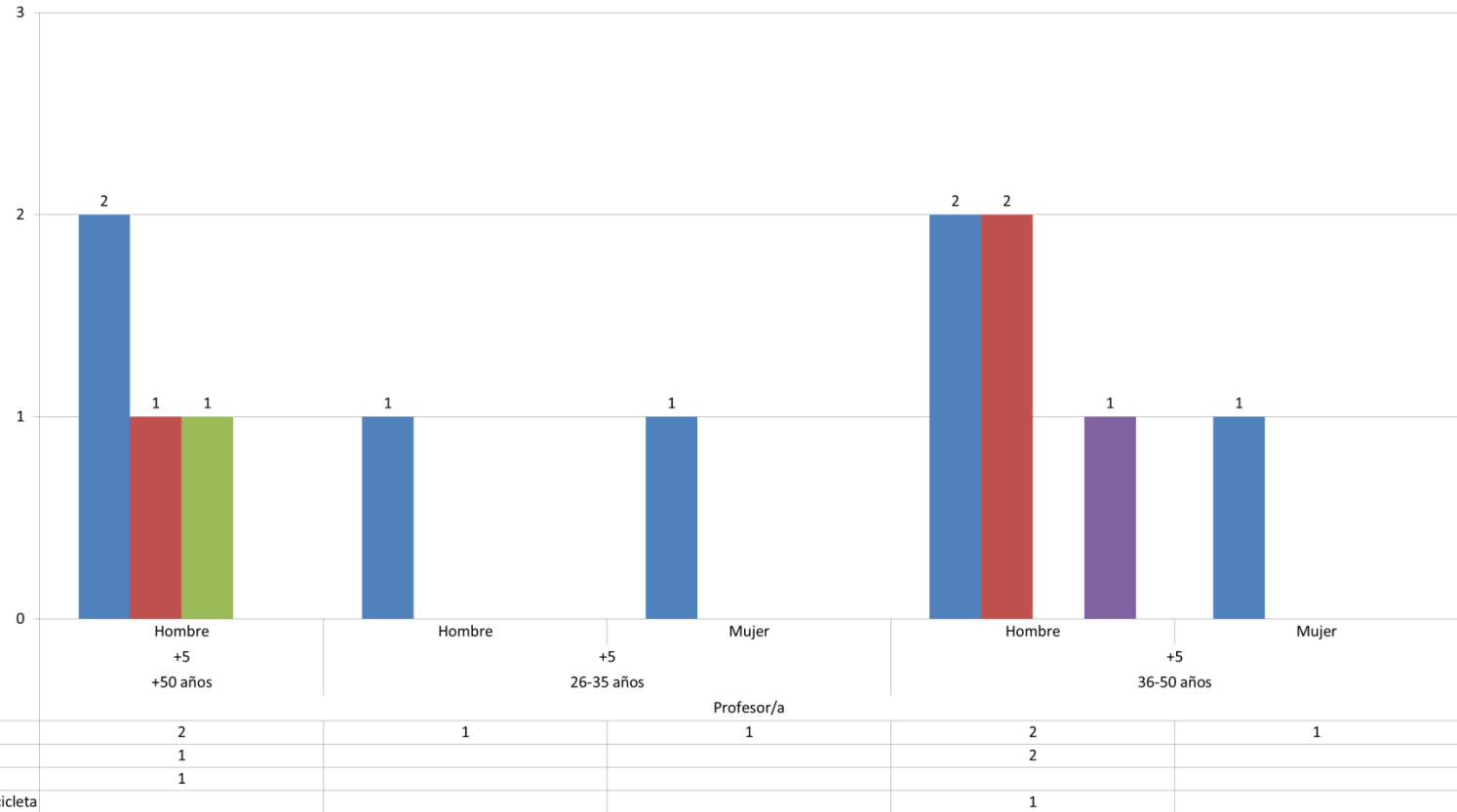


3.2.4 Investigadores



Investigador/a	18-25 años	26-35 años	36-50 años
No dispongo de vehículo propio	1	0	0
Turismo/Furgoneta/Monovolumen	1	2	2
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Bicicleta	0	2	1
Turismo/Furgoneta/Monovolumen, Moto o ciclomotor, Bicicleta	1	1	1

3.2.5 Profesores



3.2.6 Conclusión

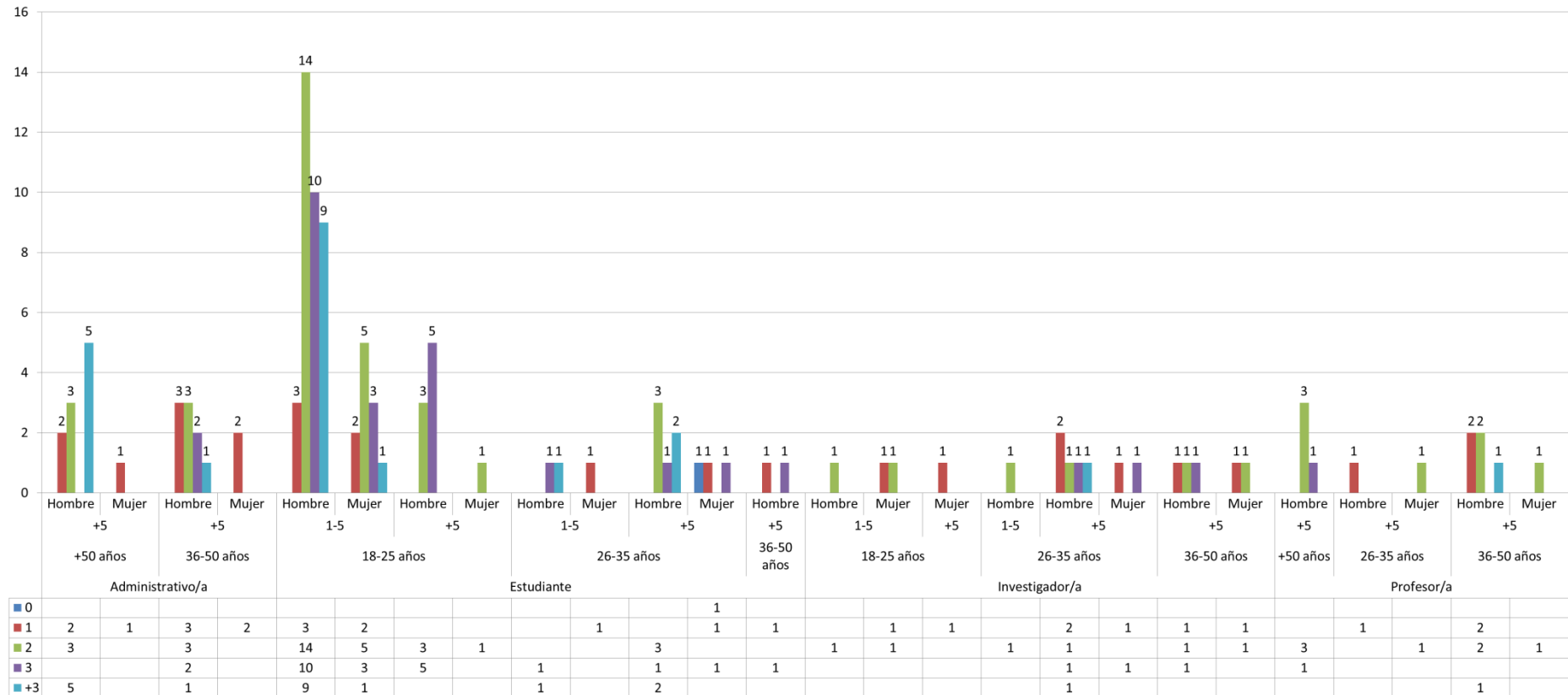
De la pregunta “¿De qué tipo/s de vehículo propio dispone?” se reafirma la conclusión anterior donde se ha observado que una inmensa mayoría dispone de vehículo propio. Es remarcable el hecho de que el vehículo propio al que tienen acceso los encuestados sea un turismo/furgoneta/monovolumen. Aunque era esperable entre las tres categorías trabajadoras (Administradores, investigadores y profesores) debido a que tienen un poder económico superior al de la categoría estudiante, resulta interesante que este último grupo con un poder económico menor tenga acceso un vehículo de coste elevado.

Otro factor interesante es que dentro de las tres categorías trabajadoras solamente un encuestado dispone de vehículo sin motor, es decir, solamente 1 persona entre 51 hace uso de vehículo con cero emisiones de forma usual, en este caso la bicicleta. Por otro lado, en la categoría estudiantes se aprecia un mayor uso de vehículos con cero emisiones, tales como: bicicleta, patinete, etc. Este hecho puede deberse al poco poder económico de esta categoría o al hecho de que al tratar-se de personas más jóvenes les conlleva menos esfuerzo desplazarse sin el uso de un vehículo a motor.

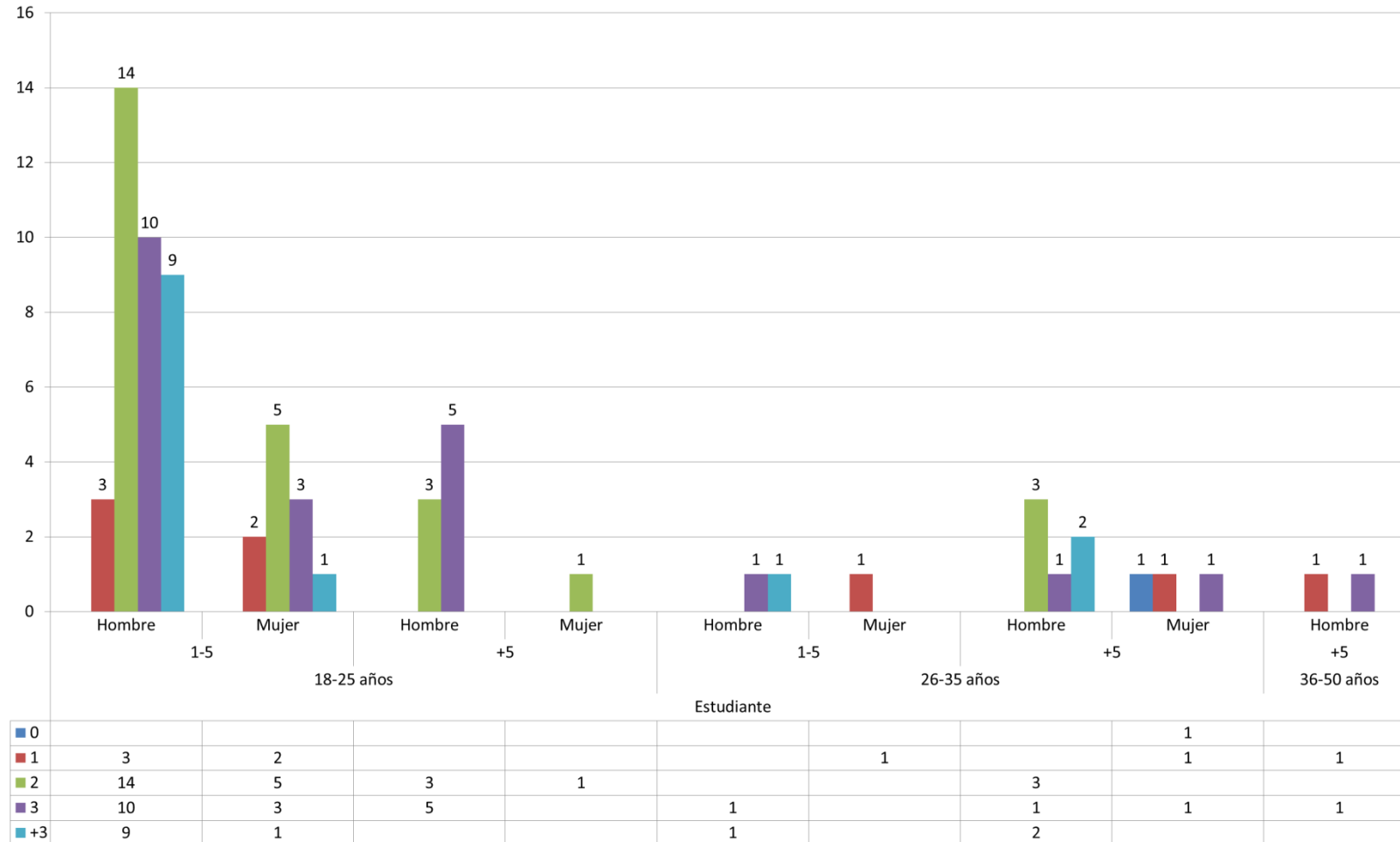
Dentro de la categoría estudiantes es remarcable el hecho de que en el sector más joven categorizado (de 18 a 25 años) el uso del turismo despunta con una gran evidencia al resto, en cambio a partir de los 25 años se observa una dispersión más equitativa en el uso de vehículos privados, concretamente entre turismo, motocicleta y bicicleta. Este hecho implica que las nuevas generaciones tienden más a la comodidad de un turismo.

3.3 ¿De cuántos vehículos dispone en la unidad familiar?

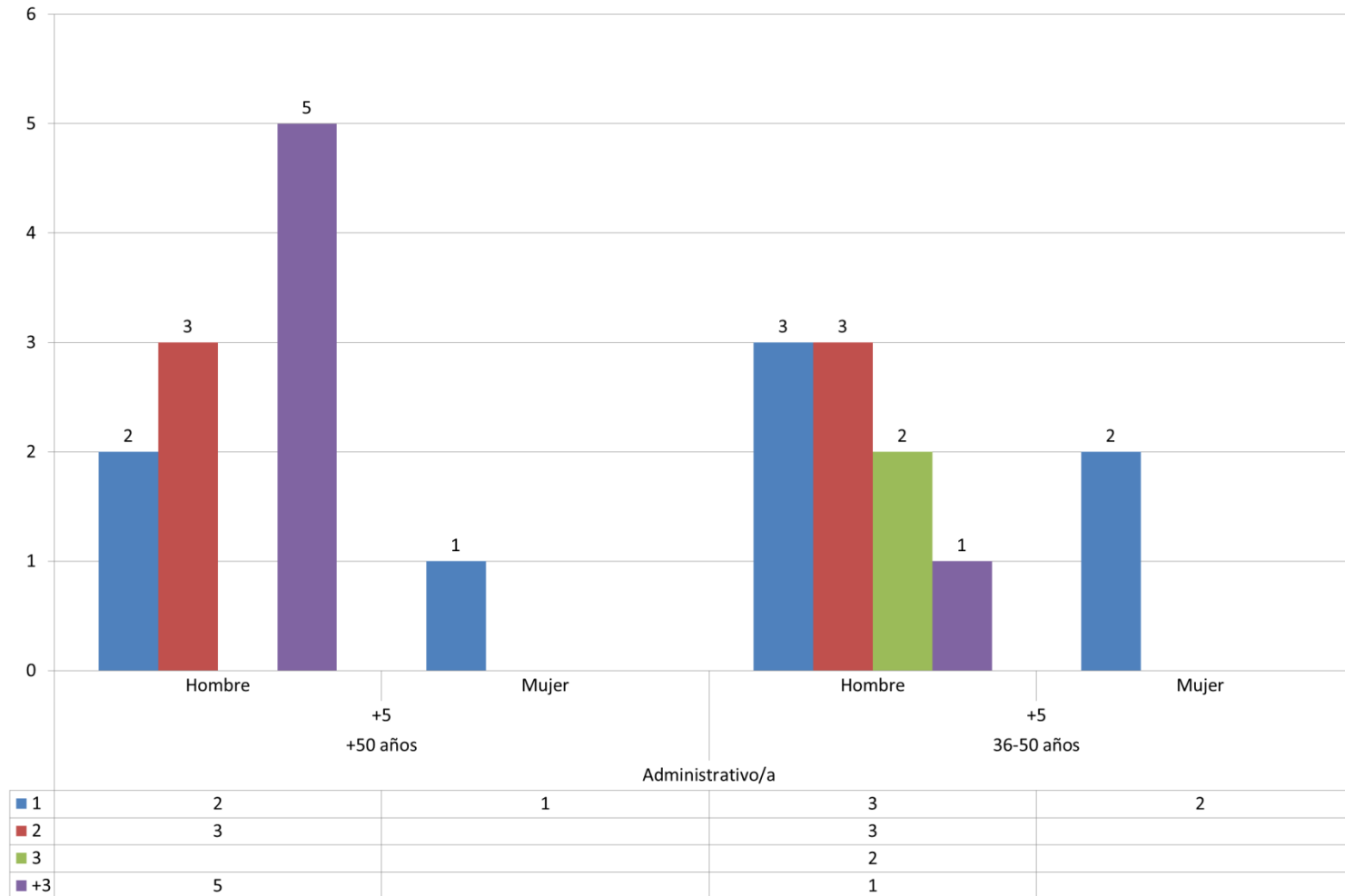
3.3.1 Todas las categorías



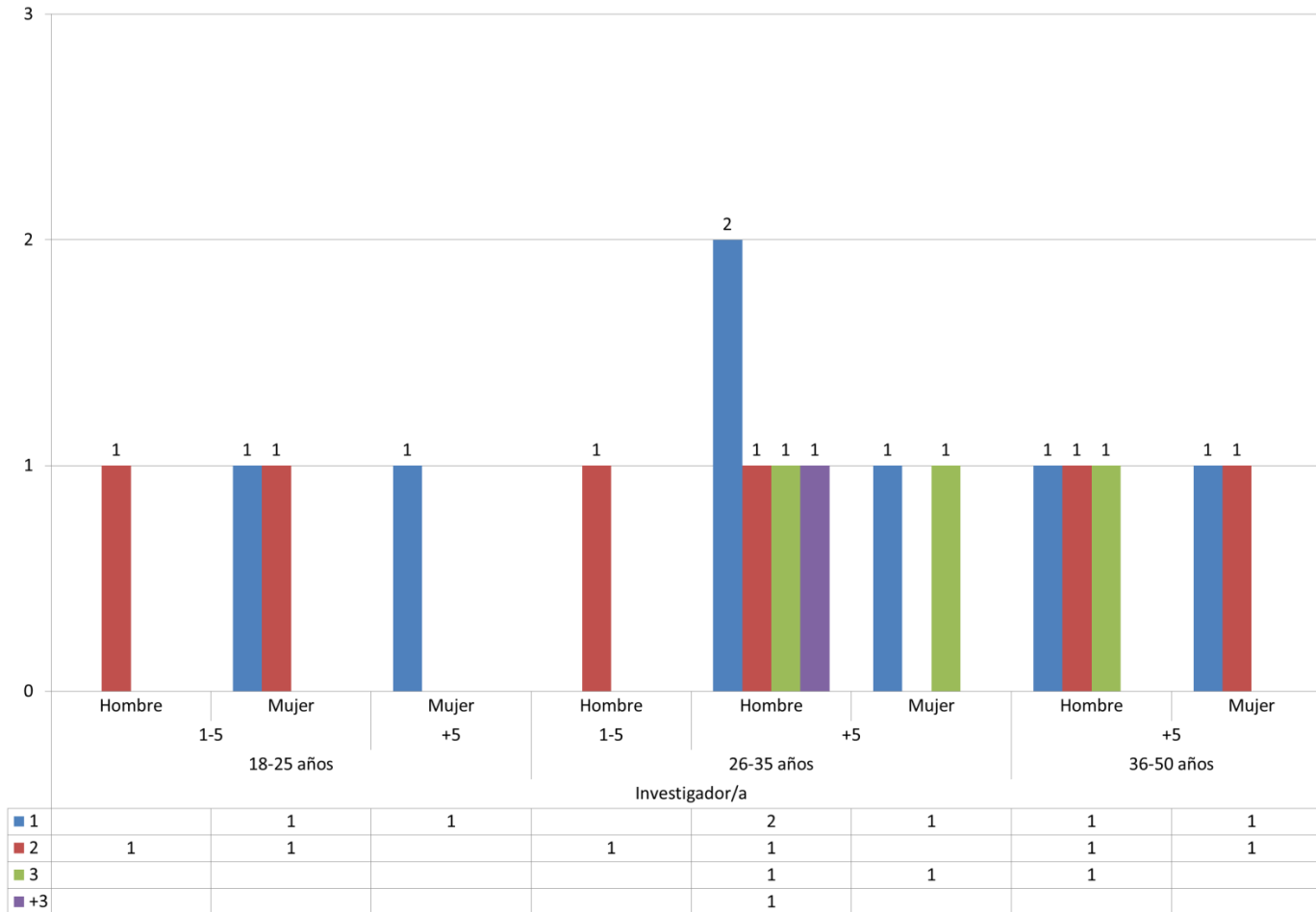
3.3.2 Estudiantes



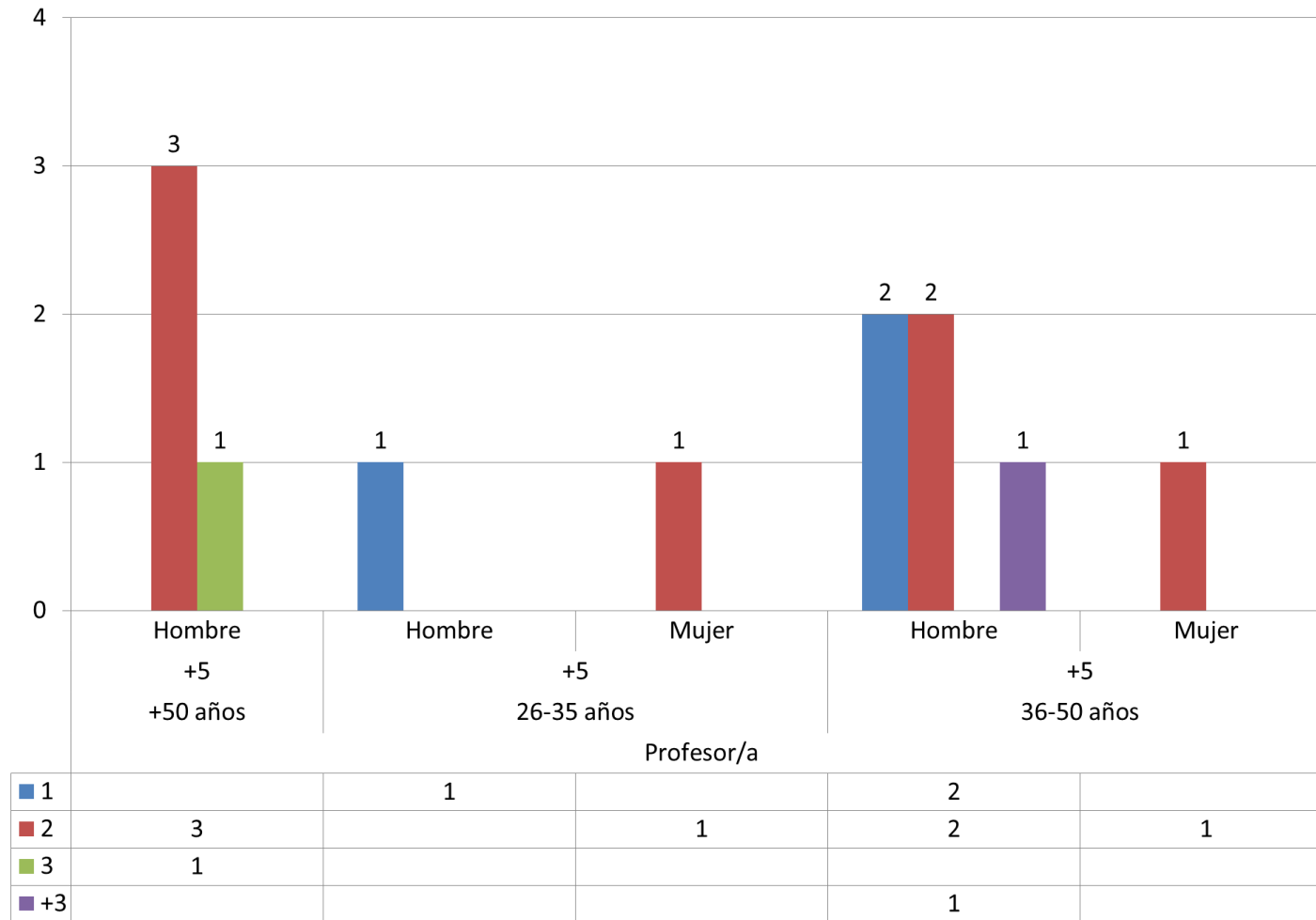
3.3.3 Administradores



3.3.4 Investigadores



3.3.5 Profesores



3.3.6 Conclusión

De la pregunta “¿De cuántos vehículos dispone la unidad familiar?” se extrae que una mayoría de encuestados disponen de 2 vehículos en la unidad familiar, aunque es importante concretar de que no se trata de una mayoría absoluta. De hecho, las opciones 1 vehículo, 3 vehículos o más de 3 vehículos en la unidad familiar disponen aproximadamente del mismo número de votos sin distar demasiado con la opción mayoritaria, aunque lo suficiente para conseguir que esta resalte.

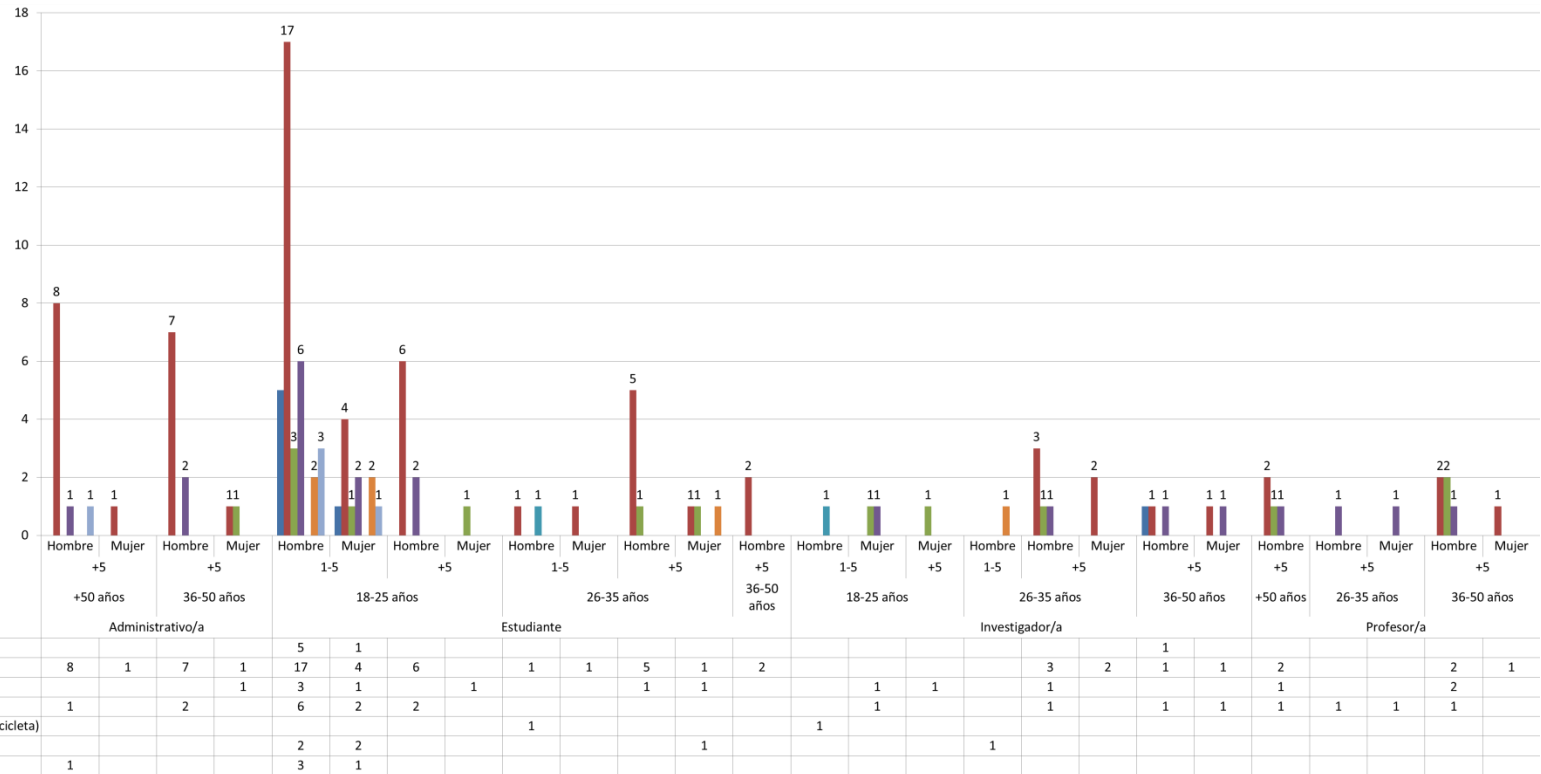
Un dato curioso que se observa gracias a esta pregunta es que solamente una persona de todo el grupo encuestado no dispone de ningún vehículo en la unidad familiar. Este hecho se convierte aún más interesante cuando lo entrelazas con los resultados de la primera pregunta, donde se preguntaba sobre disponibilidad de vehículo privado. Extrapolando se concluye en que todos los encuestados que no tenían acceso a un vehículo era debido a que el vehículo familiar era usado por otros miembros de la familia.

Por lo que hace referencia a las distintas categorías y sus respuestas en las encuestas no hay un patrón que resalte algún caso particular, distintamente de como sucedía en la pregunta anterior, este hecho significa que el número de vehículos que se dispone en la unidad familiar no mantiene ninguna relación con la profesión del encuestado, edad o sexo. Este hecho es debido a que en una unidad familiar hay más integrantes y variables bastante más complejas que influyen directamente en la necesidad del vehículo propio en dicha unidad.

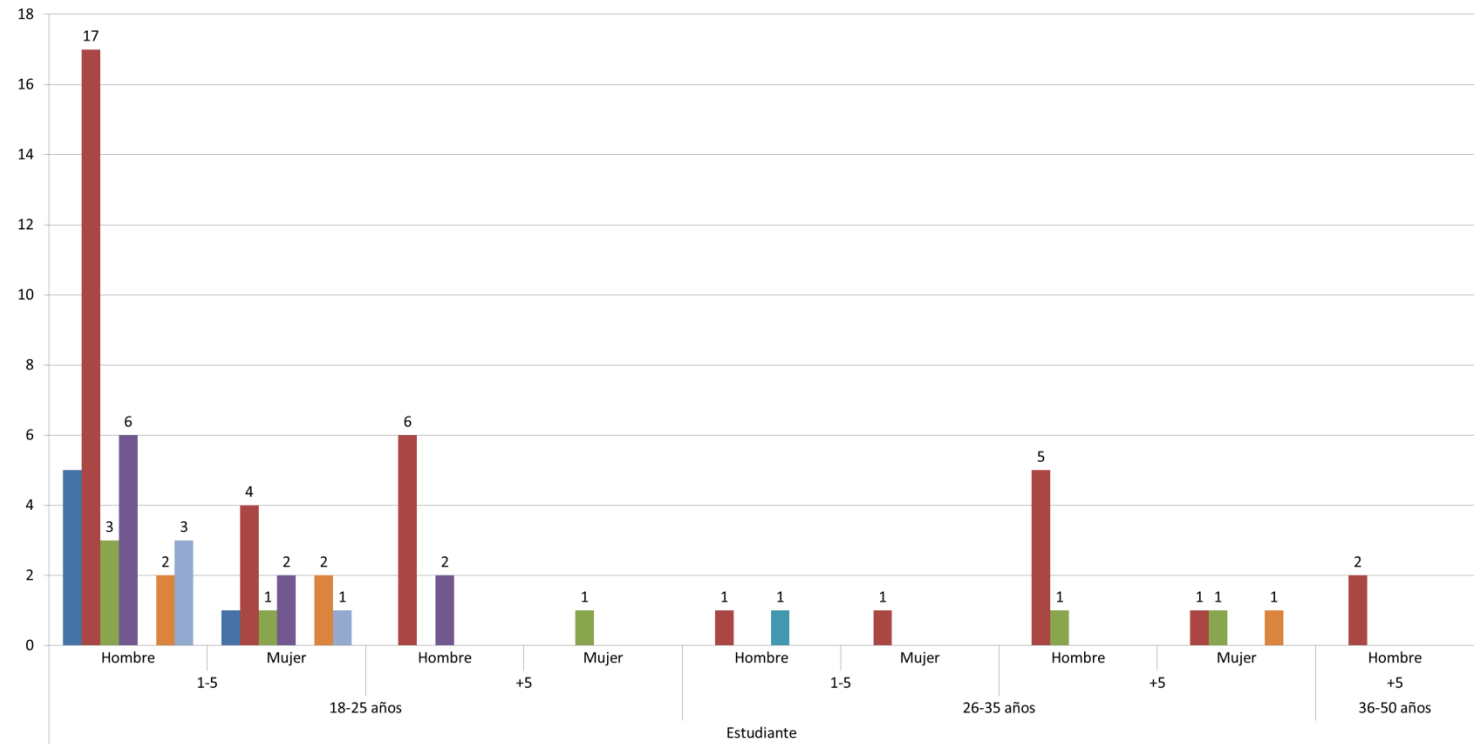
Tipo de Movilidad

3.4 ¿Cómo se desplaza al campus? (multirespuesta)

3.4.1 Todas las categorías

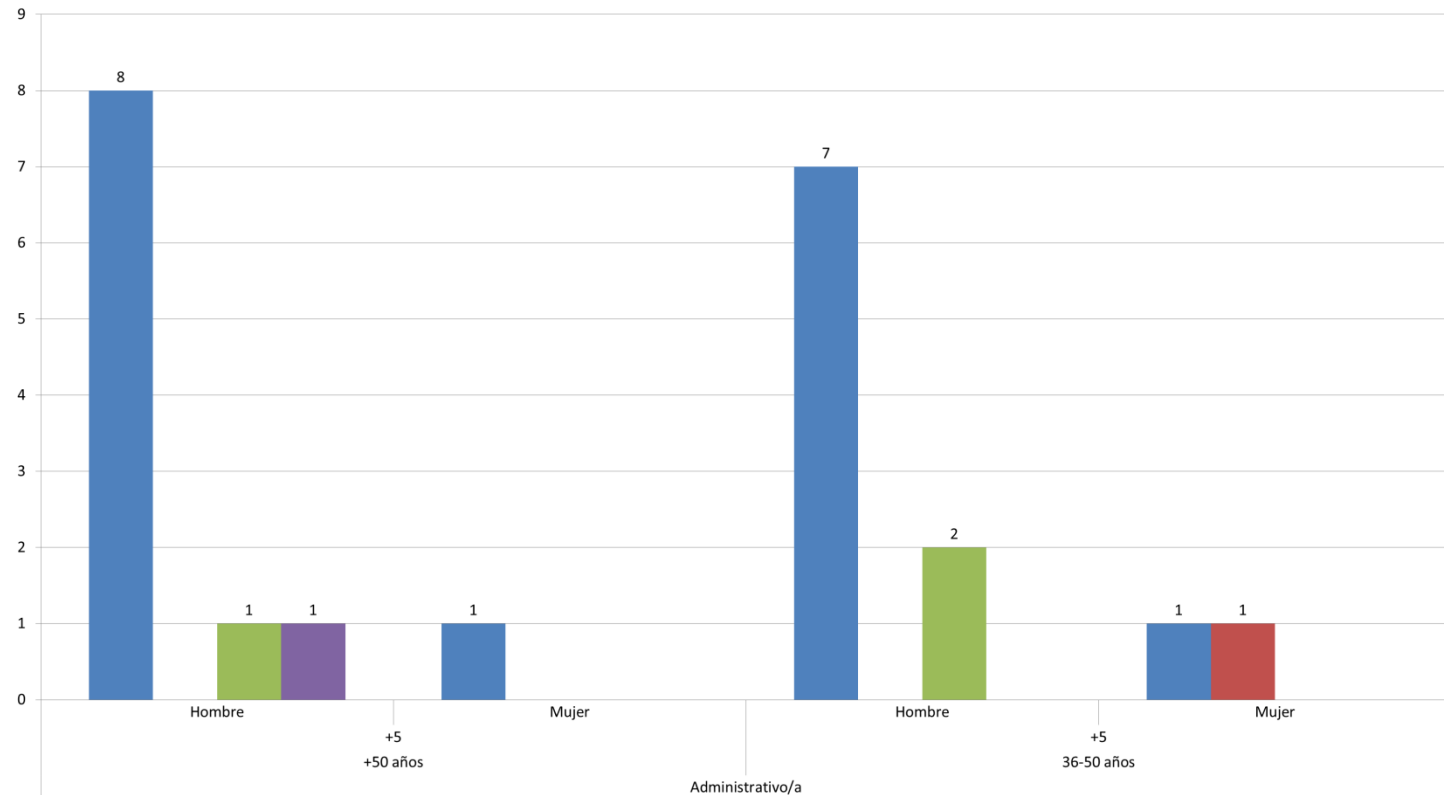


3.4.2 Estudiantes



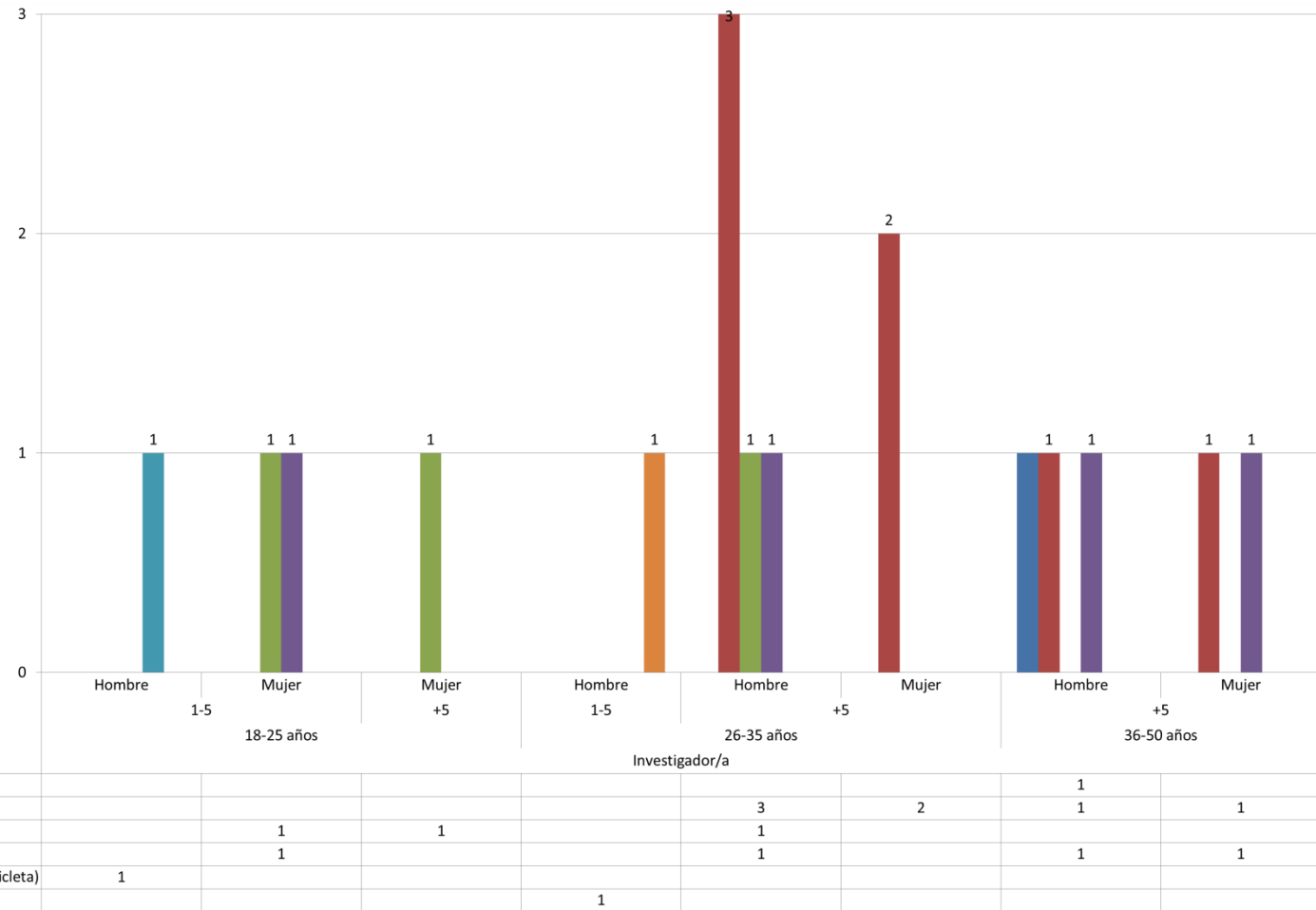
	18-25 años	26-35 años	36-50 años
No motorizado (a pie o bicicleta)	5	1	1
Transporte privado	17	4	6
Transporte privado, No motorizado (a pie o bicicleta)	3	1	1
Transporte privado, Transporte público	6	2	2
Transporte privado, Transporte público, No motorizado (a pie o bicicleta)	0	0	1
Transporte público	2	2	0
Transporte público, No motorizado (a pie o bicicleta)	3	1	0

3.4.3 Administradores

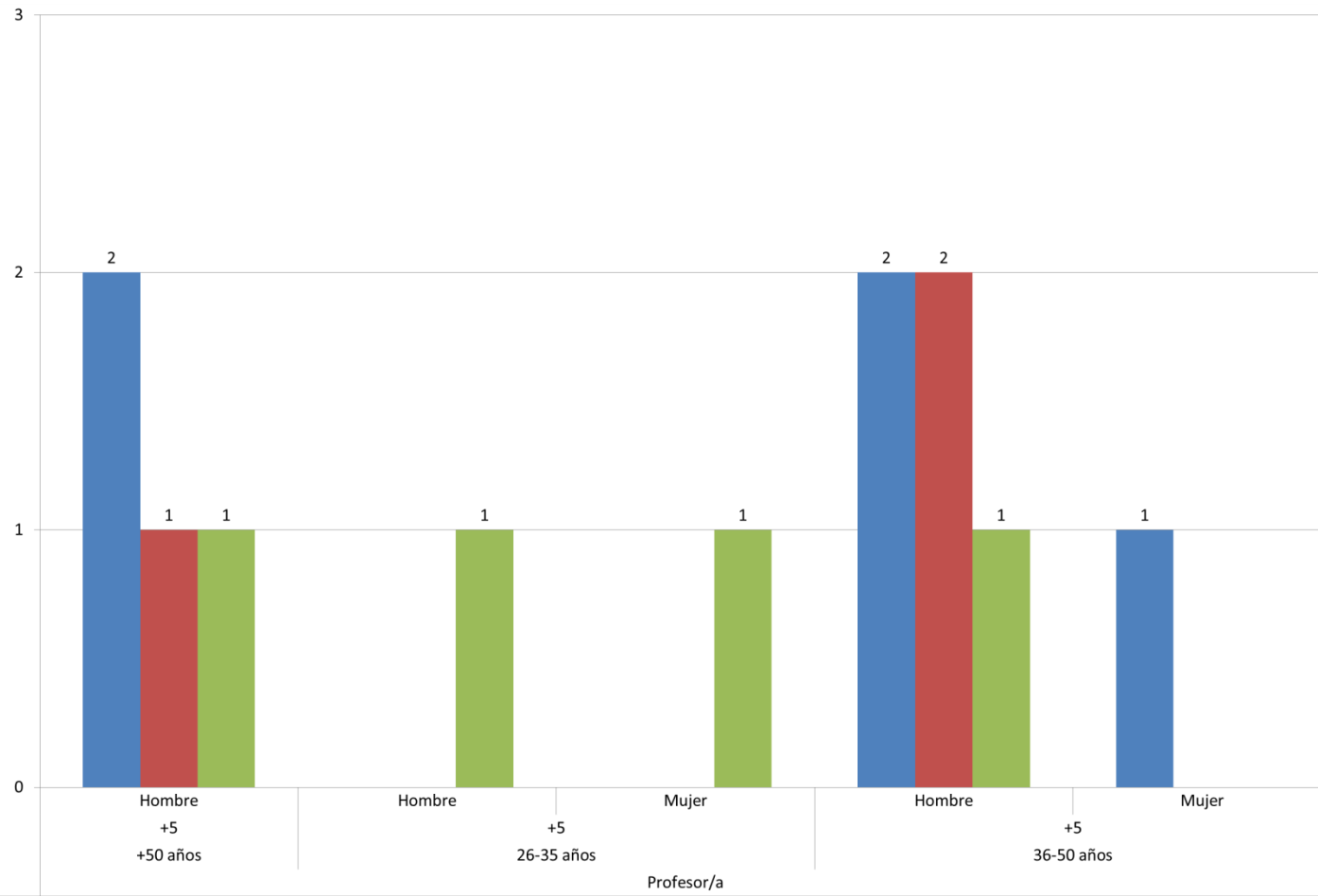


	+5 +50 años		+5 36-50 años	
Administrativo/a	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Transporte privado	8	1	7	1
Transporte privado, No motorizado (a pie o bicicleta)	0	0	0	1
Transporte privado, Transporte público	1	0	2	0
Transporte público, No motorizado (a pie o bicicleta)	1	0	0	0

3.4.4 Investigadores



3.4.5 Profesores



■ Transporte privado	2			2	1
■ Transporte privado, No motorizado (a pie o bicicleta)	1			2	
■ Transporte privado, Transporte público	1	1	1	1	

3.4.6 Conclusión

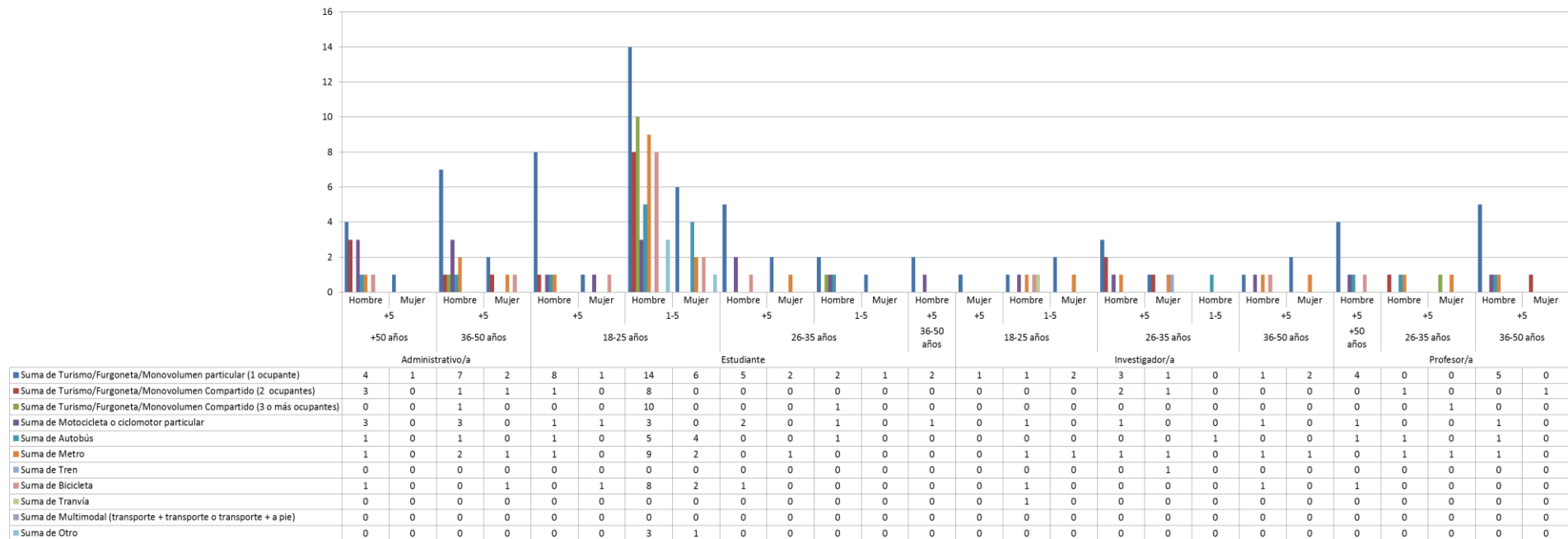
De la pregunta “¿Cómo se desplaza al campus?” se observa que una gran mayoría lo hace mediante el uso del transporte privado motorizado, este hecho concuerda con las preguntas anteriores dónde se apreciaba que un gran número de los encuestados disponían de vehículo privado para uso particular. Es de lógica la relación de la disponibilidad de vehículo privado es debido a la necesidad de su uso, por lo cual es extensible al uso de este para desplazarse al campus. Esta apreciación demuestra la credibilidad y solidez de las respuestas de los encuestados, cuyo factor es muy importante determinar para saber la fiabilidad de una encuesta.

Se considera oportuno remarcar que en la categoría “Investigadores” entre el rango de edades de 18 a 25 años se observa que hace uso de transporte privado motorizado como único medio para desplazarse. Aunque es un hecho interesante, carece de relevancia en el análisis de esta encuesta debido a que la muestra de investigadores en este rango de edades es bastante escasa en esta encuesta. Por lo que hace referencia a la resta de categorías todas siguen un dinámica muy similar dónde ya se ha dicho predomina el uso del transporte privado motorizado.

3.5 ¿Qué tipo de transporte utiliza para desplazarse al campus? (multirespuesta)

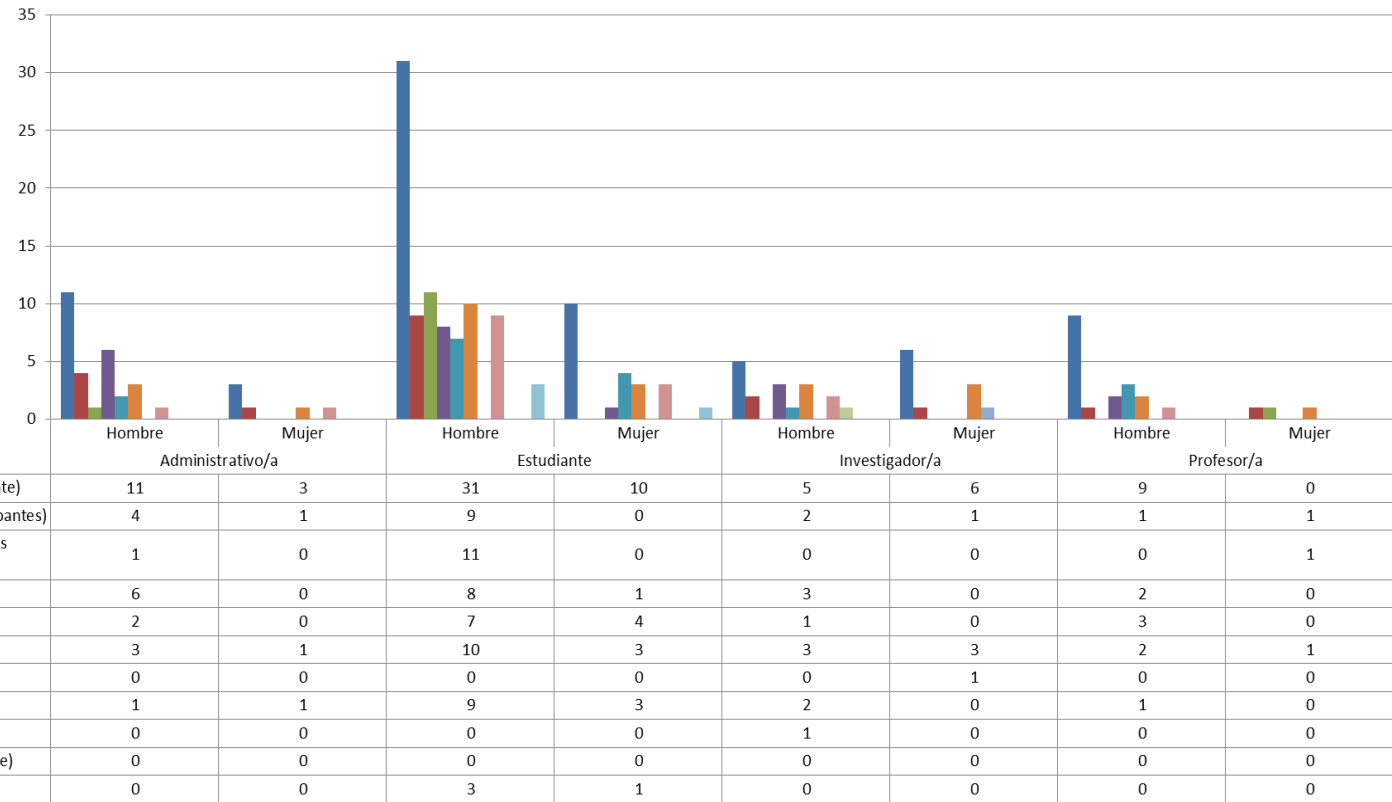
3.5.1 Todas las categorías

A continuación se detalla el número de usuarios que utiliza cada uno de los modos de transporte para desplazarse al campus.

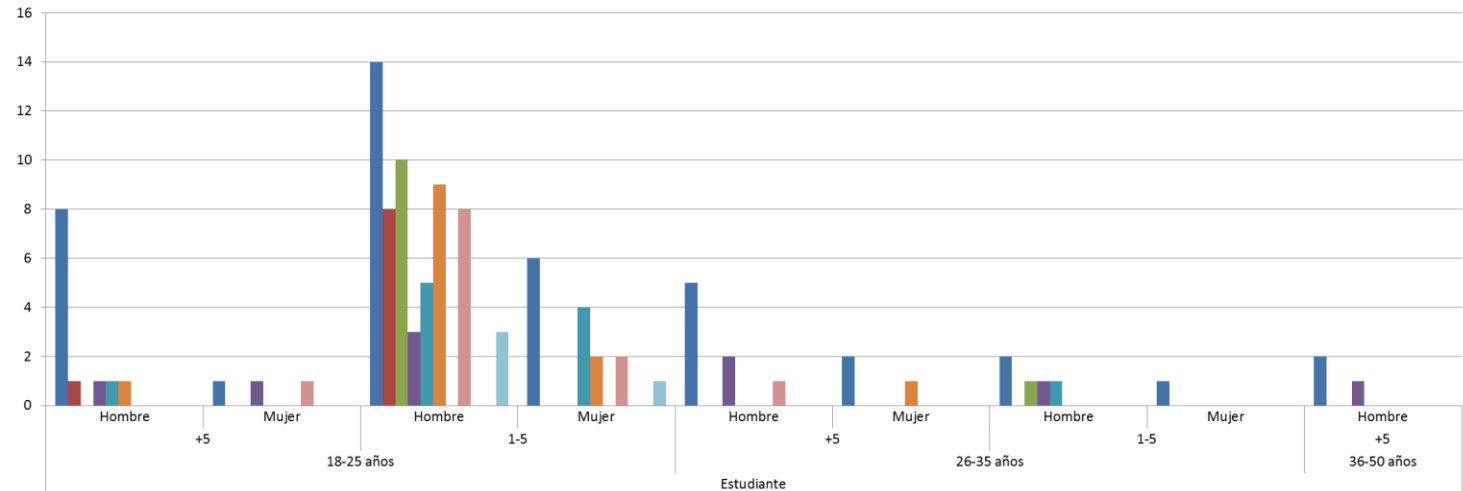


En los siguientes apartados se especifica en más detalle la caracterización de la muestra:

	Estudiantes			Administradores			Investigadores			Profesores			TOTAL
	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	
Turismo /Furgoneta/Monovolumen particular (1 ocupante)	41	31	10	14	11	3	11	5	6	9	9	0	75
Turismo /Furgoneta/Monovolumen Compartido (2 ocupantes)	9	9	0	5	4	1	3	2	1	2	1	1	19
Turismo /Furgoneta/Monovolumen Compartido (3 o más ocupantes)	11	11	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	13
Motocicleta o ciclomotor particular	9	8	1	6	6	0	3	3	0	2	2	1	20
Autobús	11	7	4	2	2	0	1	1	0	3	3	0	17
Metro	13	10	3	4	3	1	6	3	3	3	2	0	26
Tren	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1
Bicicleta	12	9	3	2	1	1	2	2	0	1	1	0	17
Tranvía	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Multimodal (transporte + transporte o transporte + a pie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4

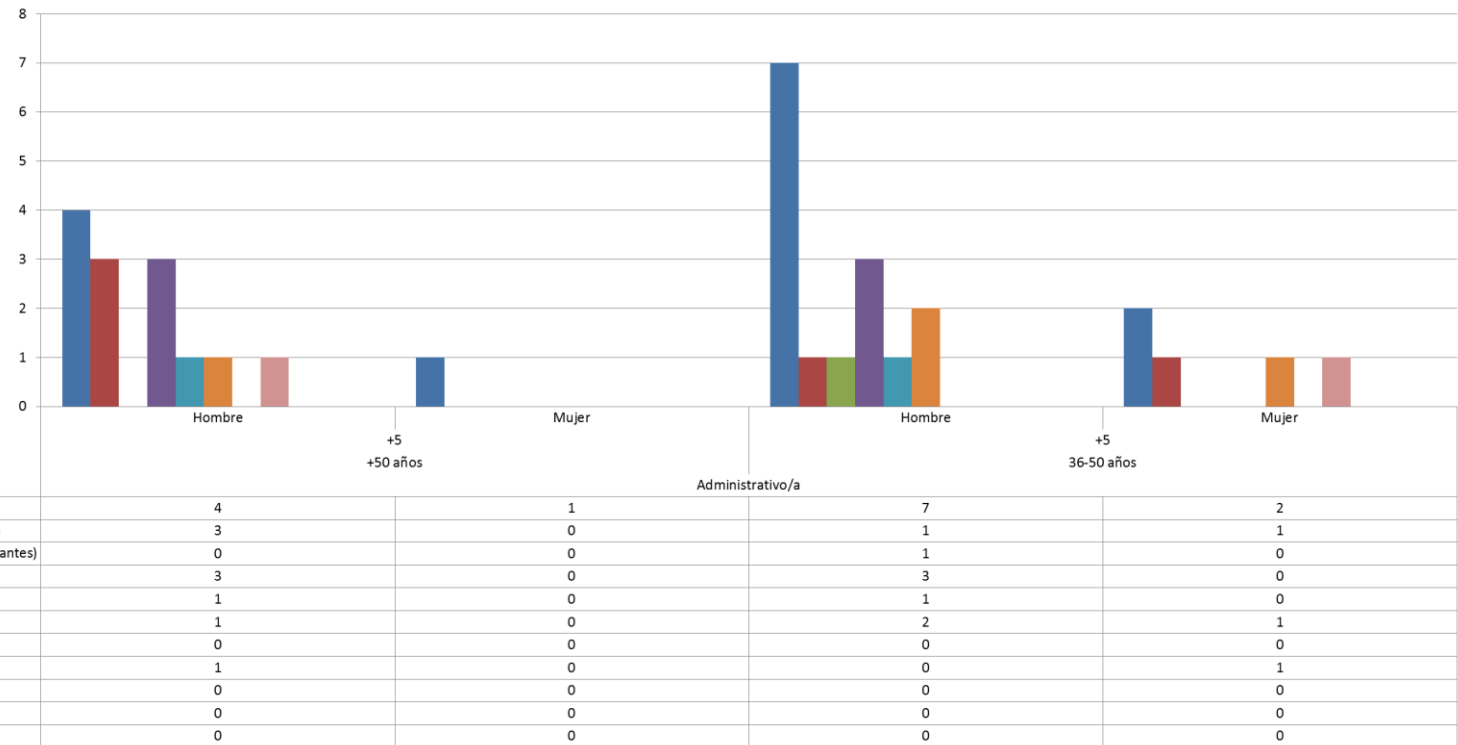


3.5.2 Estudiantes

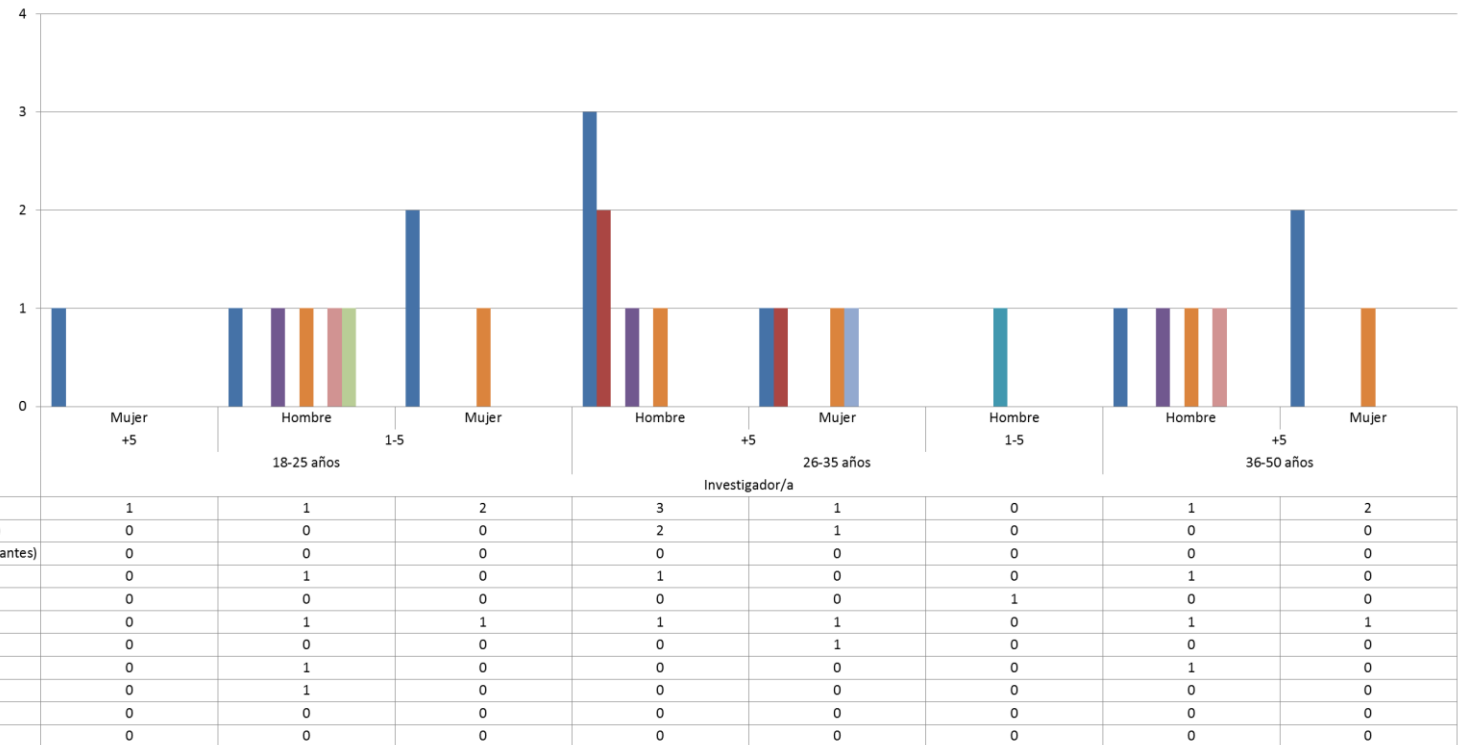


	18-25 años		26-35 años		36-50 años	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Suma de Turismo/Furgoneta/Monovolumen particular (1 ocupante)	8	1	14	6	5	2
Suma de Turismo/Furgoneta/Monovolumen Compartido (2 ocupantes)	1	0	8	0	0	0
Suma de Turismo/Furgoneta/Monovolumen Compartido (3 o más ocupantes)	0	0	10	0	0	1
Suma de Motocicleta o ciclomotor particular	1	1	3	0	2	0
Suma de Autobús	1	0	5	4	0	0
Suma de Metro	1	0	9	2	0	1
Suma de Tren	0	0	0	0	0	0
Suma de Bicicleta	0	1	8	2	1	0
Suma de Tranvía	0	0	0	0	0	0
Suma de Multimodal (transporte + transporte o transporte + a pie)	0	0	0	0	0	0
Suma de Otro	0	0	3	1	0	0

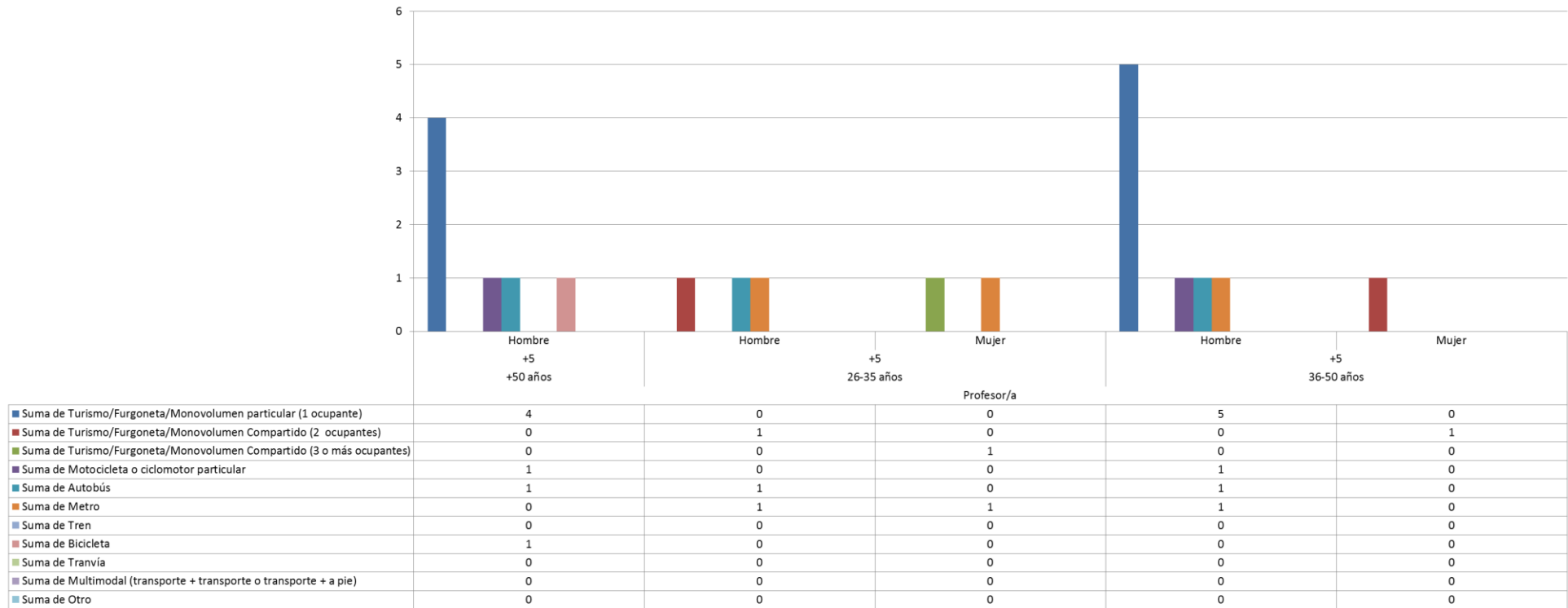
3.5.3 Administradores



3.5.4 Investigadores



3.5.5 Profesores



3.5.6 Conclusión

A la pregunta “¿Qué tipo de transporte utiliza para desplazarse al campus?”, la cual tiene la intención de profundizar en la pregunta anterior sobre qué tipo de transporte es más usado. Se observa que predomina el uso del turismo, tal como se ha ido mostrando al largo de esta encuesta, aunque es interesante remarcar que la mayoría de este turismo es usado solamente por 1 ocupante, lo cual demuestra que los encuestados priorizan su comodidad y rapidez a procurar un impacte menor en la contaminación. Seguidamente se destaca el uso del turismo privado pero con la variante de compartirlo con un segundo ocupante.

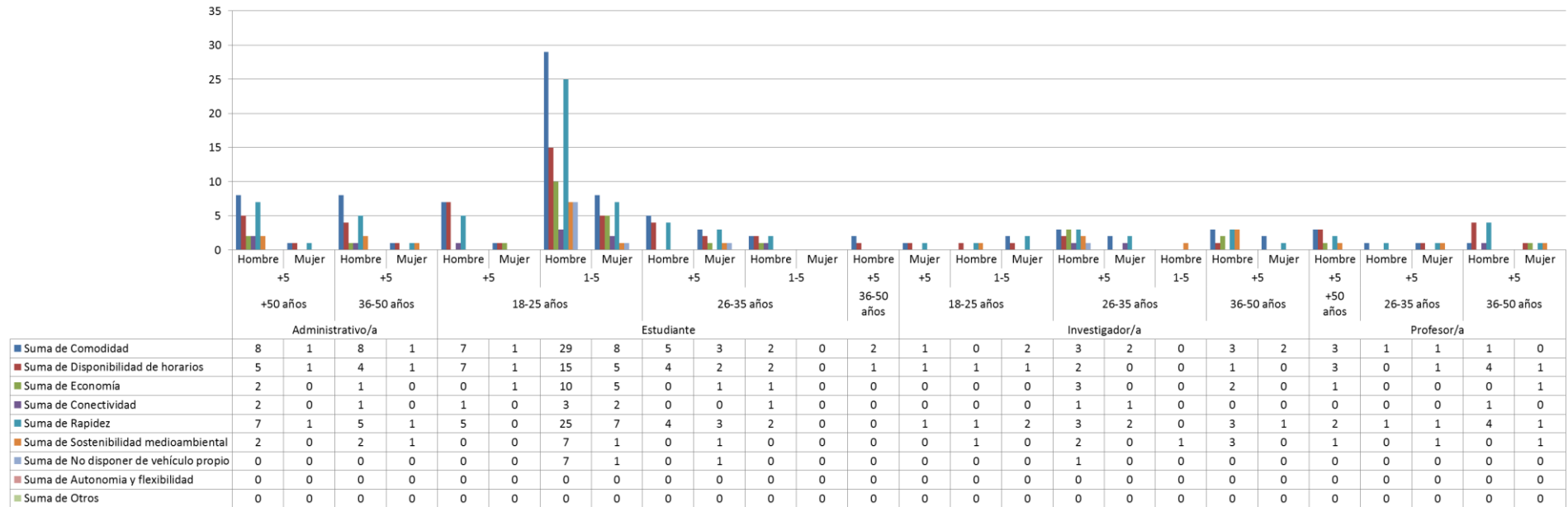
Un factor importante a destacar es el hecho de que solamente en el grupo “Estudiantes” se da un uso mayor al turismo compartido entre 3 o más usuarios que solamente 2, en la resta de categorías el uso compartido del vehículo privado motorizado entre más de 2 ocupantes es prácticamente inexistente. Otro hecho relevante extraíble de esta pregunta es que aparece un número considerable de encuestados dentro de la misma categoría que hacen uso del transporte público, concretamente el metro. Este grupo de encuestados coincide con el grupo de encuestados que respondieron no tener acceso a un vehículo privado motorizado. Lo que conlleva a otra conclusión, la gran mayoría de estudiantes que comparten su vehículo privado lo hacen con otros estudiantes con vehículo privado no con los que no tienen acceso a uno, de no ser así, el grupo sin acceso a vehículo privado no tendría que usar el transporte público. Este hecho puede ser debido a que los que usan transporte público, metro, es debido al hecho de la buena conectividad entre su casa y la universidad, no precisando del uso del vehículo privado. En cambio, prosiguiendo con este razonamiento los que sí que lo usan habitualmente es por necesidad, debido a la pobre conectividad que tiene de transporte público, así que optan por el uso compartido del vehículo y así reducir su gasto económico y el impacto que causan al desplazarse.

En el caso de los “Investigadores” el uso del metro es parecido al de los “Estudiantes”, seguramente debido a que son perfiles parecidos. En cambio, se observa un cambio bastante grande en lo que hace referencia al grupo de “Administradores” y “Profesores” debido al hecho de que hacen un uso bastante exclusivo de vehículos propios motorizados.

3.6 ¿Por qué se desplaza en el modo elegido en los puntos 3.4 y 3.6? (multi-respuesta)

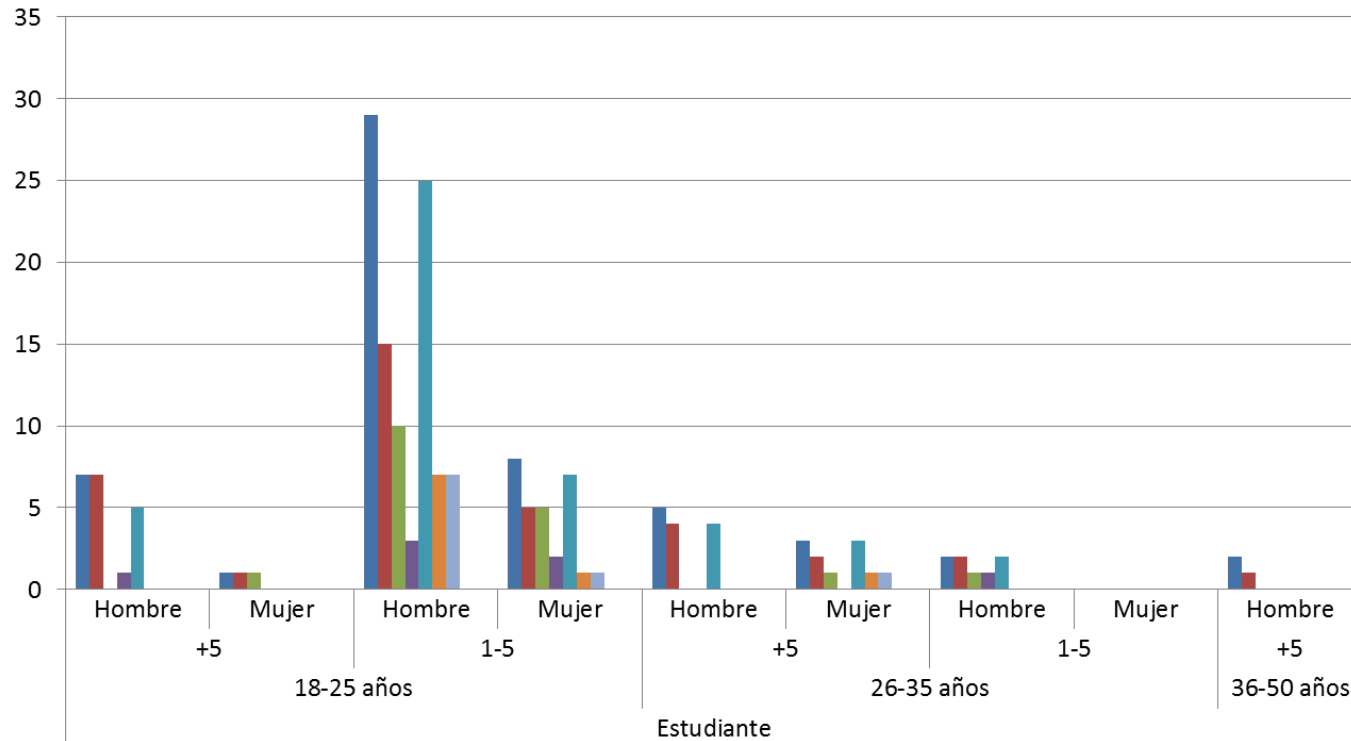
3.6.1 Todas las categorías

A continuación se detalla el número de usuarios que afirma utilizar por ese motivo, el modo de transporte que usan para desplazarse al campus.



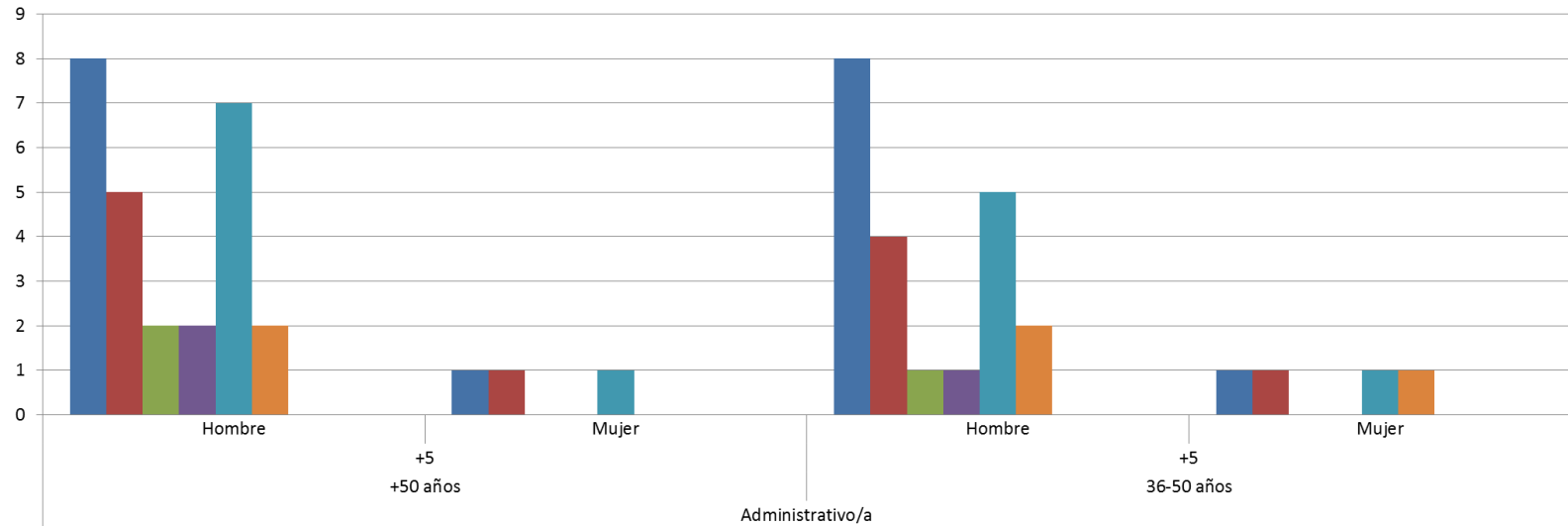
	Estudiantes	Administradores	Investigadores	Profesores	TOTAL
Comodidad	57	18	13	6	94
Disponibilidad de horarios	37	11	6	9	63
Economía	18	3	5	2	28
Conectividad	7	3	2	1	13
Rapidez	46	14	13	9	82
Sostenibilidad medioambiental	9	5	7	3	24
No disponer de vehículo propio	9	0	1	0	10
Autonomía y flexibilidad	0	0	0	0	0
Otros	0	0	0	0	0

3.6.2 Estudiantes



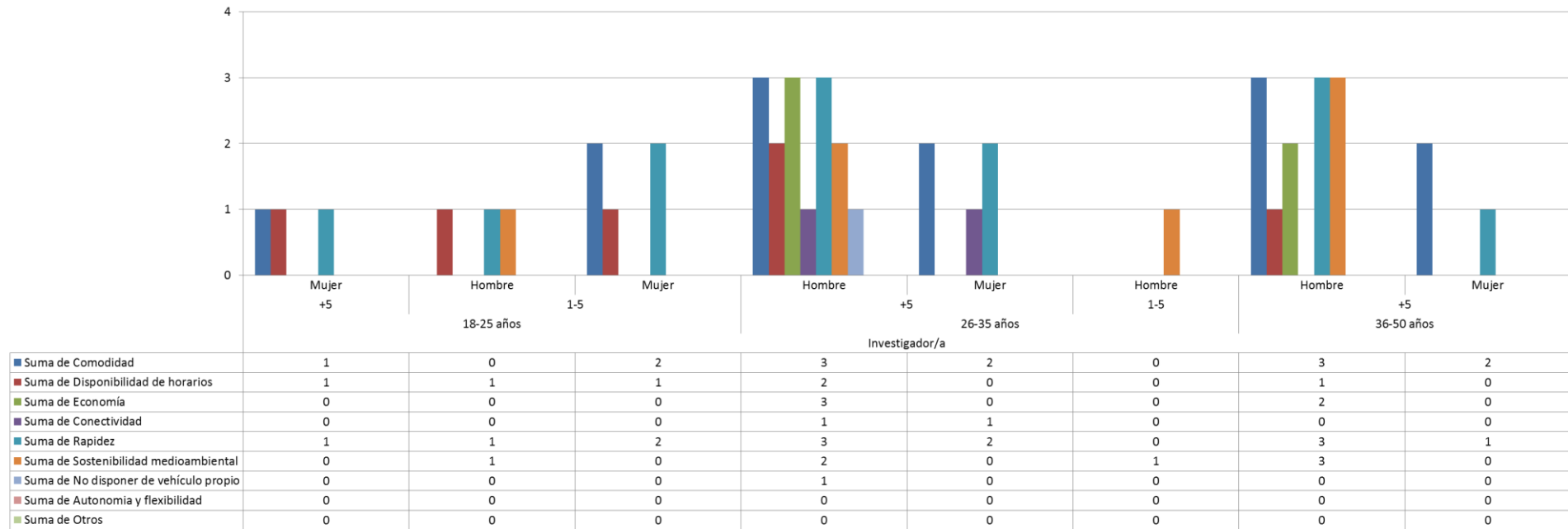
	Hombre +5	Mujer	Hombre 1-5	Mujer 1-5	Hombre +5	Mujer +5	Hombre 1-5	Mujer 1-5	Hombre +5 36-50 años
■ Suma de Comodidad	7	1	29	8	5	3	2	0	2
■ Suma de Disponibilidad de horarios	7	1	15	5	4	2	2	0	1
■ Suma de Economía	0	1	10	5	0	1	1	0	0
■ Suma de Conectividad	1	0	3	2	0	0	1	0	0
■ Suma de Rapidez	5	0	25	7	4	3	2	0	0
■ Suma de Sostenibilidad medioambiental	0	0	7	1	0	1	0	0	0
■ Suma de No disponer de vehículo propio	0	0	7	1	0	1	0	0	0
■ Suma de Autonomía y flexibilidad	0	0	0	0	0	0	0	0	0
■ Suma de Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0

3.6.3 Administradores

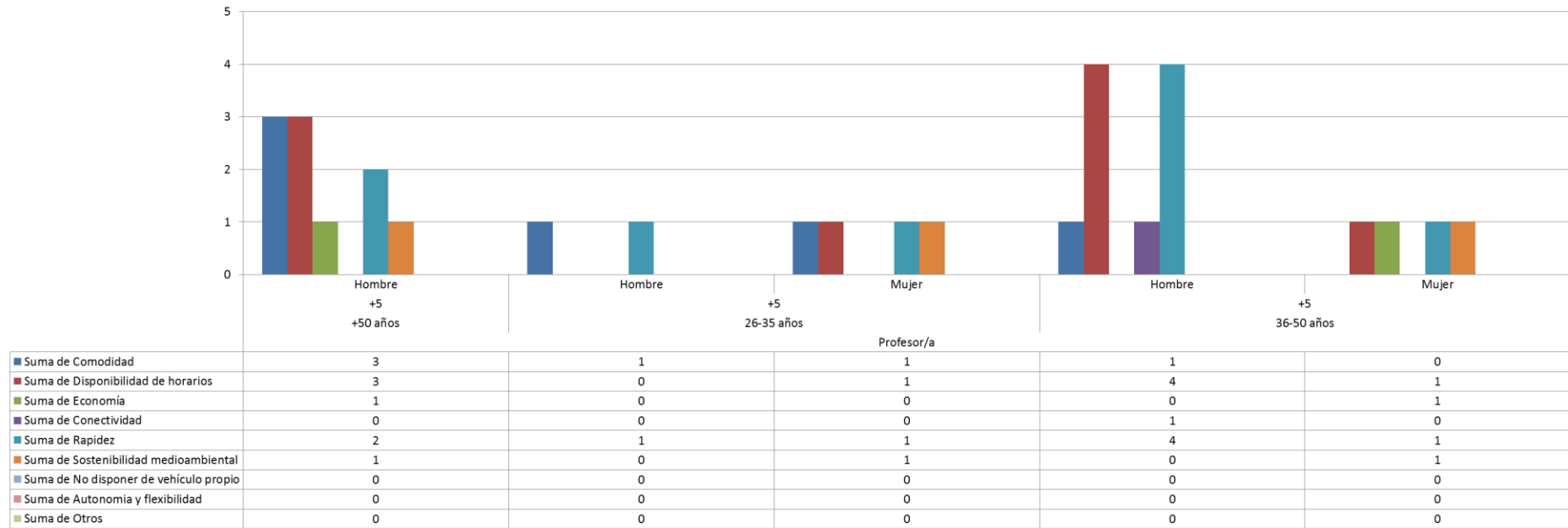


Suma de Comodidad	8	1	8	1
Suma de Disponibilidad de horarios	5	1	4	1
Suma de Economía	2	0	1	0
Suma de Conectividad	2	0	1	0
Suma de Rapidez	7	1	5	1
Suma de Sostenibilidad medioambiental	2	0	2	1
Suma de No disponer de vehículo propio	0	0	0	0
Suma de Autonomía y flexibilidad	0	0	0	0
Suma de Otros	0	0	0	0

3.6.4 Investigadores



3.6.5 Profesores



3.6.6 Conclusión

De la pregunta “¿Por qué se desplaza en el modo elegido en los puntos 3.4 y 3.6?” se comprueban las conjeturas realizadas a partir de las dos preguntas anteriores, donde se observa una mayoría aplastante a las tres opciones más relacionadas con confort (comodidad, disponibilidad de horarios y rapidez). Debido a que los encuestados priorizan estos aspectos a la hora de desplazarse es concluyente el uso del turismo privado como medio de transporte.

Un hecho remarcable es que menos de una cuarta parte de los encuestados se plantea otros aspectos como prioritarios para desplazarse. También es interesante observar como aproximadamente el mismo número de encuestados que usan el transporte público, generalmente el metro, (información dada en la pregunta 3.5) coincide con el número de usuarios que se han planteado la conectividad como uno de los aspectos prioritarios para desplazarse más el número de encuestados que no disponen de vehículo propio. Otra observación importante es que aunque la comodidad y rapidez son realmente importantes hay un sector considerable que también se preocupa por la economía y la sostenibilidad medioambiental. Curiosamente este número de encuestados coincide con el número de usuarios que deciden hacer un uso compartido de su vehículo privado con varios ocupantes.

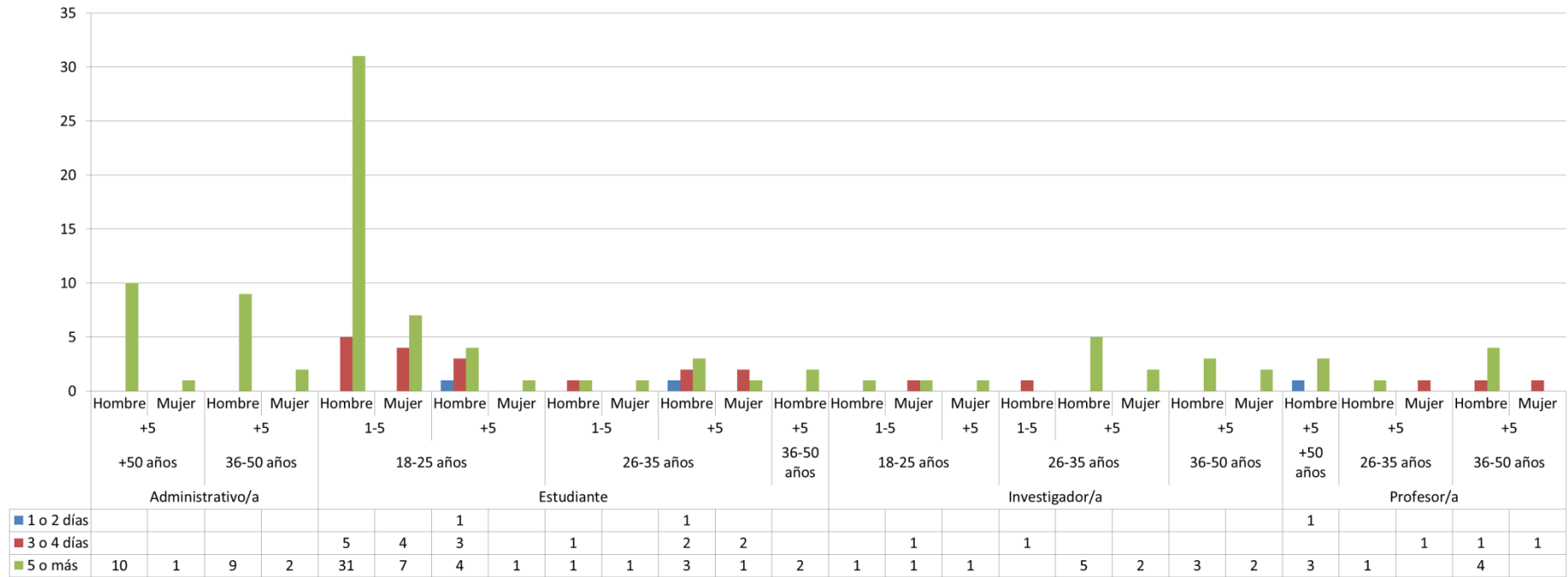
Como conclusión de estas dos apreciaciones se puede asumir que los encuestados se desplazan de una manera u otra dependiendo de cuáles son sus prioridades teniendo en cuenta sus limitaciones personales.

Como curiosidad, se observa que en todos los grupos predomina la comodidad y rapidez a excepción de la categoría “Investigadores” con una edad mayor a 25 años que priorizan equitativamente la comodidad y rapidez con la economía y la sostenibilidad medioambiental.

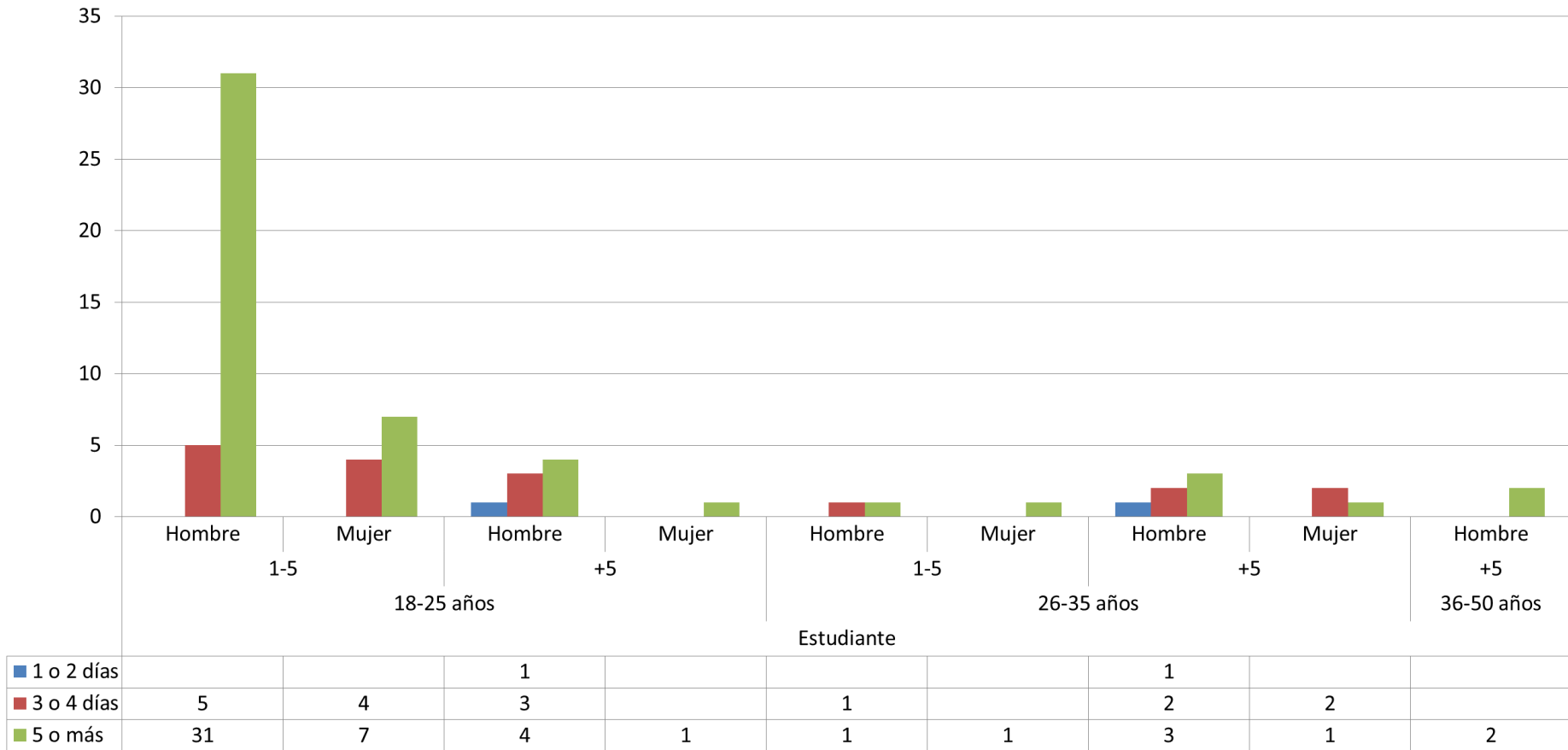
Desplazamiento al campus

3.7 ¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?

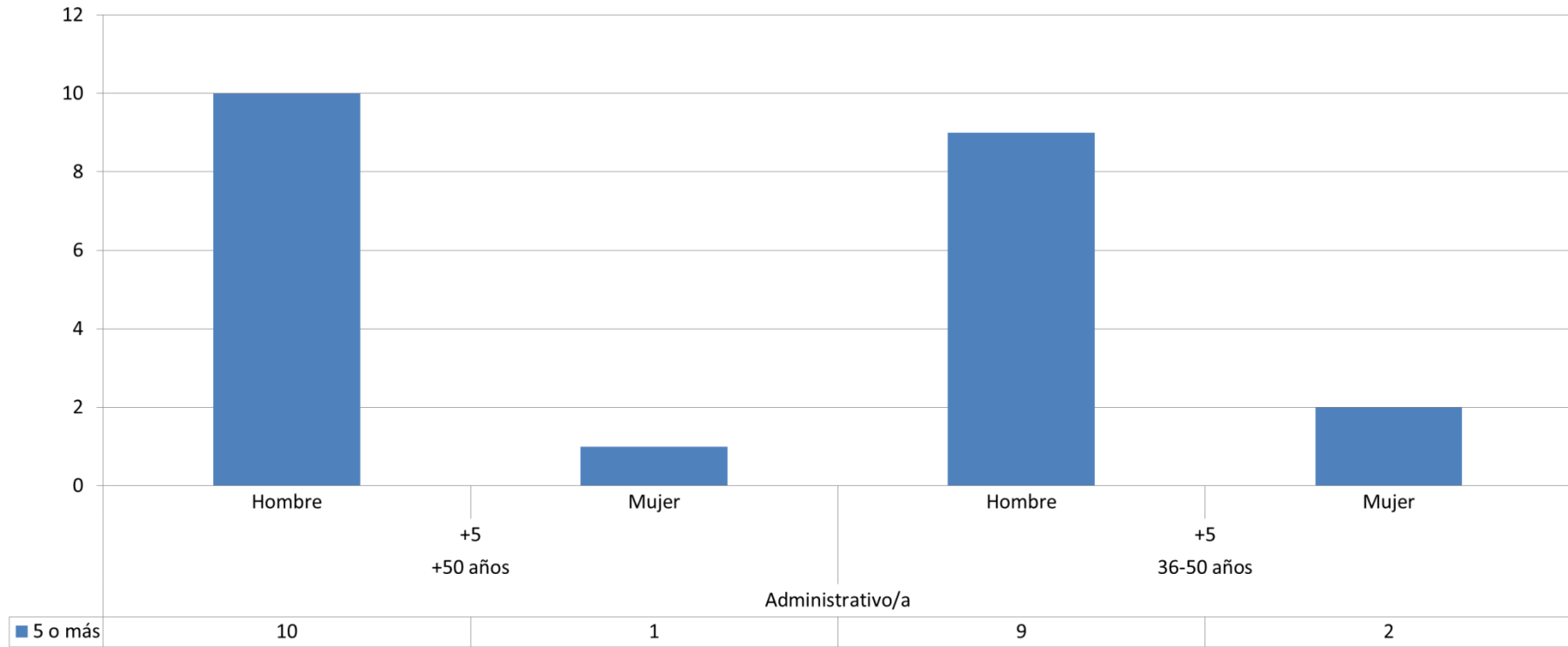
3.7.1 Todas las categorías



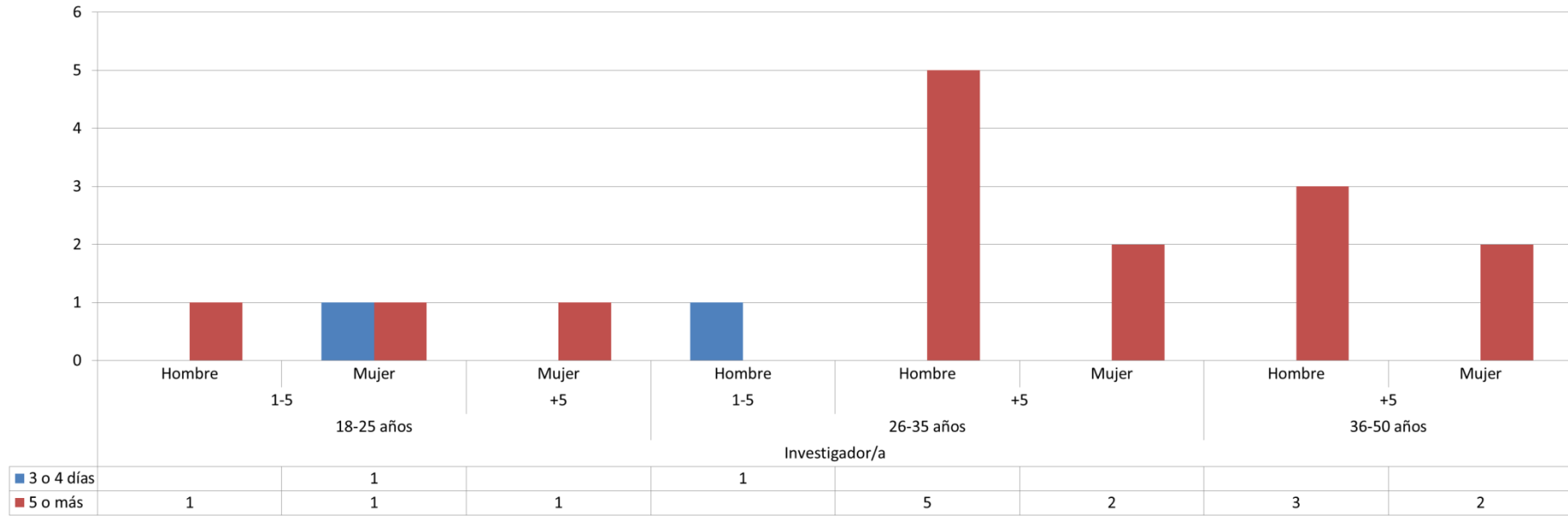
3.7.2 Estudiantes



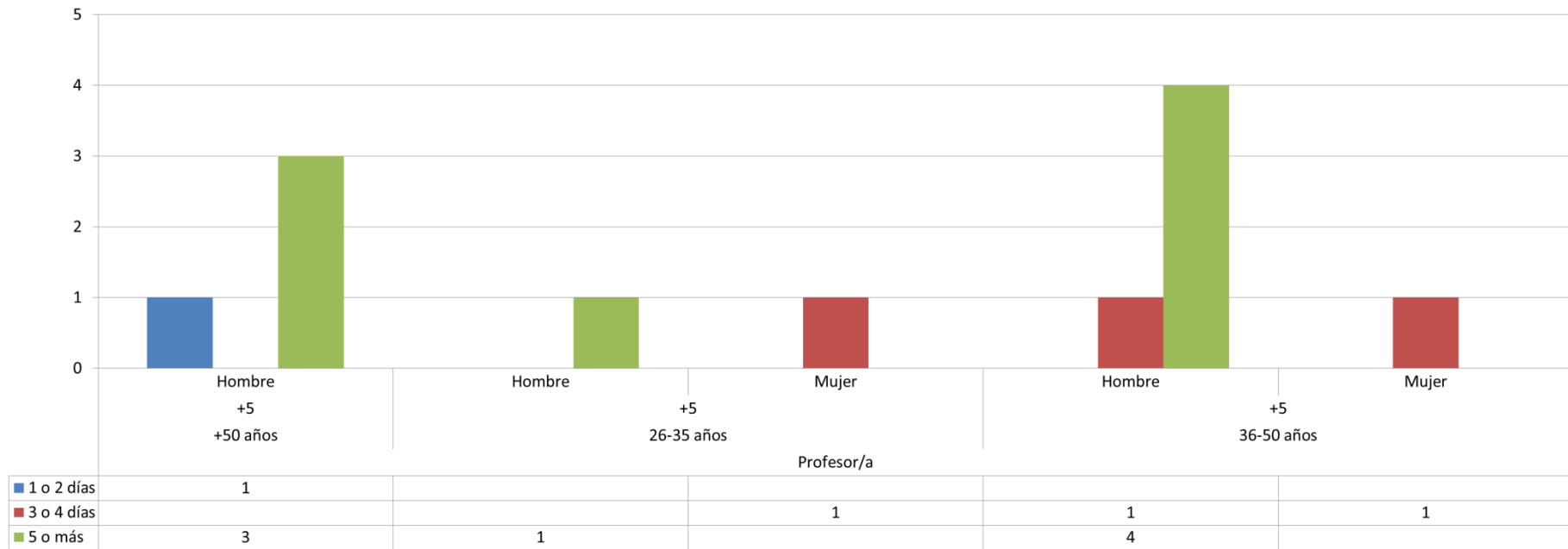
3.7.3 Administradores



3.7.4 Investigadores



3.7.5 Profesores



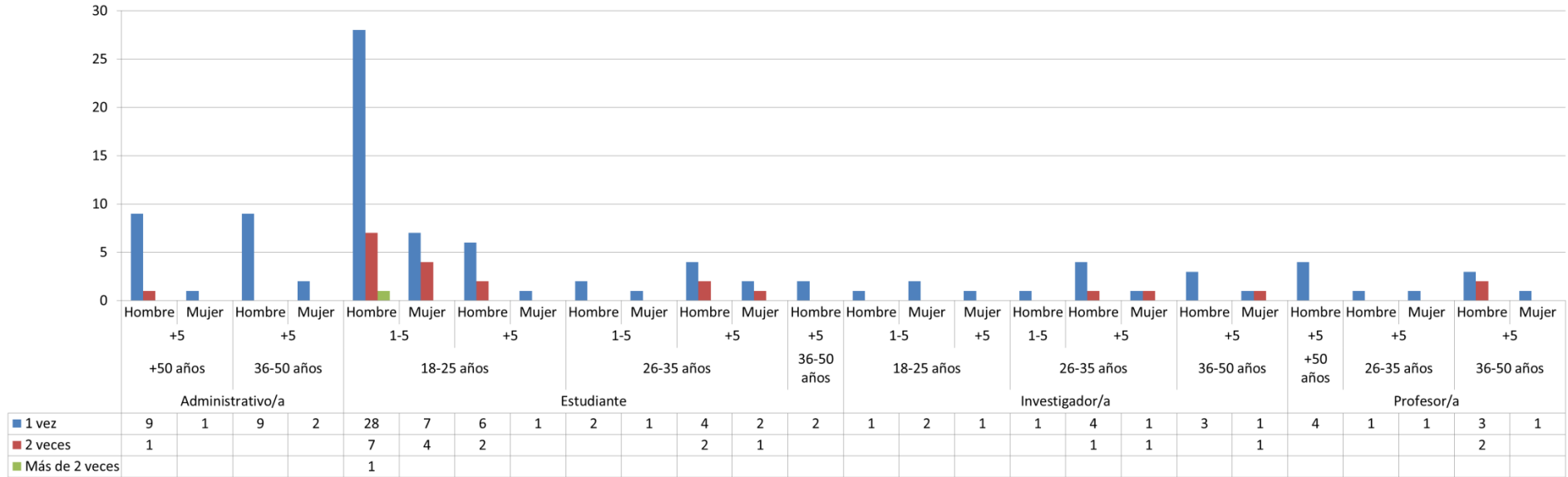
3.7.6 Conclusión

De la pregunta “¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?” se observa que una inmensa mayoría de los encuestados se desplazan 5 días o más al campus durante la semana. En esta pregunta las respuestas coinciden completamente en todos los grupos. El porcentaje de encuestados que se desplazan entre 3 o 4 días es sumamente menor al de 5 o días o más que no sirve para realizar una extrapolación de conclusiones significativas, a excepción del grupo de estudiantes mayores de 25 años que respondieron equitativamente entre las dos respuestas, aunque se trata de un grupo bastante reducido.

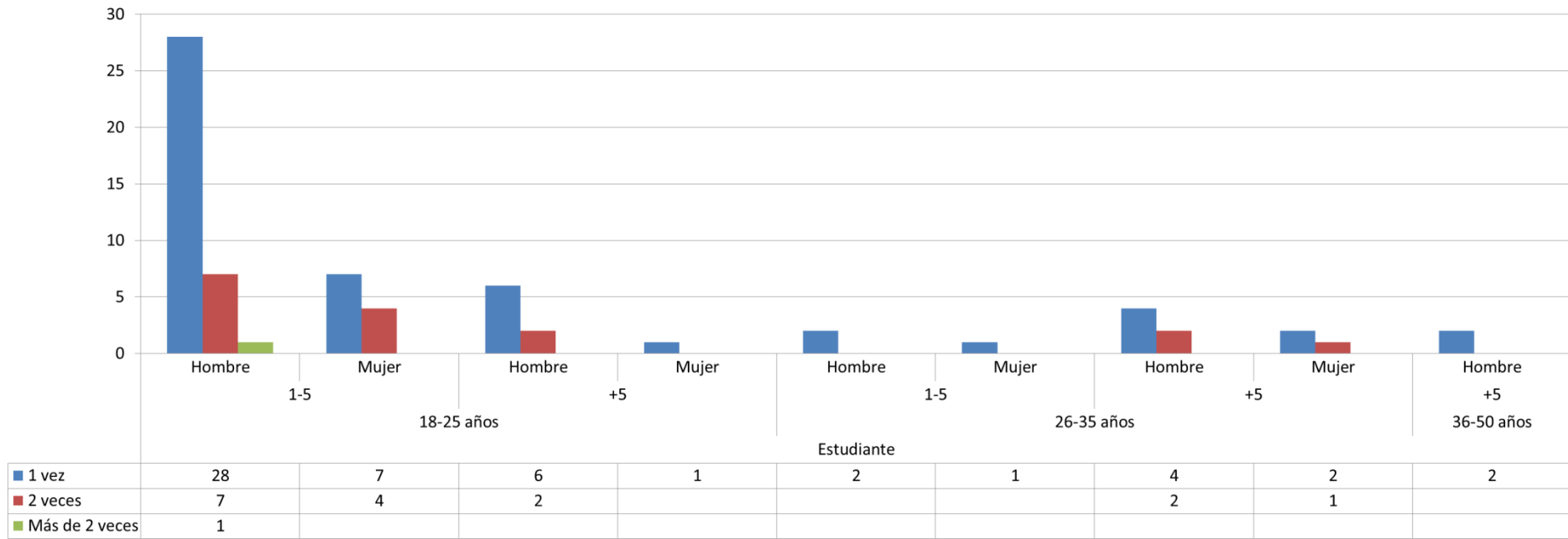
Como conclusión se puede afirmar que la gran mayoría de los encuestados se desplazan 5 días o más al campus.

3.8 ¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?

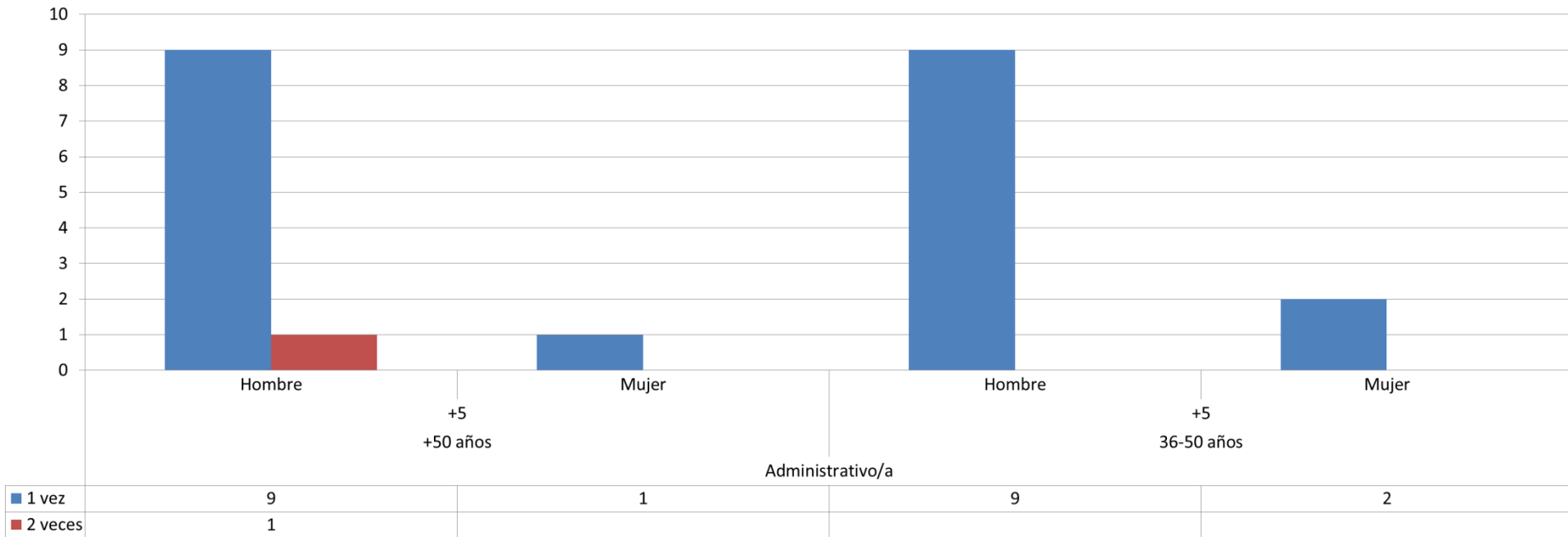
3.8.1 Todas las categorías



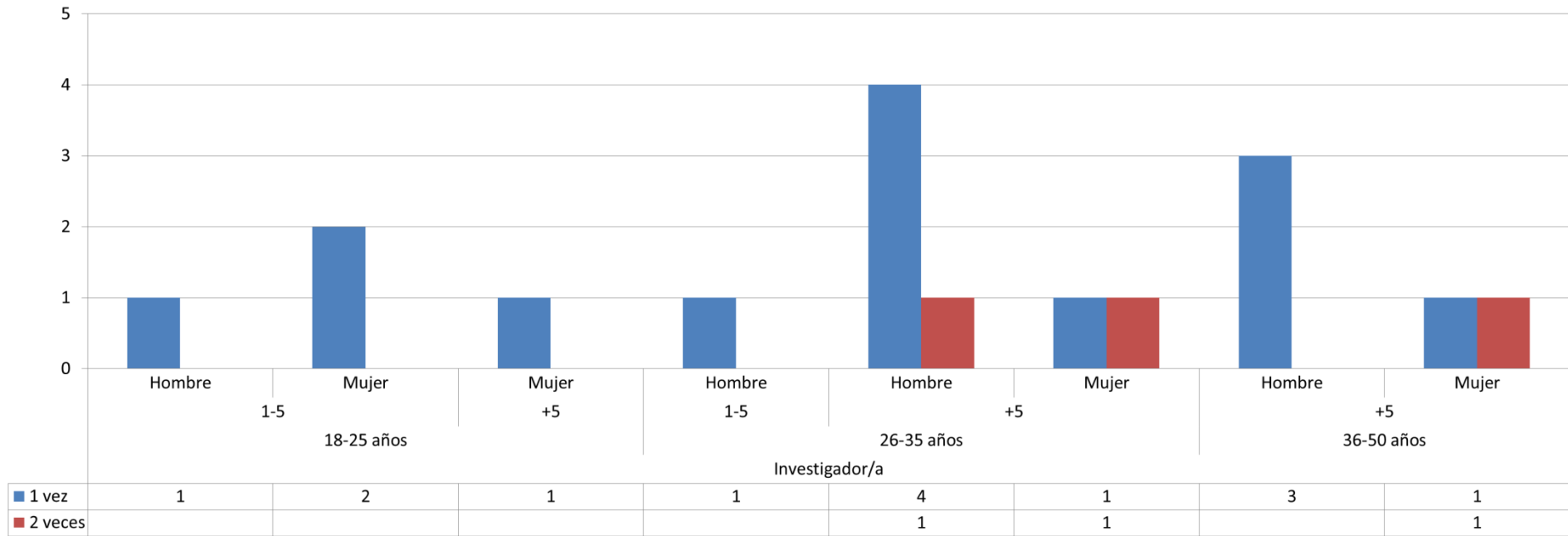
3.8.2 Estudiantes



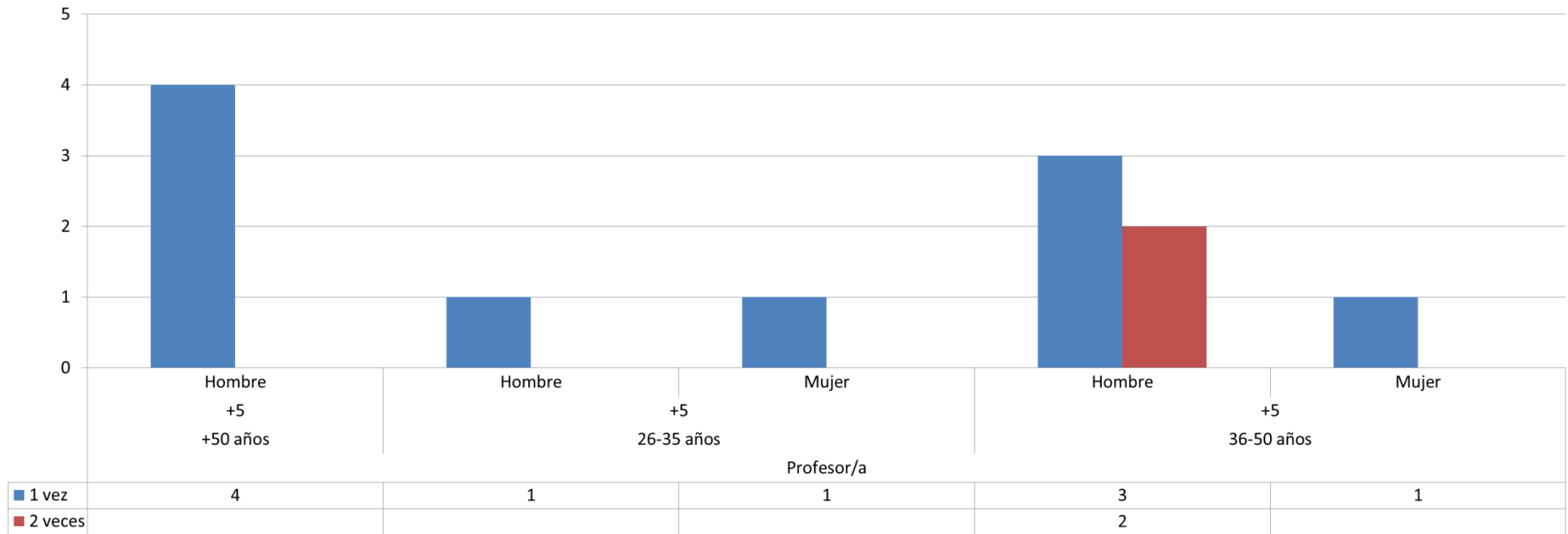
3.8.3 Administradores



3.8.4 Investigadores



3.8.5 Profesores



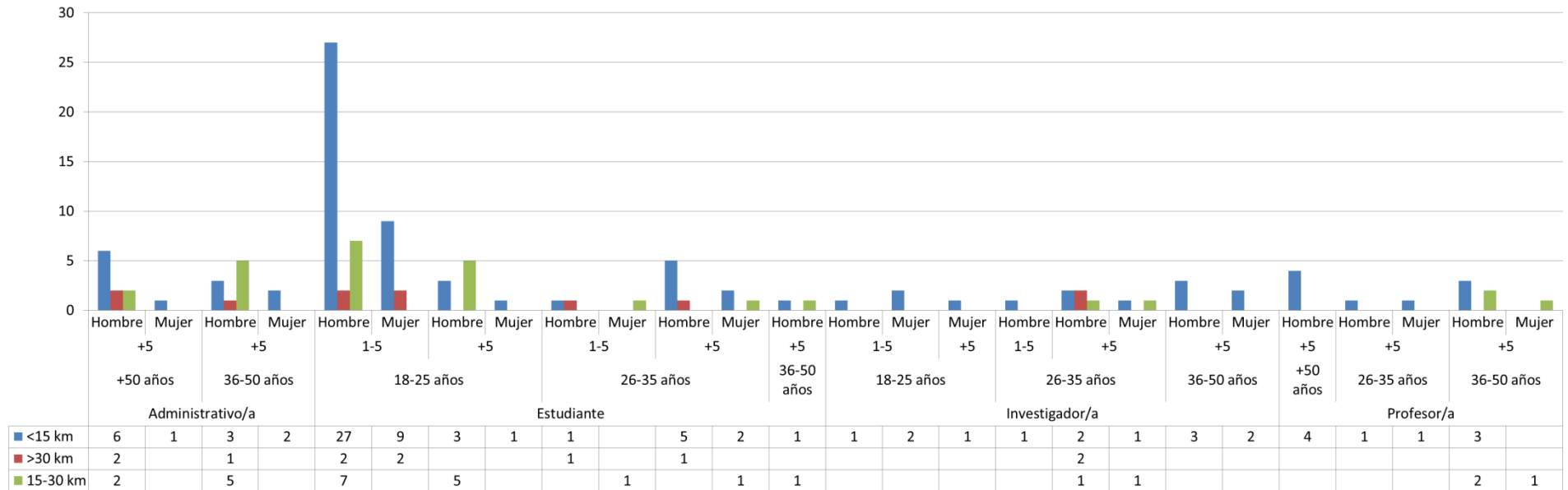
3.8.6 Conclusión

De la pregunta “¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?” se vuelve observar una gran mayoría, igual que en la pregunta anterior, dónde claramente predomina el hecho de que los encuestado solamente se desplazan una sola vez al campus. Es verdad, que hay un porcentaje de encuestados que se desplazan dos veces al día aunque bastante reducido. Este porcentaje está repartido entre edades elevadas en las categorías trabajadoras (“Administradores”, “Investigadores” y “Profesores”), en cambio, este porcentaje está bastante repartido durante todas las edades en la categoría “Estudiantes”.

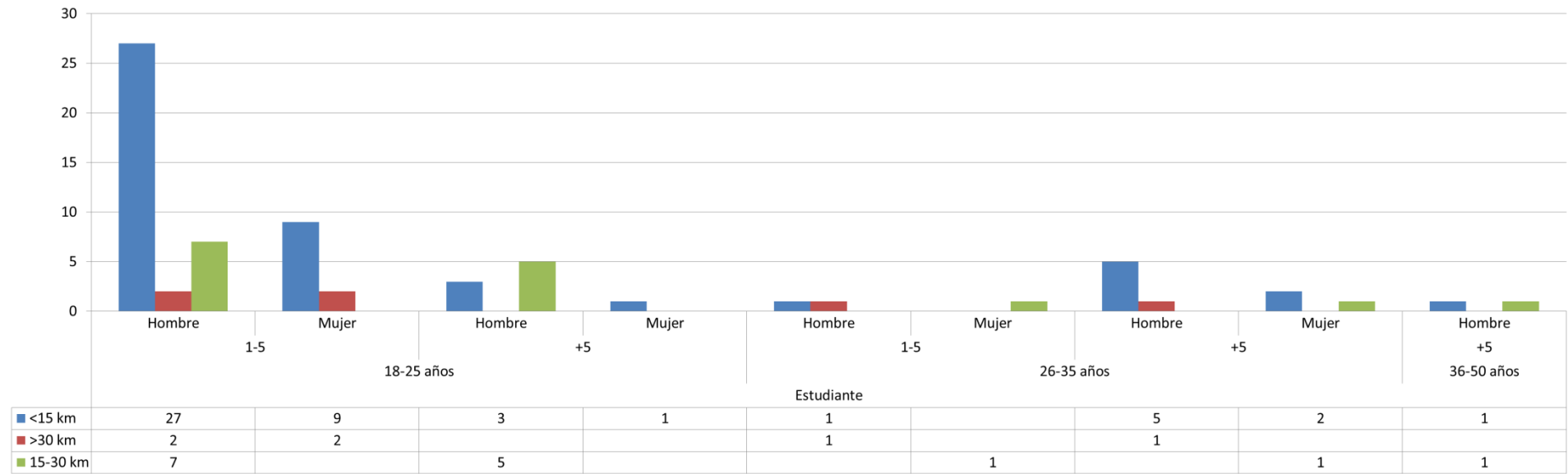
Como conclusión, se observa que una inmensa mayoría se desplaza diariamente al campus.

3.9 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?

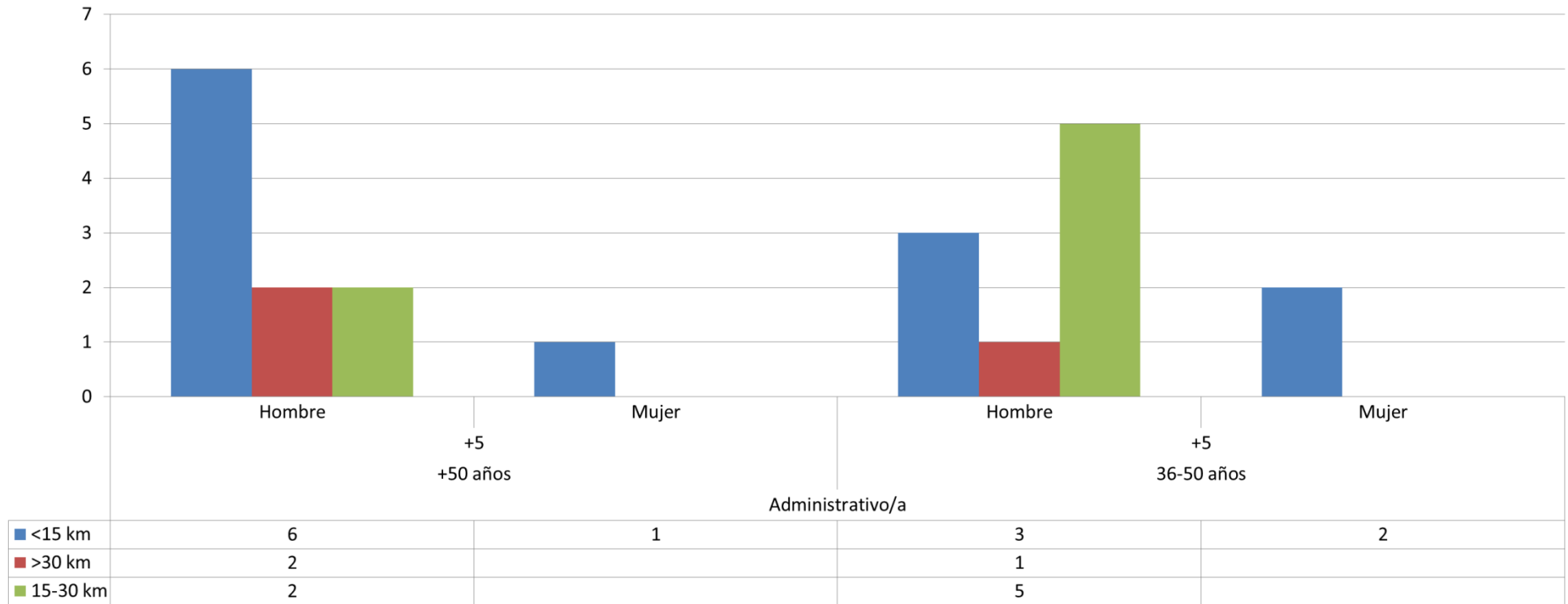
3.9.1 Todas las categorías



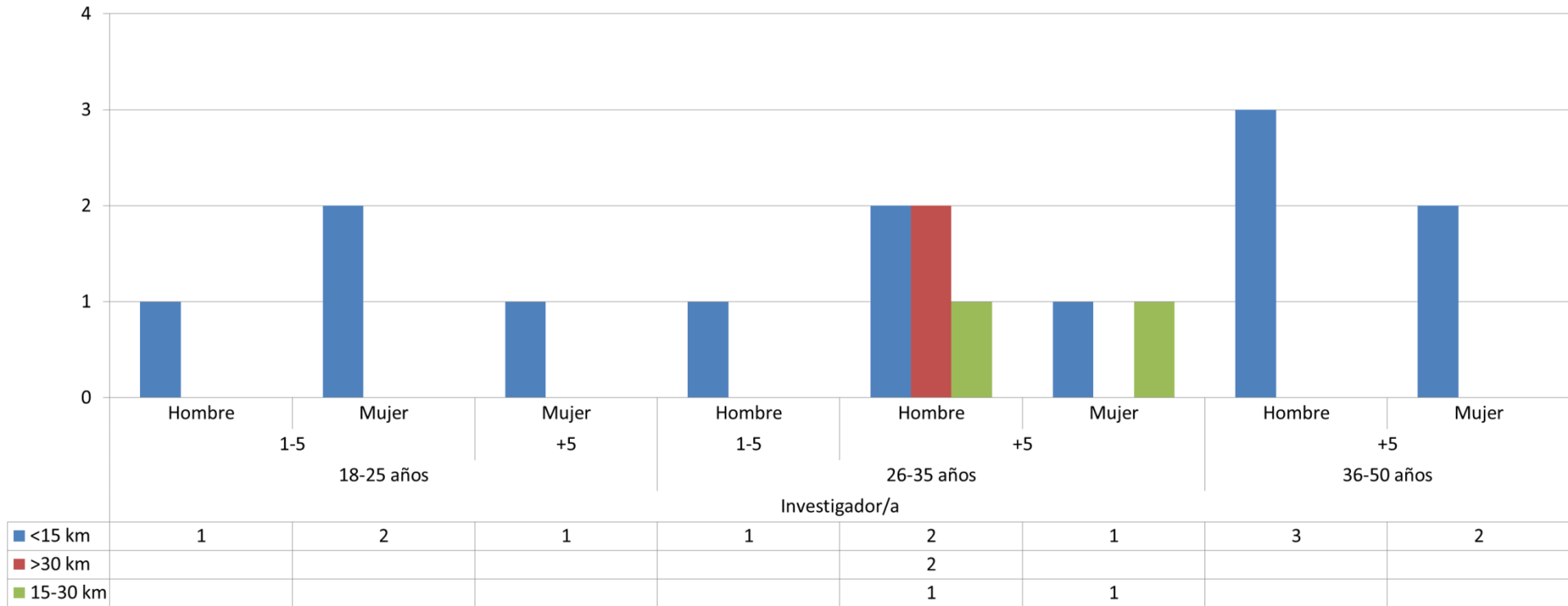
3.9.2 Estudiantes



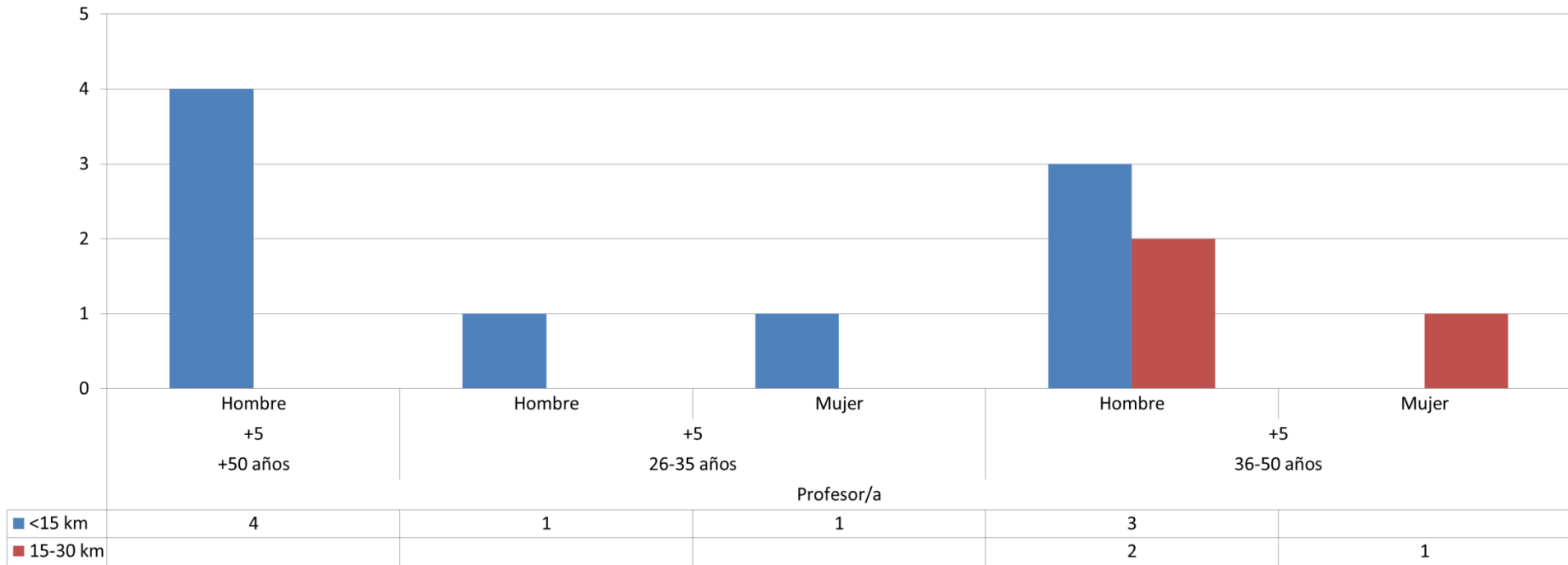
3.9.3 Administradores



3.9.4 Investigadores



3.9.5 Profesores



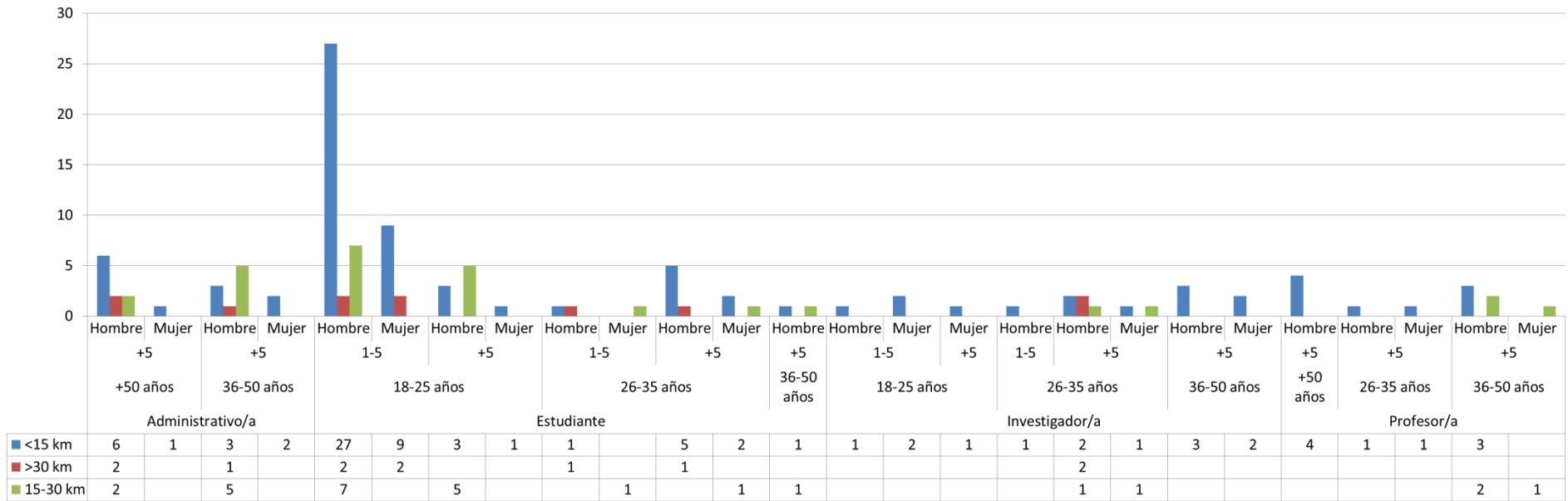
3.9.6 Conclusión

De la pregunta “¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?” se observa que el desplazamiento de la mayoría de los encuestados es inferior a los 15 km, aunque también existe un porcentaje de los encuestados que recorre una distancia entre 15-30 km, pero es bastante reducido. Sobre la respuesta más de 30 km se aprecia que solamente una pequeña minoría recorre esta distancia.

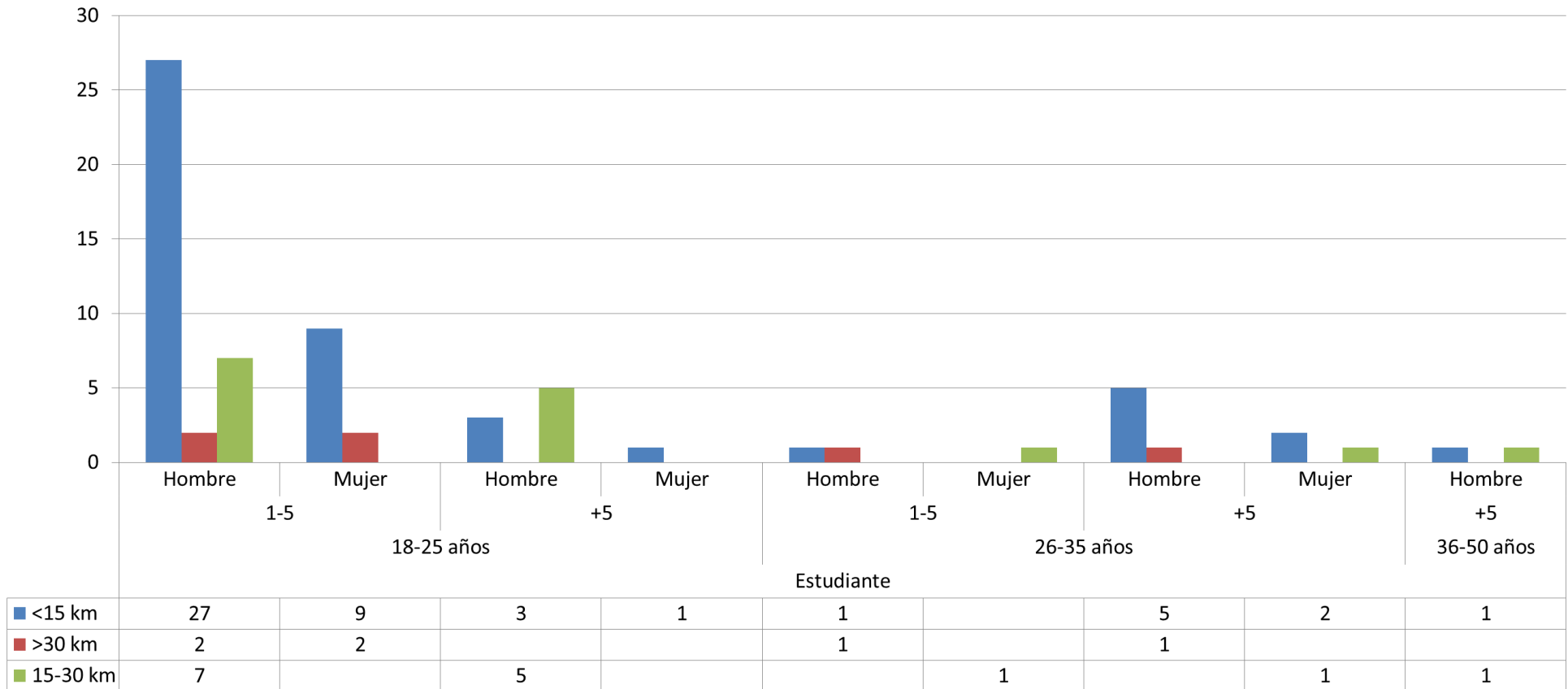
Como conclusión de esta pregunta se puede obtener que seguramente todos los encuestados que tienen recorrer más de 15 Km harán uso compartido del turismo de forma privada con otros usuarios, para así, reducir el coste económico y medioambiental, ya que al realizar distancias considerablemente largas diariamente, esta reducción será bastante notable. En cambio, los usuarios que tienen que desplazarse menos de 15 km optarán por el uso del turismo privado exclusivo para así priorizar su comodidad y rapidez o el uso de transporte público para aquellos que tienen que recorrer una distancia alrededor de los 5 km o inferior y dispongan de una buena conectividad con dicho transporte.

3.10 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?

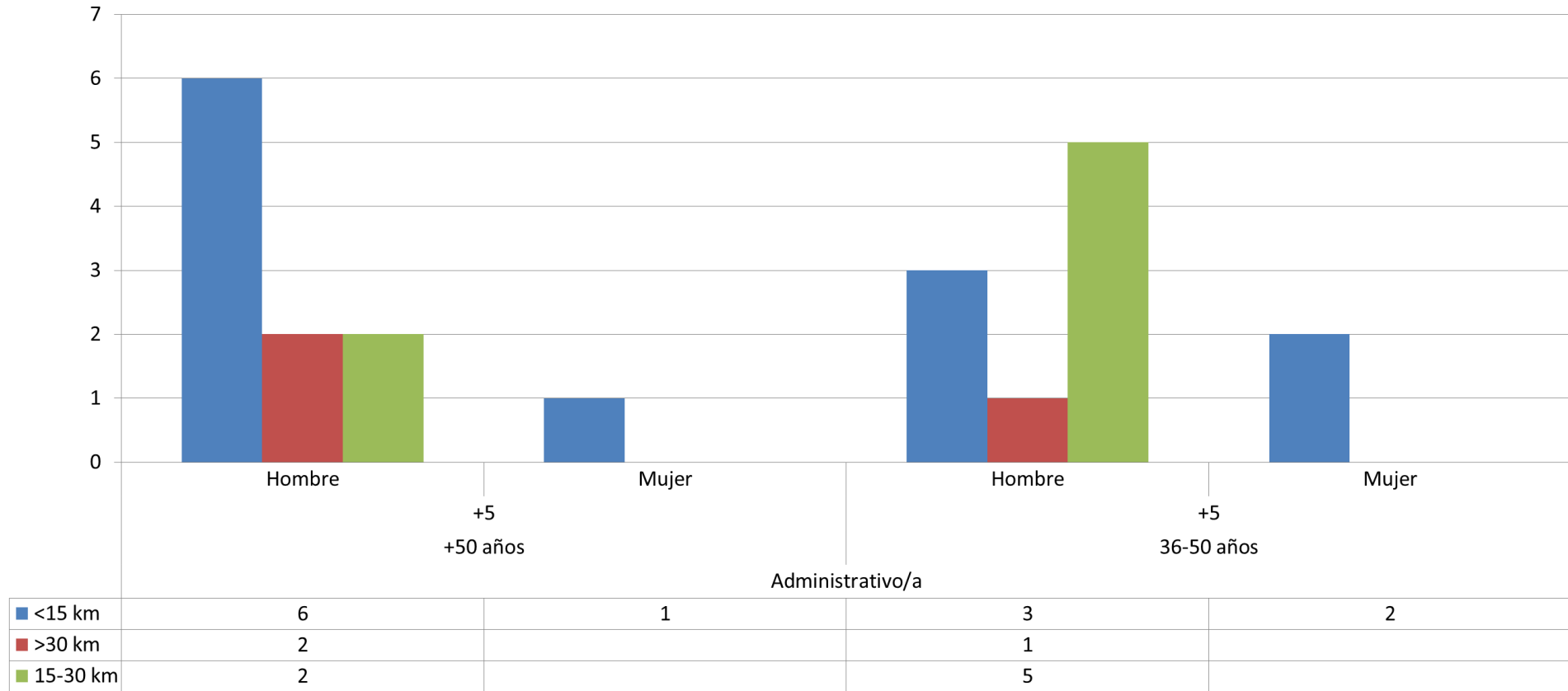
3.10.1 Todas las categorías



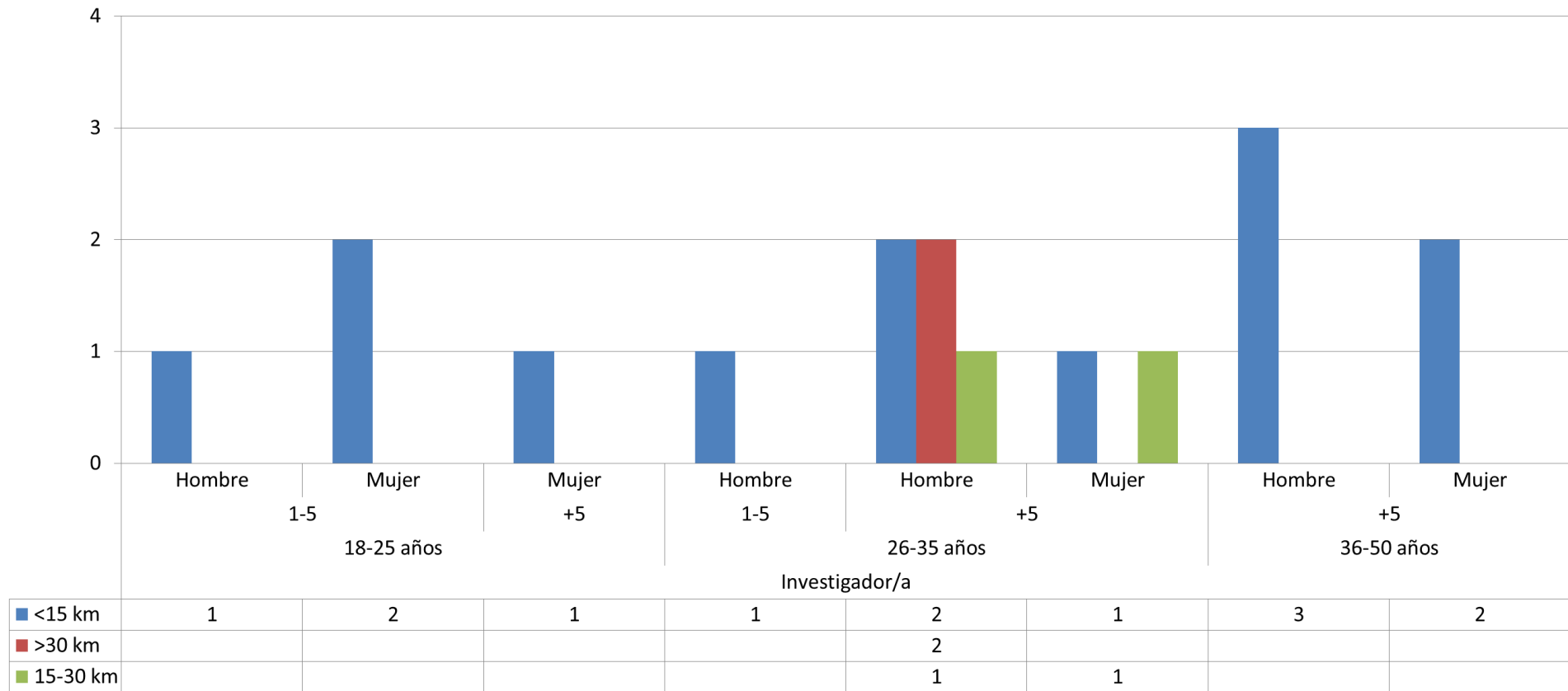
3.10.2 Estudiantes



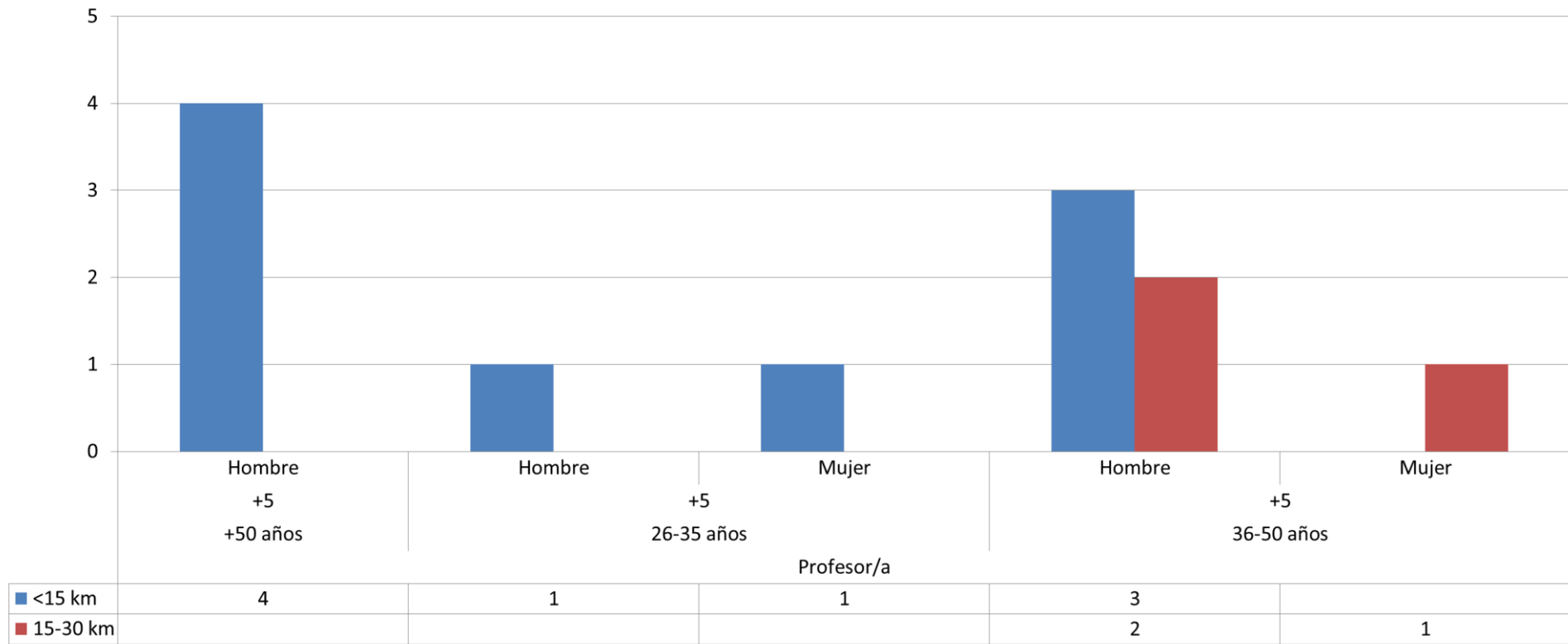
3.10.3 Administradores



3.10.4 Investigadores



3.10.5 Profesores

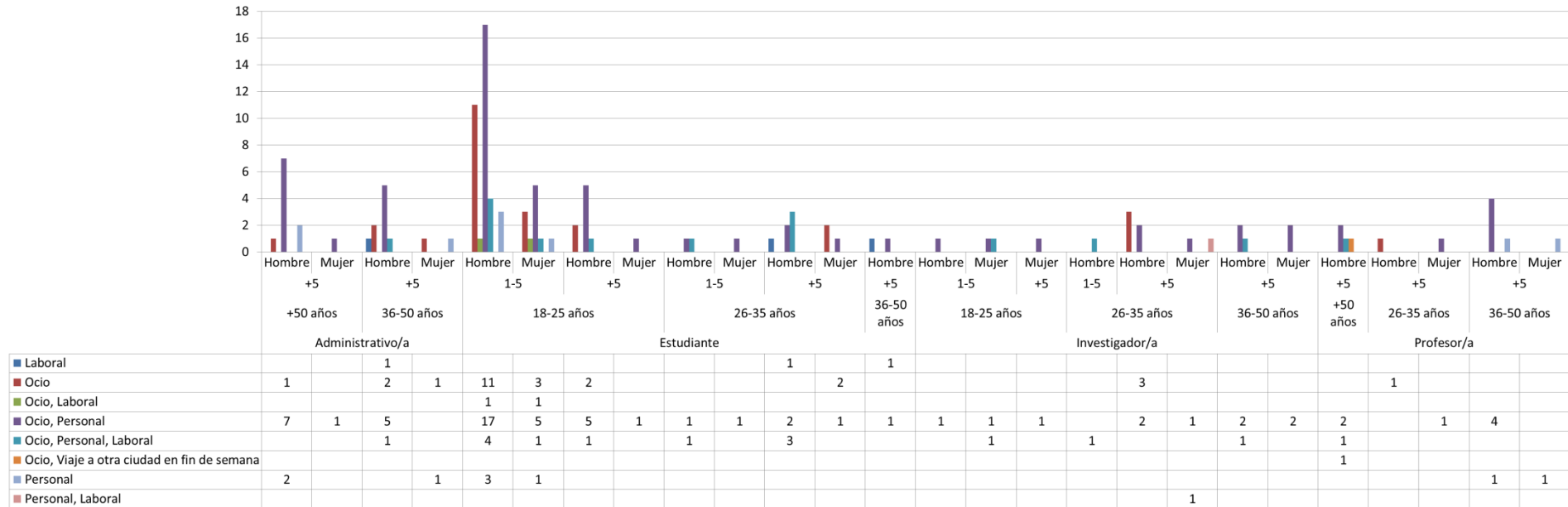


3.10.6 Conclusión

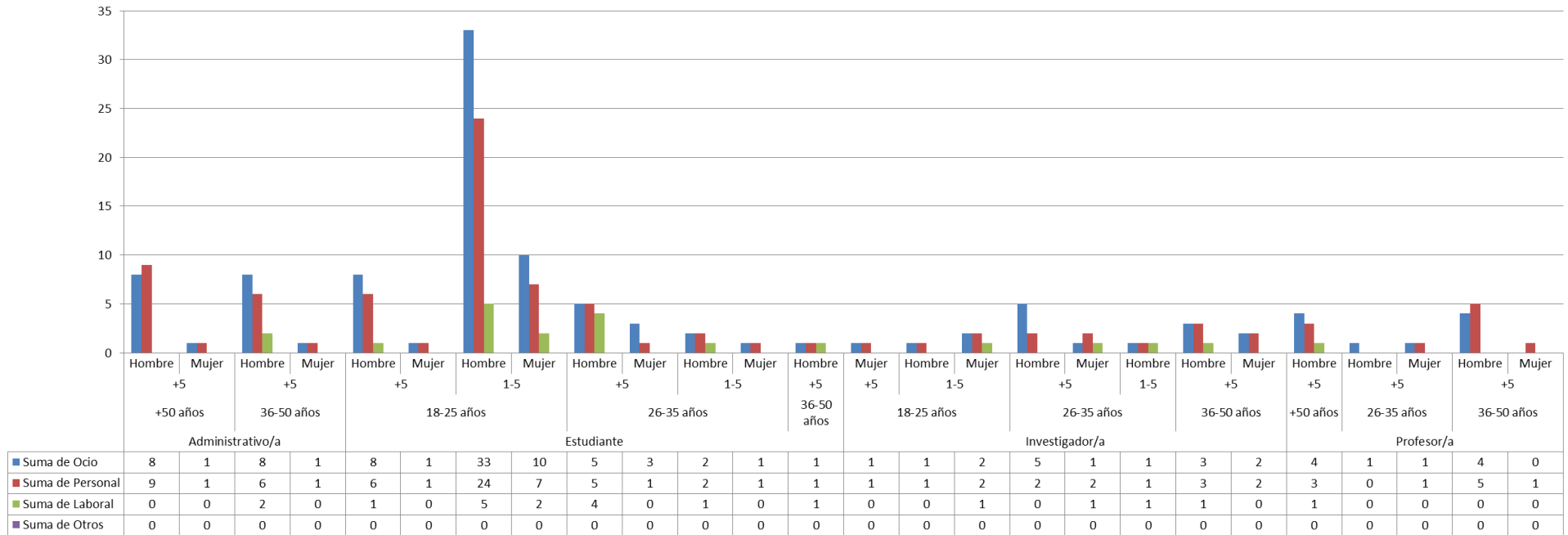
De la pregunta “¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?” se observa que las respuestas de los encuestados coinciden exactamente con las respuestas de la pregunta anterior, como conclusión se obtiene que los encuestados realizan el mismo trayecto tanto de ida como de vuelta, por tanto las conclusiones realizadas para la pregunta anterior son igualmente válidas para esta pregunta.

3.11 ¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente? (multirespuesta)

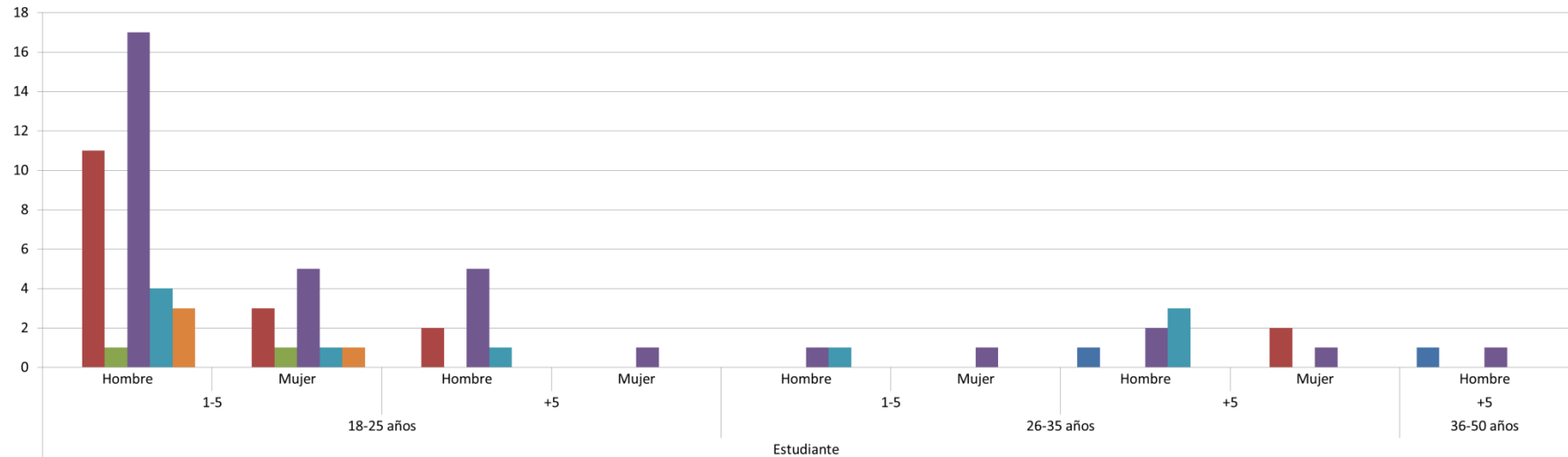
3.11.1 Todas las categorías



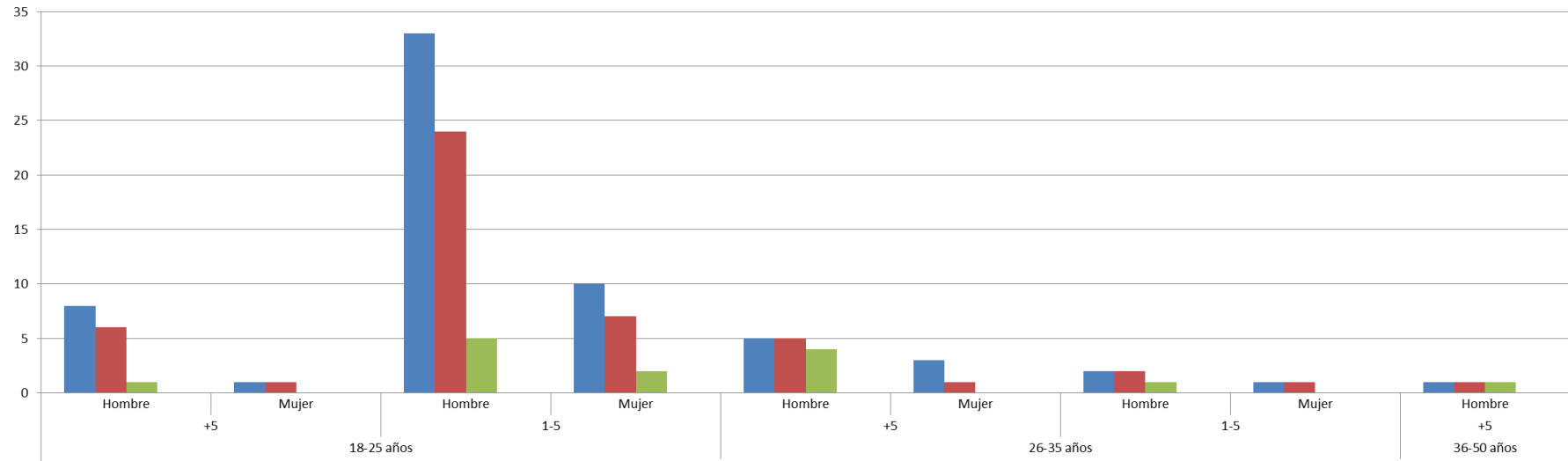
A continuación se detalla el número de usuarios que afirma realizar otros desplazamientos por al menos de algún de los motivos expuestos:



3.11.2 Estudiantes

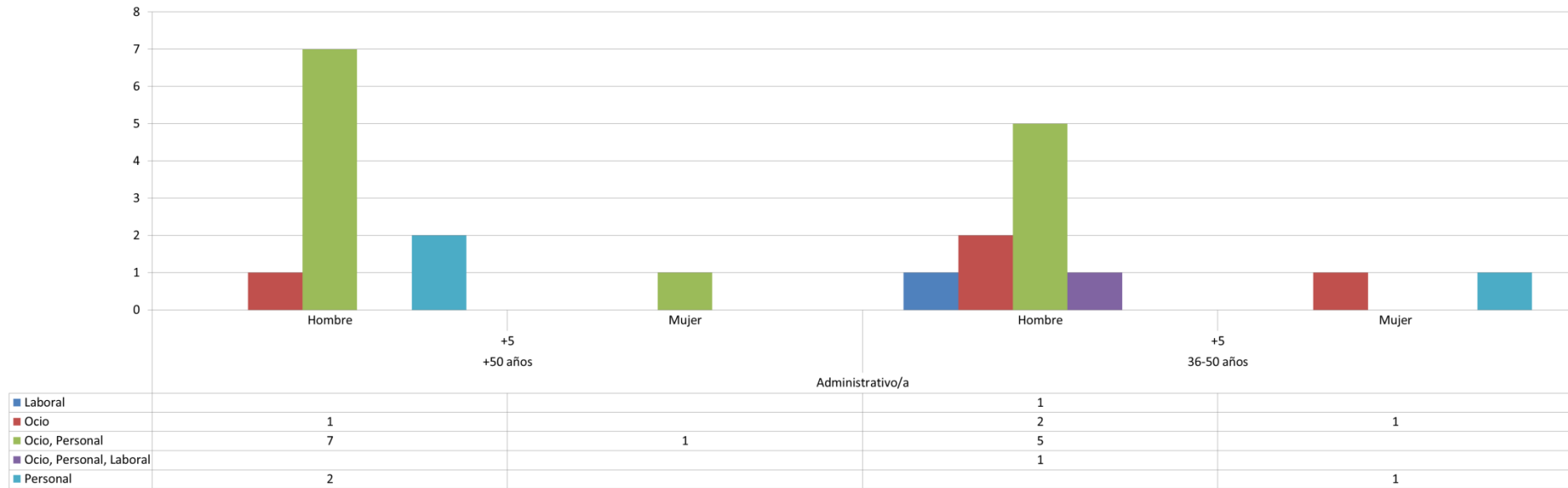


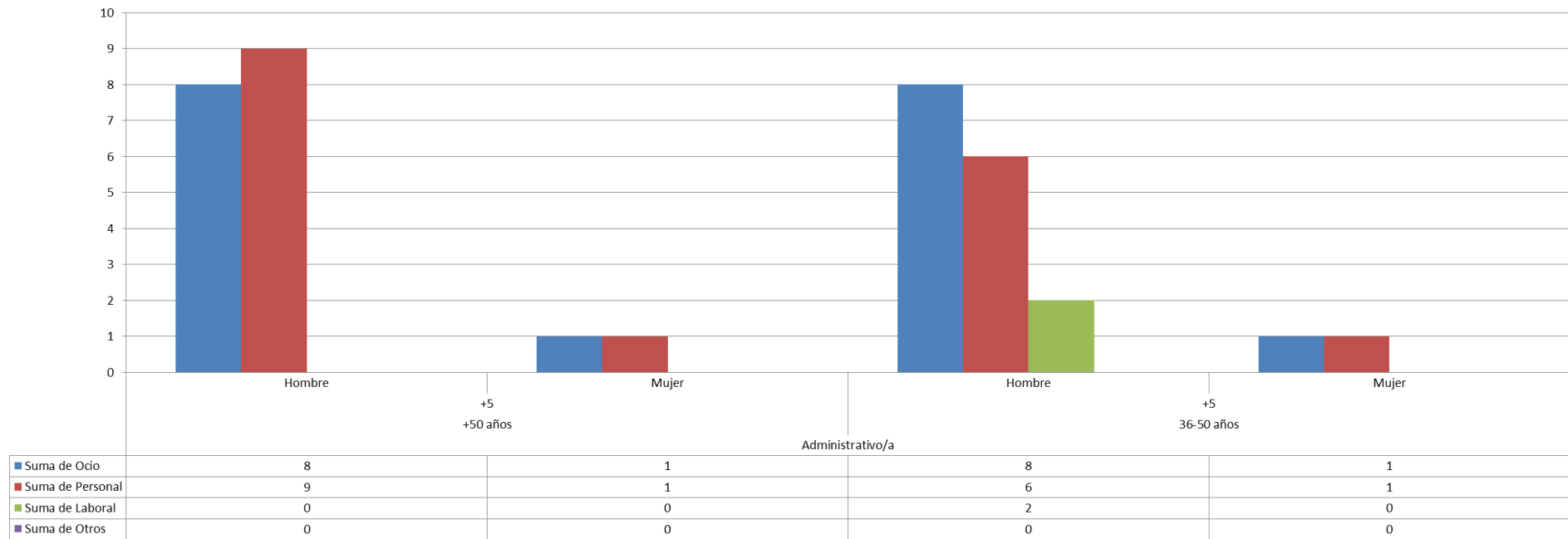
Actividad	Hombre 1-5	Mujer 1-5	Hombre 18-25 años	Mujer 18-25 años	Hombre 26-35 años	Mujer 26-35 años	Hombre 36-50 años	Mujer 36-50 años
Laboral	0	0	0	0	0	0	1	0
Ocio	11	3	2	0	0	0	0	2
Ocio, Laboral	1	1	0	0	0	0	0	0
Ocio, Personal	17	5	5	1	1	1	2	1
Ocio, Personal, Laboral	4	1	1	0	1	0	3	0
Personal	3	1	0	0	0	0	0	0



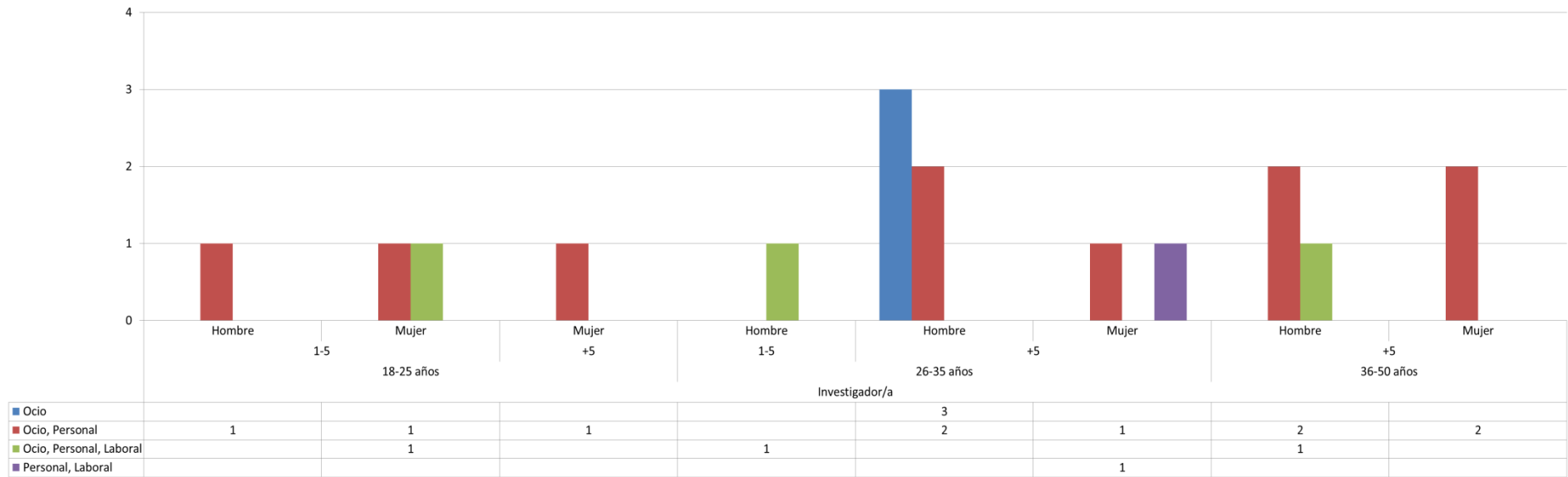
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre
Suma de Ocio	8	1	33	10	5	3	2	1	1
Suma de Personal	6	1	24	7	5	1	2	1	1
Suma de Laboral	1	0	5	2	4	0	1	0	1
Suma de Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0

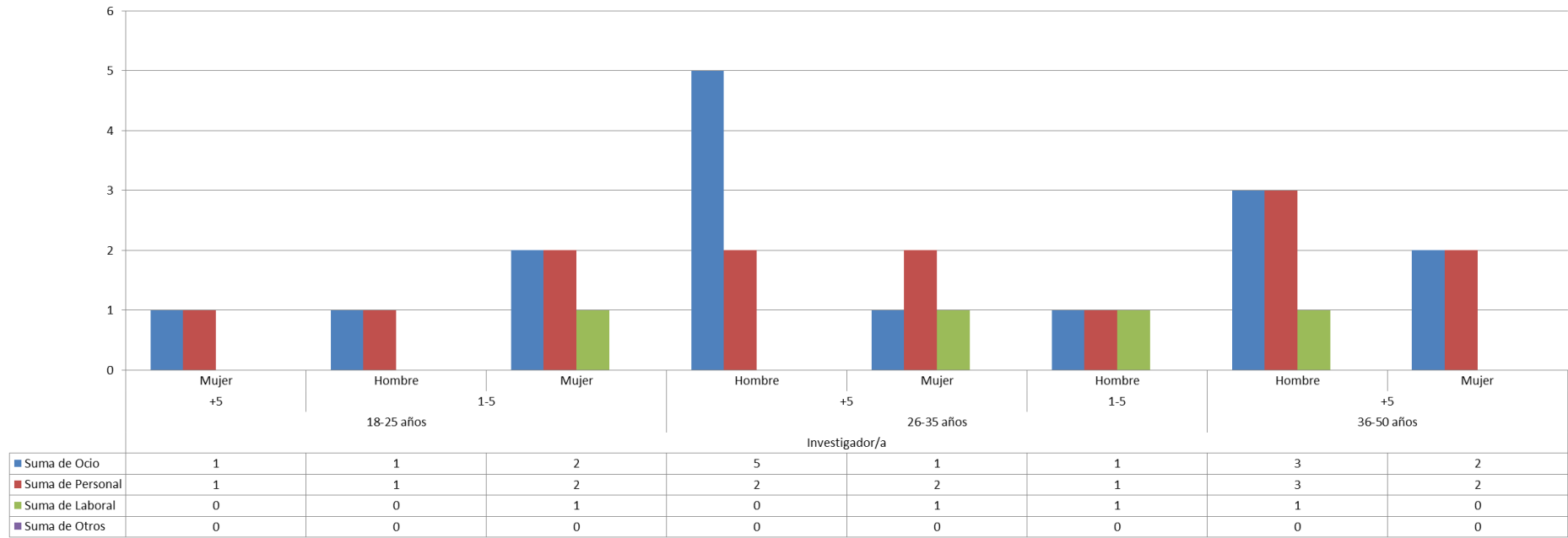
3.11.3 Administradores



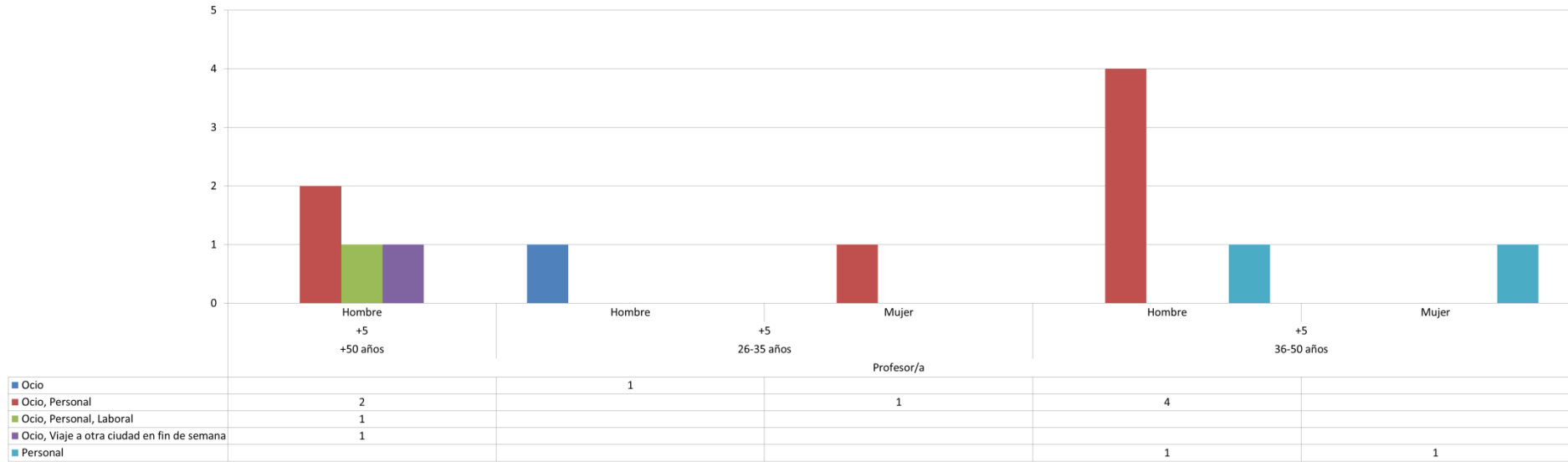


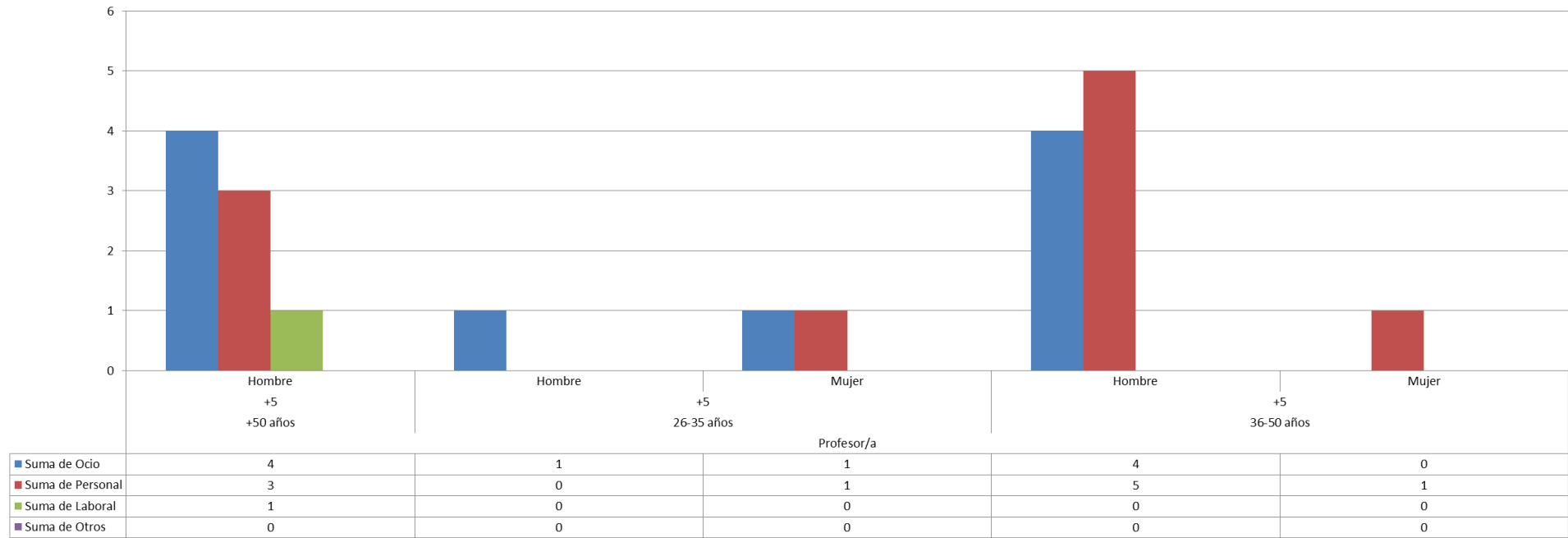
3.11.4 Investigadores





3.11.5 Profesores





3.11.6 Conclusión

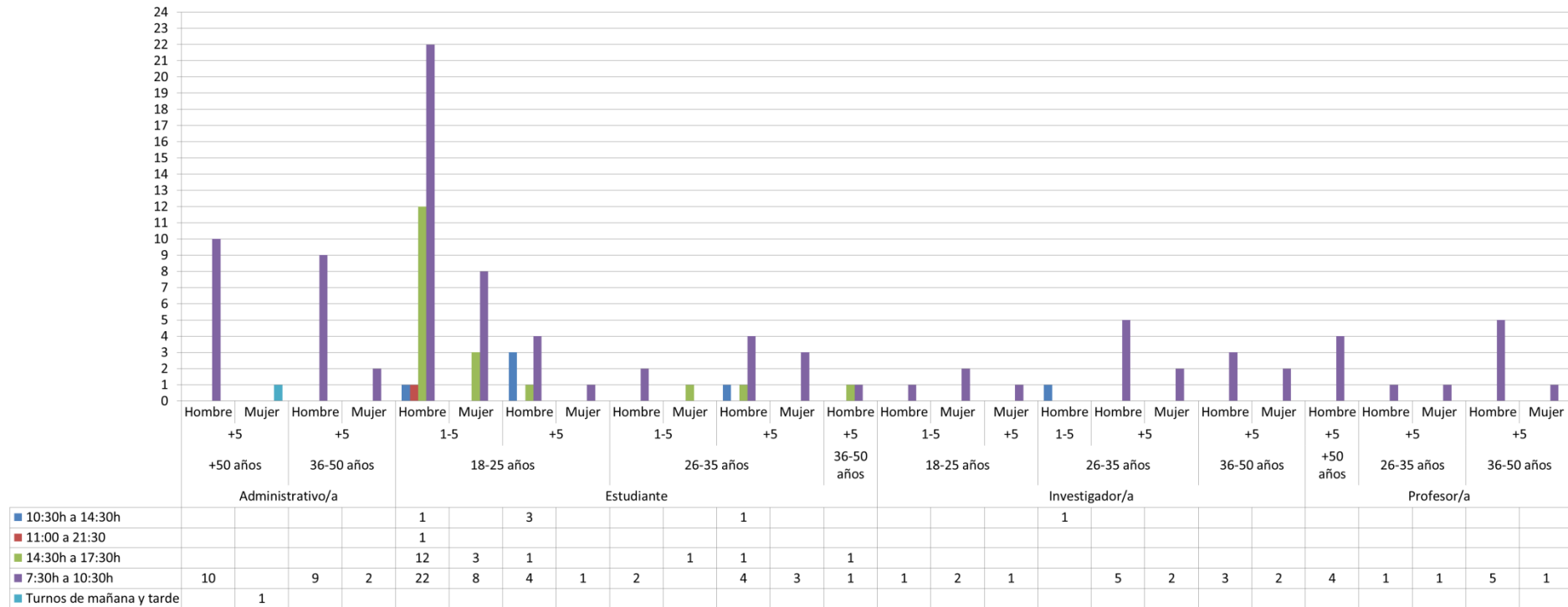
De la pregunta “¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente?” se observa que predominan los desplazamientos ociosos y personales en todas las categorías, además de manera bastante clara. Es apreciable una mayoría en el ocio frente al laboral. Un hecho bastante remarcable es que la finalidad laboral de los desplazamientos es bastante escasa. Curiosamente el desplazamiento por ocio es mayoritario en todas las categorías, aunque era esperable en la categoría “Estudiantes” debido a que es el grupo que goza de más tiempo libre, sorprende que las otras categorías trabajadoras hagan los desplazamientos con la misma finalidad.

Como conclusión se observa que el mayor número de desplazamientos son por ocio o por asuntos personales, el desplazamiento por finalidad laboral queda en un tercer plano.

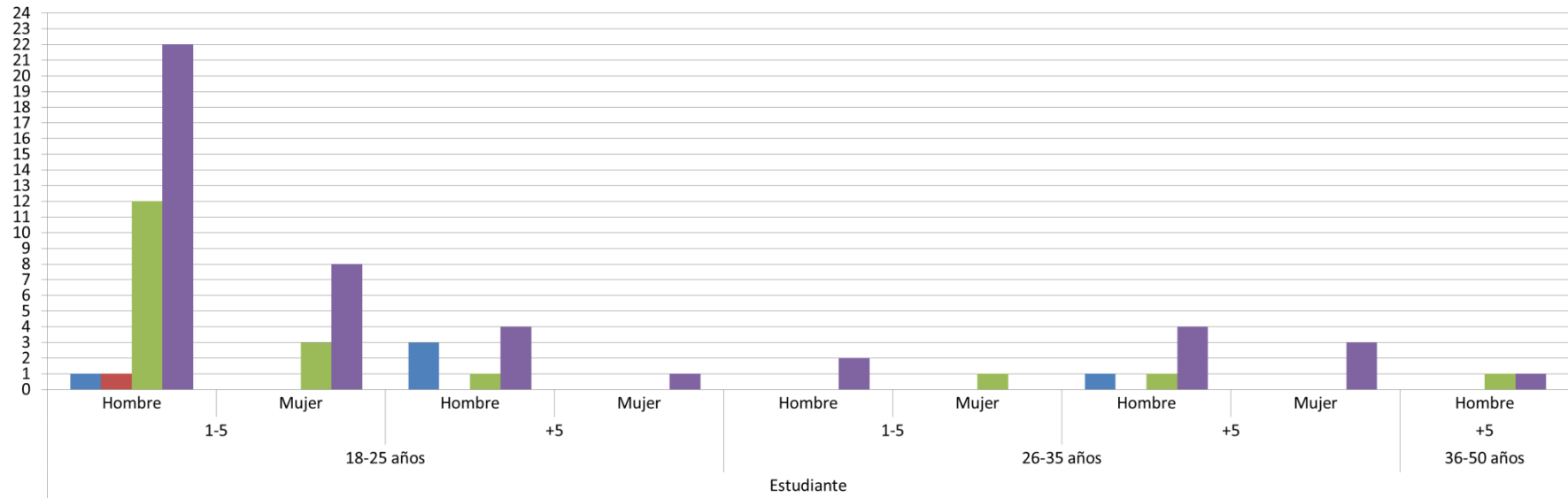
Frecuencias de asistencia al campus:

3.12 ¿A qué hora/s suele llegar al campus?

3.12.1 Todas las categorías

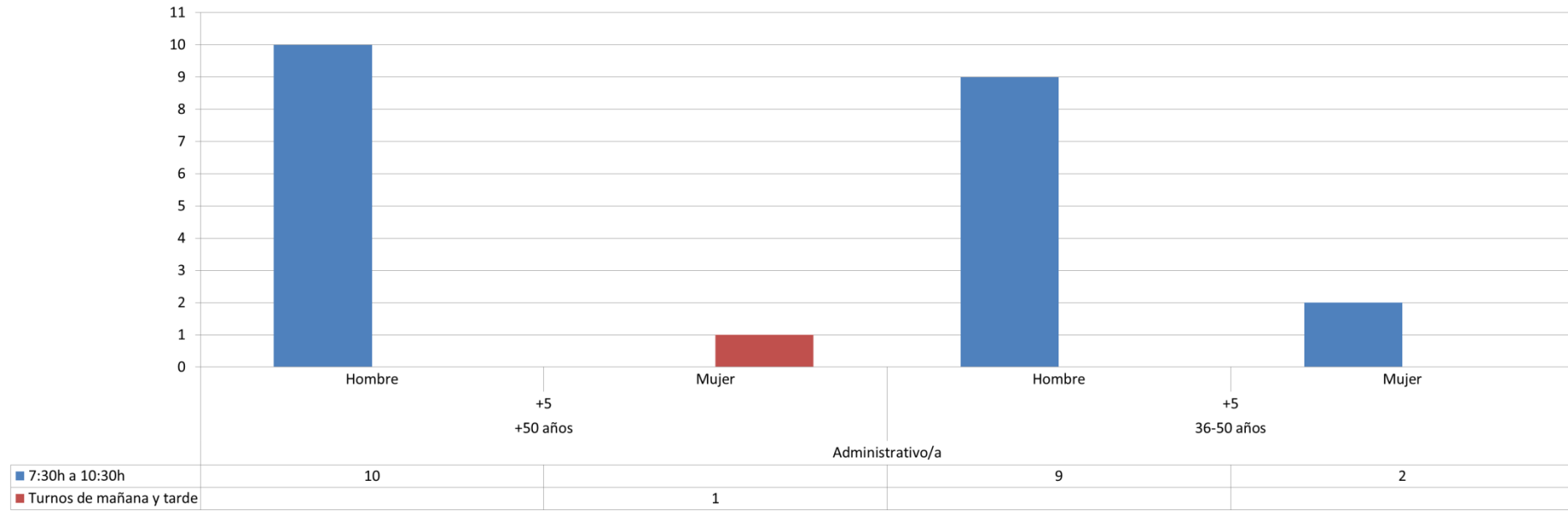


3.12.2 Estudiantes

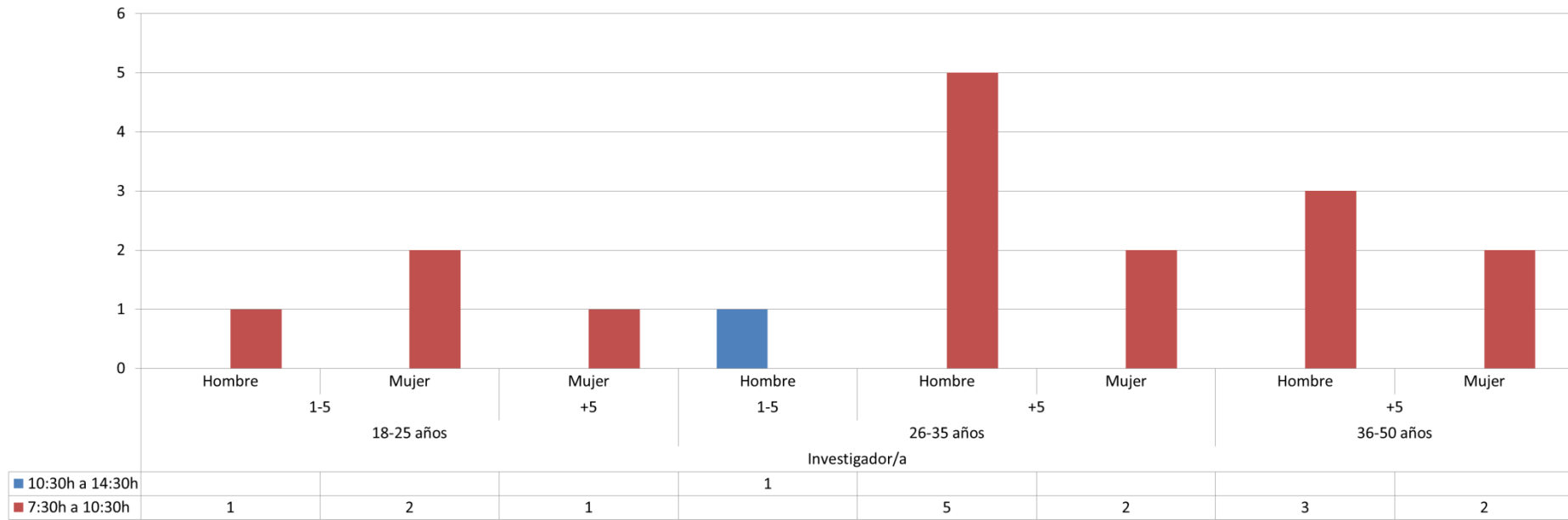


	18-25 años		26-35 años		36-50 años	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
10:30h a 14:30h	1		3		1	
11:00 a 21:30	1					
14:30h a 17:30h	12	3	1	1	1	1
7:30h a 10:30h	22	8	4	1	2	3

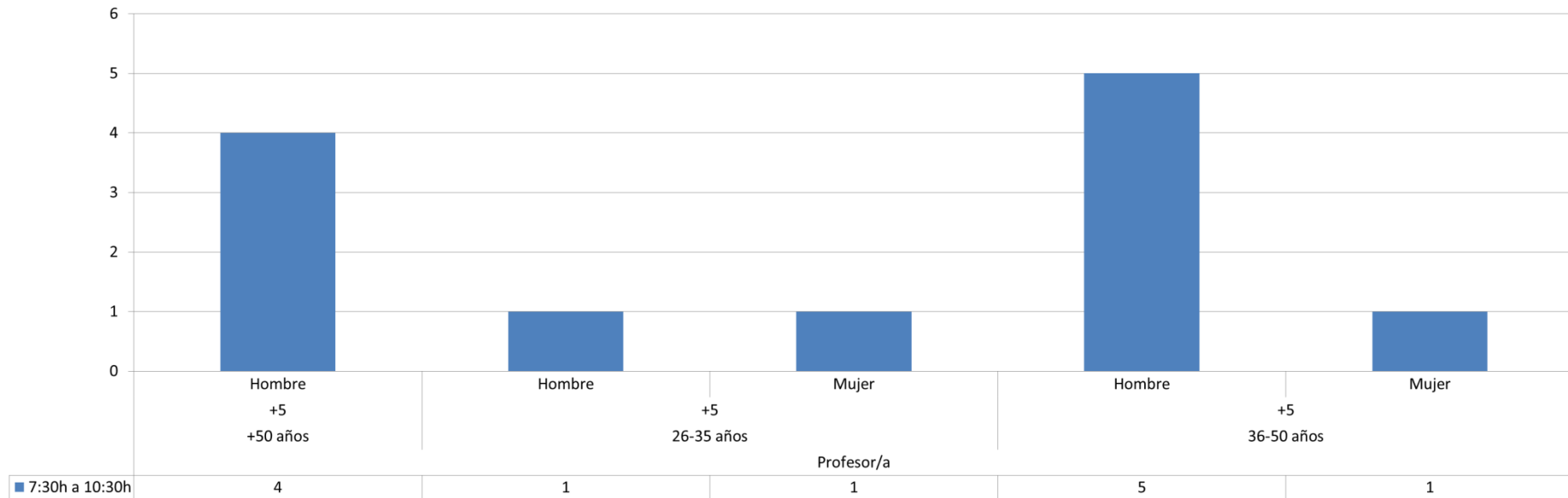
3.12.3 Administradores



3.12.4 Investigadores



3.12.5 Profesores



3.12.6 Conclusión

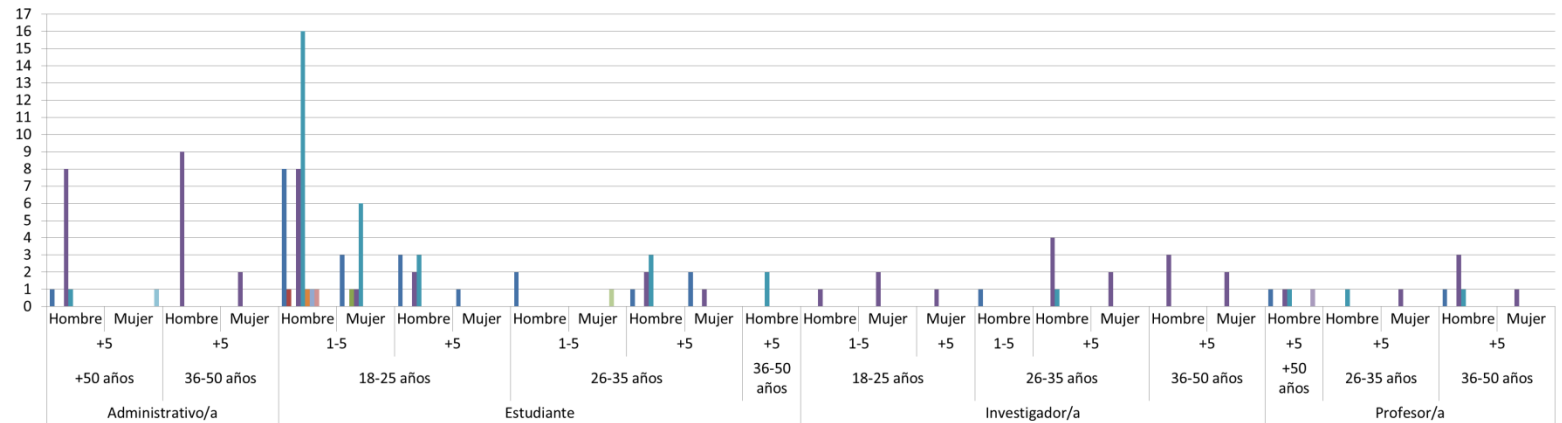
A la pregunta “¿A qué hora/s suele llegar al campus?” se observa que una mayoría de los encuestados llega entre las 7:30h y las 10:30h, esta mayoría prevalece en todas las categorías realizadas.

Una apreciación interesante es que en el grupo de categorías trabajadoras todos los encuestados a excepción de dos llegan dentro del rango predominante, de 7:30h a 10:30h, en cambio en la categoría “Estudiantes” se observa que aunque la mayoría de los encuestados llegué entre el rango mayoritario, existe un porcentaje menor, aunque remarcable que asiste en el rango de horas de 14:30h a 17:30h, este grupo de encuestados debe asistir a clases durante la tarde en la universidad. La resta de horarios de entrada en el campus es de carácter menospreciable debido a la poca representación que tienen.

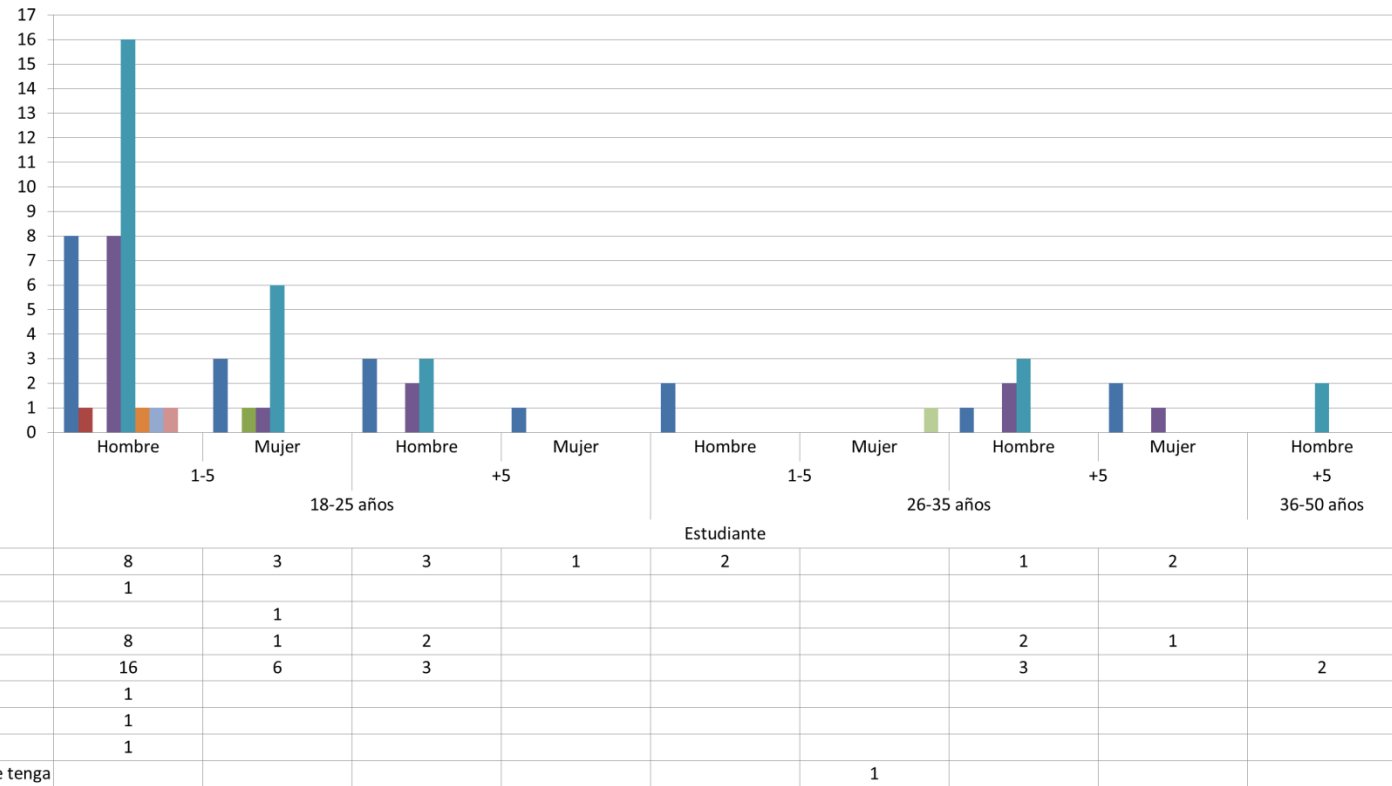
Como conclusión de estos horarios de llegada se reafirma el hecho de que los encuestados mayoritariamente solo acuden una vez al día al campus, de no ser así, habría más disparidad en los horarios de llegada, ya que solo los que disparen con representación es debido a las clases de tarde de los estudiantes.

3.13 ¿A qué hora/s suele salir del campus?

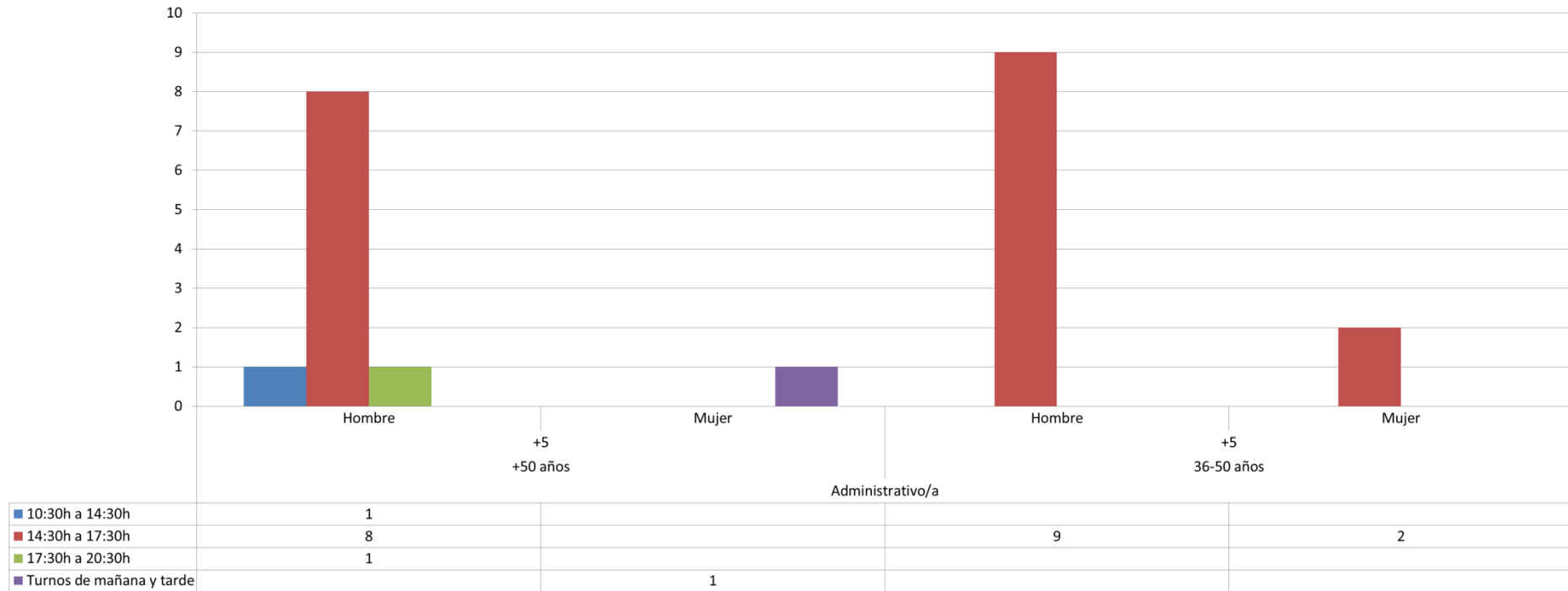
3.13.1 Todas las categorías



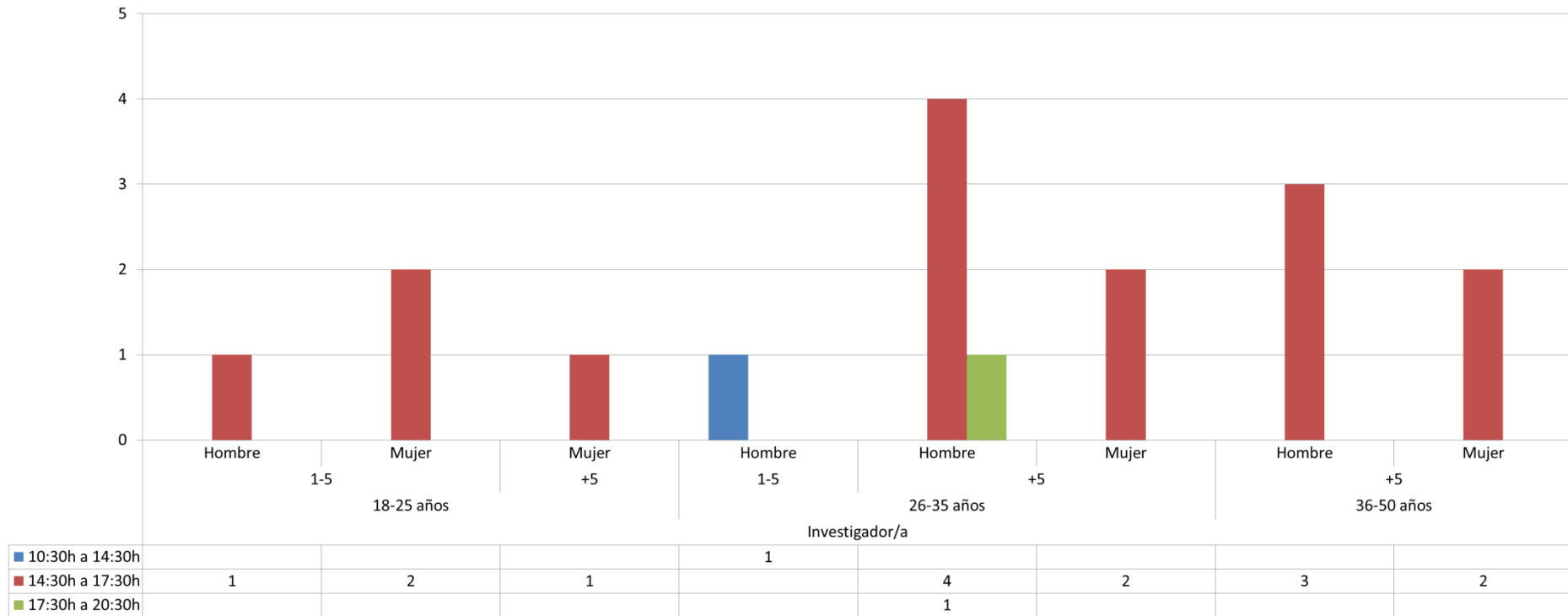
3.13.2 Estudiantes



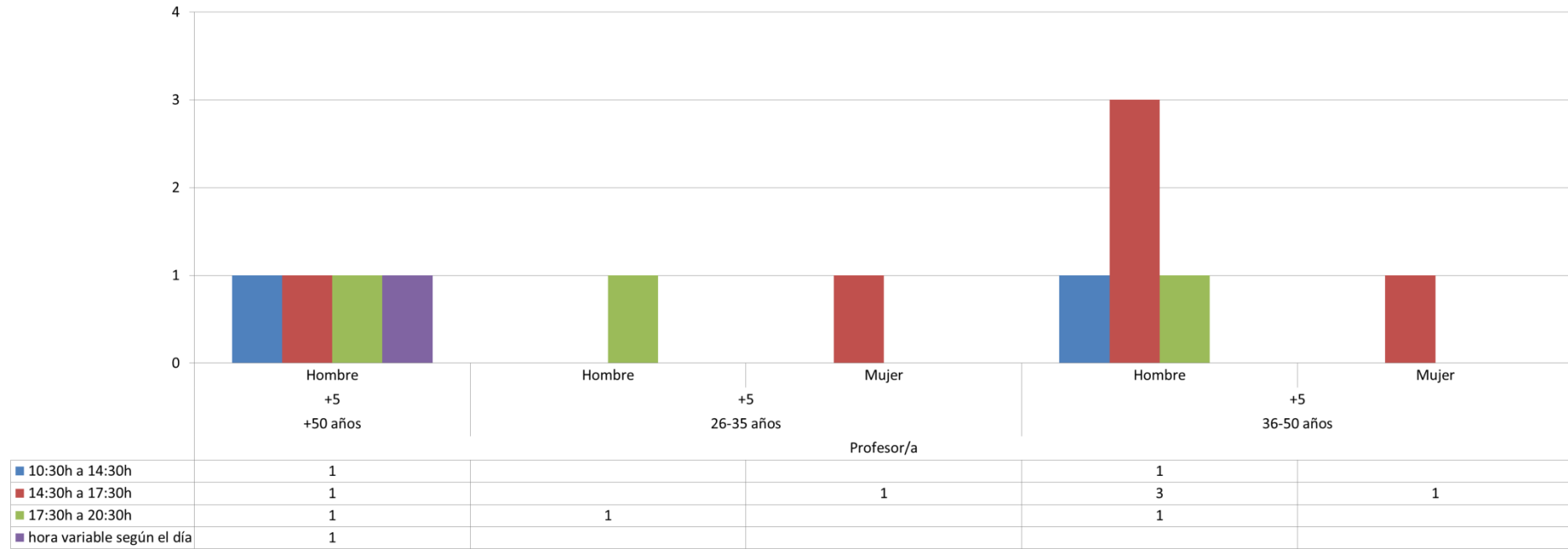
3.13.3 Administradores



3.13.4 Investigadores



3.13.5 Profesores



3.13.6 Conclusión

A la pregunta “¿A qué hora/s suele salir del campus?” se observa que en las categorías trabajadoras (“Administradores”, “Investigadores” y “Profesores”) predomina una hora de salida, concretamente entre las 14:30h y las 17:30h, en cambio en la categoría “Estudiantes” predomina el rango de salida de las 17:30h a las 20:30h.

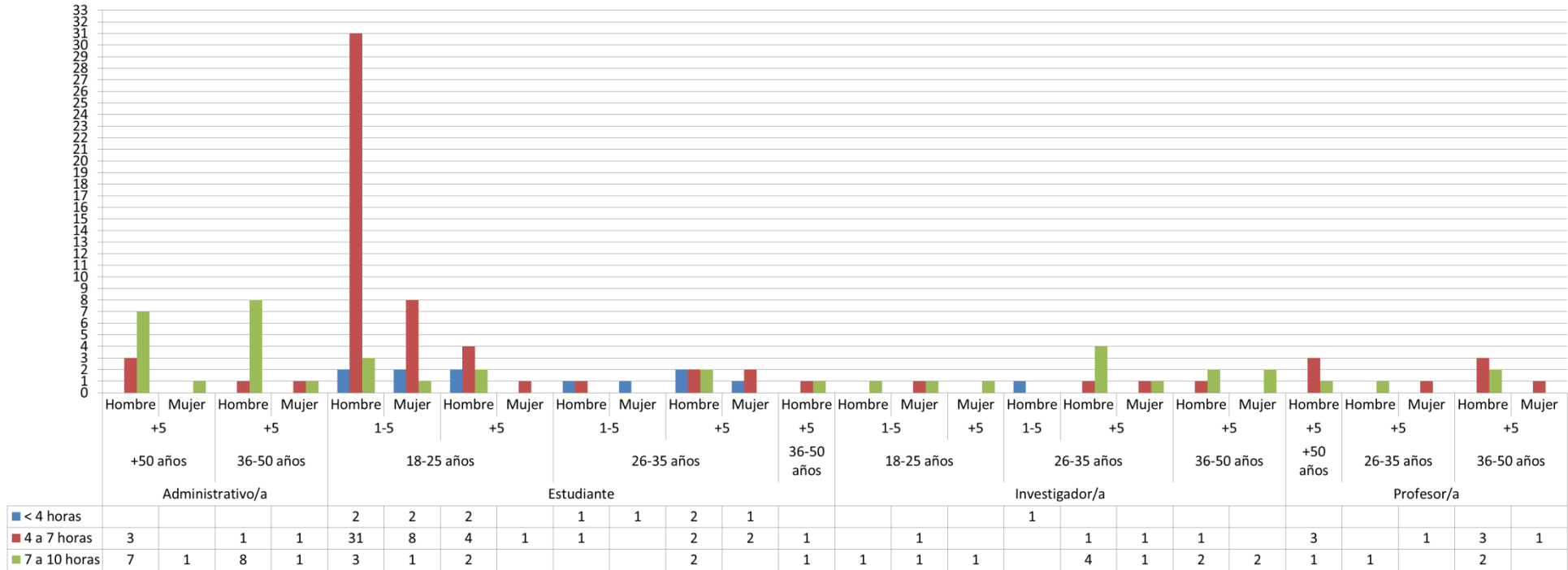
Por lo que hace referencia la categoría estudiantes se observa, tal como se ha dicho, una mayoría en el rango de 17:30h a 20:30h, también aparecen dos minorías representativas en los rangos de 10:30h a 14:30h y 14:30 a 17:30. Este hecho indica es debido a que la mayoría de estudiantes llega temprano por la mañana, habiendo un número representativo de estudiantes que sale del campus al terminar las clases, de ahí, una minoría representativa en estos dos rangos de hora. Lo sorprendente es que la mayoría deje el campus a un rango de hora tan tarde, se concluye que eso es debido a que en ese rango se juntan los estudiantes que realizan clases durante la tarde más las estudiantes que realizaron clases por la mañana pero decidieron quedarse a la universidad para realizar faena.

Por otro lado, en el grupo de categorías trabajadoras (“Administradores”, “Investigadores” y “Profesores”) las cuales tienen unos horarios de trabajo establecidos no se observan cambios tan sorprendidos en los horarios de salida, su rango de salida es de 14:30h a 17:30h, a excepción de los profesores de edad elevada que representan ningún patrón a la hora de salida.

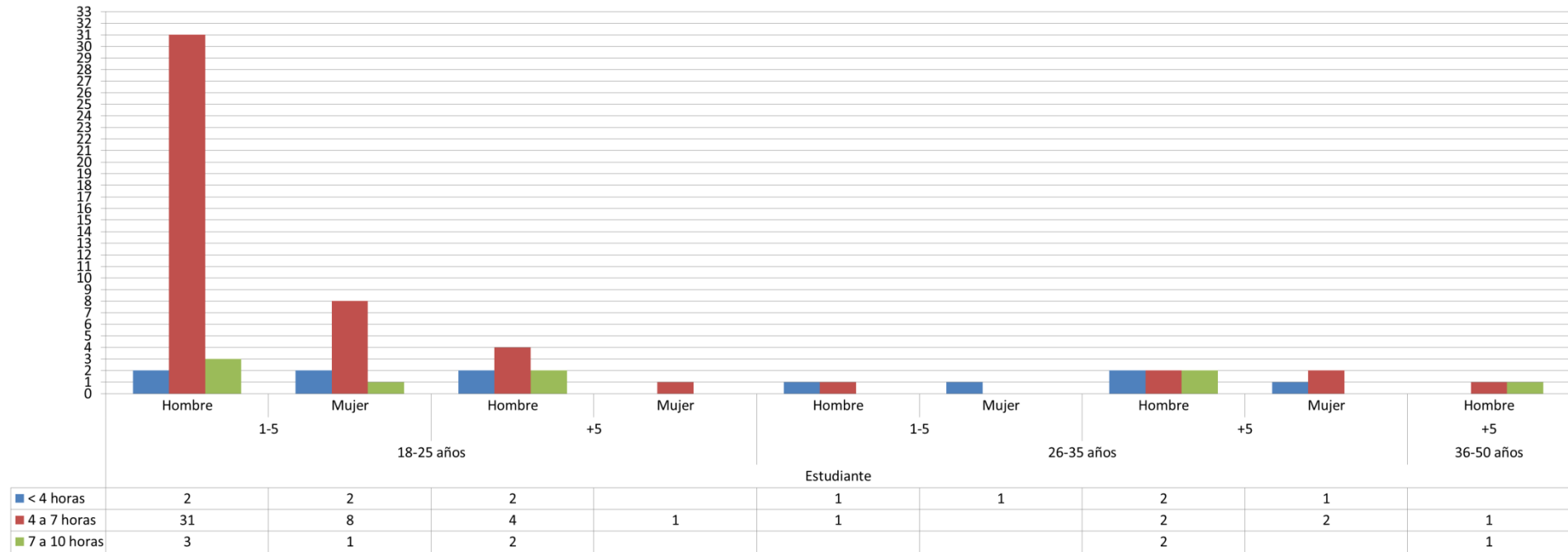
Como conclusión se observa que dependiendo de las profesiones y prioridades de los encuestados aparecen unos patrones en los horarios de salida bastante establecidos.

3.14 ¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?

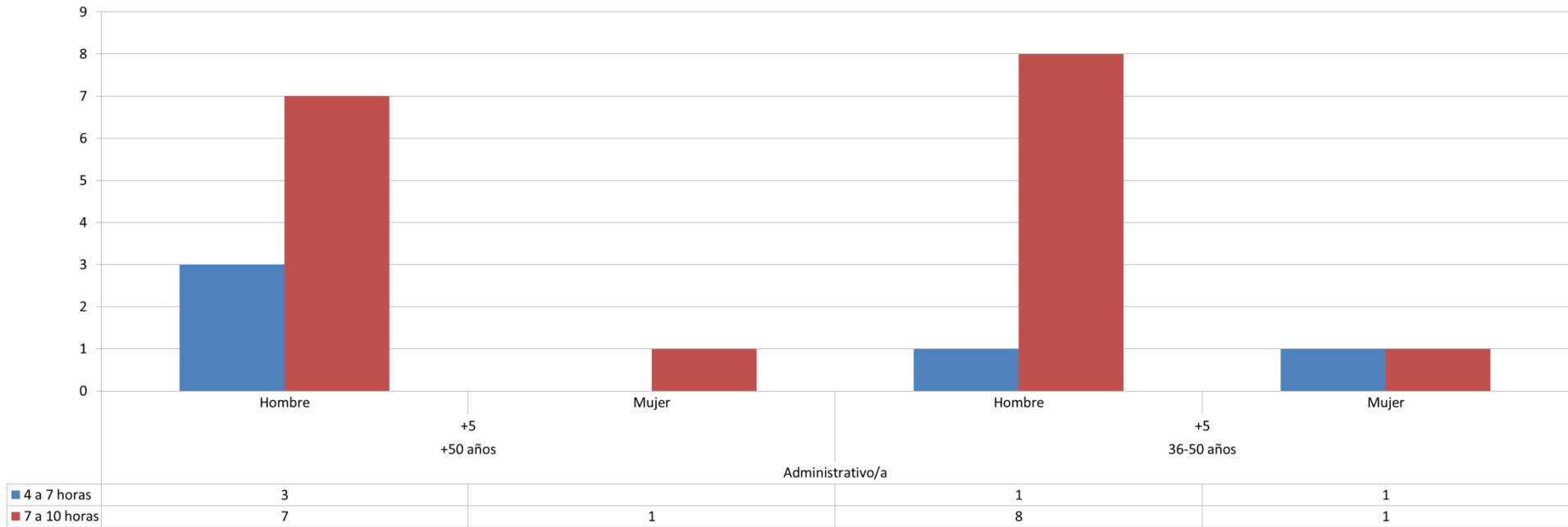
3.14.1 Todas las categorías



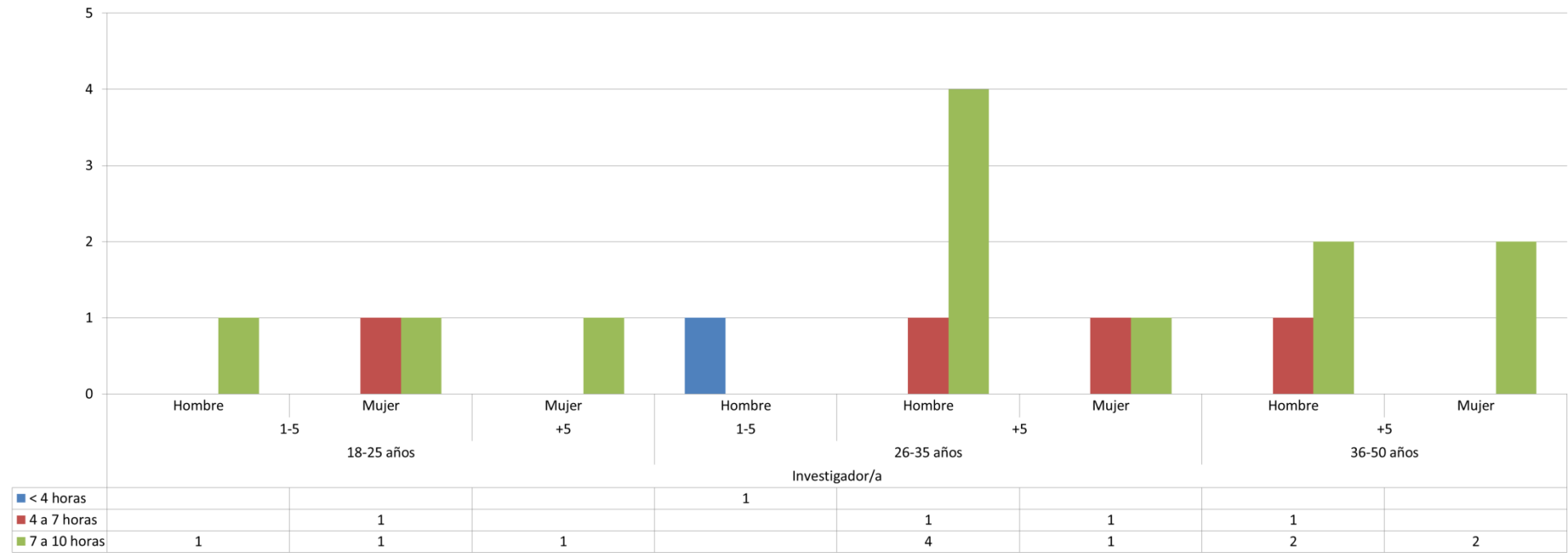
3.14.2 Estudiantes



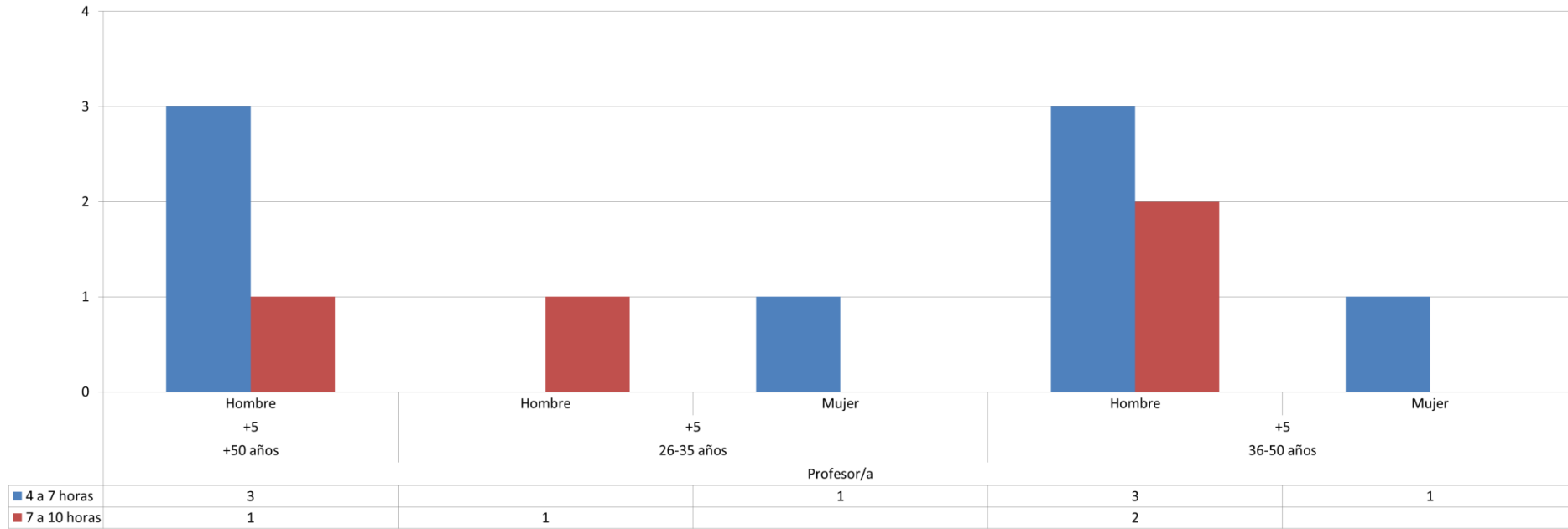
3.14.3 Administradores



3.14.4 Investigadores



3.14.5 Profesores



3.14.6 Conclusión

A la pregunta “¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?” se observan distintos patrones dependiendo de las profesiones de los encuestados.

En el caso de la categoría “Estudiantes” se aprecia que los englobados en rango joven (18 a 25 años) permanecen con una gran mayoría alrededor de entre 4 y 7 horas al campus, por otro lado, los estudiantes de mayor edad representan una equidad completa en sus respuestas, ya que respondieron por igual entre la opciones menos de 4h, entre 4h y 7h y entre 7h y 10h.

Haciendo referencia a la categoría “Administradores” se observa una predominación en la una permanencia de entre 7h y 10h, lo que sugestionaría un trabajador de jornada completa, aunque también aparece una minoría en el rango de 4h a 7h lo que hace intuir que en el campus hay administradores de media jornada.

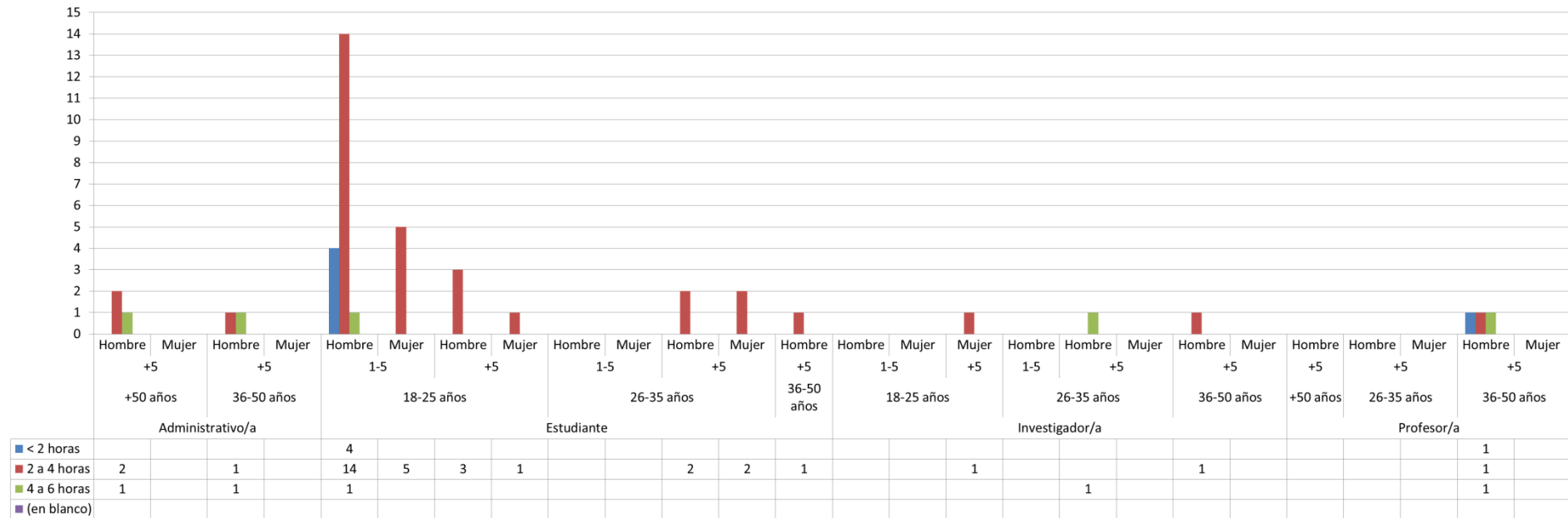
En cambio, la gráfica obtenida en la categoría “Investigadores” hace de manifiesto que los investigadores igual que los estudiantes no tienen un horario tan establecido como las otras categorías y por eso aparece una variación en el tiempo de permanencia, aunque prevalece el rango de entre 7h a 10h de estada en el campus.

Finalmente, en la categoría “Profesores” se vuelve a observar un gráfico similar al de la categoría “Administradores”, pero justamente prevalece el rango de horas distinto, debido a que el horario del profesorado es más reducido que el de los administradores.

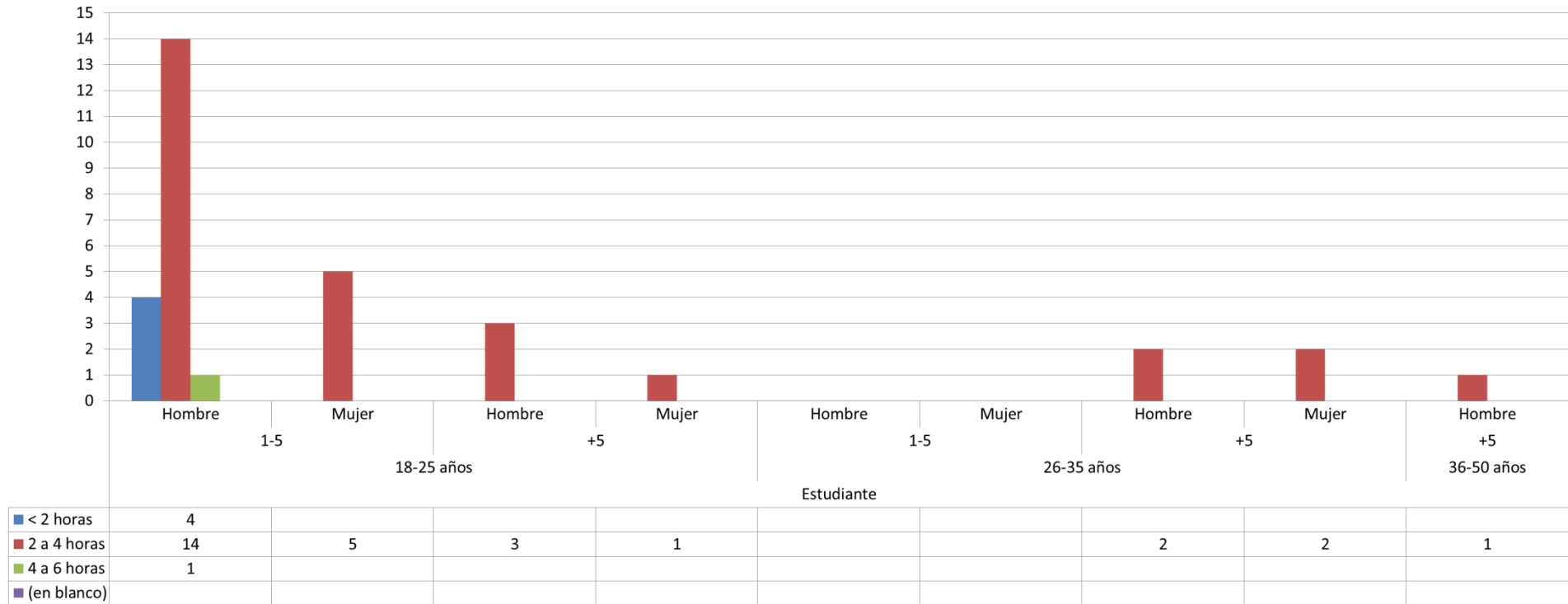
Concluyentemente se observa que la permanencia al campus tiene una estrecha relación con la profesión del encuestado.

3.15 En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es tiempo promedio de permanencia en cada visita? (En el caso de ir únicamente una vez al día, no responder)

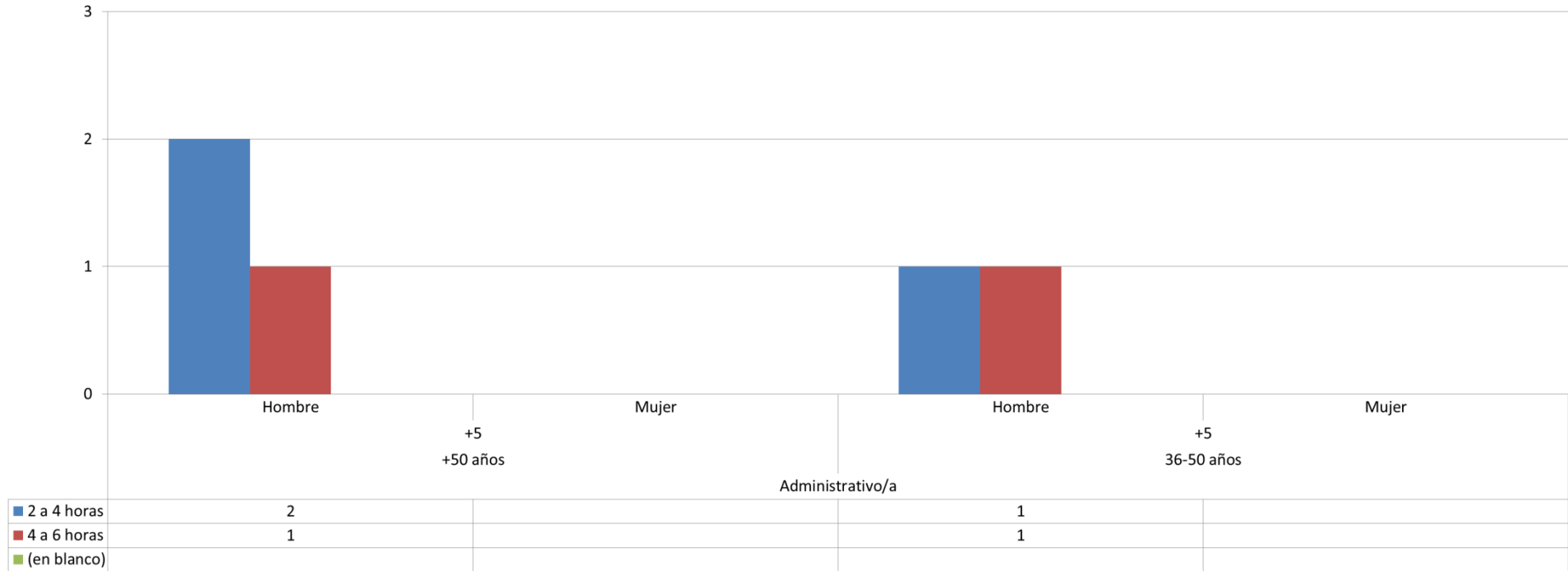
3.15.1 Todas las Categorías



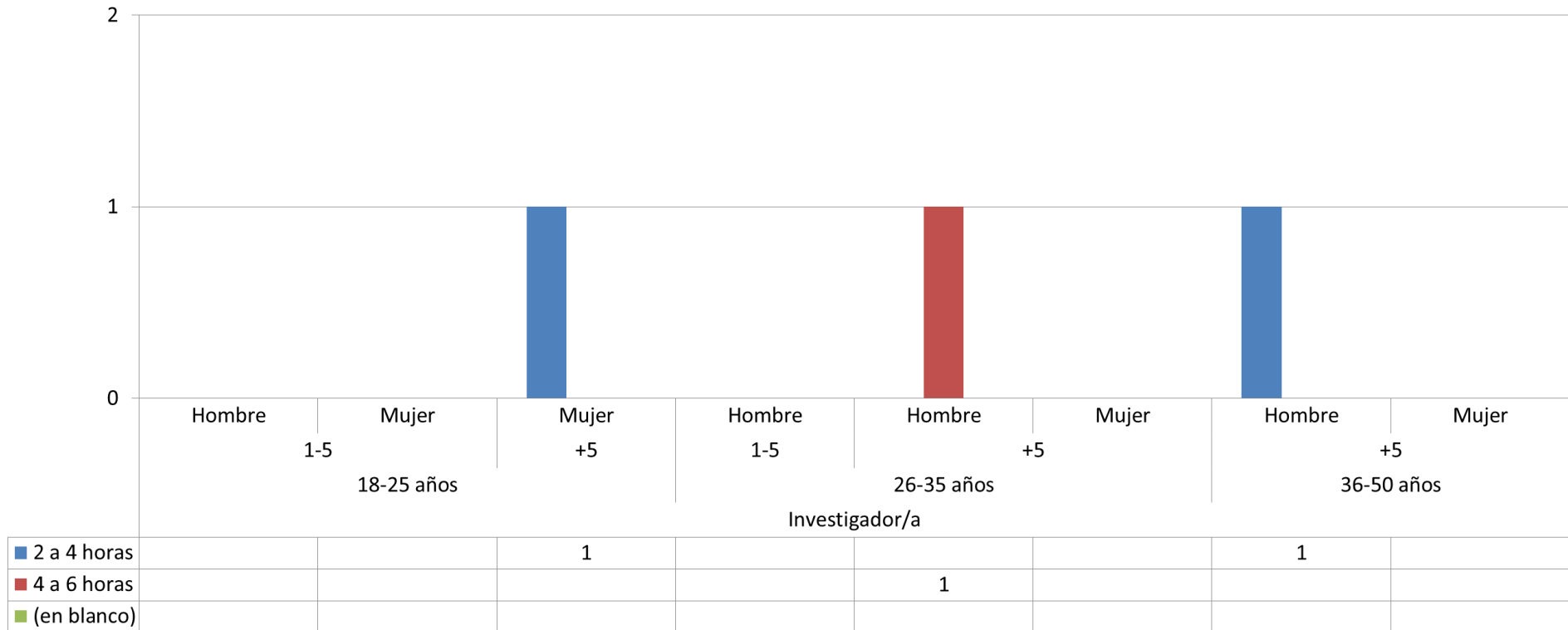
3.15.2 Estudiantes



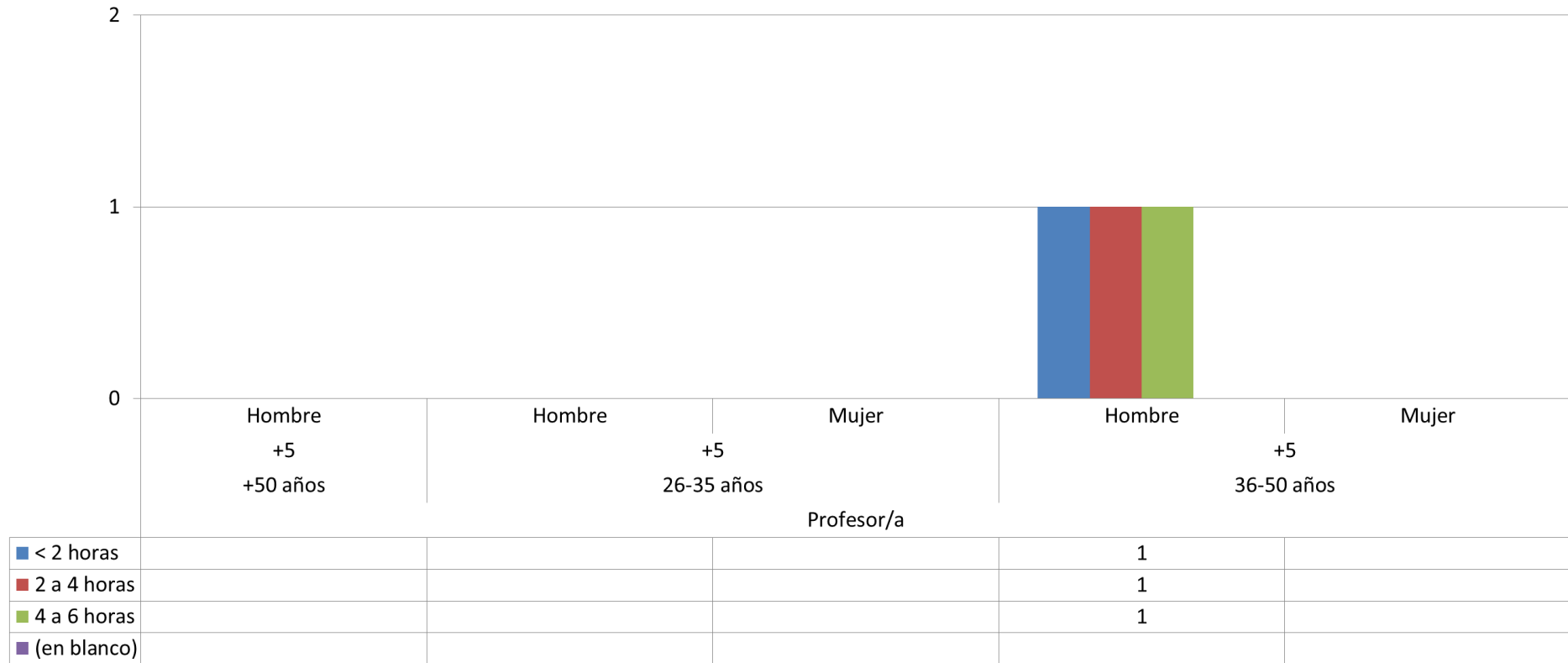
3.15.3 Administradores



3.15.4 Investigadores



3.15.5 Profesores

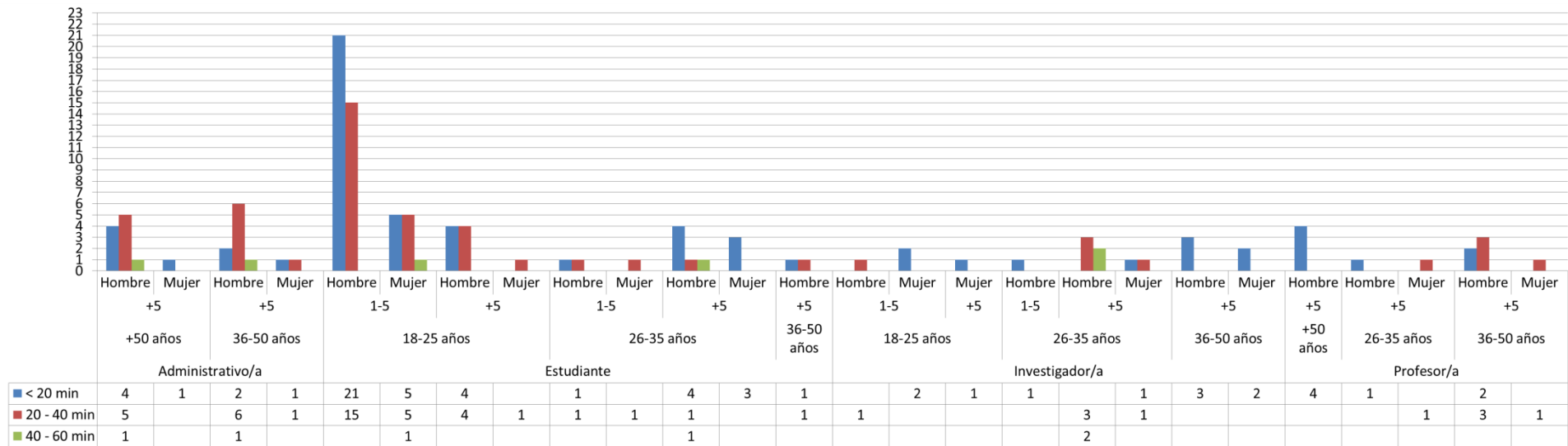


3.15.6 Conclusiones

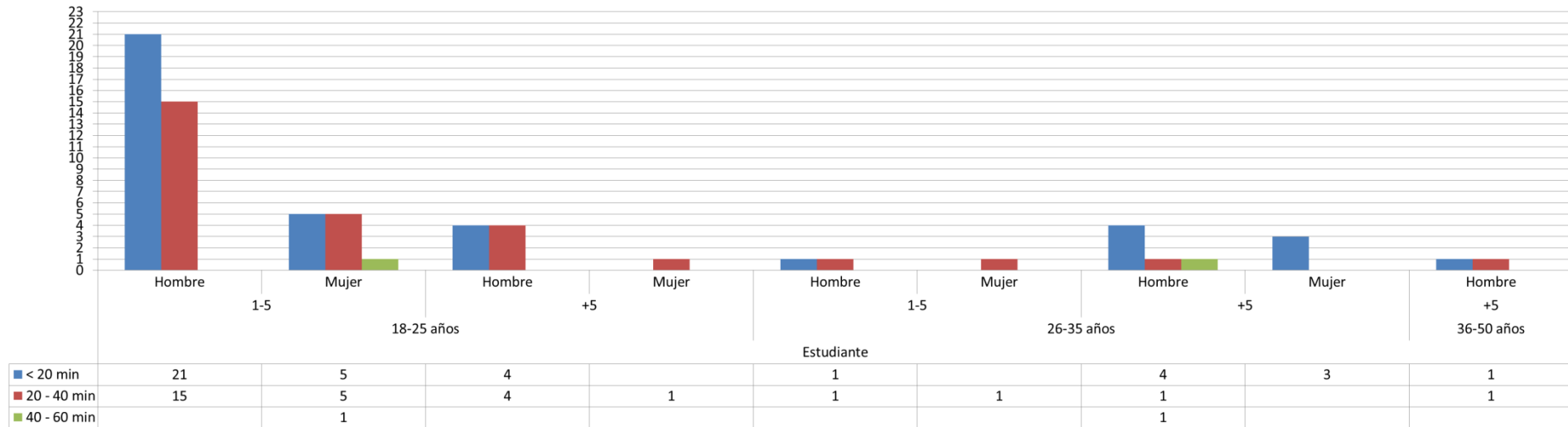
De la pregunta “En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es el tiempo promedio de permanencia en cada visita?”, es imprescindible mencionar que es bastante poco representativa debido al hecho de que la gran mayoría de los encuestados acuden una sola vez durante el día al campus. Sin embargo, se considera mencionable el hecho de que los encuestados que acuden más de una vez al campus realizan estadas de poca duración en su mayoría, en el rango de 2h a 4h.

3.16 ¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?

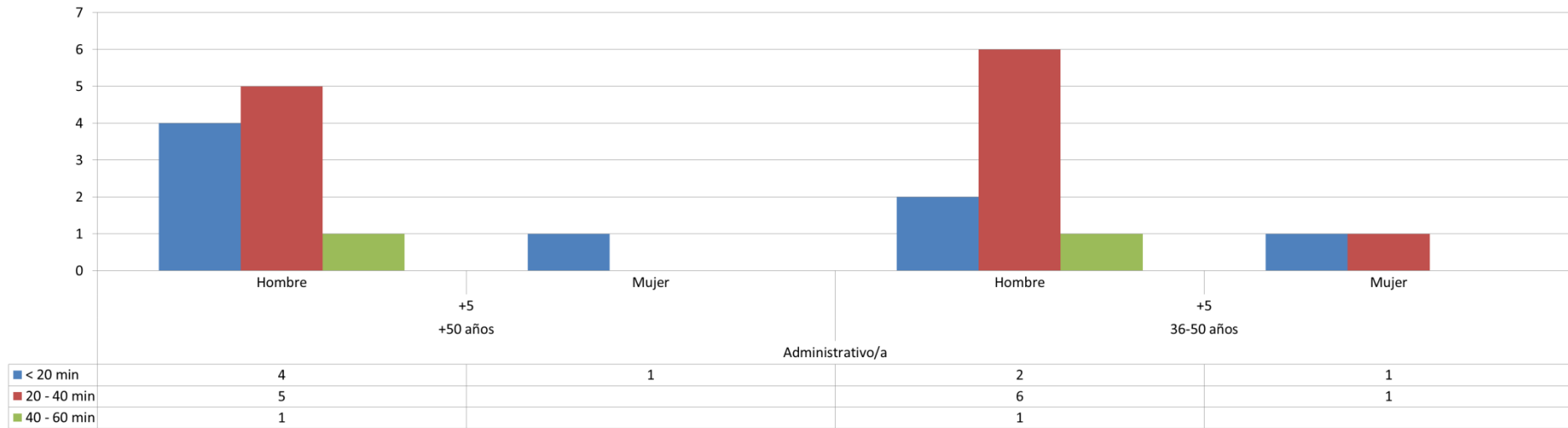
3.16.1 Todas las categorías



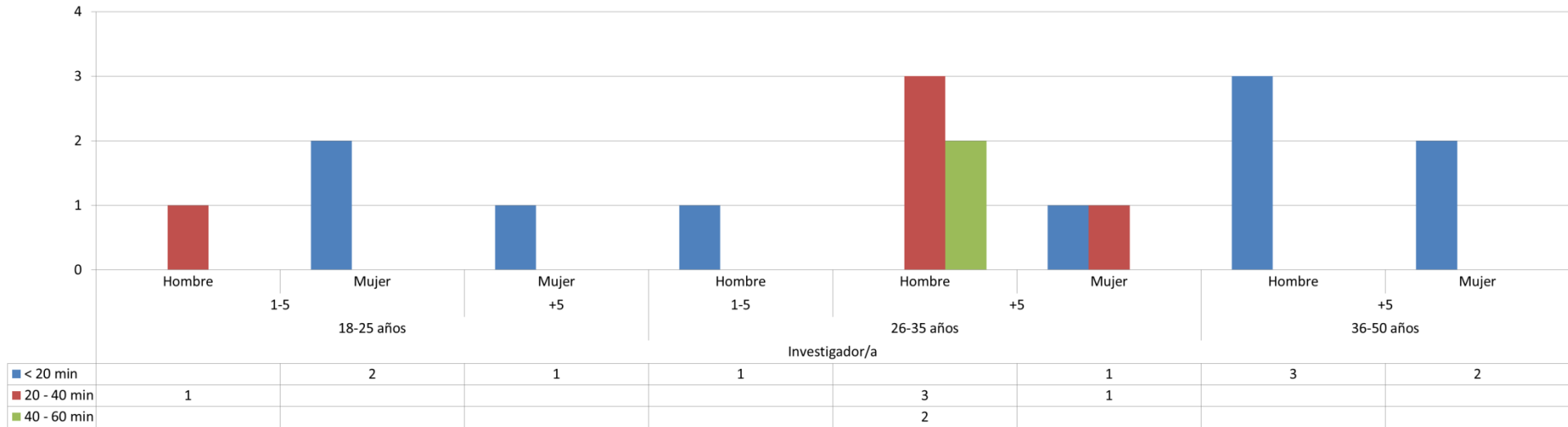
3.16.2 Estudiantes



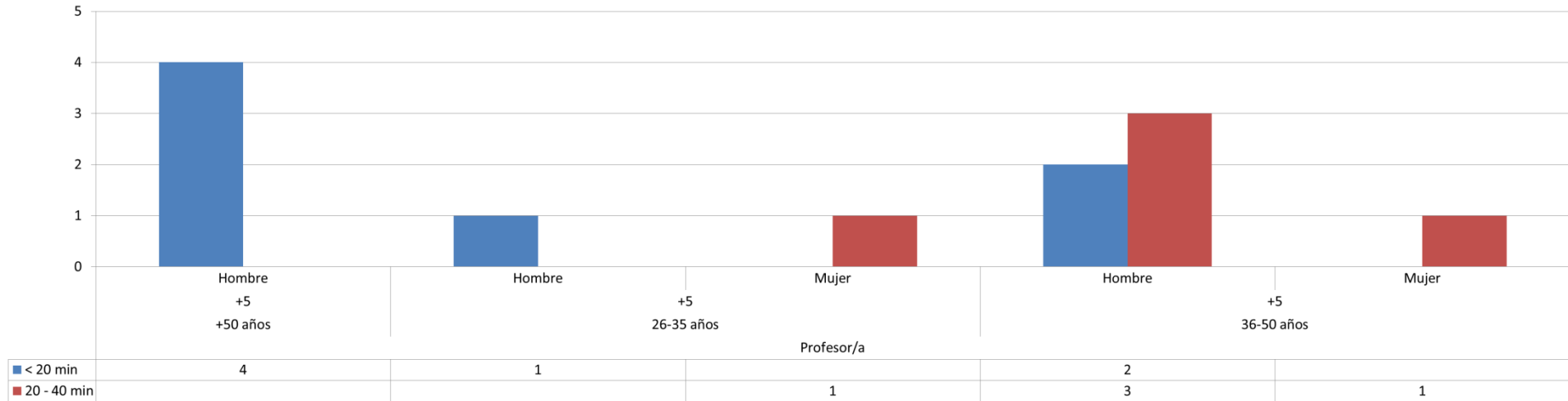
3.16.3 Administradores



3.16.4 Investigadores



3.16.5 Profesores



3.16.6 Conclusión

De la pregunta “¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?” se observa una dispersión de respuestas bastante equitativa en lo que hace referencia a las distintas categorías, a excepción de la categoría “Administradores”.

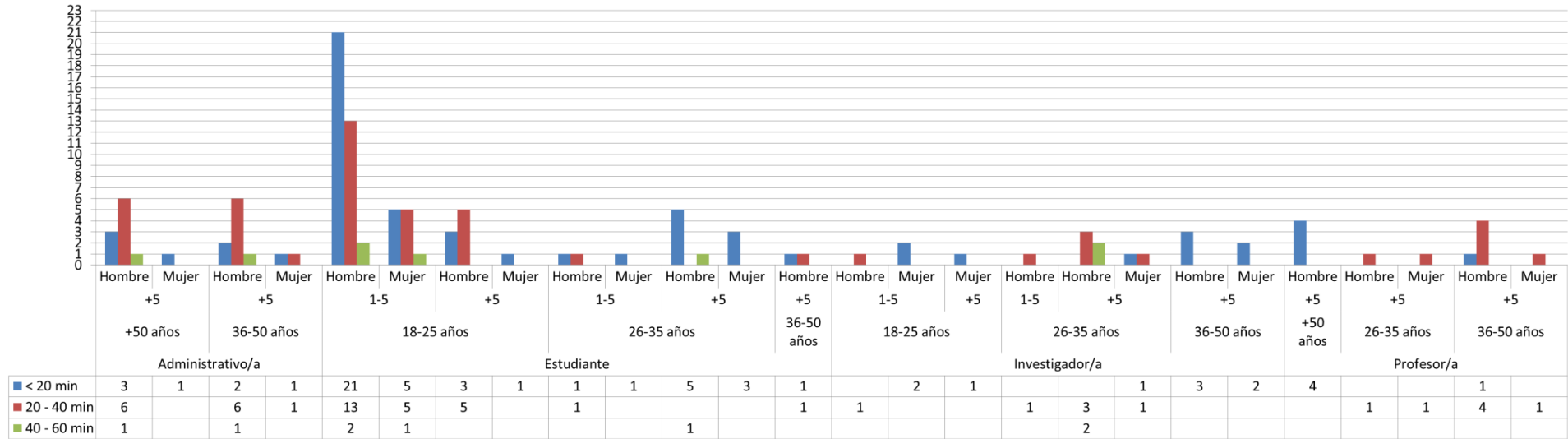
Una ligera mayoría de los encuestados tarda en llegar al campus menos de 20 minutos, aunque una gran minoría tarda entre 20 y 40 minutos en llegar. Los encuestados que tardan entre 40 y 60 minutos en llegar son escasos.

En las categorías “Estudiantes”, “Investigadores” y “Profesores” se observa una dispersión completamente equitativa, curiosamente en la categoría “Administradores” suelen tardar en su mayoría entre 20 y 40 minutos en lugar de menos de 20 minutos.

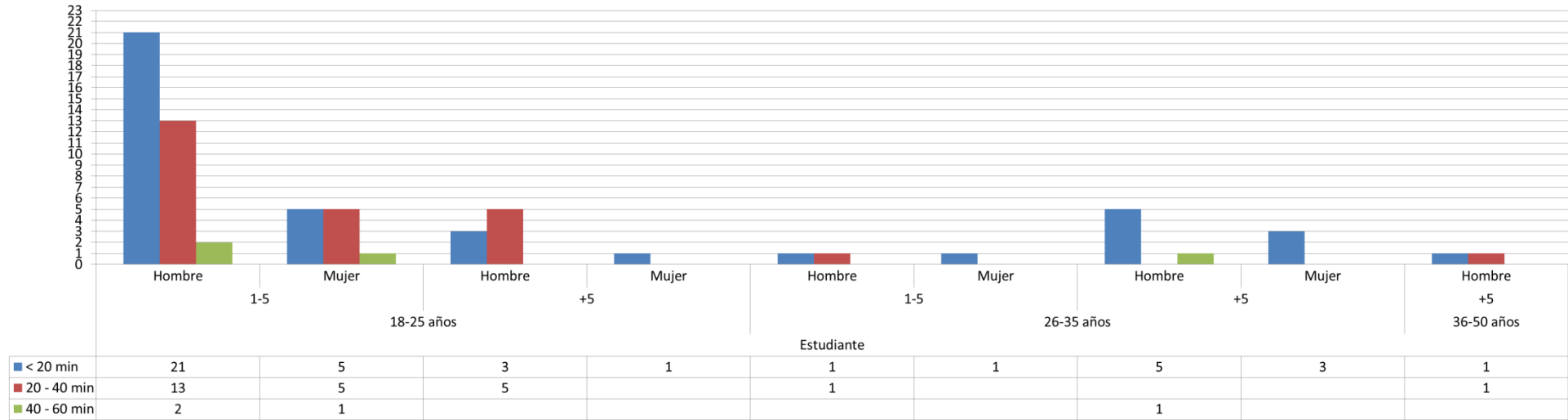
Como conclusión se puede establecer que los encuestados tardan de media unos 30 minutos en llegar desde sus respectivas viviendas al campus, este es un hecho que no depende de profesión, edad ni sexo.

3.17 ¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?

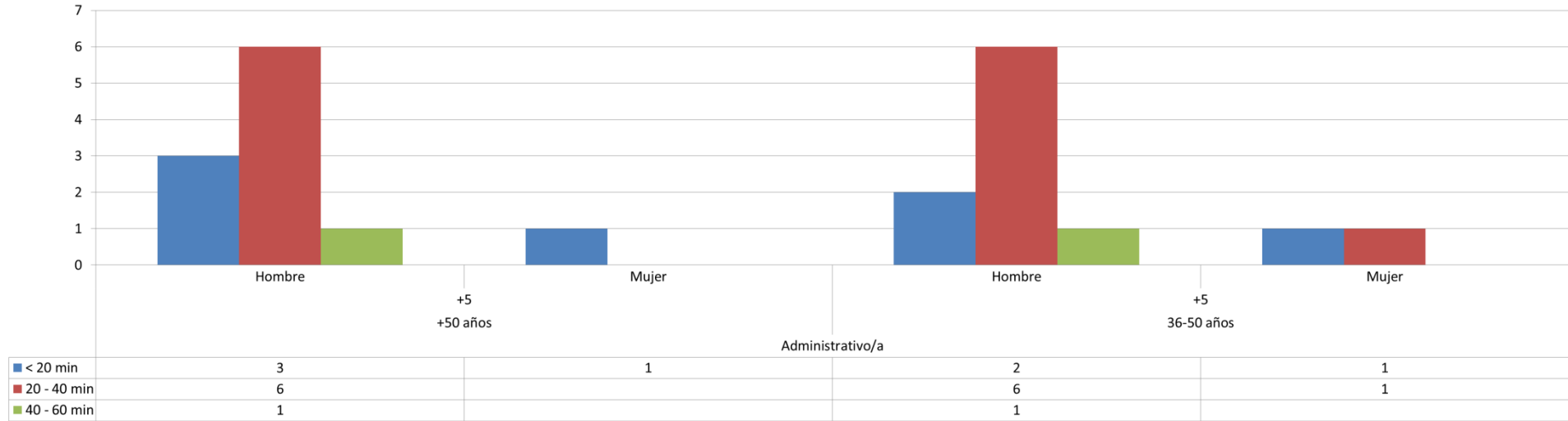
3.17.1 Todas las categorías



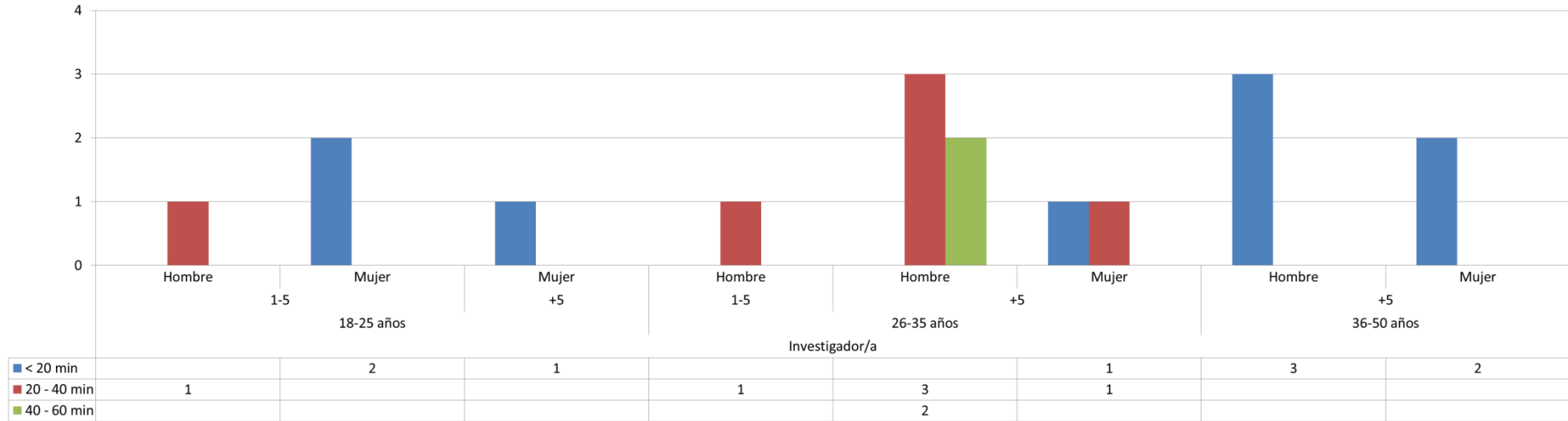
3.17.2 Estudiantes



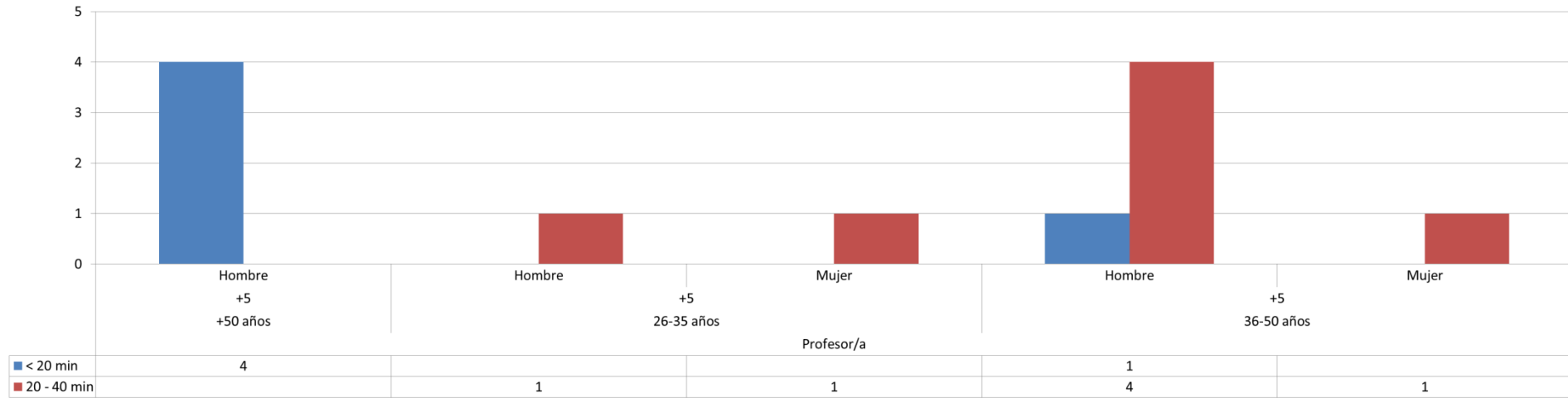
3.17.3 Administradores



3.17.4 Investigadores



3.17.5 Profesores



3.17.6 Conclusión

De la pregunta “¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?” se observa que las respuestas coinciden completamente exactamente con el tiempo de ir al campus desde su residencia. Tal como se ha establecido en los puntos 3.9.6 y 3.10.6, el trayecto de ida y de vuelta es el mismo, por tanto, es lógico que el tiempo que se tarde también coincida.

Esta pregunta sirve para dar solidez y robustez a la veracidad de las respuestas en esta encuesta.

4. Bloque II. Experiencia con el vehículo eléctrico.

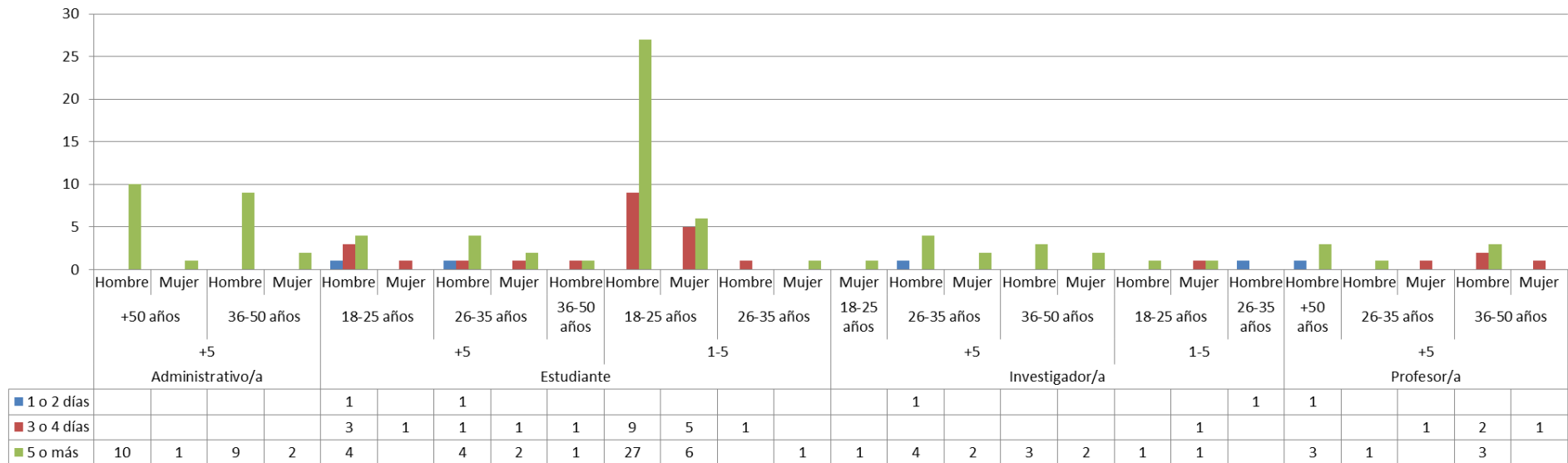
A continuación se muestra la tabla resumen de las respuestas cambiadas después de la experiencia con el vehículo eléctrico:

Preguntas	Nº de cambios	Porcentaje de cambios
4.1 ¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?	14	11,67%
4.2 ¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?	11	9,17%
4.3 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?	6	5,00%
4.4 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?	7	5,83%
4.5 ¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente?	40	33,33%
4.6 ¿A qué hora/s suele llegar al campus?	19	15,83%
4.7 ¿A qué hora/s suele salir del campus?	22	18,33%
4.8 ¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?	18	15,00%
4.9 En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es tiempo promedio de permanencia en cada visita? (En el caso de ir únicamente una vez al día, no responder)	30	25,00%
4.10 ¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?	12	10,00%
4.11 ¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?	16	13,33%

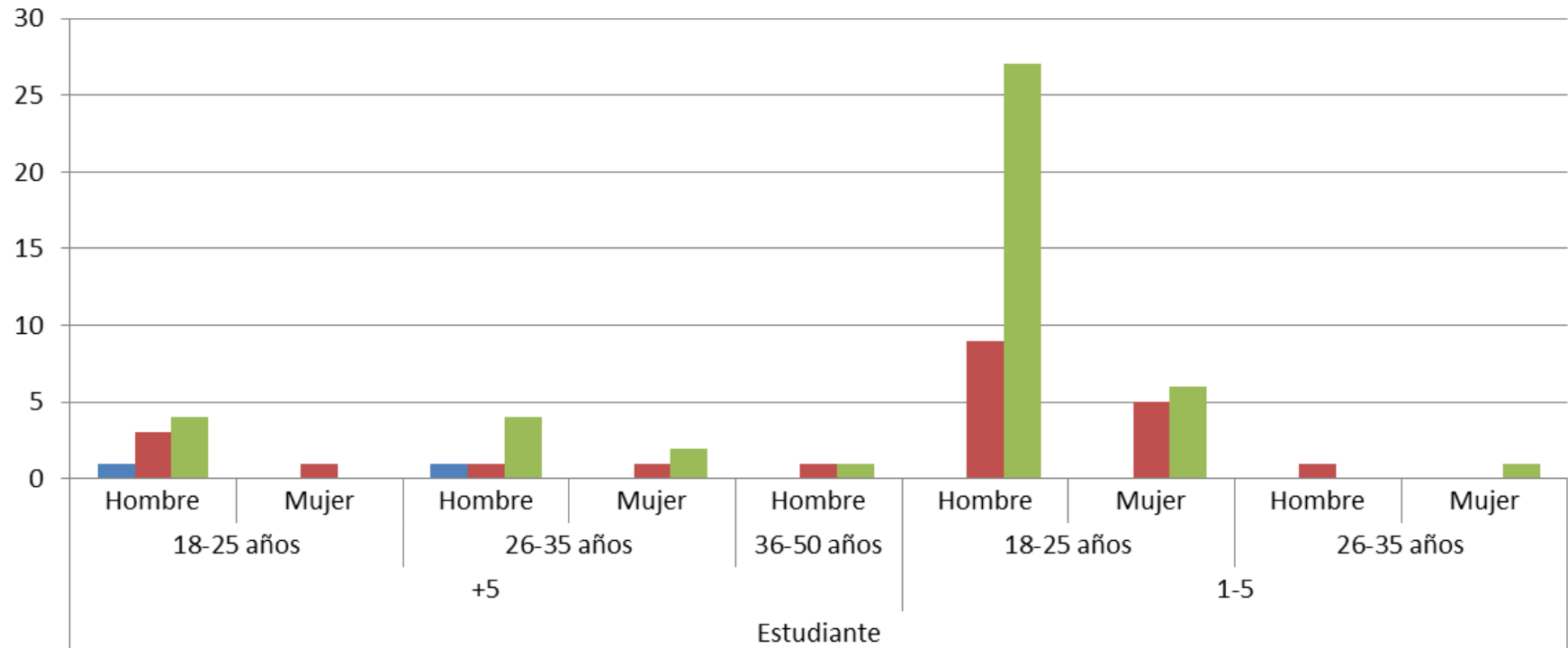
Desplazamiento al campus

4.1 ¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?

4.1.1 Todas las Categorías

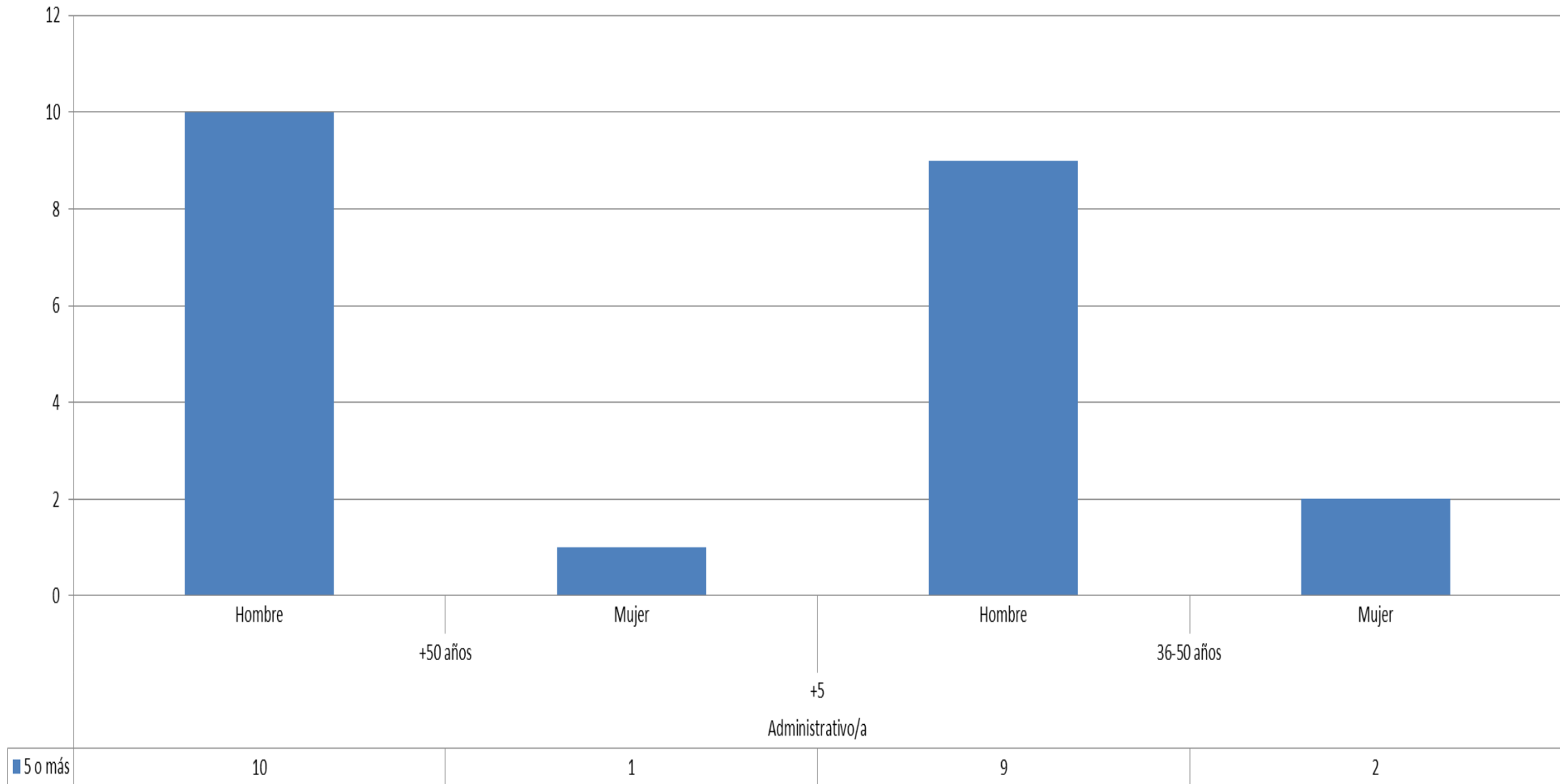


4.1.2 Estudiantes

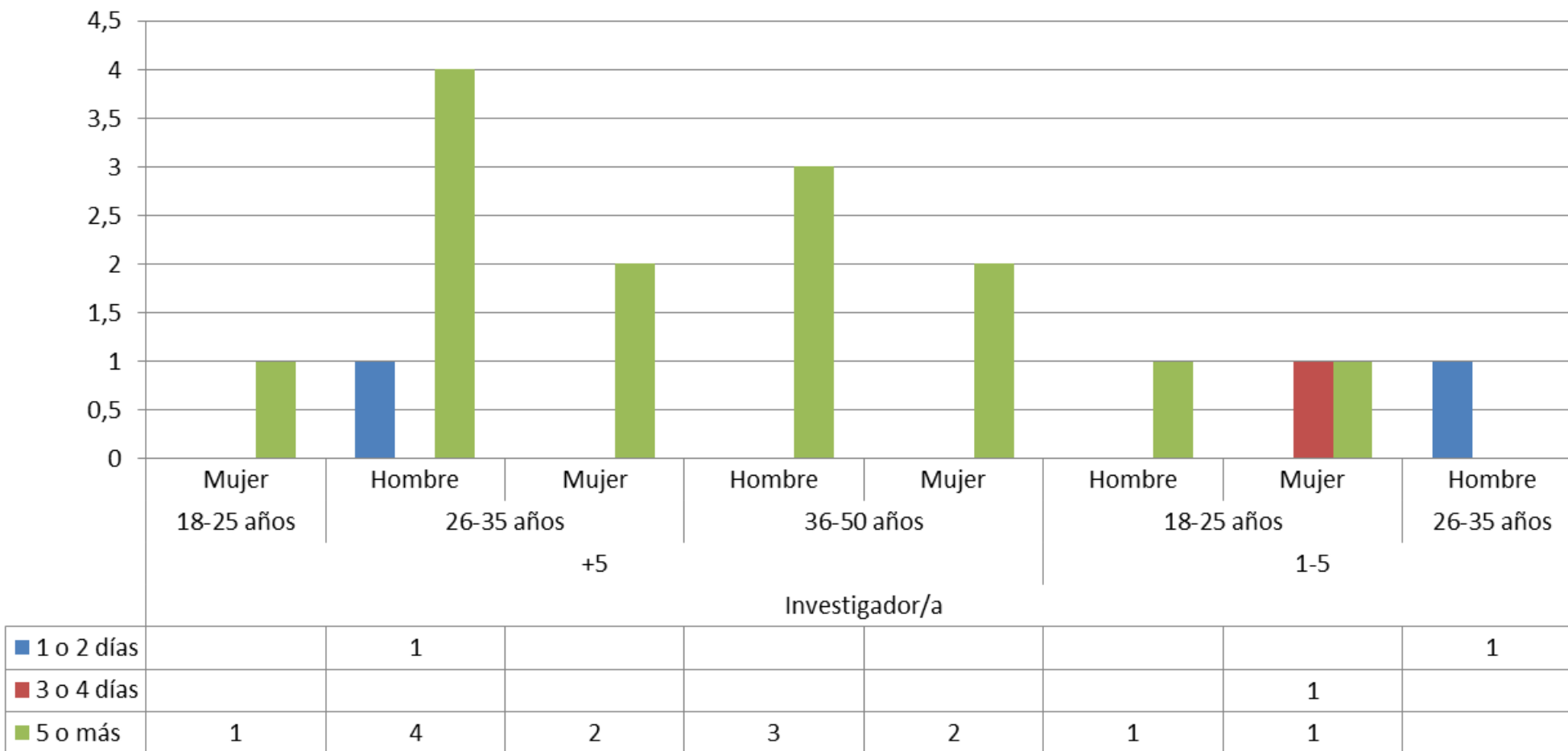


	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
■ 1 o 2 días	1		1						
■ 3 o 4 días	3	1	1	1	1	9	5	1	
■ 5 o más	4		4	2	1	27	6		1

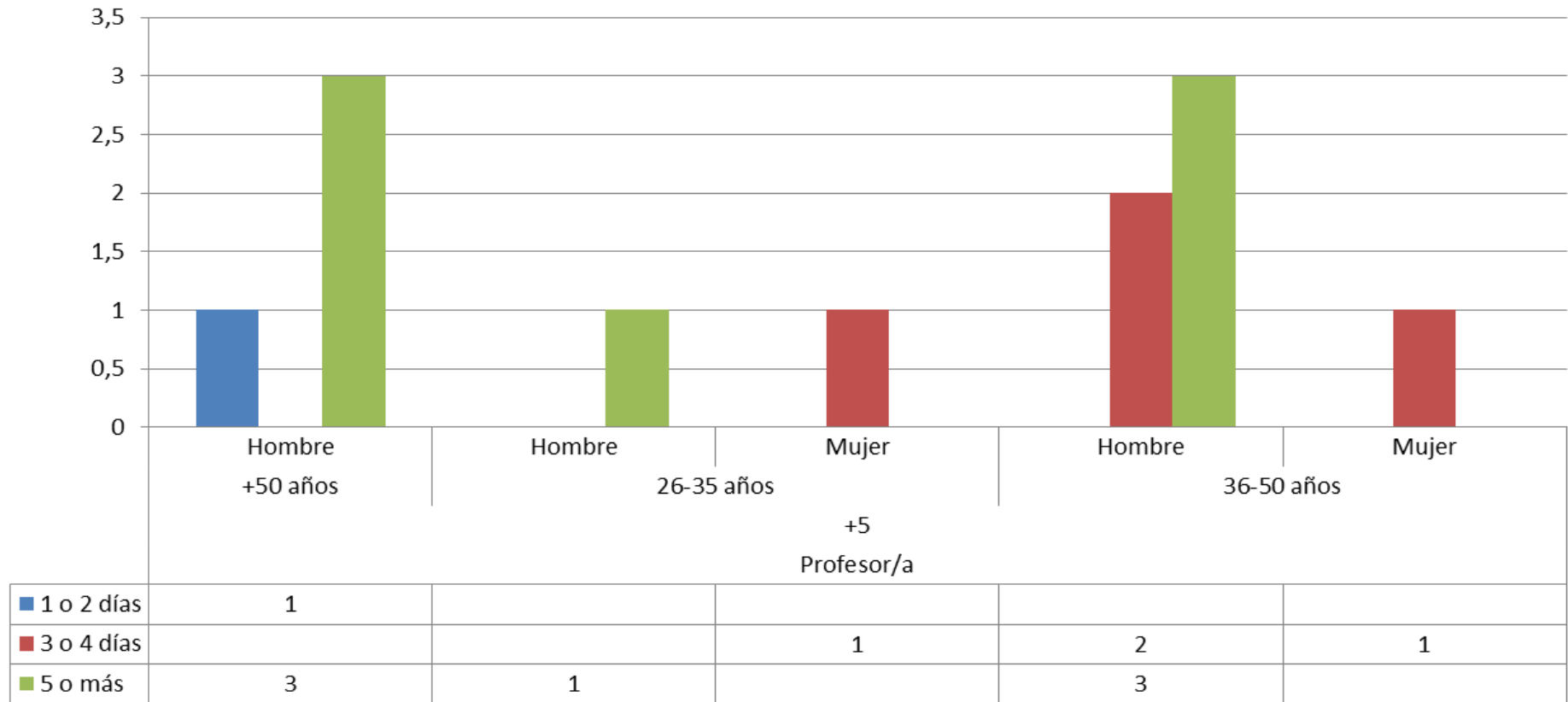
4.1.3 Administradores



4.1.4 Investigadores

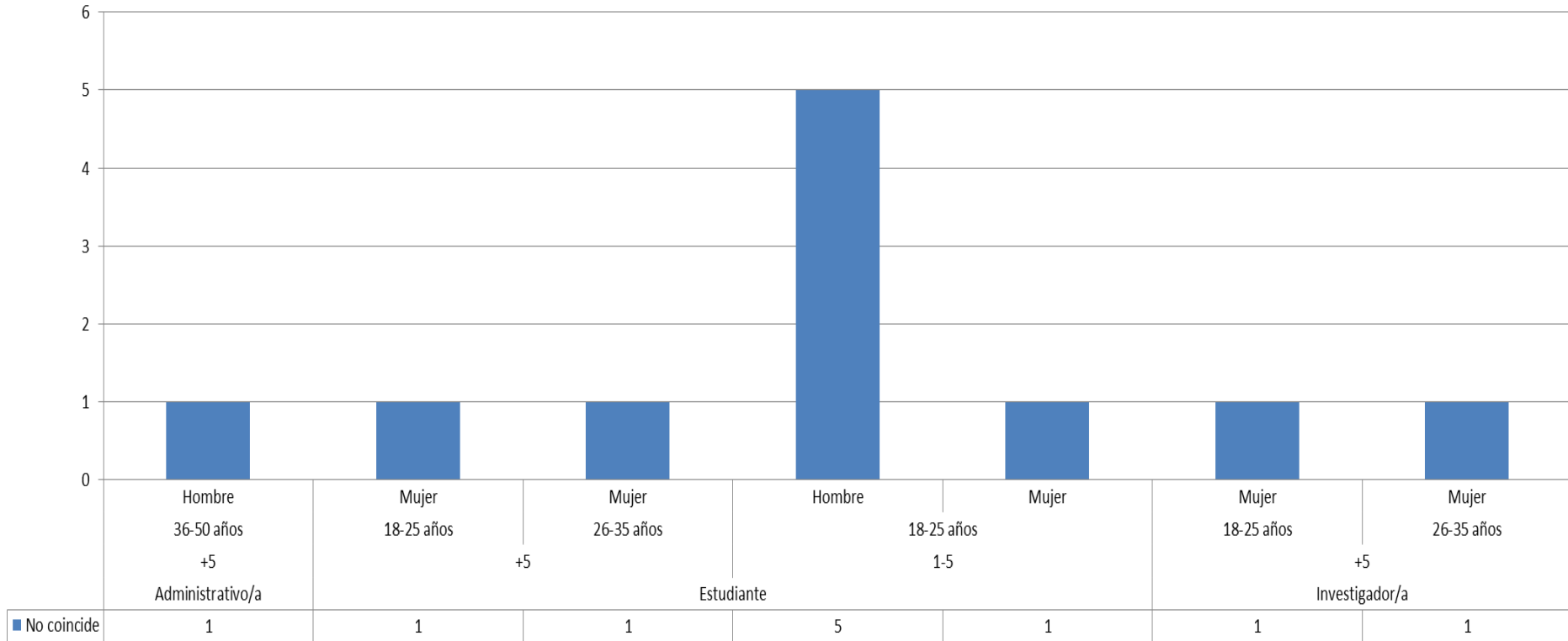


4.1.5 Profesores



4.1.6 Comparativa todas las Categorías

¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?

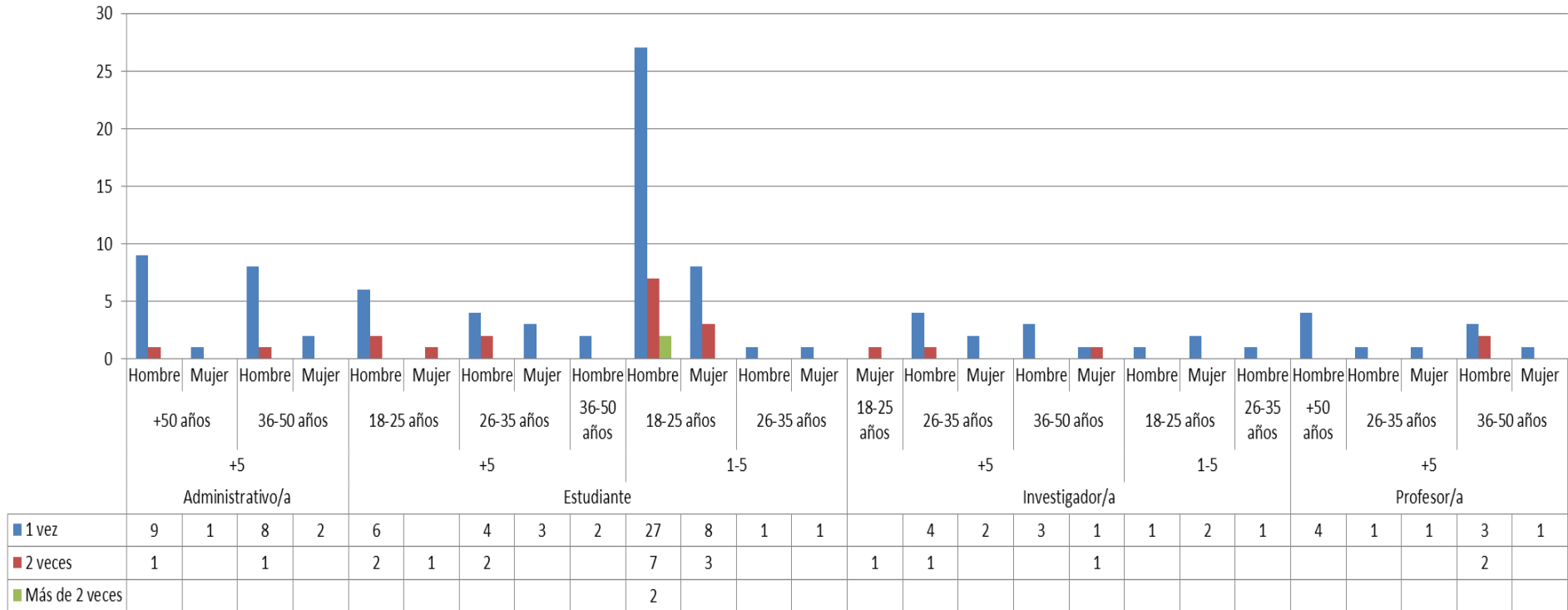


4.1.7 Conclusión

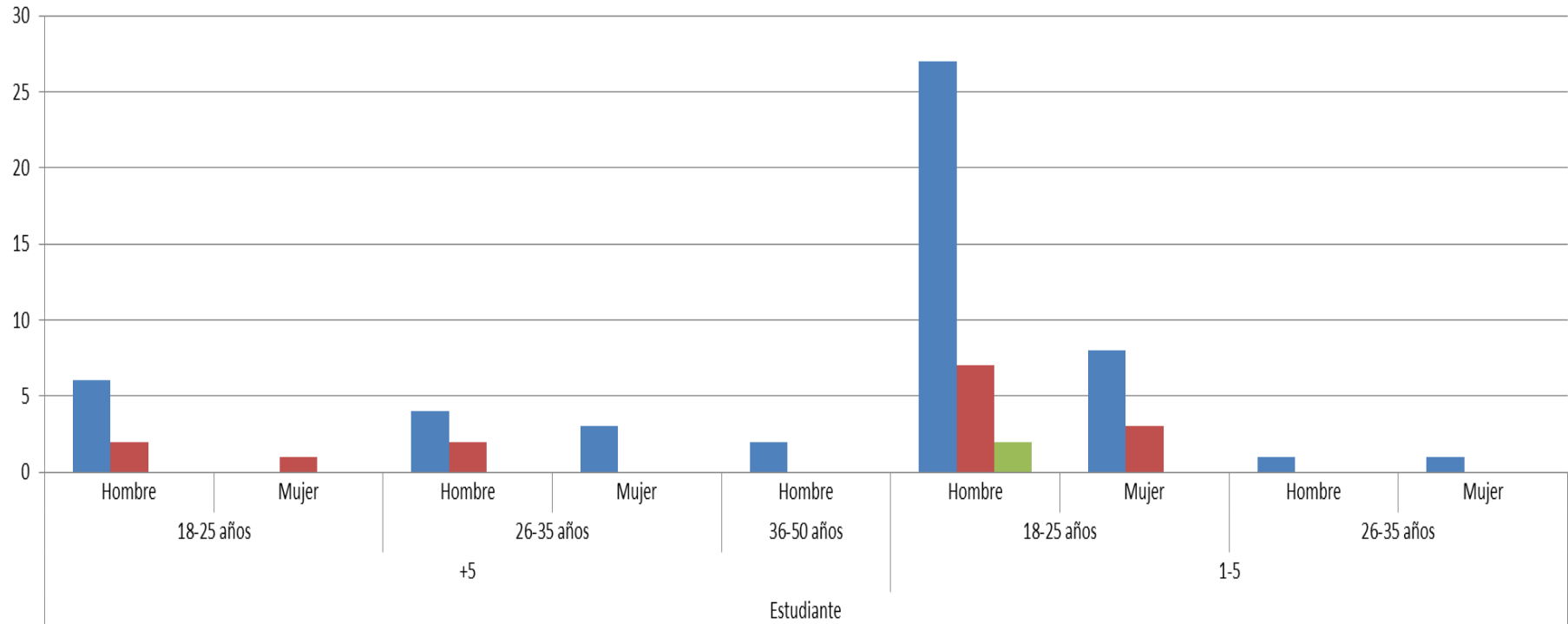
De la pregunta “¿Cuántos días se desplaza al campus a la semana?” se observa que los resultados son bastante similares en todas las Categorías, de hecho, solo 14 encuestados han variado su respuesta, pero es remarcable que en todos los casos ha sido para aumentar el número de visitas al campus durante la semana. Por tanto, se puede concluir con que el vehículo eléctrico ha facilitado el acceso al campus a ciertos individuos, probablemente a aquellos que no disponían de acceso a vehículo propio.

4.2 ¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?

4.2.1 Todas las Categorías

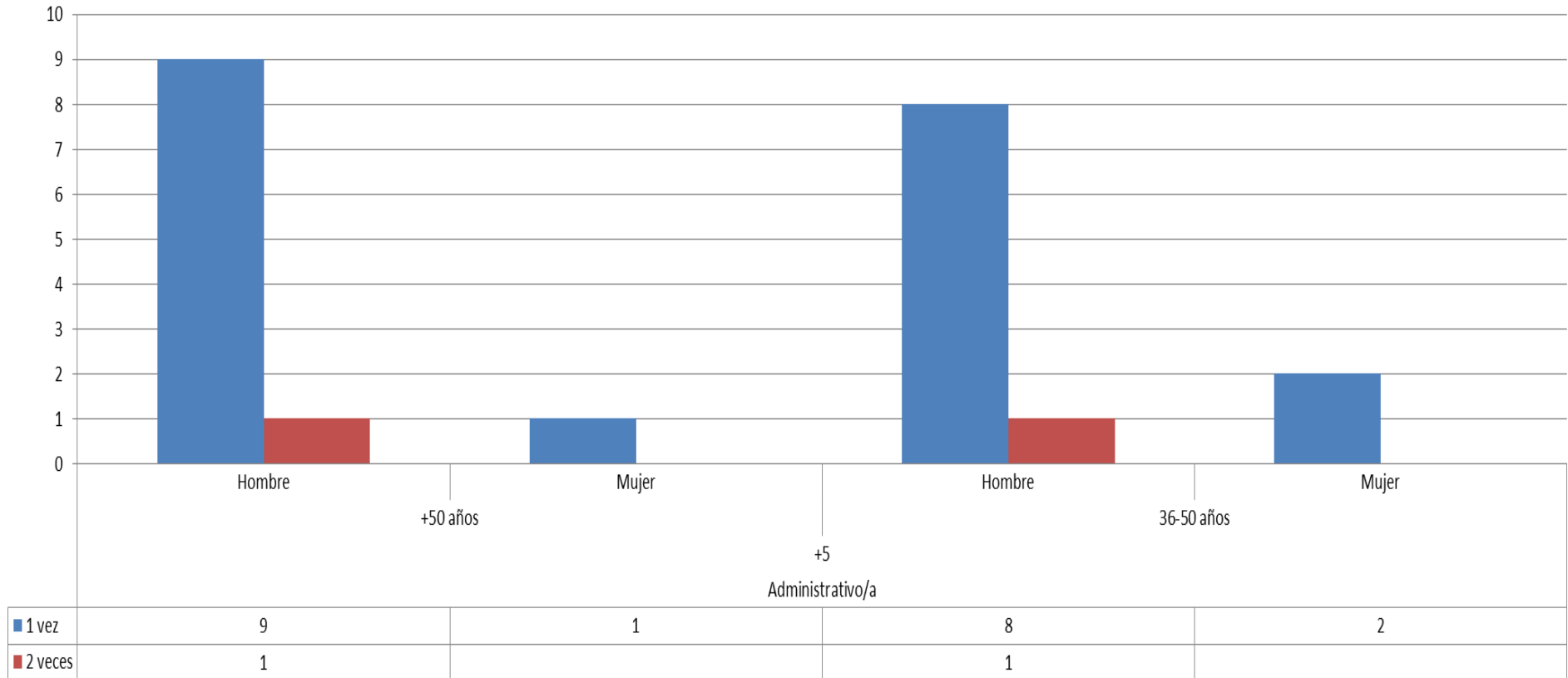


4.2.2 Estudiantes

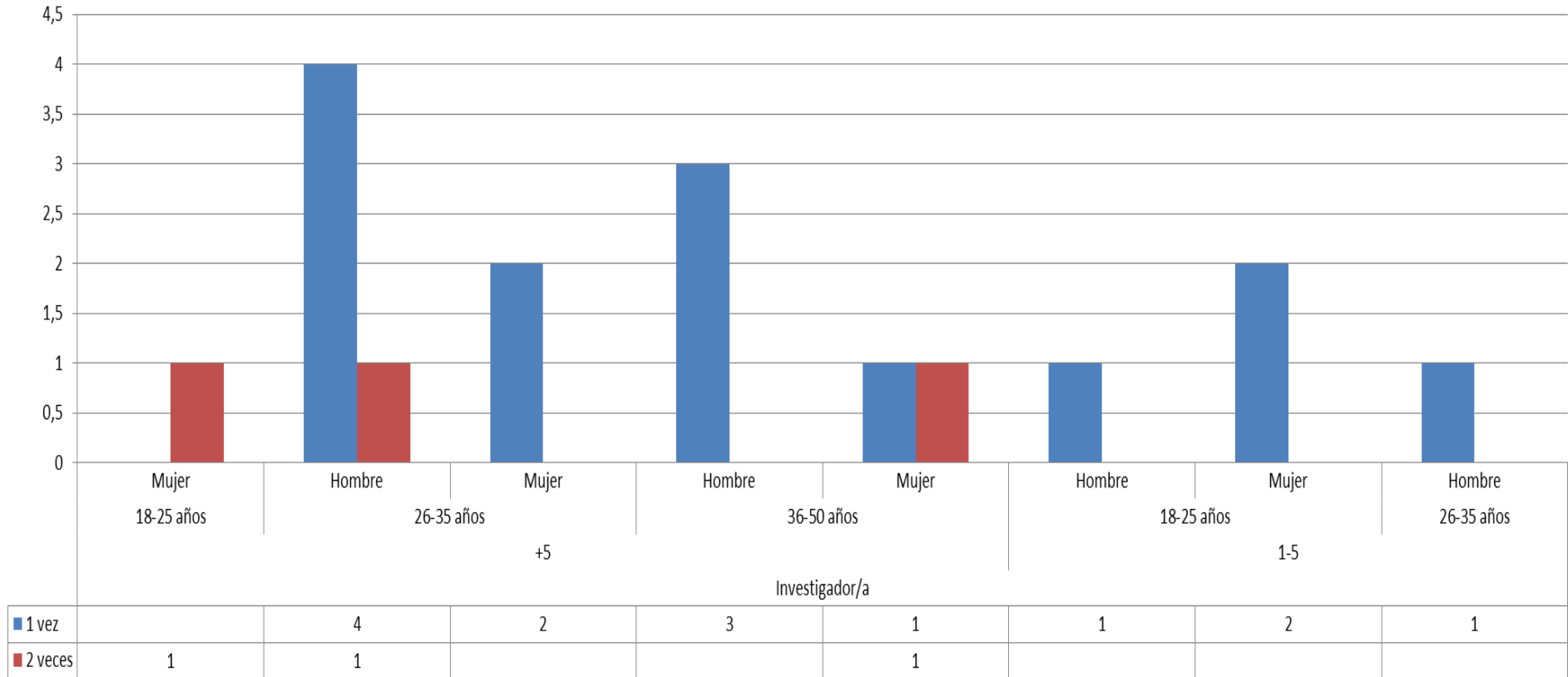


	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
■ 1 vez	6		4	3	2	27	8	1	1
■ 2 veces	2	1	2			7	3		
■ Más de 2 veces						2			

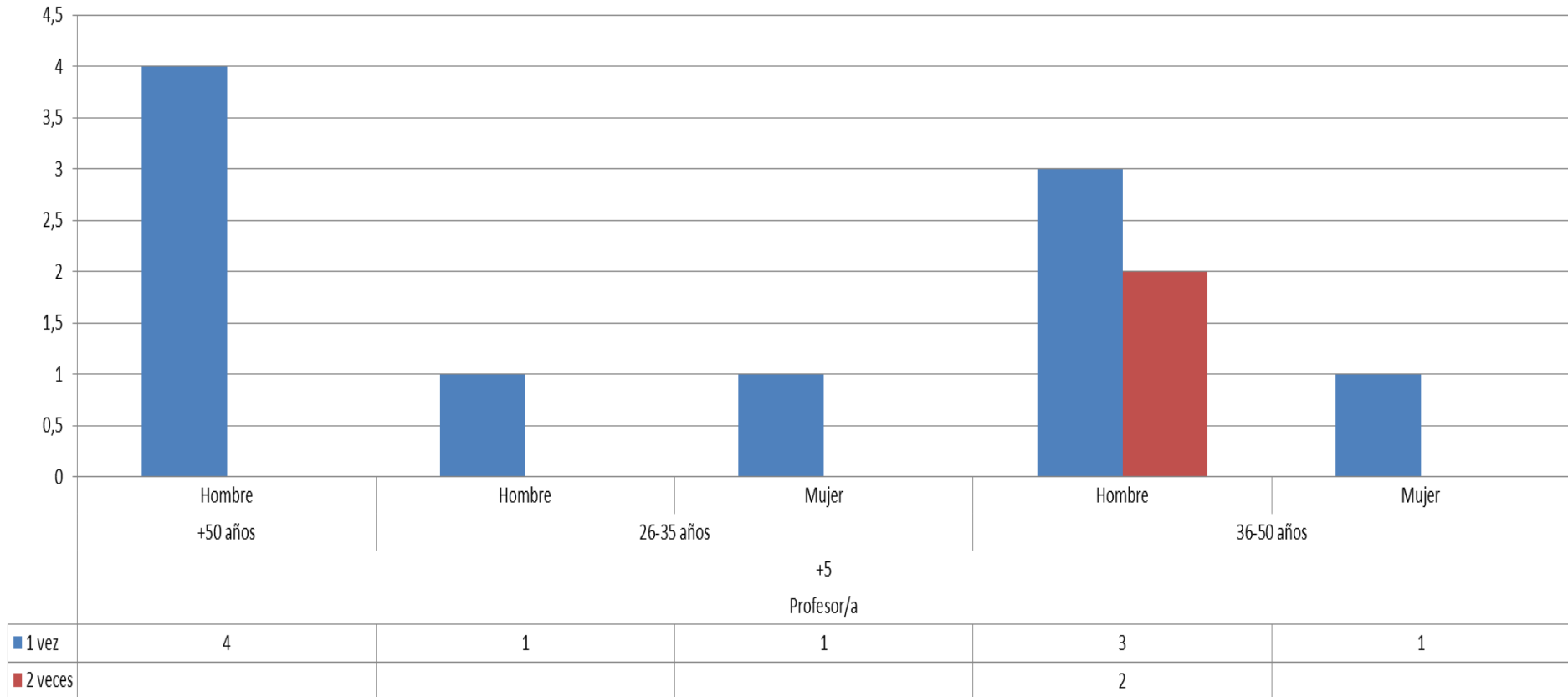
4.2.3 Administradores



4.2.4 Investigadores

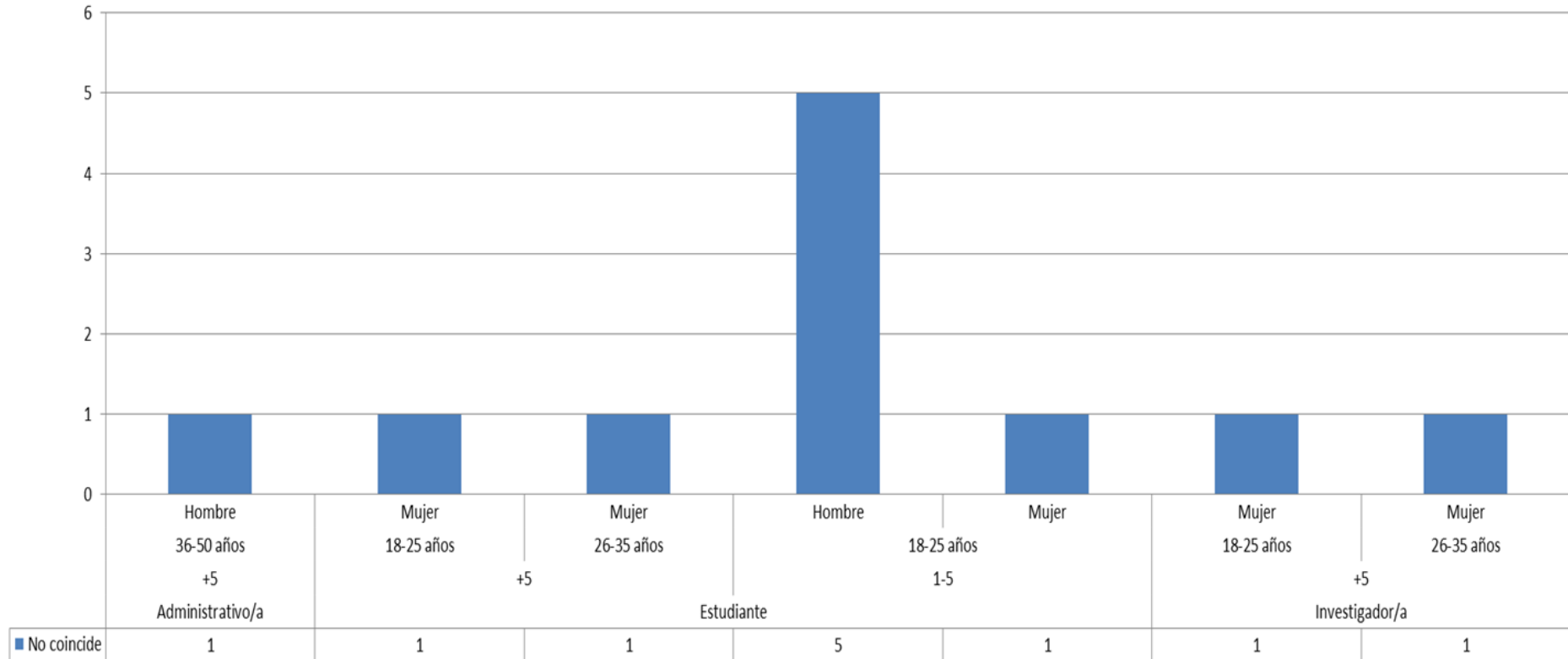


4.2.5 Profesores



4.2.6 Comparativa todas las Categorías

¿Cuántas veces se desplaza al campus al día?

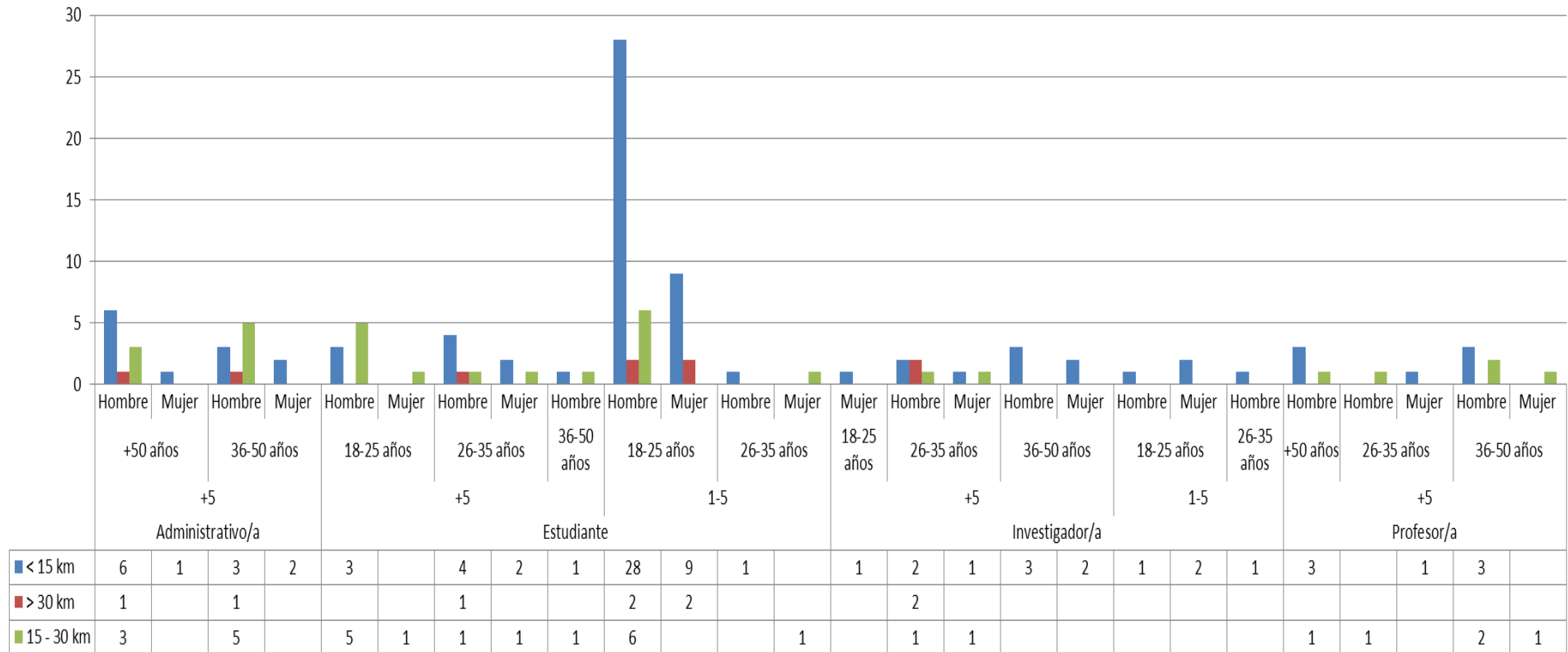


4.2.7 Conclusión

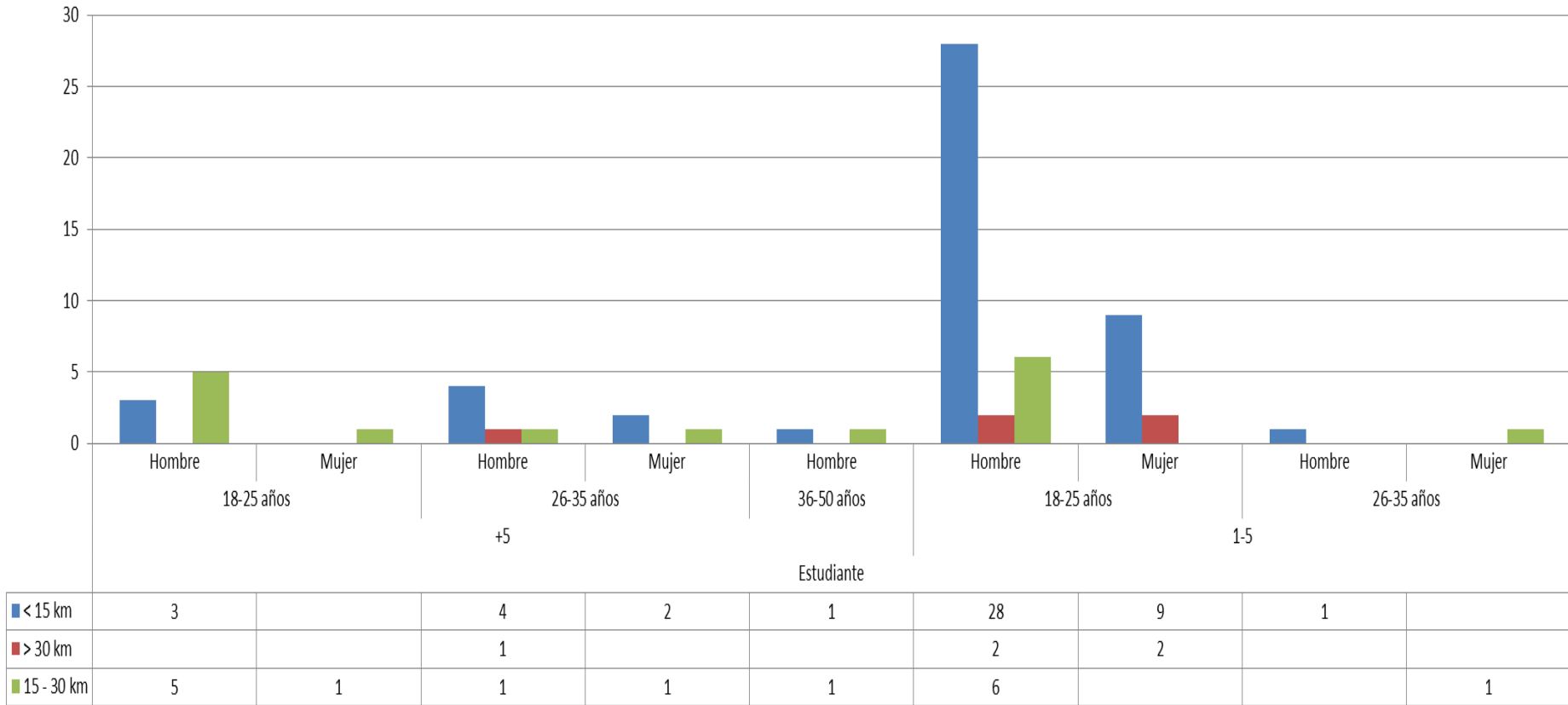
De la pregunta “¿Cuántas veces se desplaza al campus al día? se puede apreciar un aumento en el número de visitas por día realizadas por los encuestados, igual que en la pregunta anterior. Por consiguiente, se reafirma la conclusión anterior de que gracias al vehículo eléctrico se ha facilitado/mejorado el acceso al campus de cierto número de encuestados.

4.3 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?

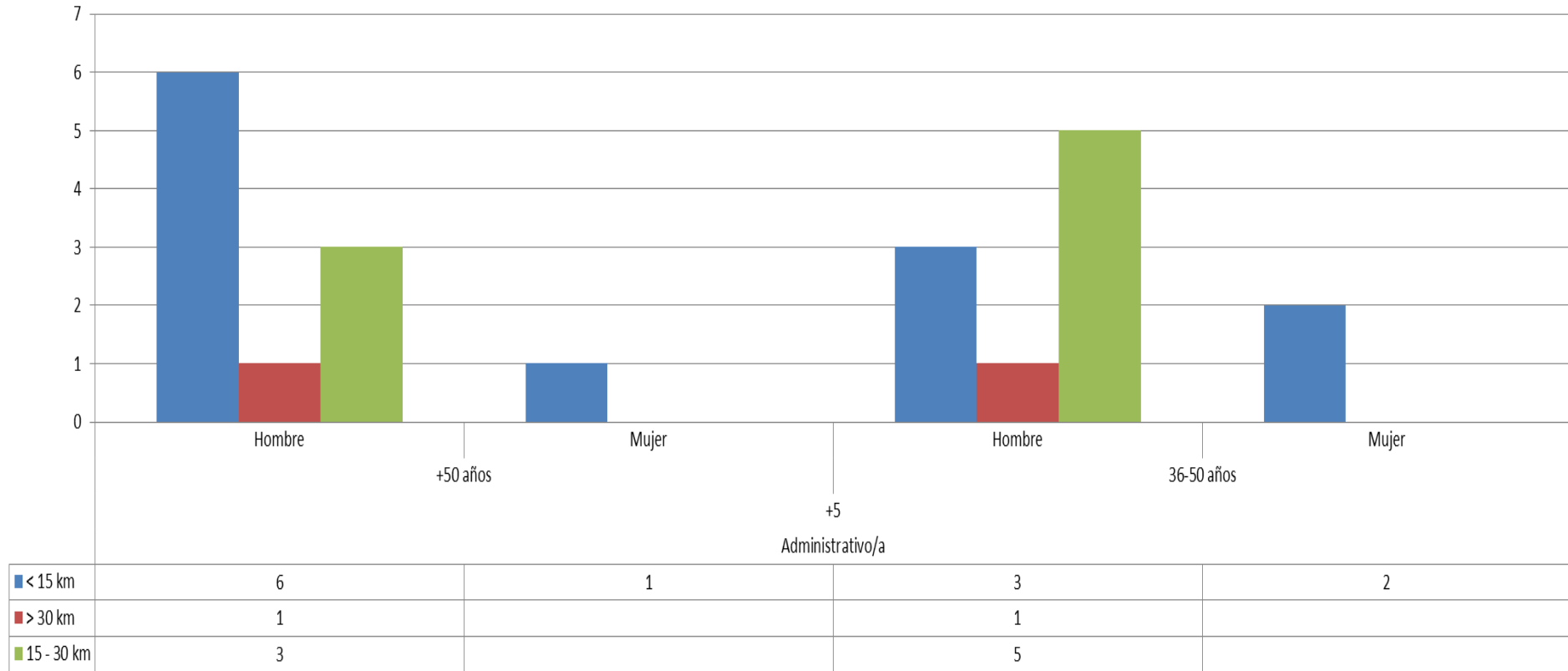
4.3.1 Todas las Categorías



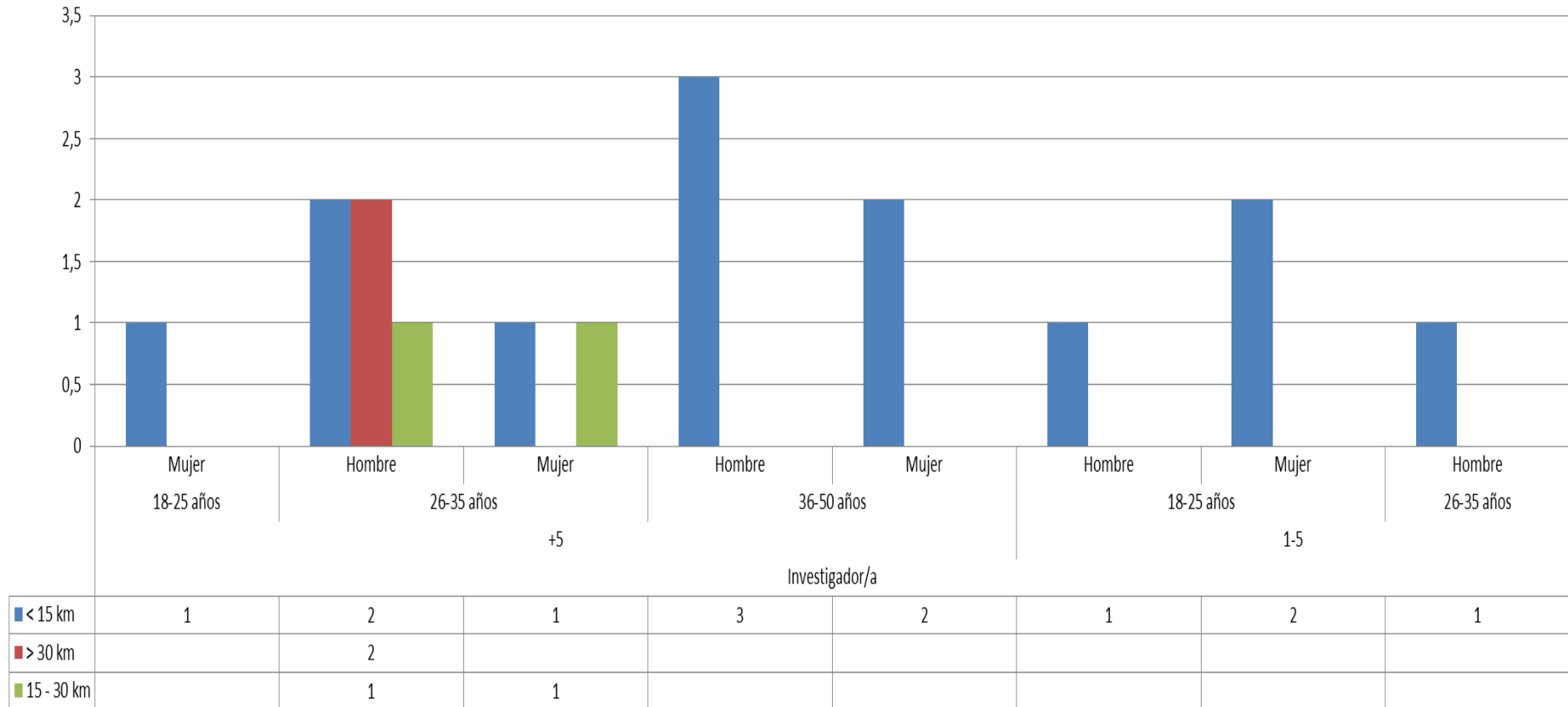
4.3.2 Estudiantes



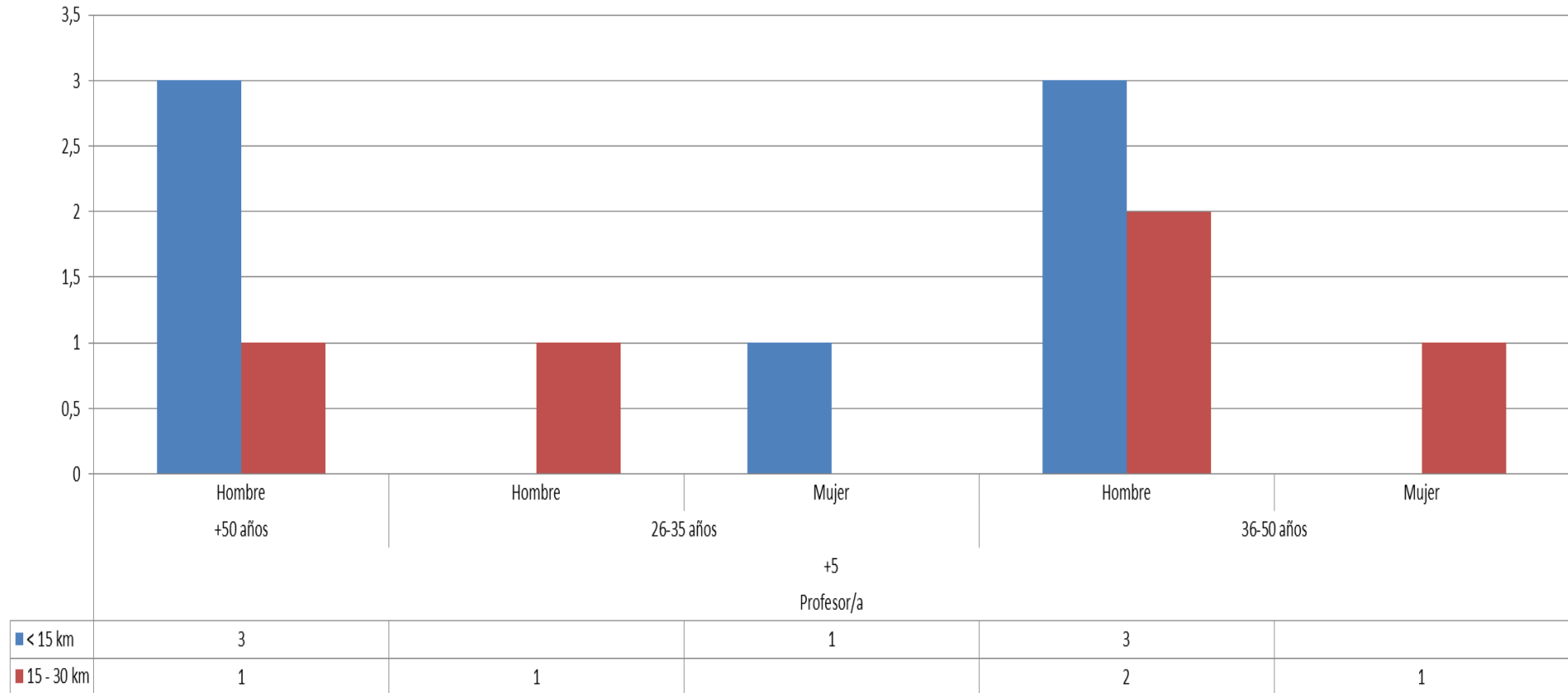
4.3.3 Administradores



4.3.4 Investigadores

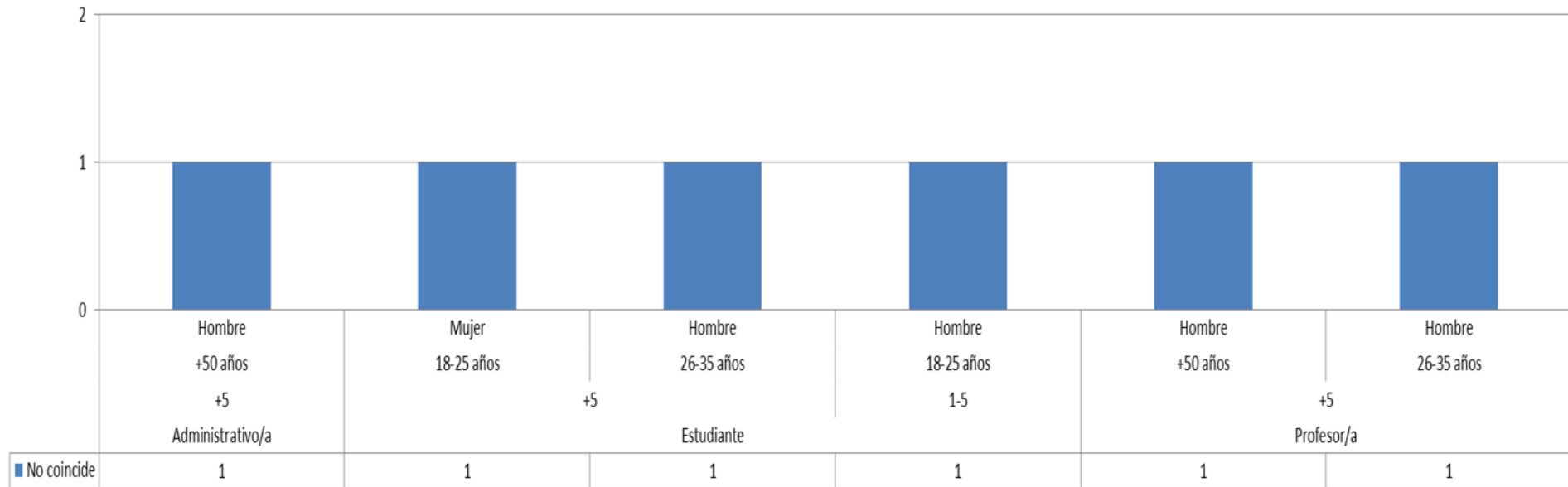


4.3.5 Profesores



4.3.6 Comparativa todas las Categorías

¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida?

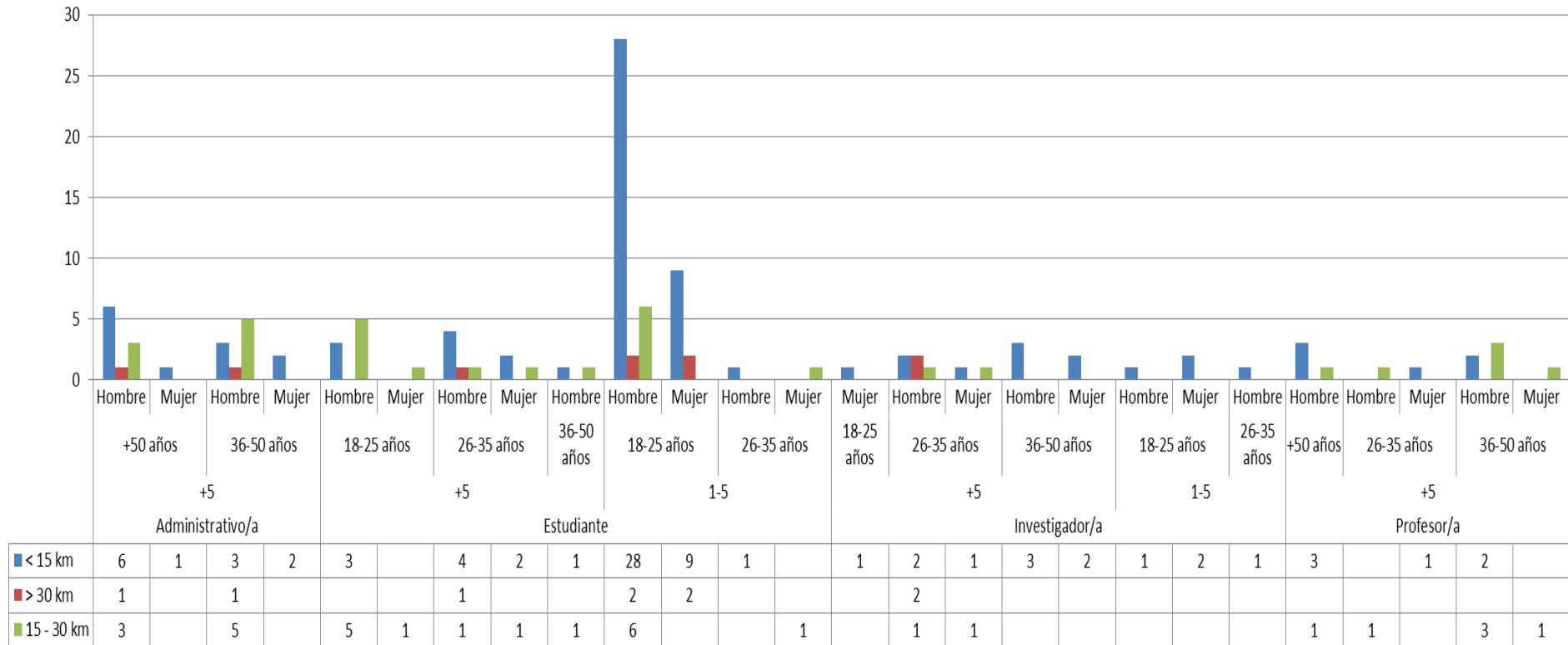


4.3.7 Conclusión

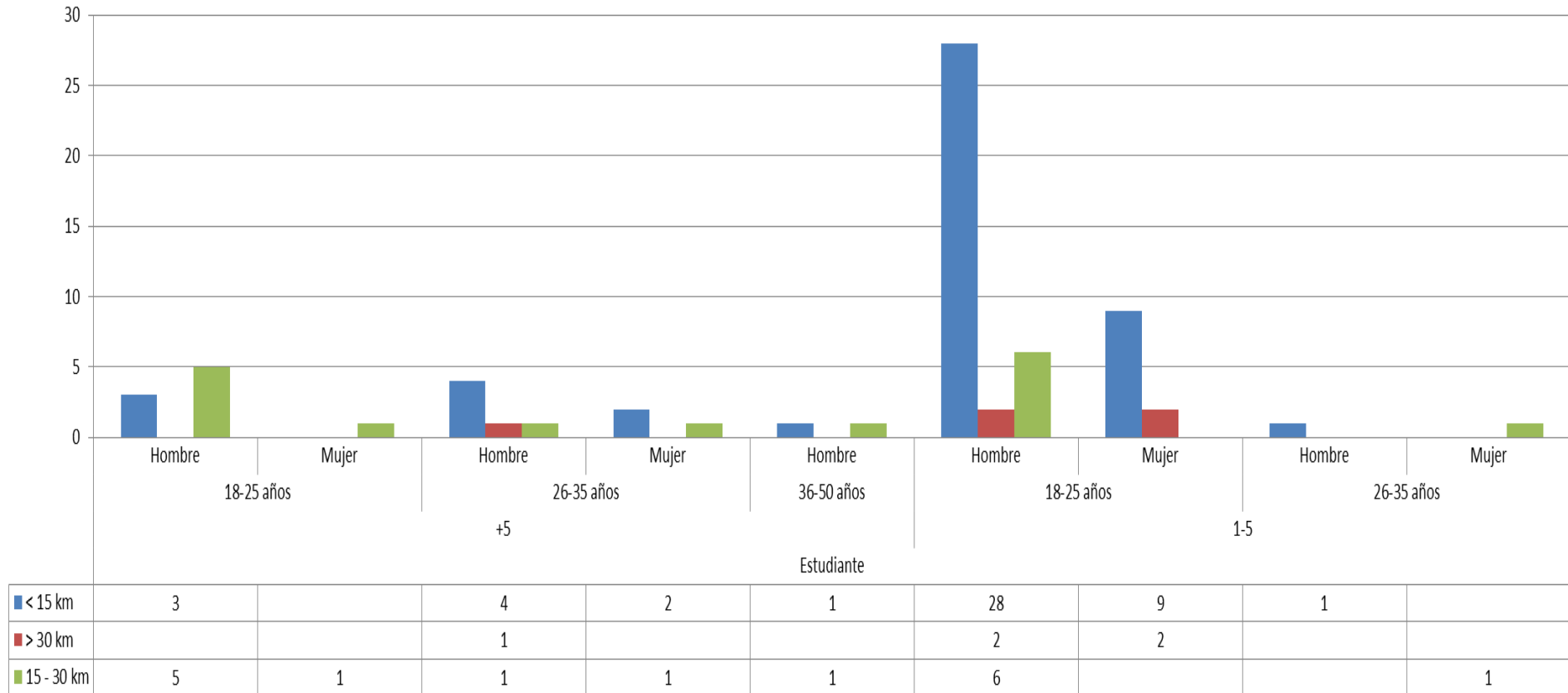
De la pregunta “¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de ida? se observa una pequeña variación, aunque bastante minoritaria respecto a la distancia recorrida, este hecho es debido a que un número de encuestados debían ir al campus usando el transporte público con mala conexión desde sus casas, con lo consecuente no era directo. Gracias al uso del vehículo eléctrico este usuario ha podido establecer una ruta directa entre el campus y su residencia, reduciendo así, la distancia a recorrer.

4.4 ¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?

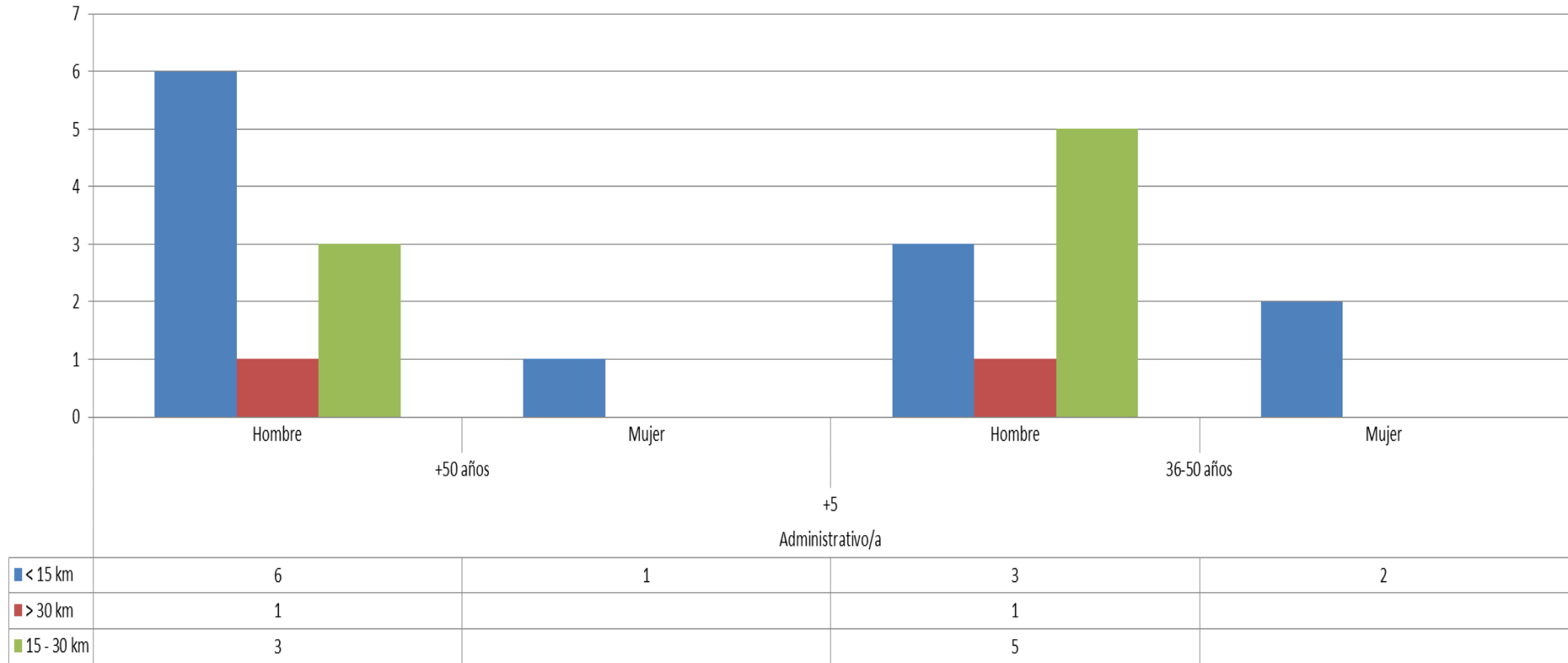
4.4.1 Todas las Categorías



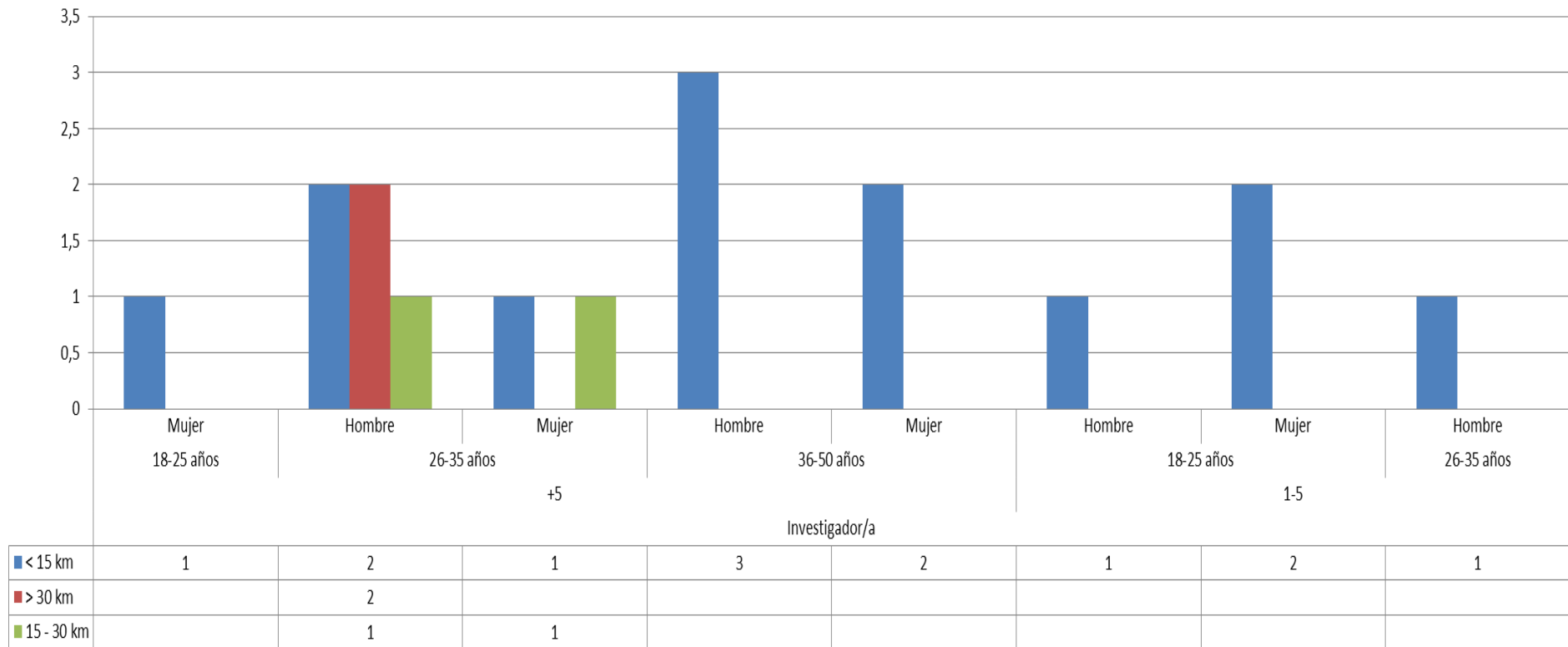
4.4.2 Estudiantes



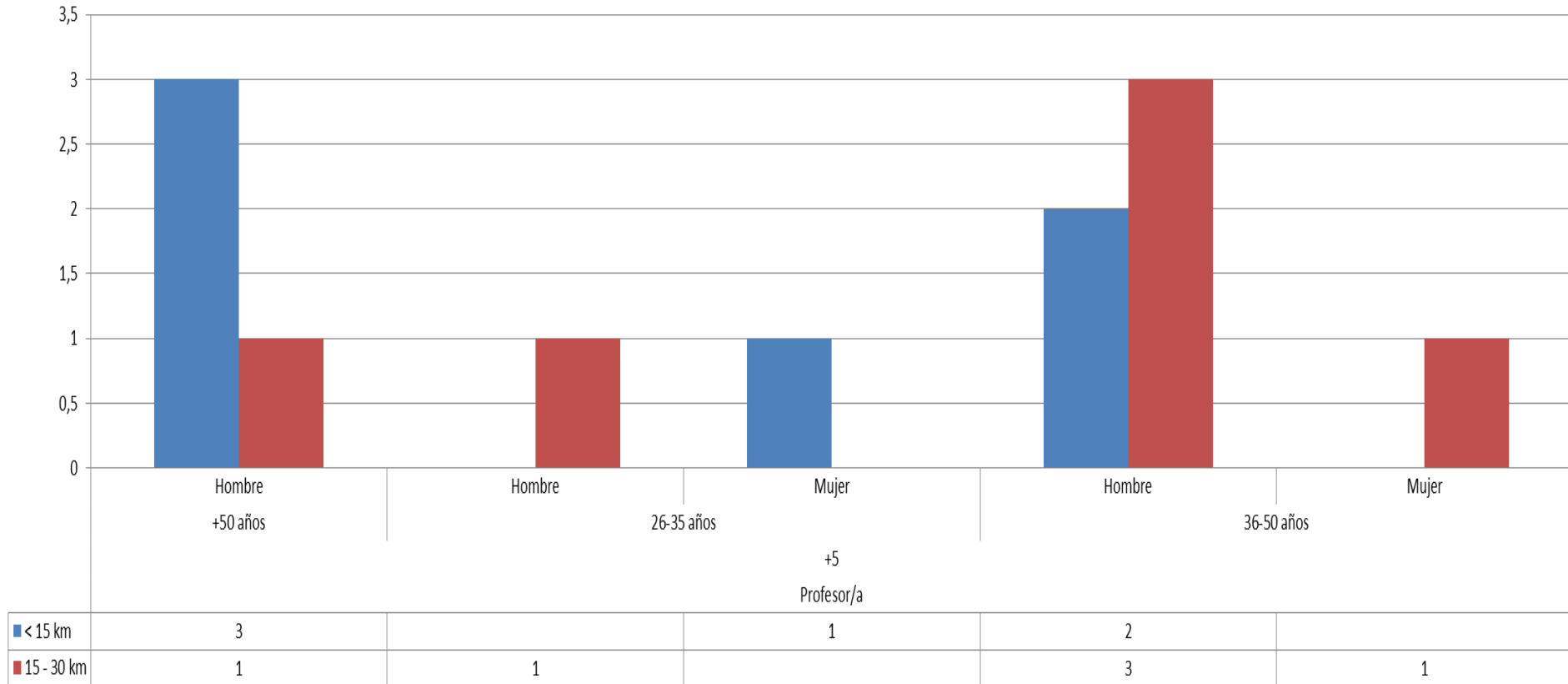
4.4.3 Administradores



4.4.4 Investigadores

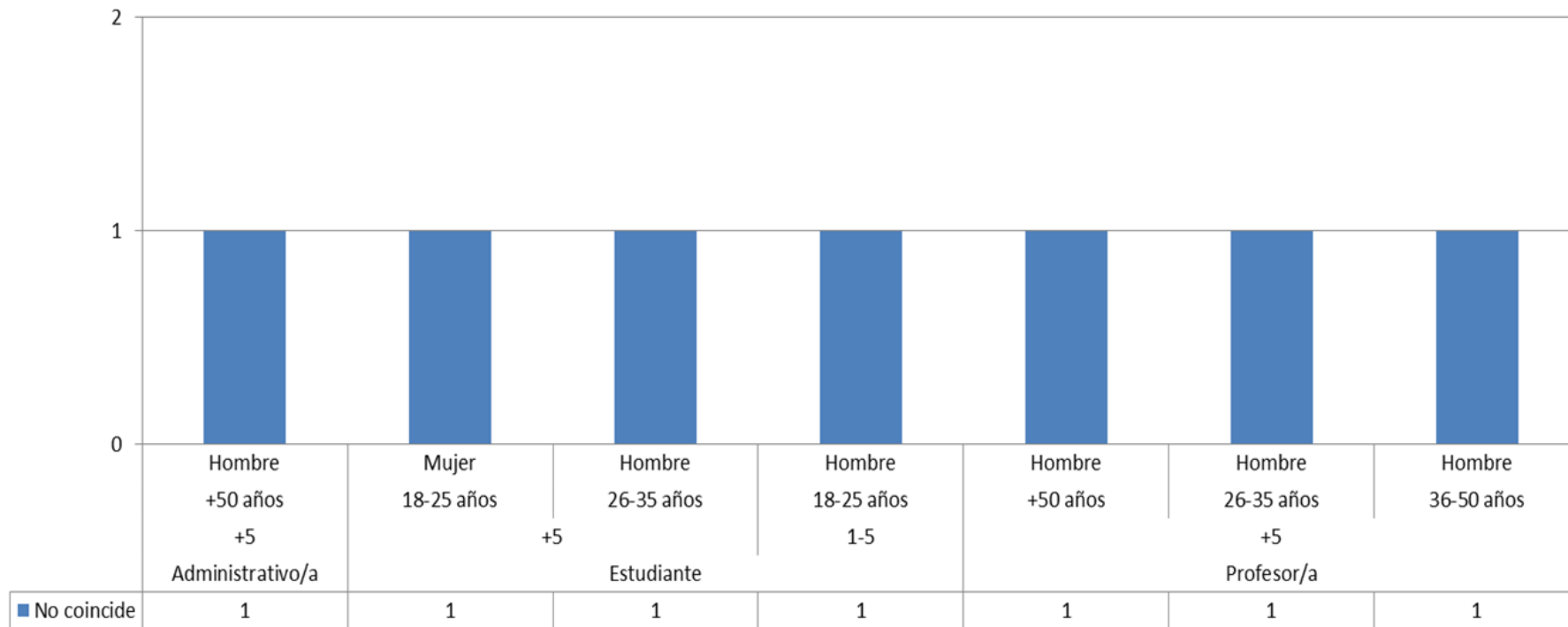


4.4.5 Profesores



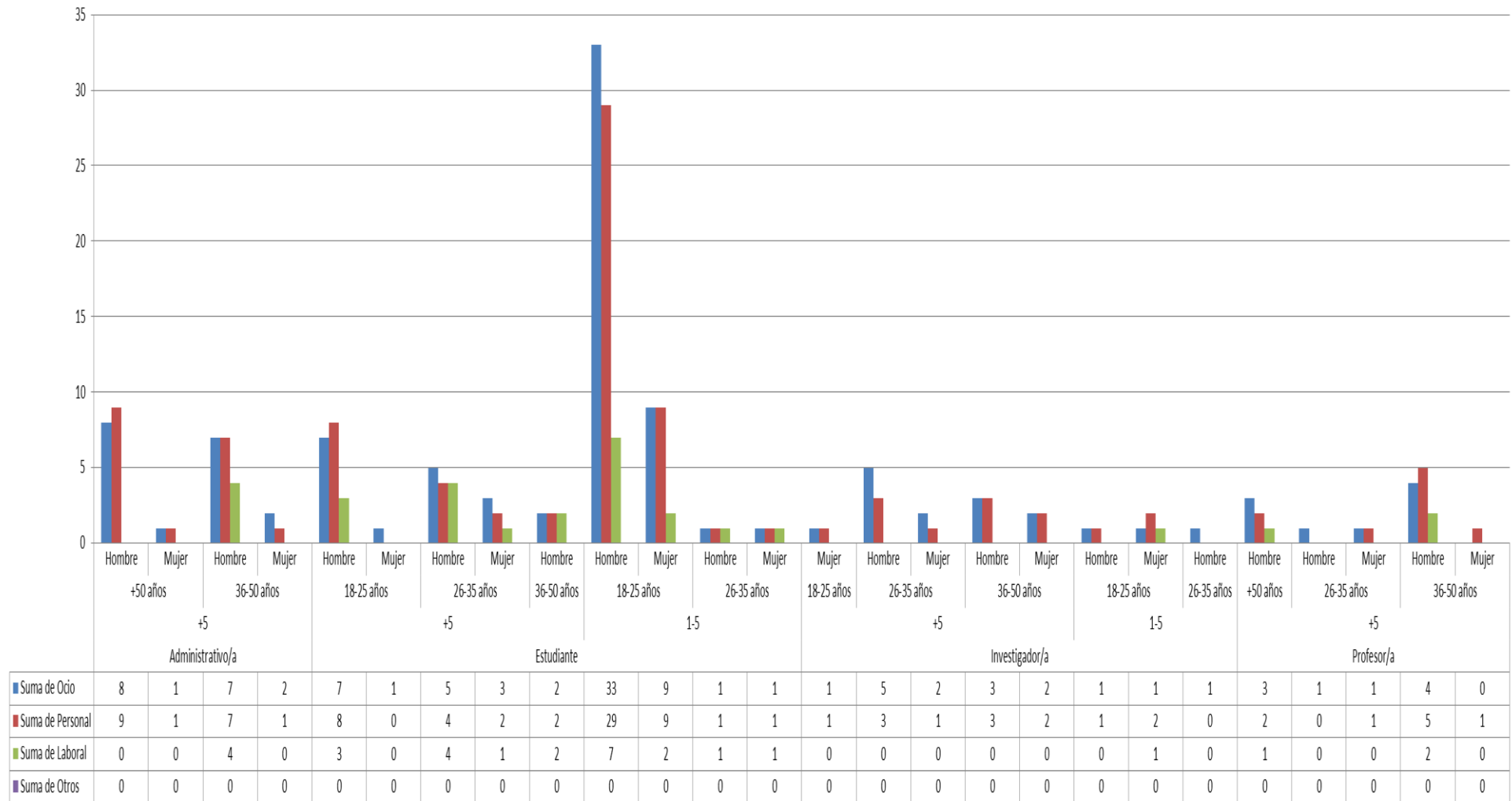
4.4.6 Comparativa Todas las Categorías

¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta?

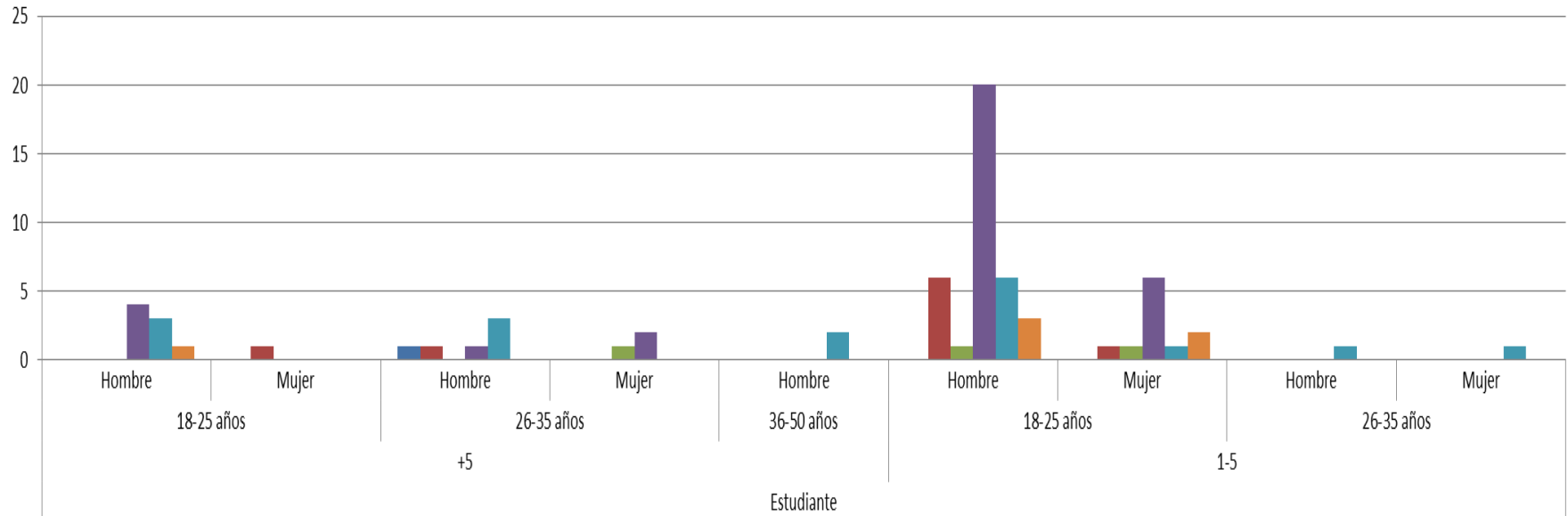


4.4.7 Conclusión

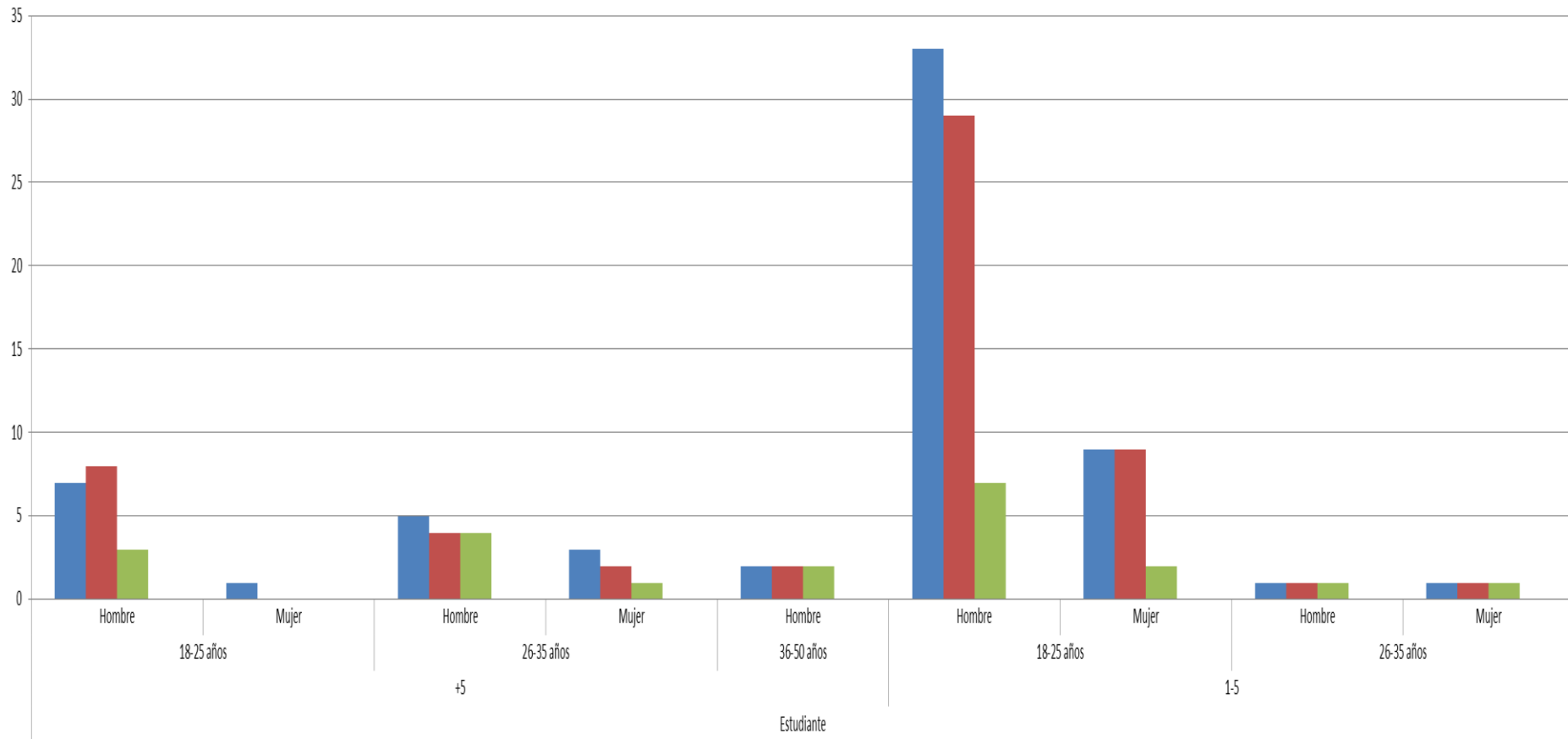
De la pregunta “¿Qué distancia realiza habitualmente en el trayecto de vuelta? se observa casi la misma pequeña variación, aunque bastante minoritaria respecto a la distancia recorrida. Cómo se ha expuesto en el apartado anterior, este hecho es debido a que un número de encuestados debían volver a casa usando el transporte público con mala conexión desde el campus universitario, con lo consecuente no era directo. Gracias al uso del vehículo eléctrico este usuario ha podido establecer una ruta directa entre el campus y su residencia, reduciendo así, la distancia a recorrer.



4.5.2 Estudiantes

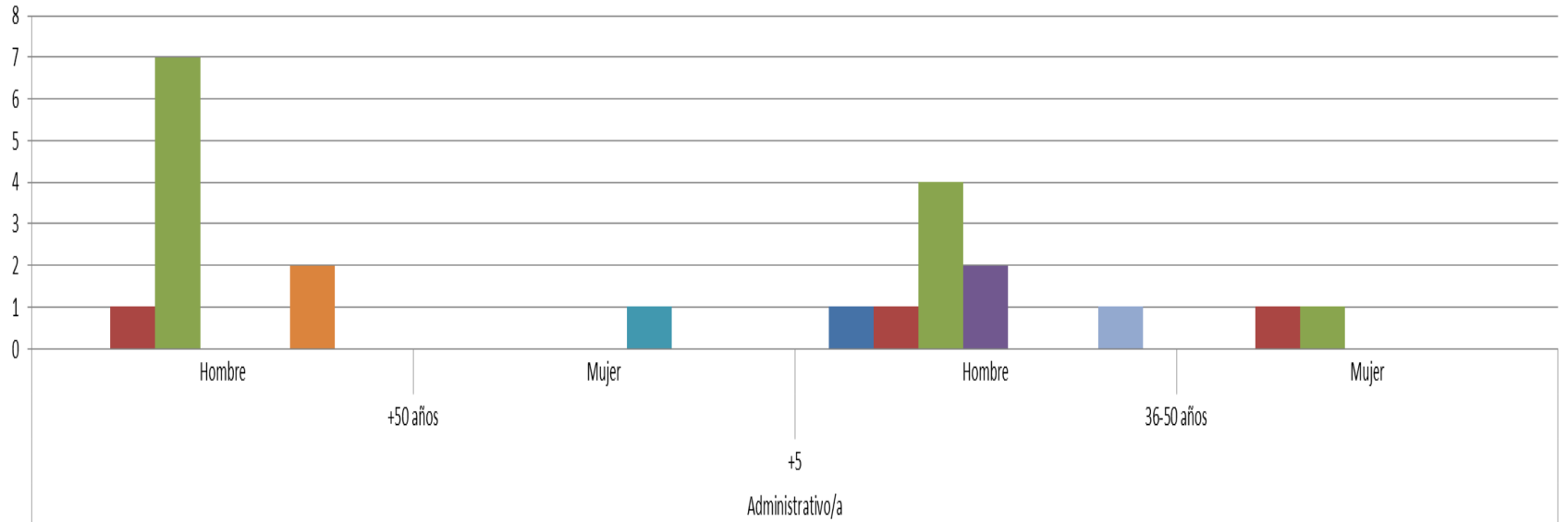


Laboral			1							
Ocio		1	1				6	1		
Ocio, Laboral				1			1	1		
Ocio, Personal	4		1	2			20	6		
Ocio, Personal, Laboral	3		3		2		6	1	1	1
Personal	1						3	2		

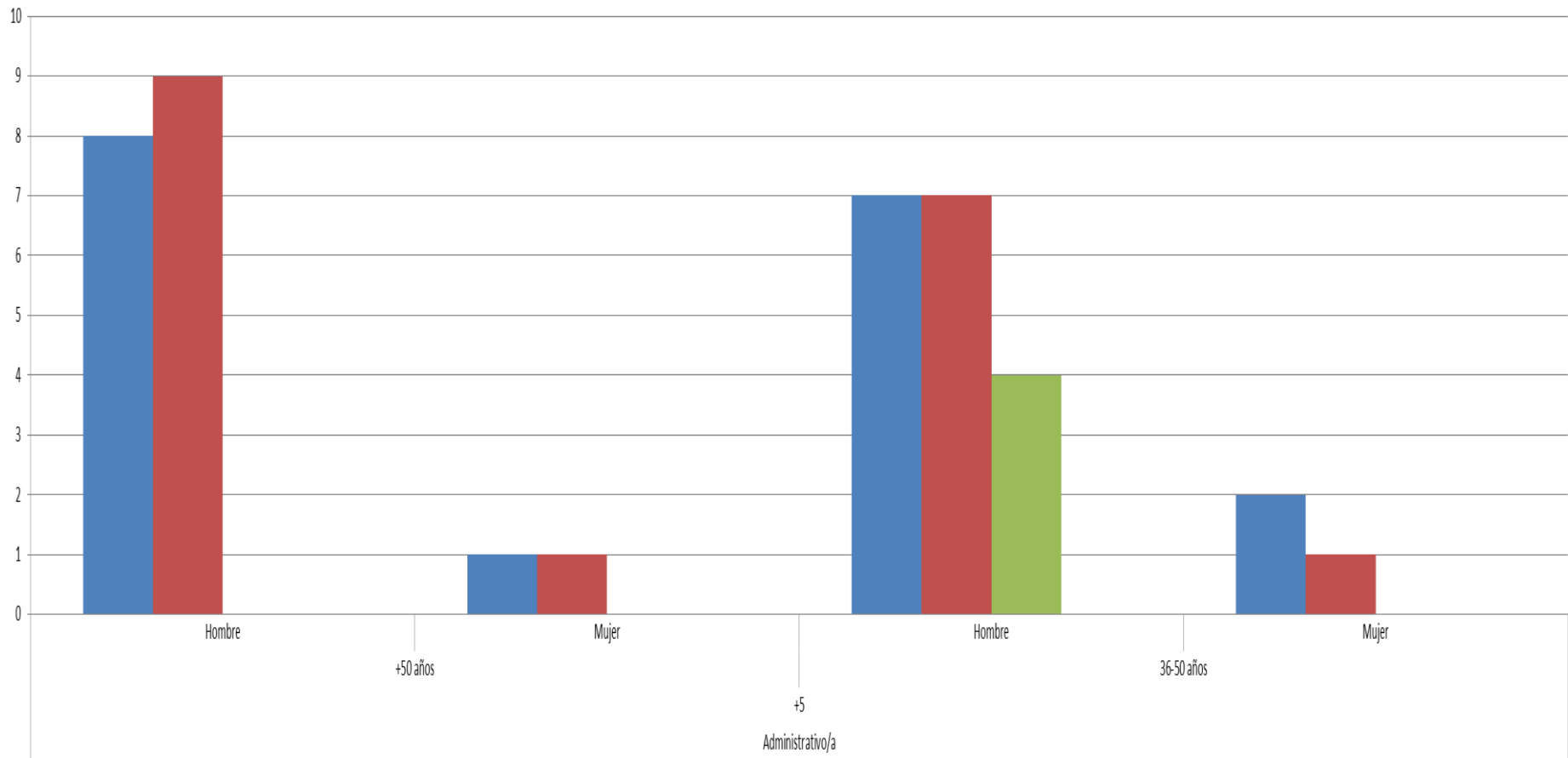


	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
18-25 años	7	1	5	3	2	33	9	1
26-35 años	4	2	4	1	2	2	1	1
36-50 años	2	2	2	2	2	0	0	0
Estudiante	33	9	7	2	1	1	1	1
15	1	1	1	1	0	0	0	0

4.5.3 Administradores

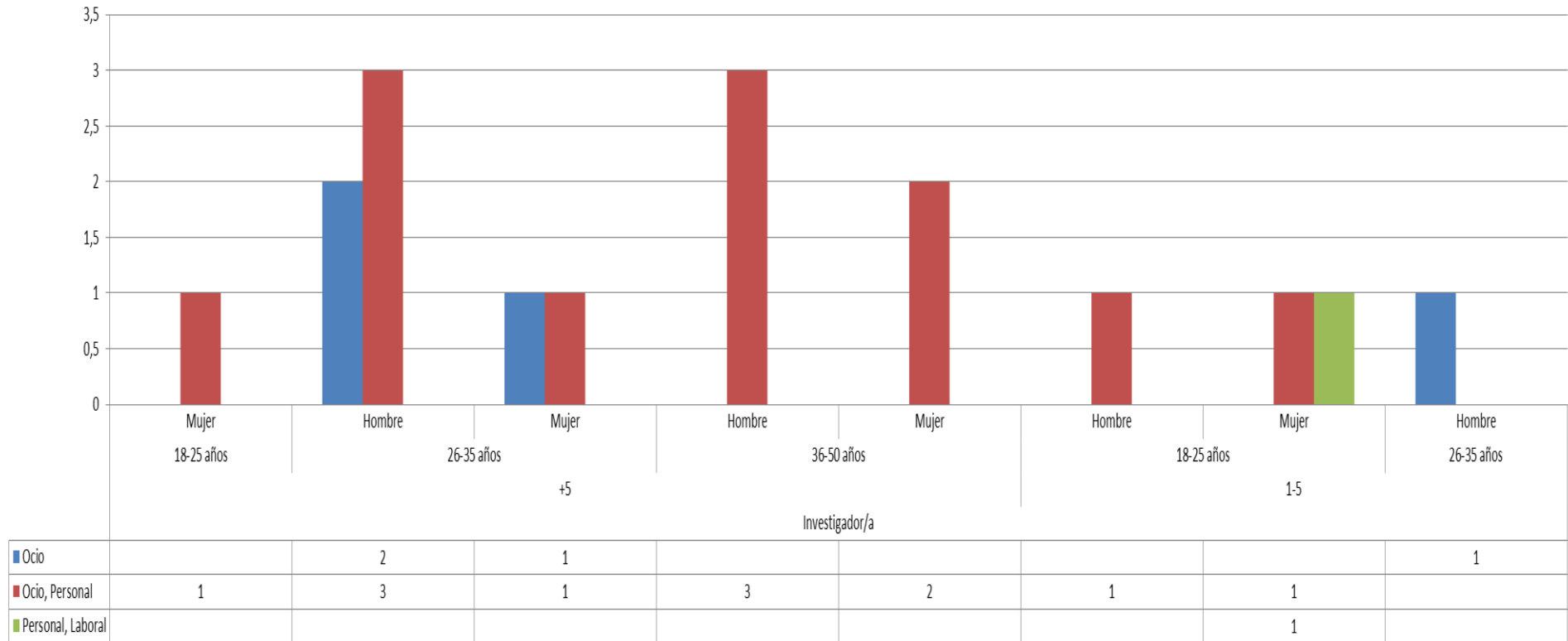


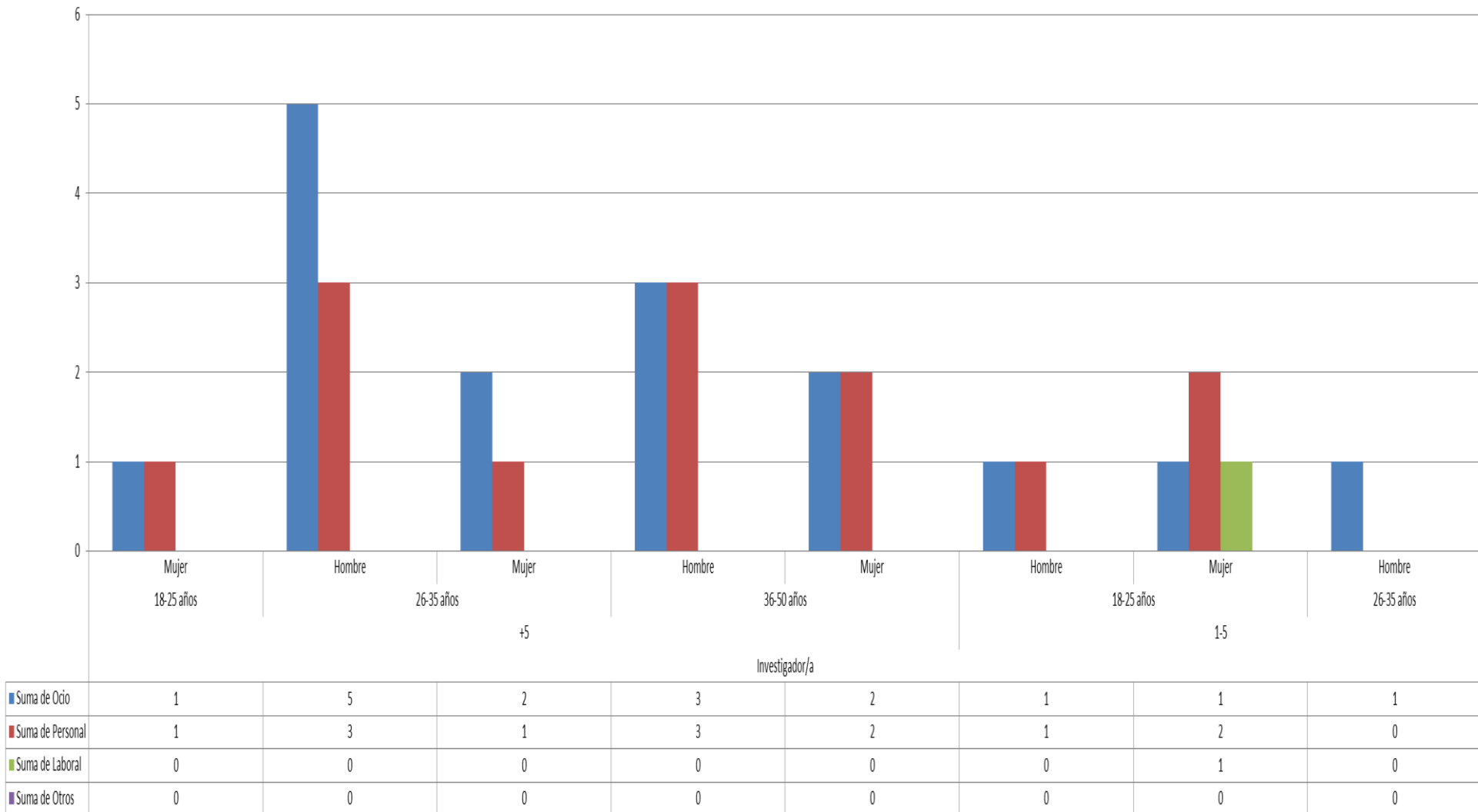
■ Laboral			1	
■ Ocio	1		1	1
■ Ocio, Personal	7		4	1
■ Ocio, Personal, Laboral			2	
■ Ocio, Personal, Viajes fuera de la provincia		1		
■ Personal	2			
■ Personal, Laboral			1	



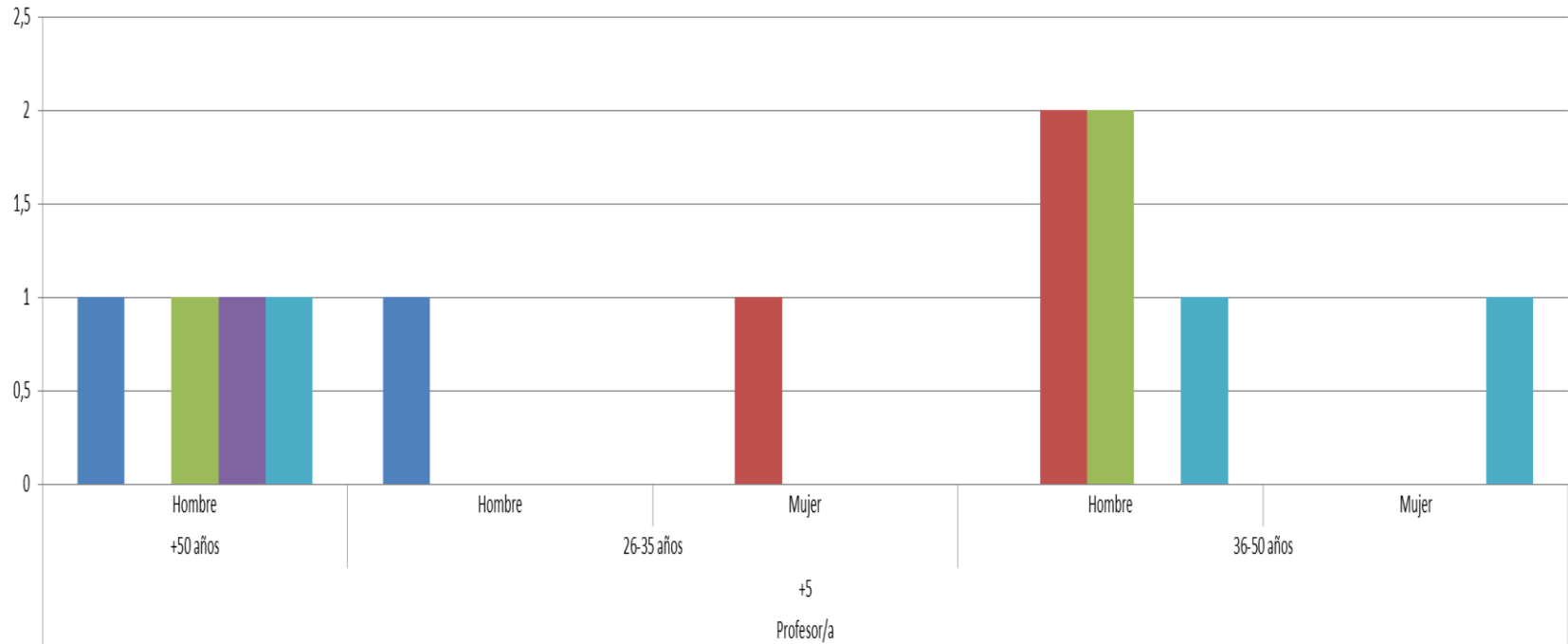
■ Suma de Ocio	8	1	7	2
■ Suma de Personal	9	1	7	1
■ Suma de Laboral	0	0	4	0
■ Suma de Otros	0	0	0	0

4.5.4 Investigadores

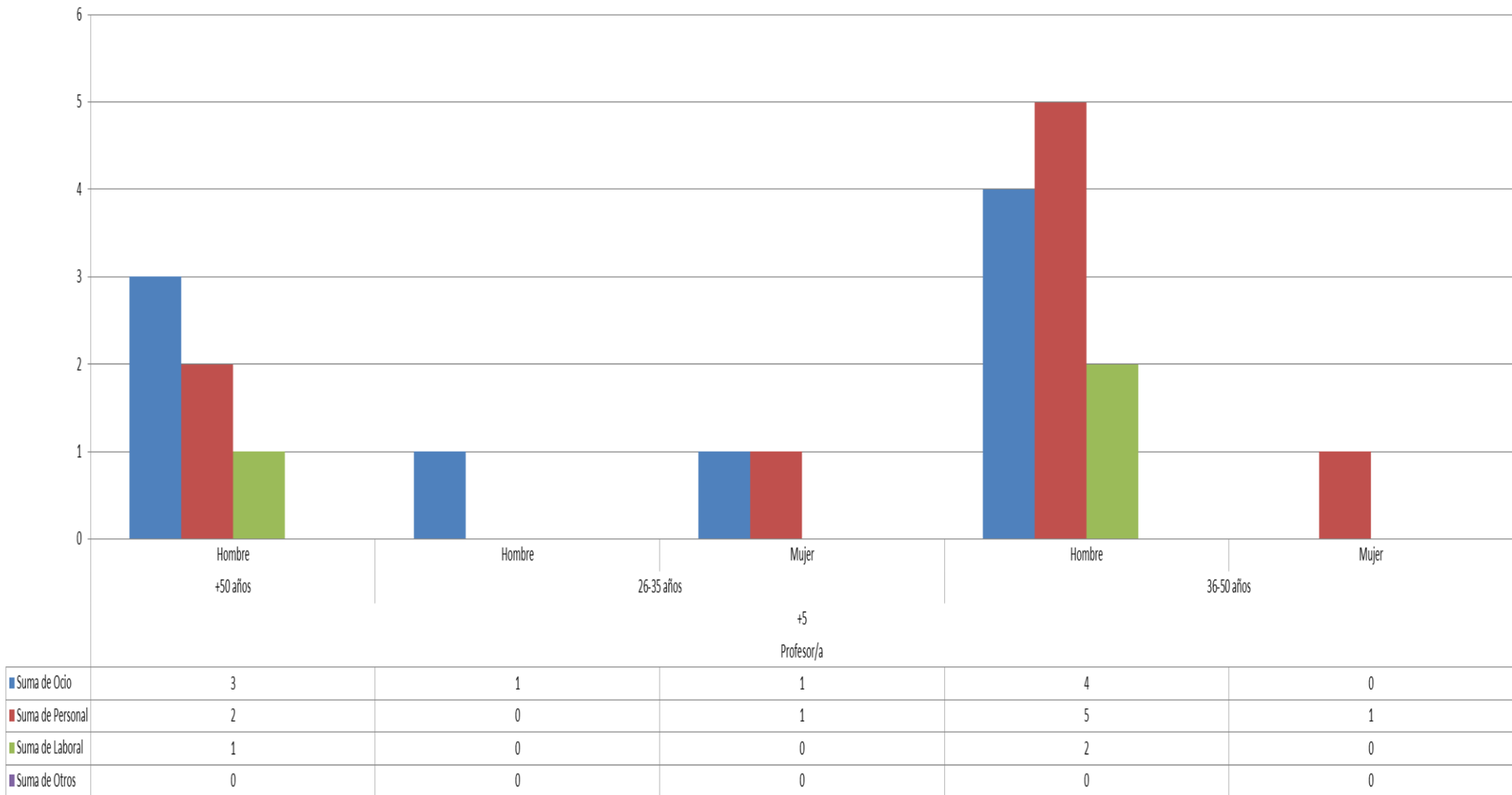




4.5.5 Profesores

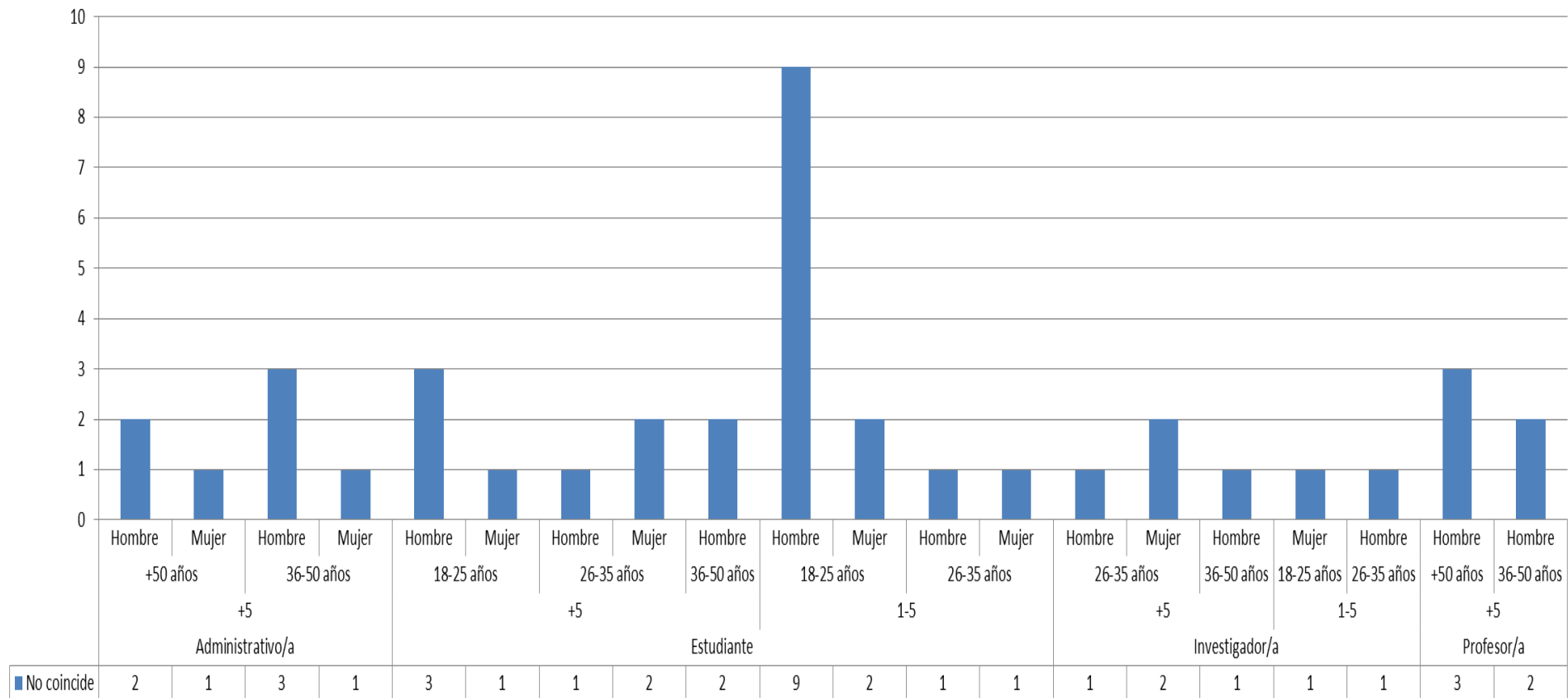


Ocio	1	1			
Ocio, Personal			1	2	
Ocio, Personal, Laboral	1			2	
Ocio, Viaje a otra ciudad los fines de semana	1				
Personal	1			1	1



4.5.6 Comparativa todas las Categorías

¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente?



4.5.7 Conclusión

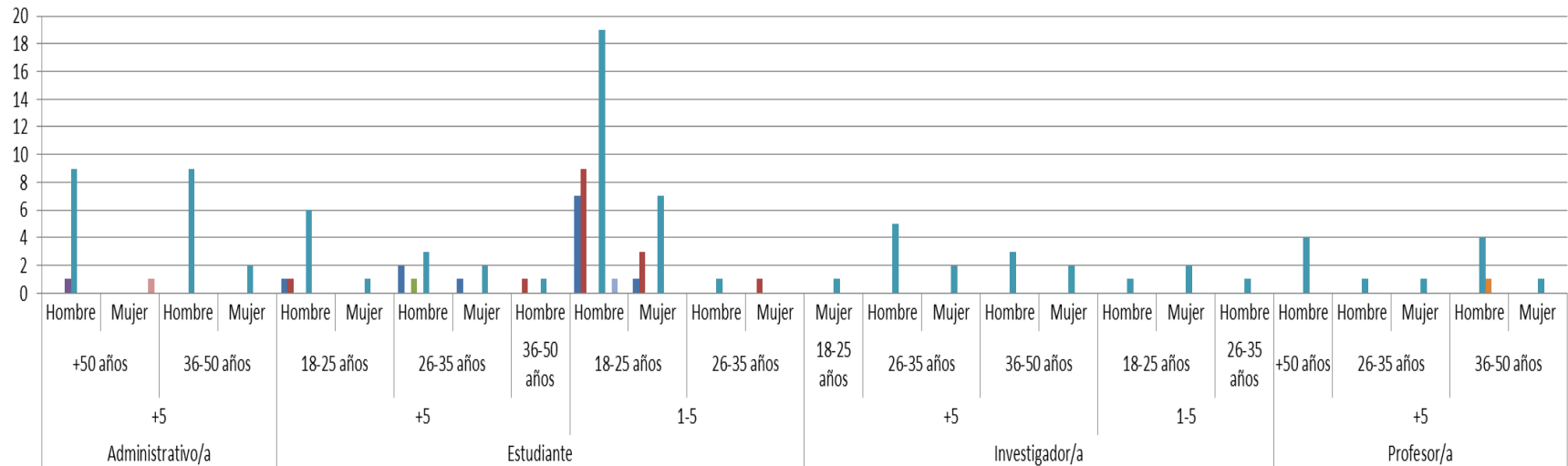
De la pregunta “¿Qué otros desplazamiento realiza habitualmente? se observa una amplia variedad de perfiles que han modificado su respuesta al contestar esta pregunta. Se puede observar que el perfil con más variación de tipología de desplazamiento son los Estudiantes, al variar 22 personas su tipología de desplazamiento, destacando especialmente los estudiantes comprendidos entre 18 y 25 años.

El motivo que justifica este cambio de hábitos puede ser debido a que los estudiantes jóvenes no disponen de vehículo privado, y al disponer del vehículo eléctrico han tenido mayor libertad al desplazarse. Puntualizar que el mayor cambio en el tipo de desplazamiento ha sido en los desplazamientos de tipo “Personal”, hecho que encajaría con el perfil de estudiantes de 18-25 años y con poca experiencia en el carnet de conducir.

Frecuencias de asistencia al campus:

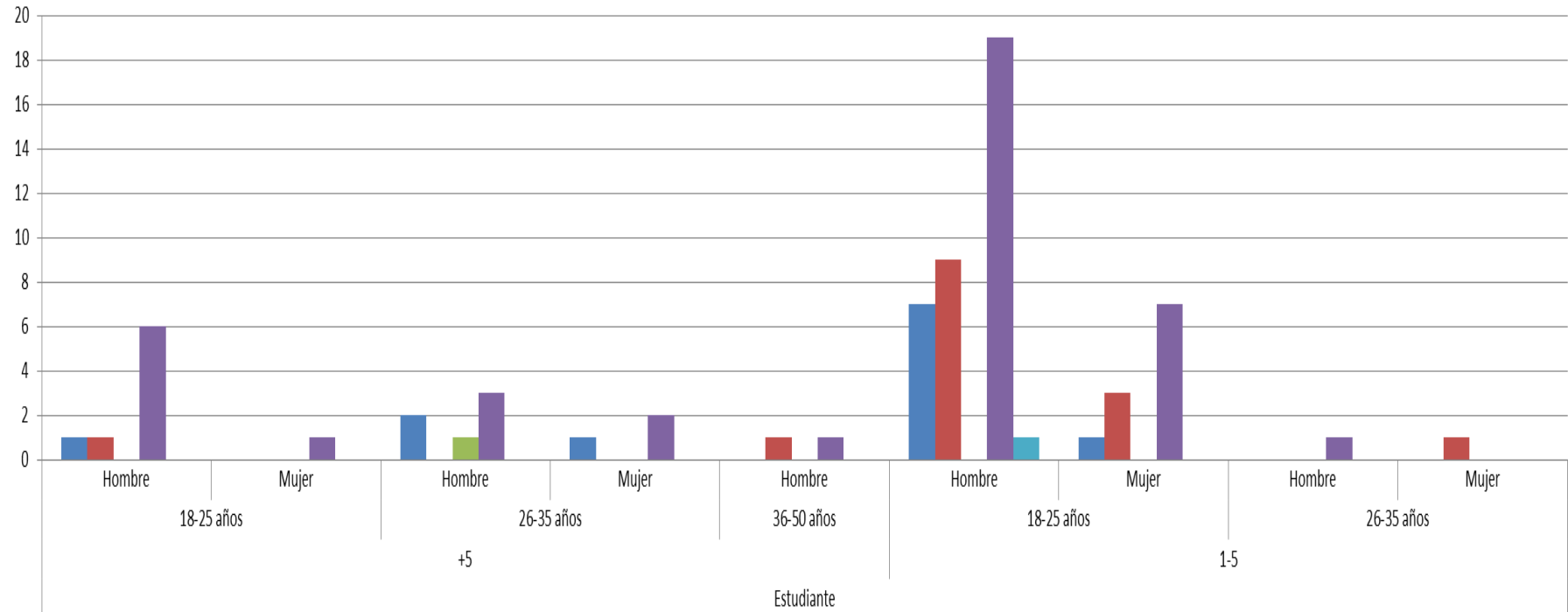
4.6 ¿A qué hora/s suele llegar al campus?

4.6.1 Todas las Categorías



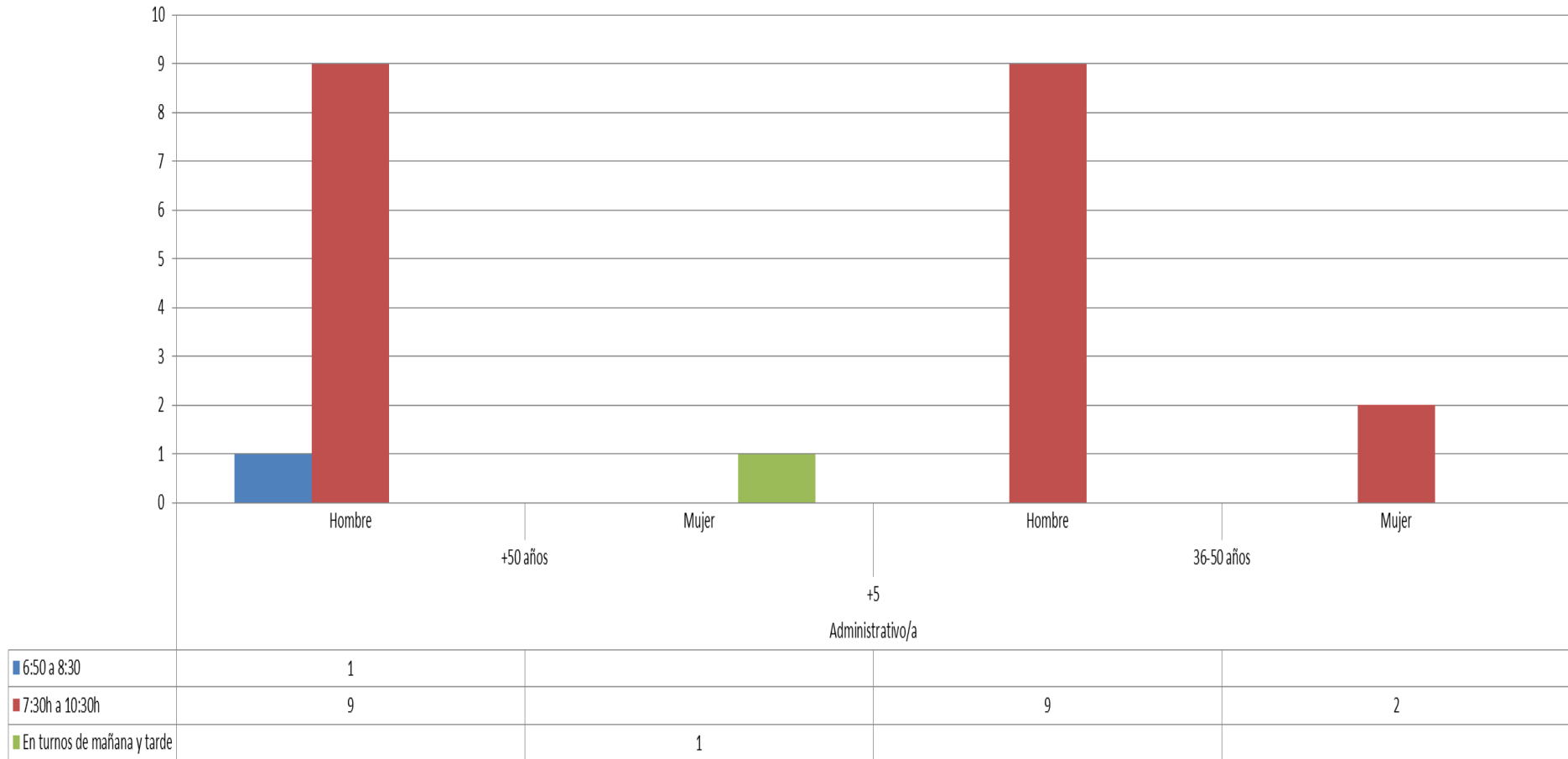
	Administrativo/a		Estudiante						Investigador/a						Profesor/a												
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer									
	+50 años		36-50 años		18-25 años		26-35 años		36-50 años		18-25 años		26-35 años		18-25 años		26-35 años										
■ 10:30h a 14:30h					1		2	1			7	1															
■ 14:30h a 17:30h					1				1	9	3		1														
■ 17:30h a 20:30h							1																				
■ 6:50 a 8:30	1																										
■ 7:30h a 10:30h	9		9	2	6	1	3	2	1	19	7	1		1	5	2	3	2	1	2	1	4	1	1	4	1	
■ depende del día																										1	
■ Depende horario										1																	
■ En turnos de mañana y tarde		1																									

4.6.2 Estudiantes

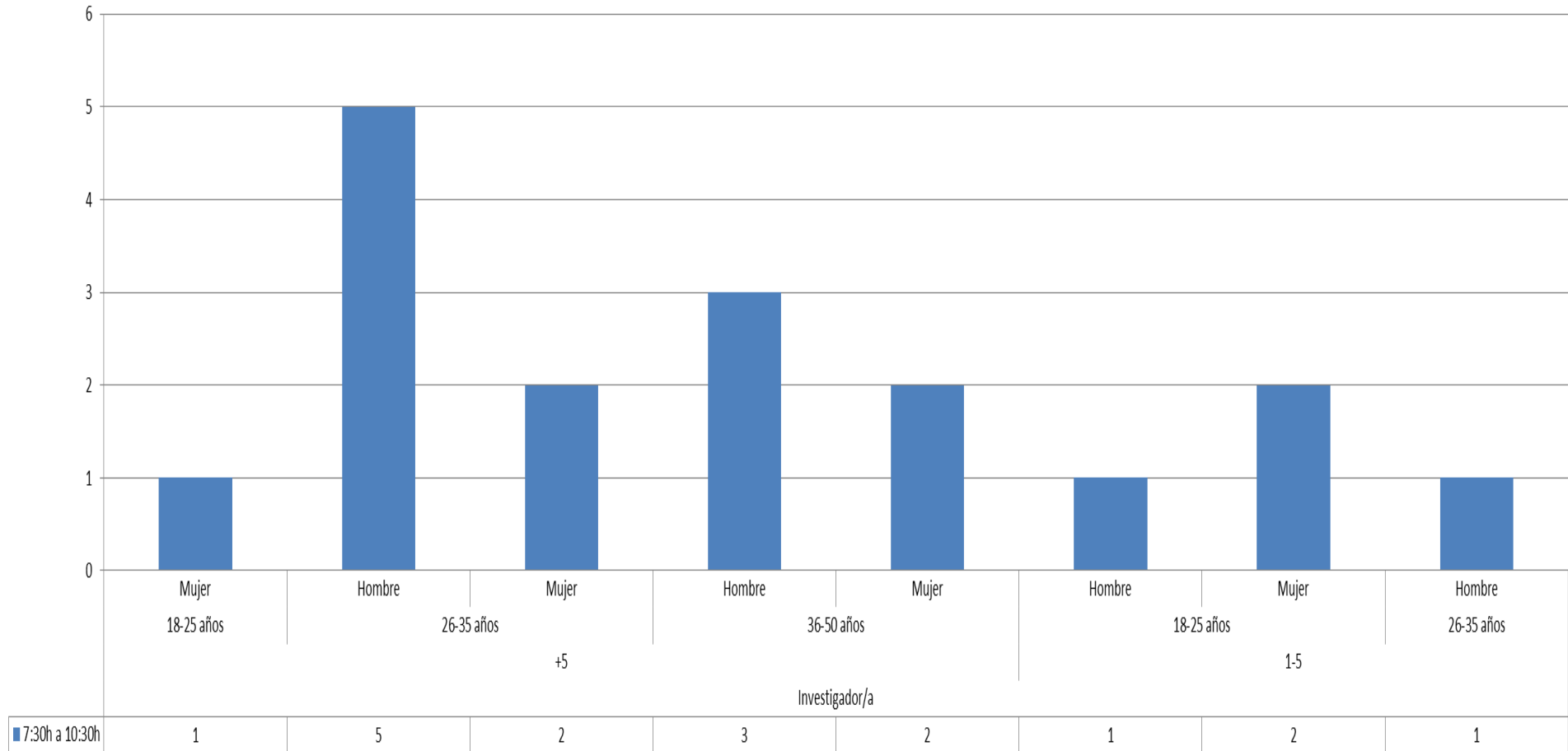


Horario	Hombre 18-25 años	Mujer 18-25 años	Hombre 26-35 años	Mujer 26-35 años	Hombre 36-50 años	Hombre 18-25 años	Mujer 18-25 años	Hombre 26-35 años	Mujer 26-35 años
10:30h a 14:30h	1	0	2	1	0	7	1	0	0
14:30h a 17:30h	1	0	0	0	1	9	3	0	1
17:30h a 20:30h	0	0	1	0	0	1	0	0	0
7:30h a 10:30h	6	1	3	2	1	19	7	1	0
Depende horario	0	0	0	0	0	1	0	0	0

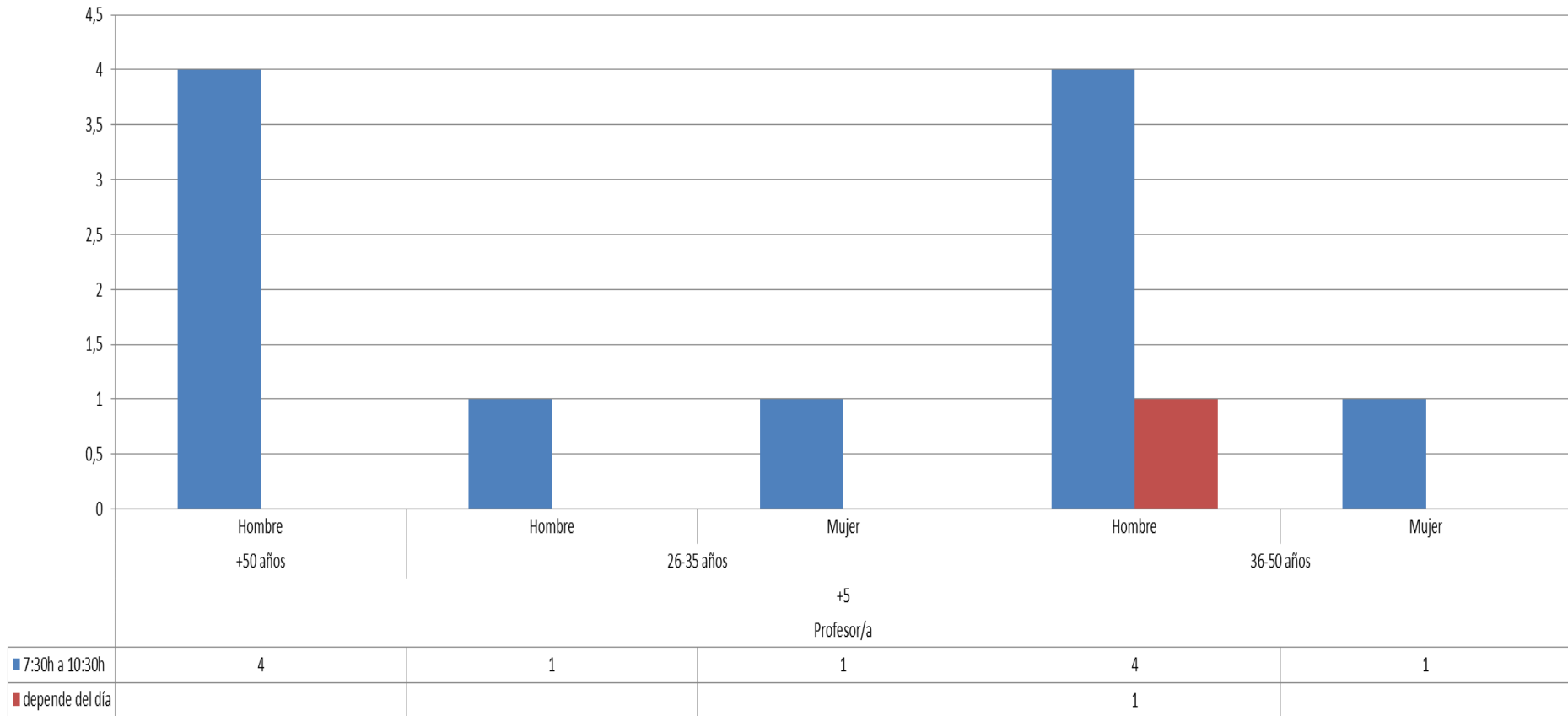
4.6.3 Administradores



4.6.4 Investigadores

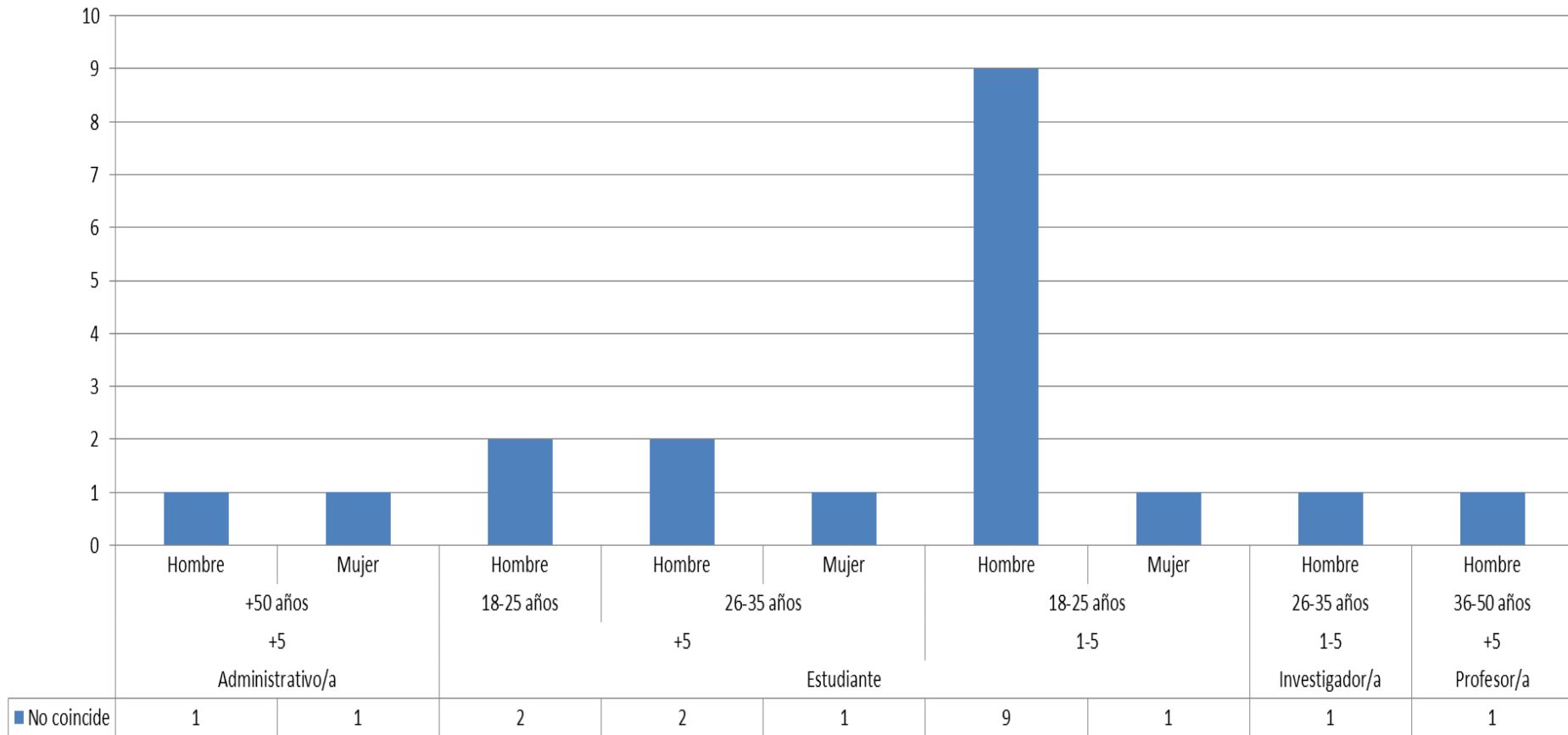


4.6.5 Profesores



4.6.6 Comparativa todas las Categorías

¿A qué hora/s suele llegar al campus?

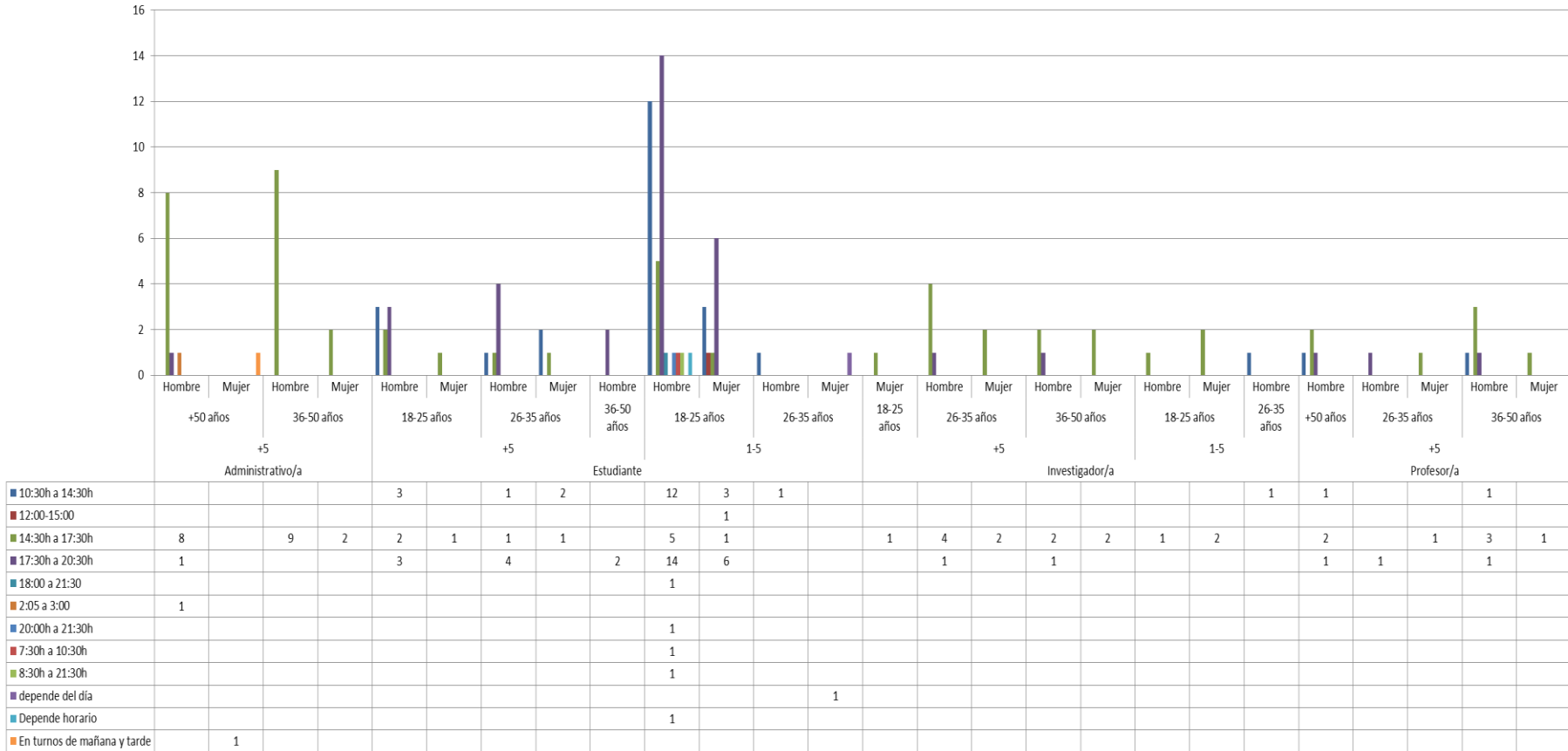


4.6.7 Conclusión

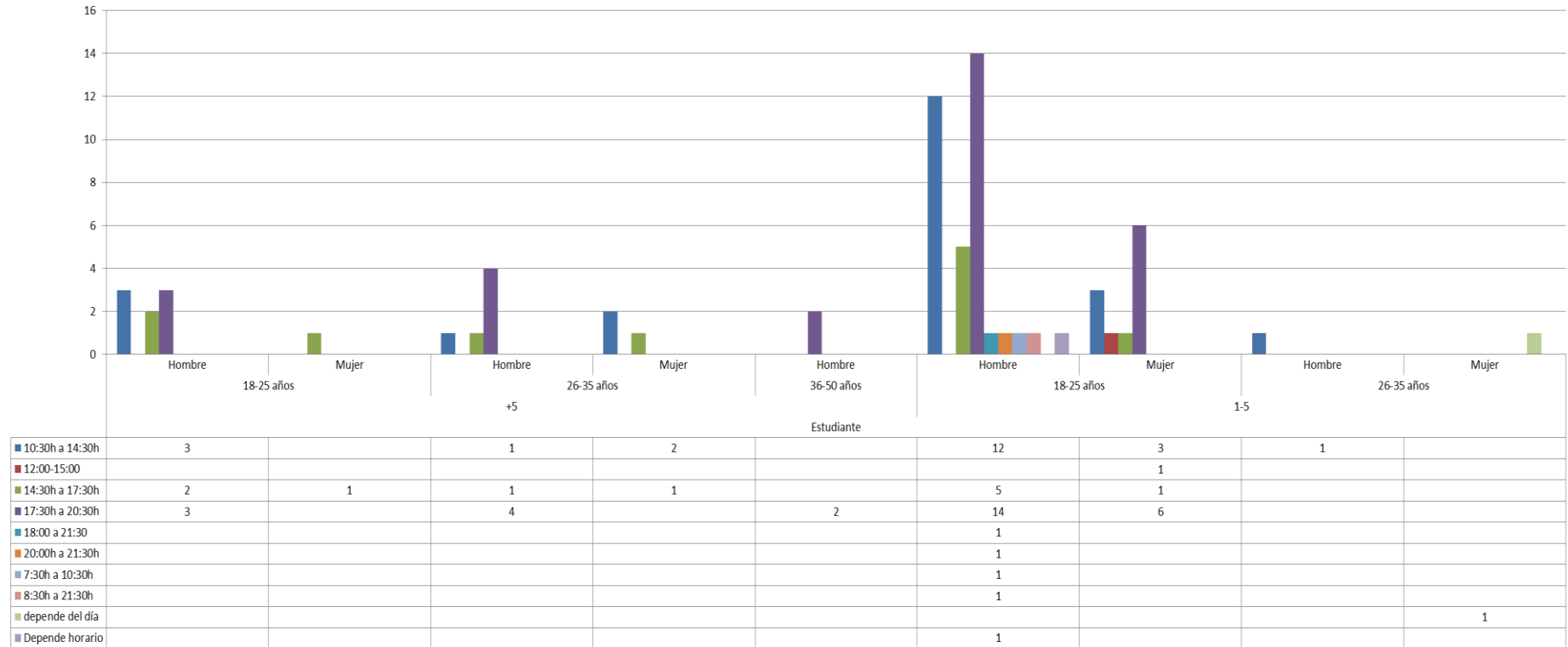
De la pregunta “¿A qué hora/s suele llegar al campus?” se observa que en los encuestados de perfil senior y con una antigüedad del carnet de conducir mayor, asociado al hecho de tener coche, no han variado significativamente su rutina de entrada. En cambio, en el grupo “Estudiantes” el hecho de disponer de más libertad de movimiento gracias al vehículo eléctrico les permite llegar a la hora justo a la hora que empiezan sus clases, por eso se observa un cambio significativo en este grupo. Otro motivo por el cual se debe este cambio de horario es debido a que el estudiante normalmente compartía coche, con lo que ahora no tenía tal necesidad.

4.7 ¿A qué hora/s suele salir del campus?

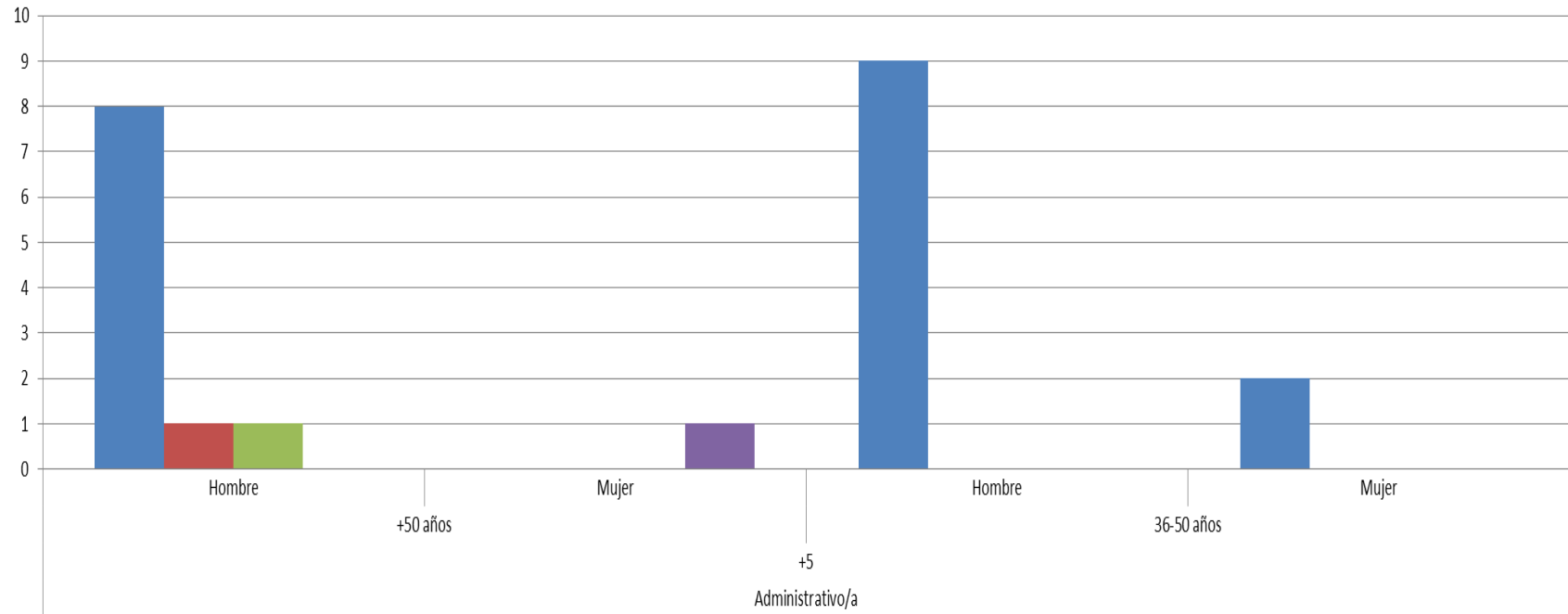
4.7.1 Todas las Categorías



4.7.2 Estudiantes

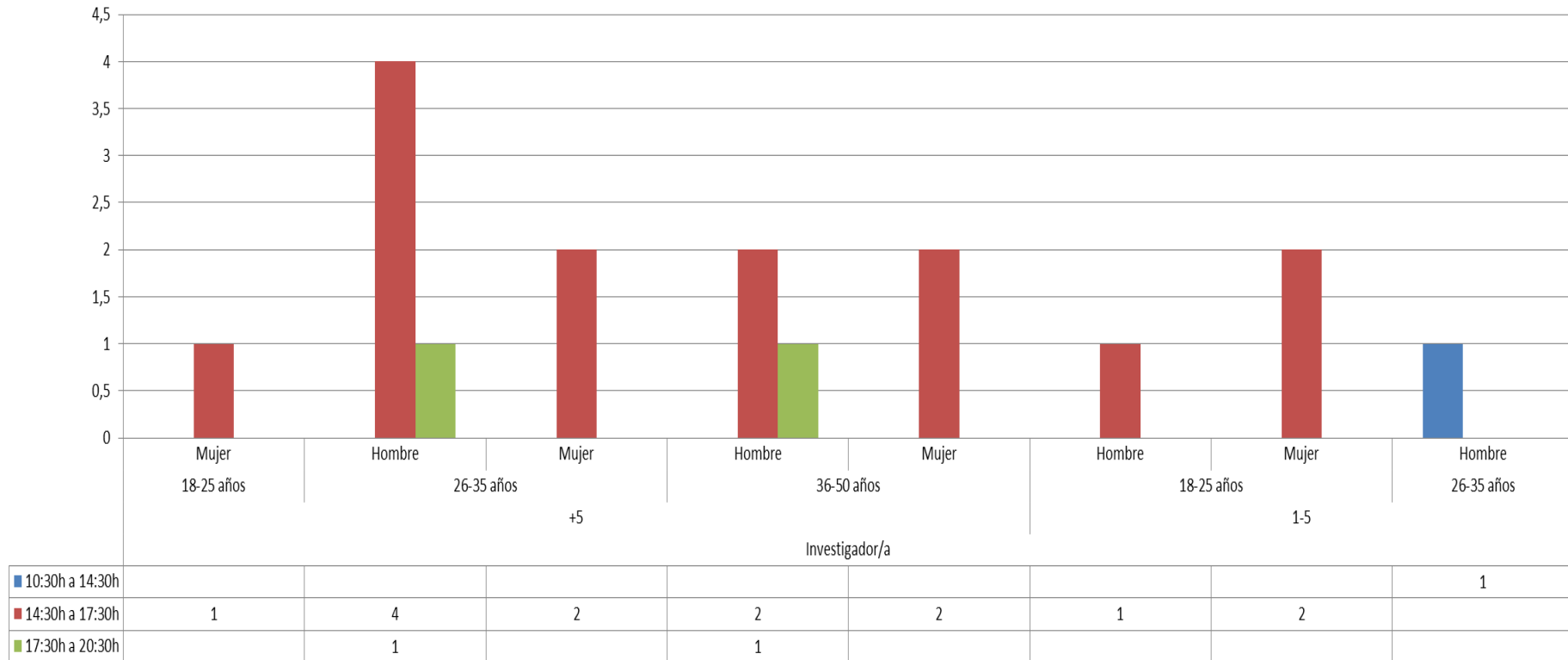


4.7.3 Administradores

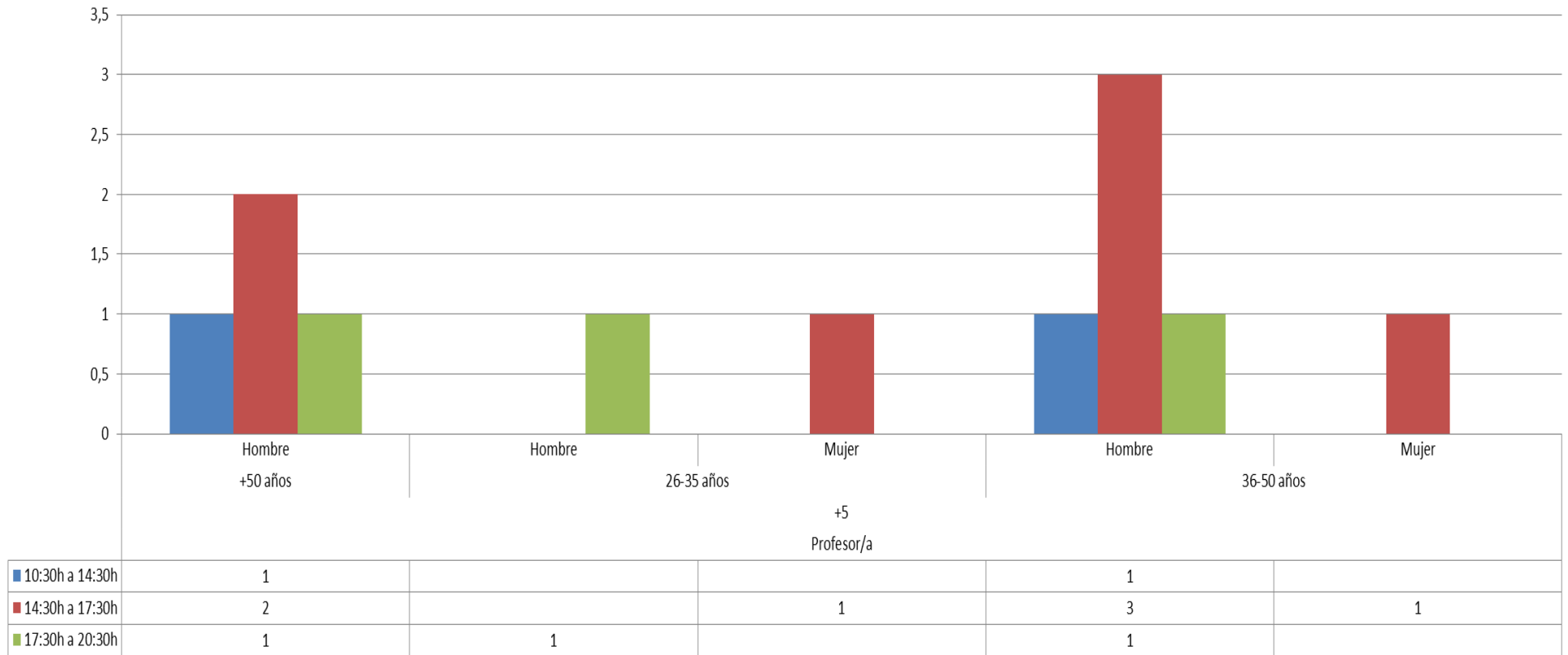


■ 14:30h a 17:30h	8		9	2
■ 17:30h a 20:30h	1			
■ 2:05 a 3:00	1			
■ En turnos de mañana y tarde		1		

4.7.4 Investigadores

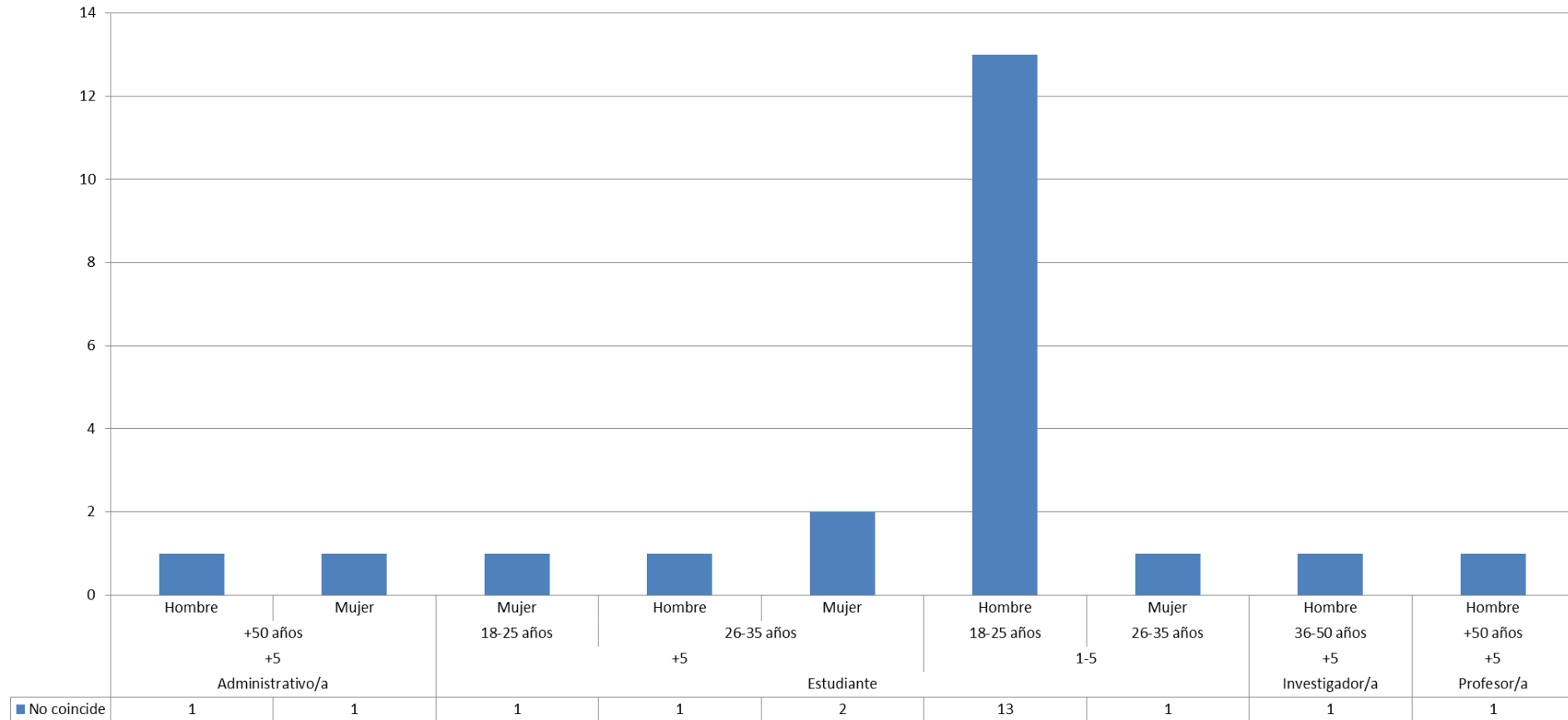


4.7.5 Profesores



4.7.6 Comparativa todas las Categorías

¿ A qué hora/s suele salir del campus?

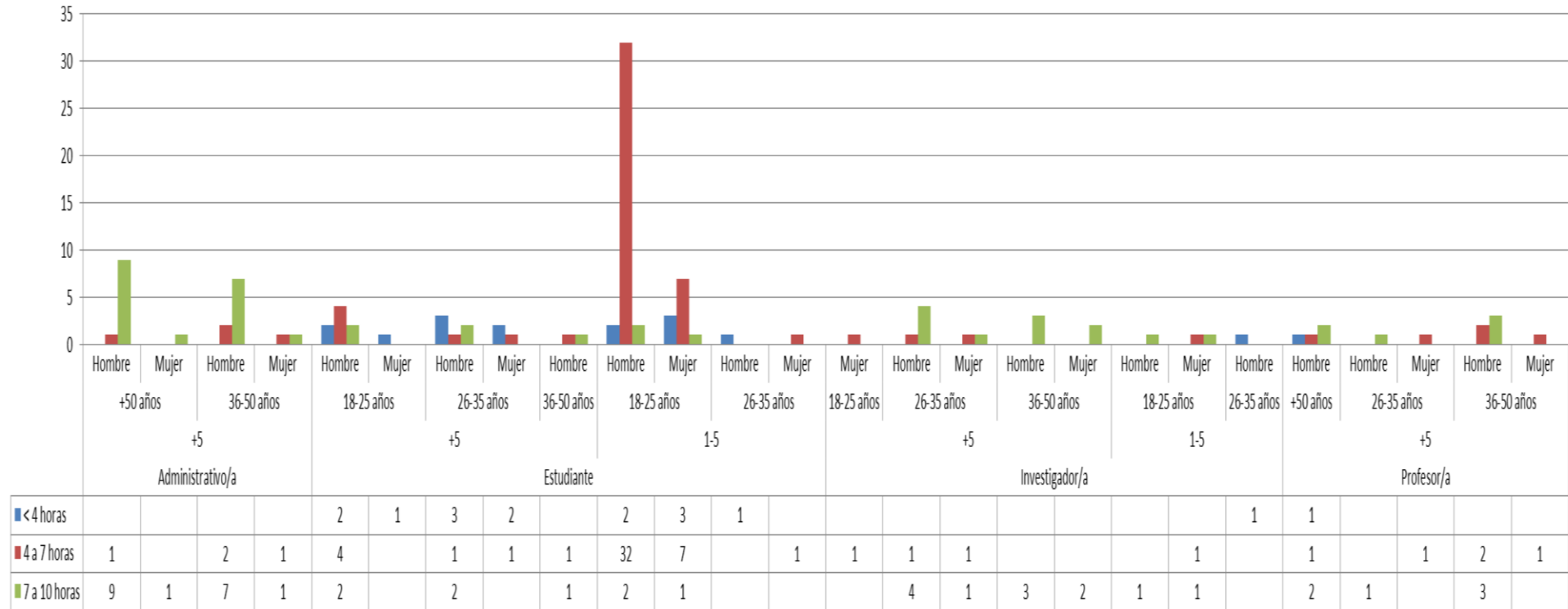


4.7.7 Conclusión

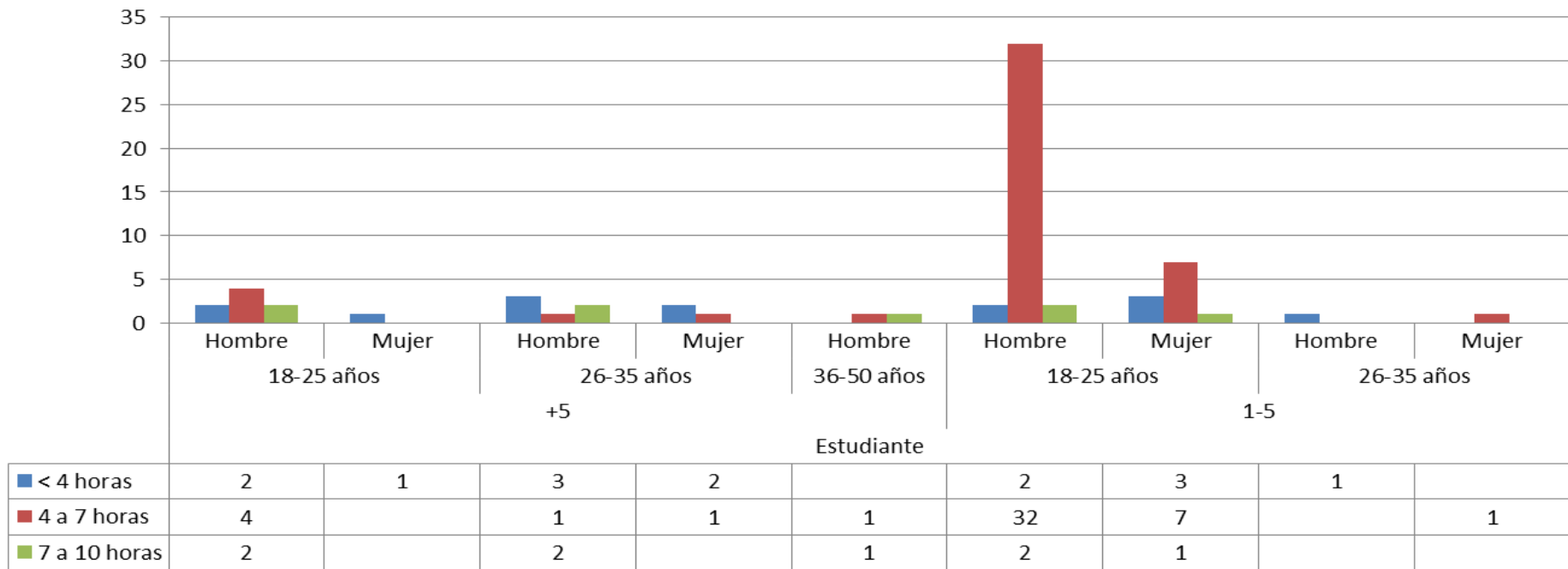
De la pregunta “¿A qué hora/s suele salir del campus?” se vuelve a observar que la mayor incidencia de cambio vuelve a estar concentrado en la categoría “Estudiantes” concretamente en su grupo más joven entre rango de edades de 18 a 25 años, se asocia este hecho al factor de disponer de más libertad a la hora de su rutina diaria al no tener de depender del transporte público. Además el grupo de estudiantes que compartía coche deja de tener esa necesidad y por tanto goza de una mayor flexibilidad en su horario al no tener que depender del resto de sus compañeros. Como conclusión, se observa que debido a la libertad al desplazamiento los encuestados pueden ajustar sus salidas del campus más acorde a sus necesidades.

4.8 ¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?

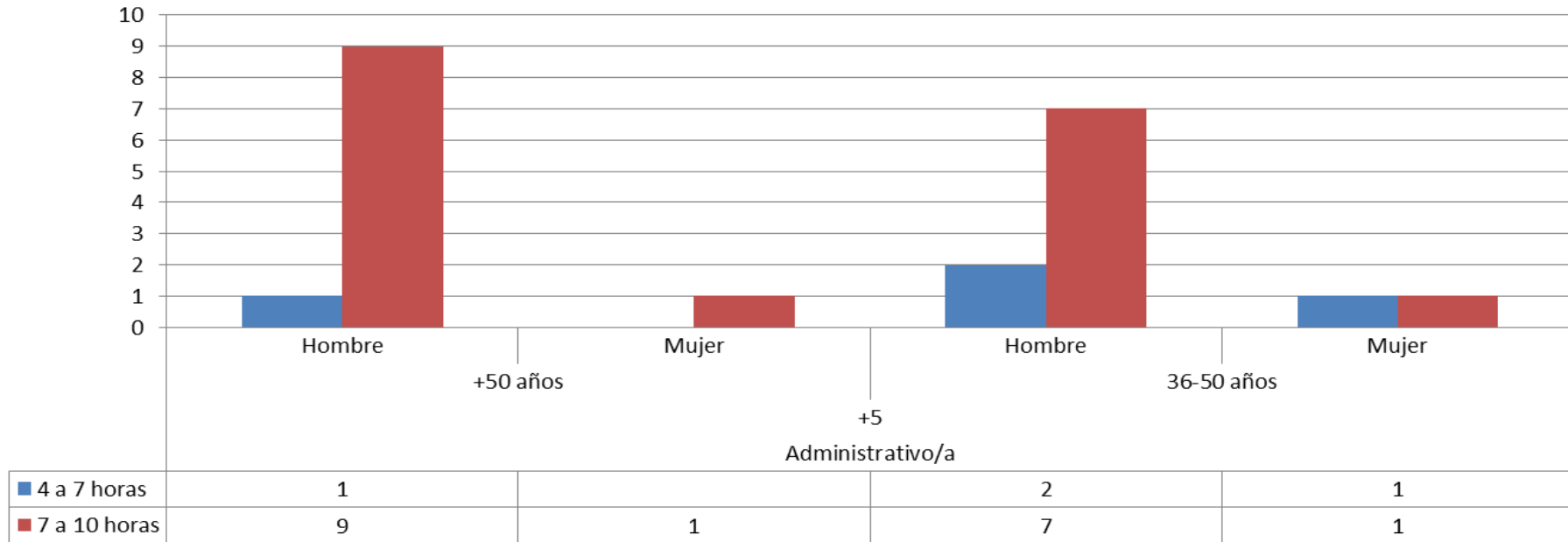
4.8.1 Todas las Categorías



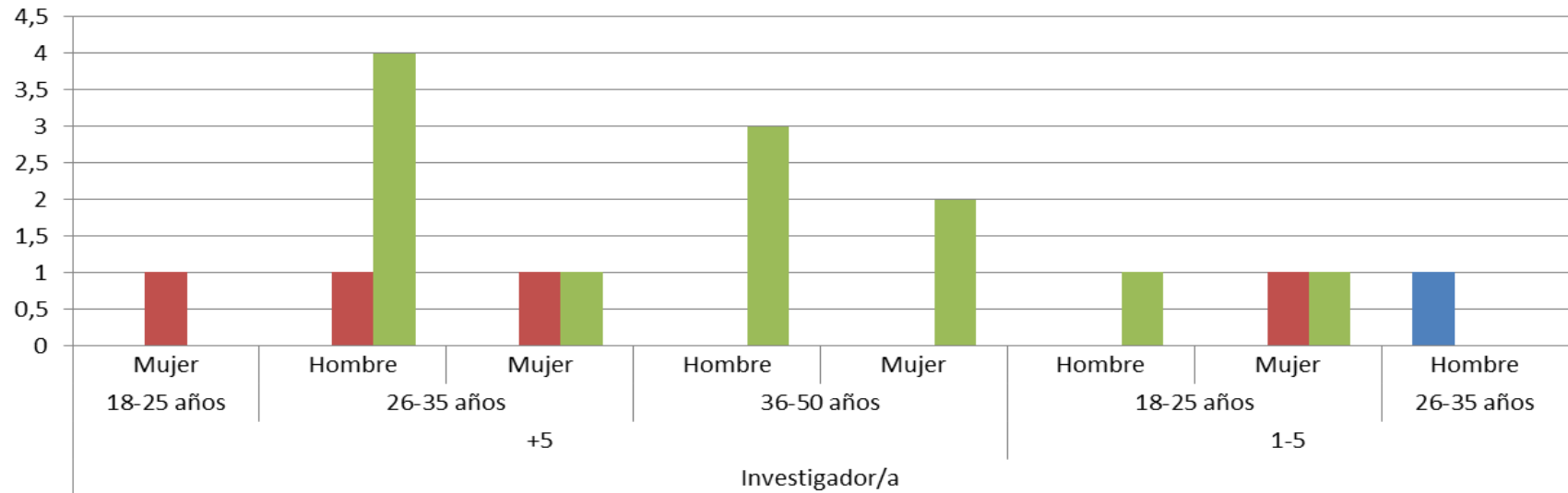
4.8.2 Estudiantes



4.8.3 Administradores

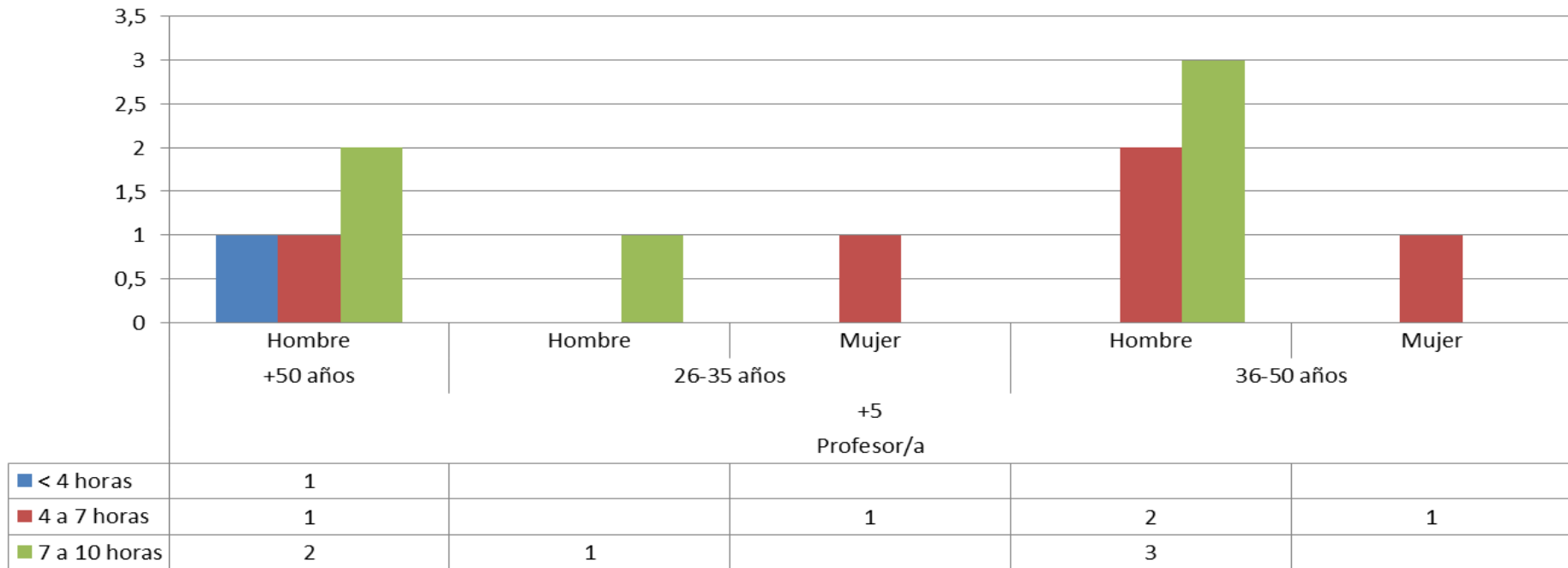


4.8.4 Investigadores



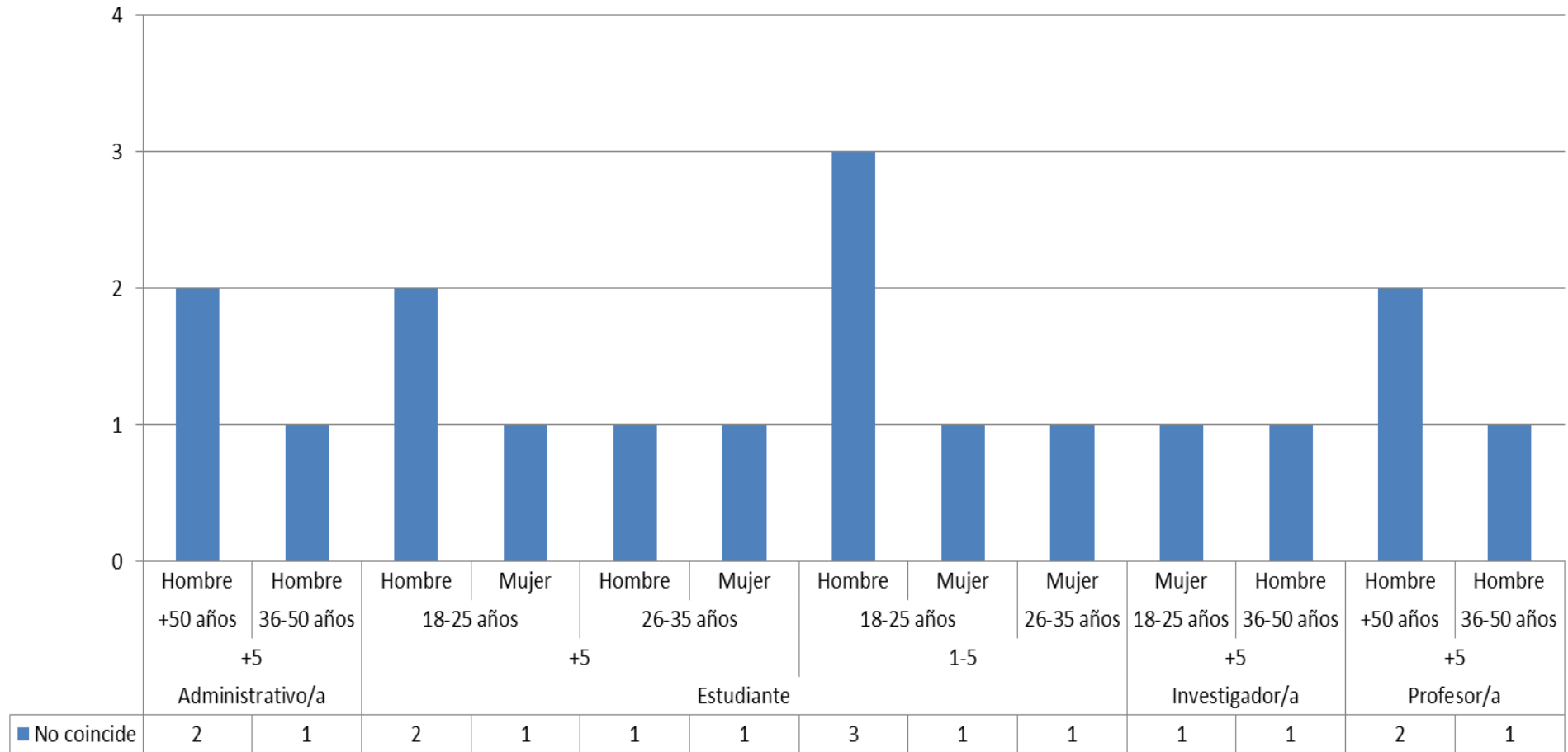
< 4 horas								1
4 a 7 horas	1	1	1				1	
7 a 10 horas		4	1	3	2	1	1	

4.8.5 Profesores



4.8.6 Comparativa todas las Categorías

¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?

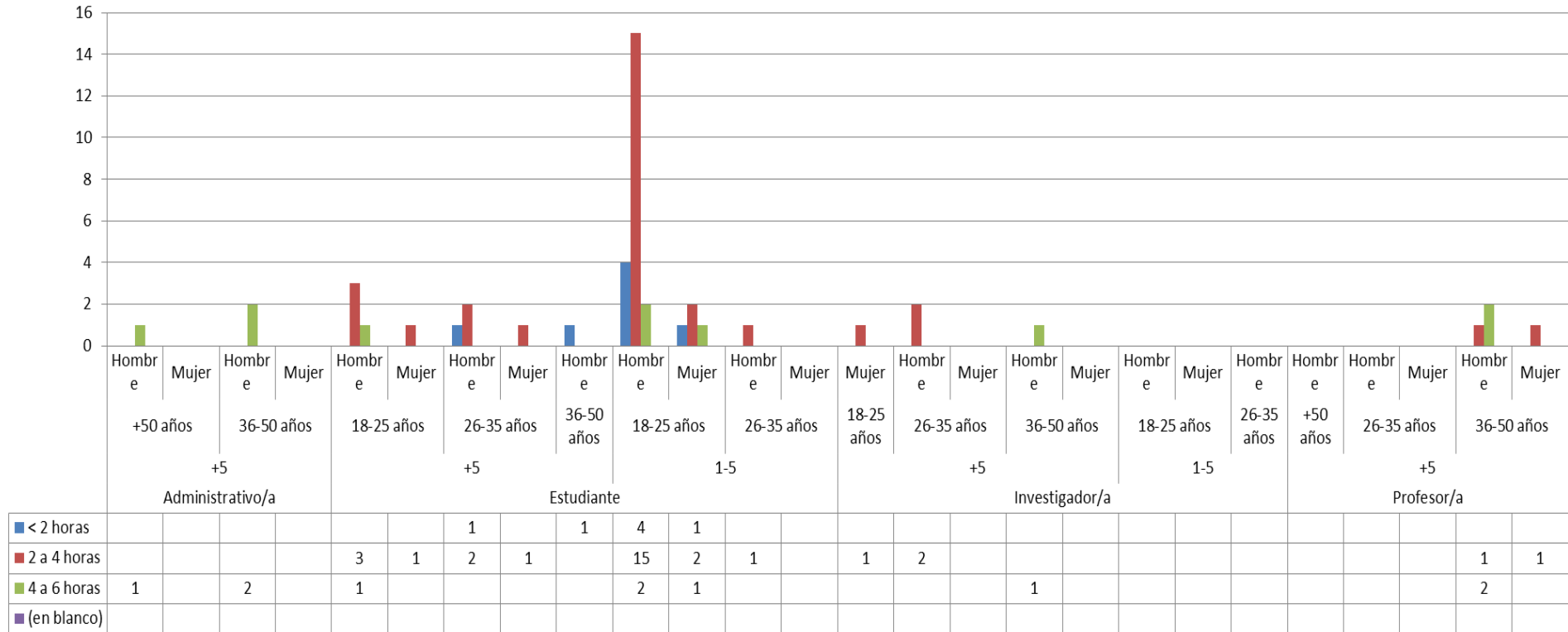


4.8.7 Conclusión

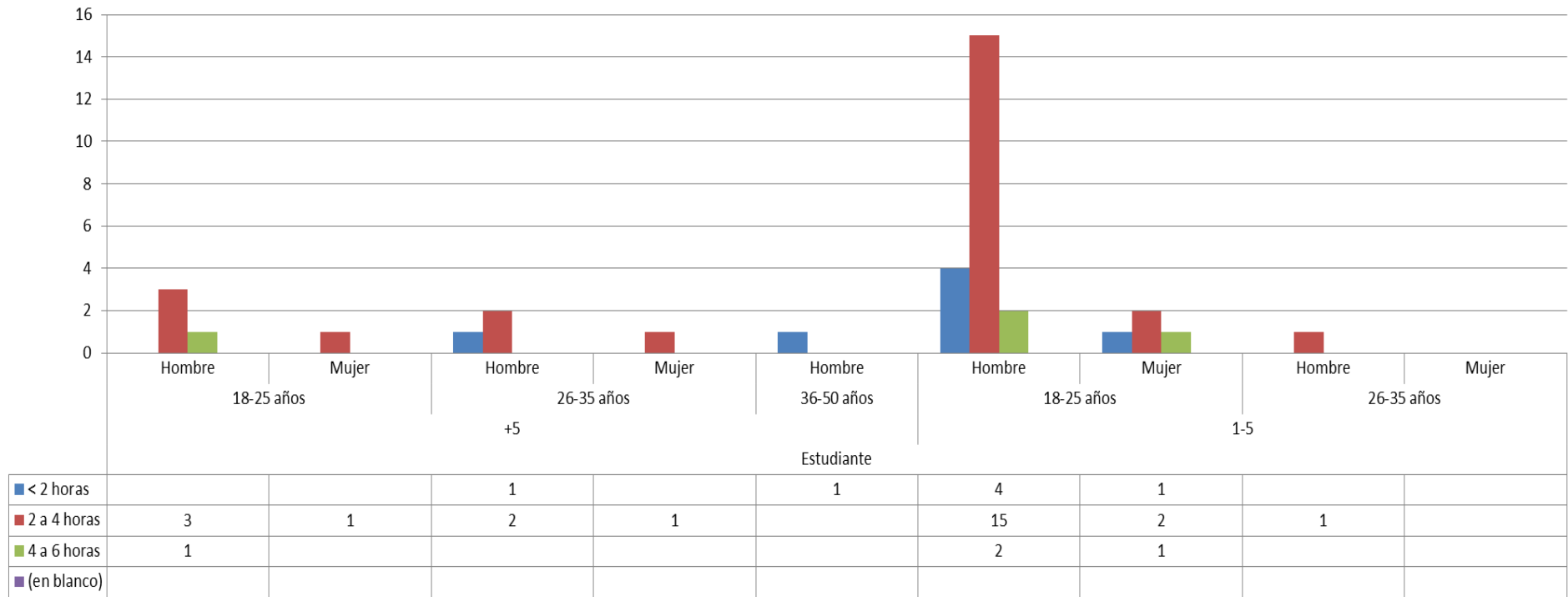
De la pregunta “¿Cuál es el tiempo de permanencia en el campus?” se aprecia que no hay variaciones que puedan llegar a concluir en una justificación en el cambio de rutina de los encuestados.

4.9 En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es tiempo promedio de permanencia en cada visita? (En el caso de ir únicamente una vez al día, no responder)

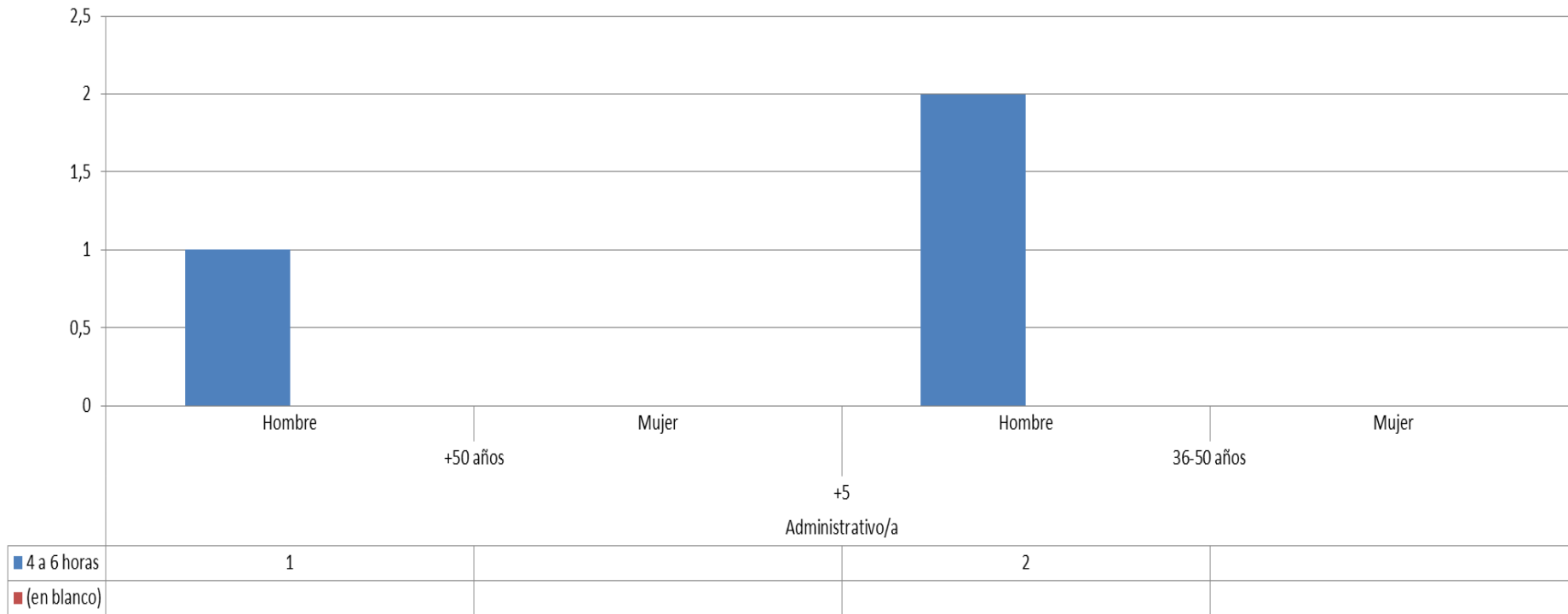
4.9.1 Todas las Categorías



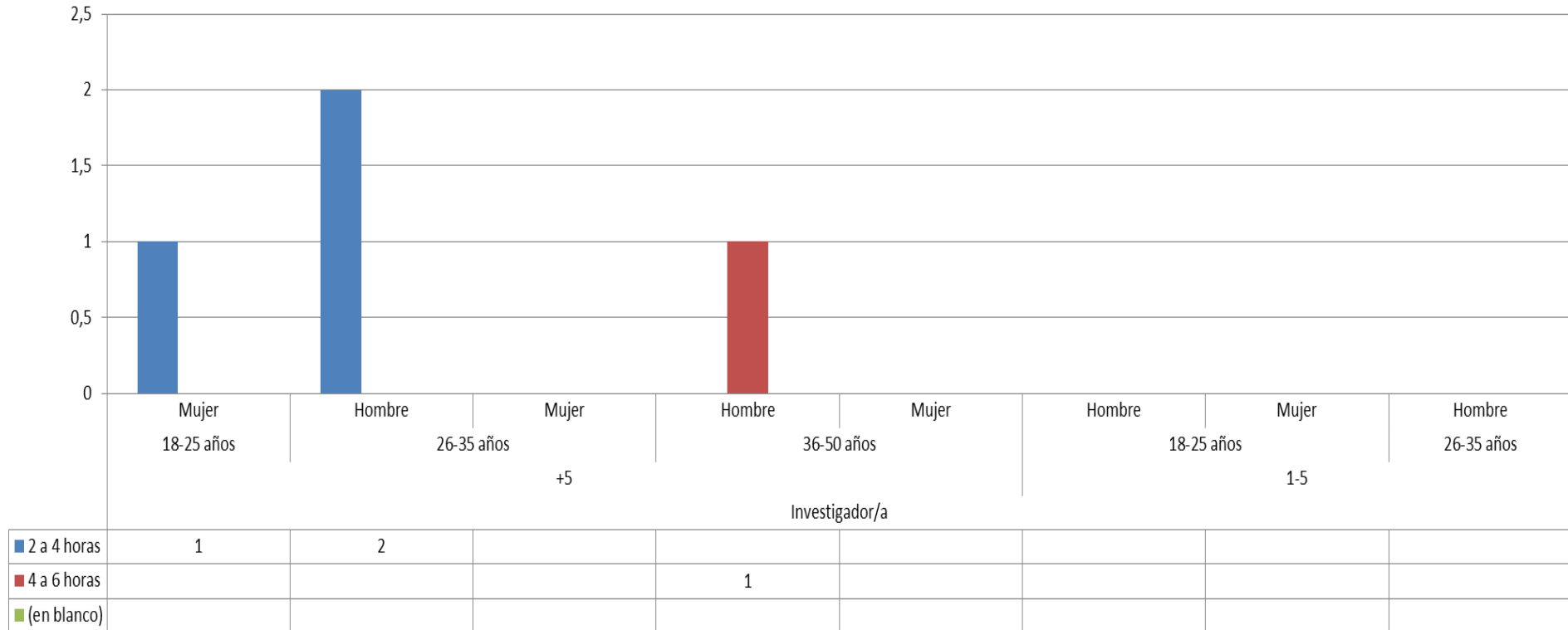
4.9.2 Estudiantes



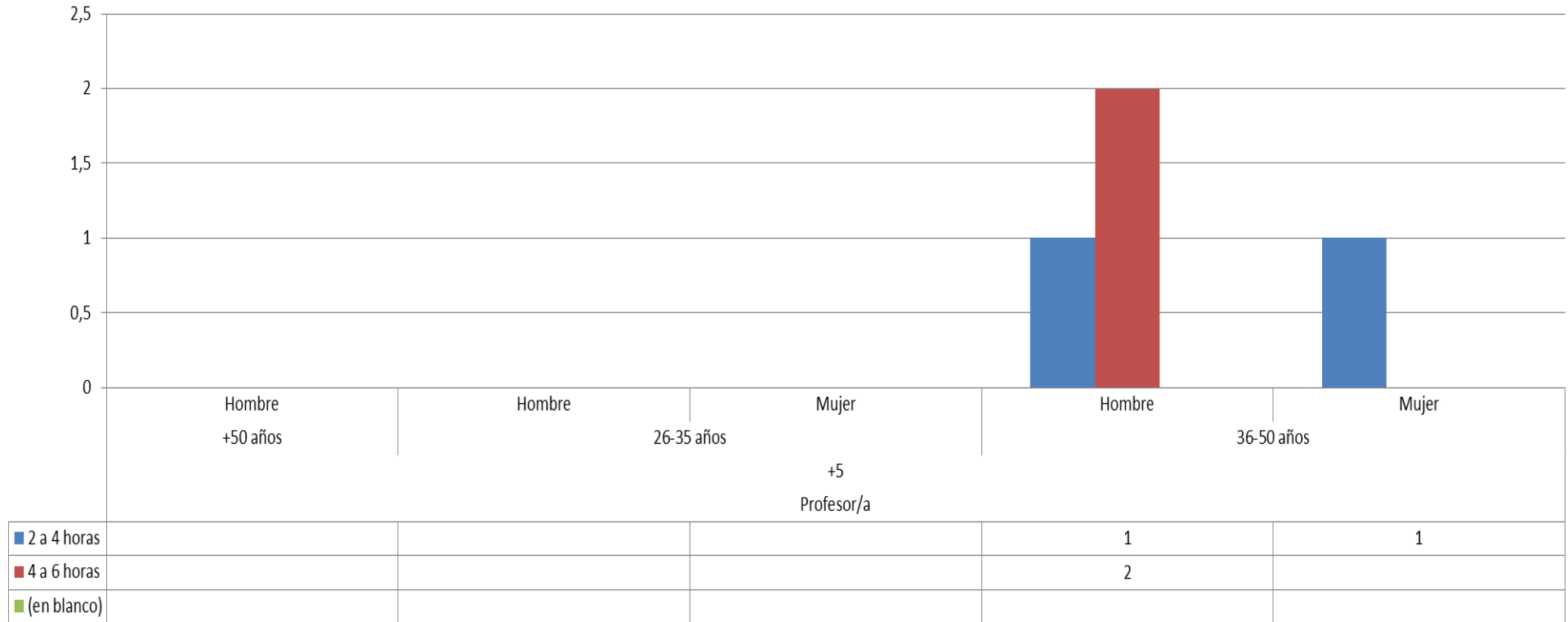
4.9.3 Administradores



4.9.4 Investigadores

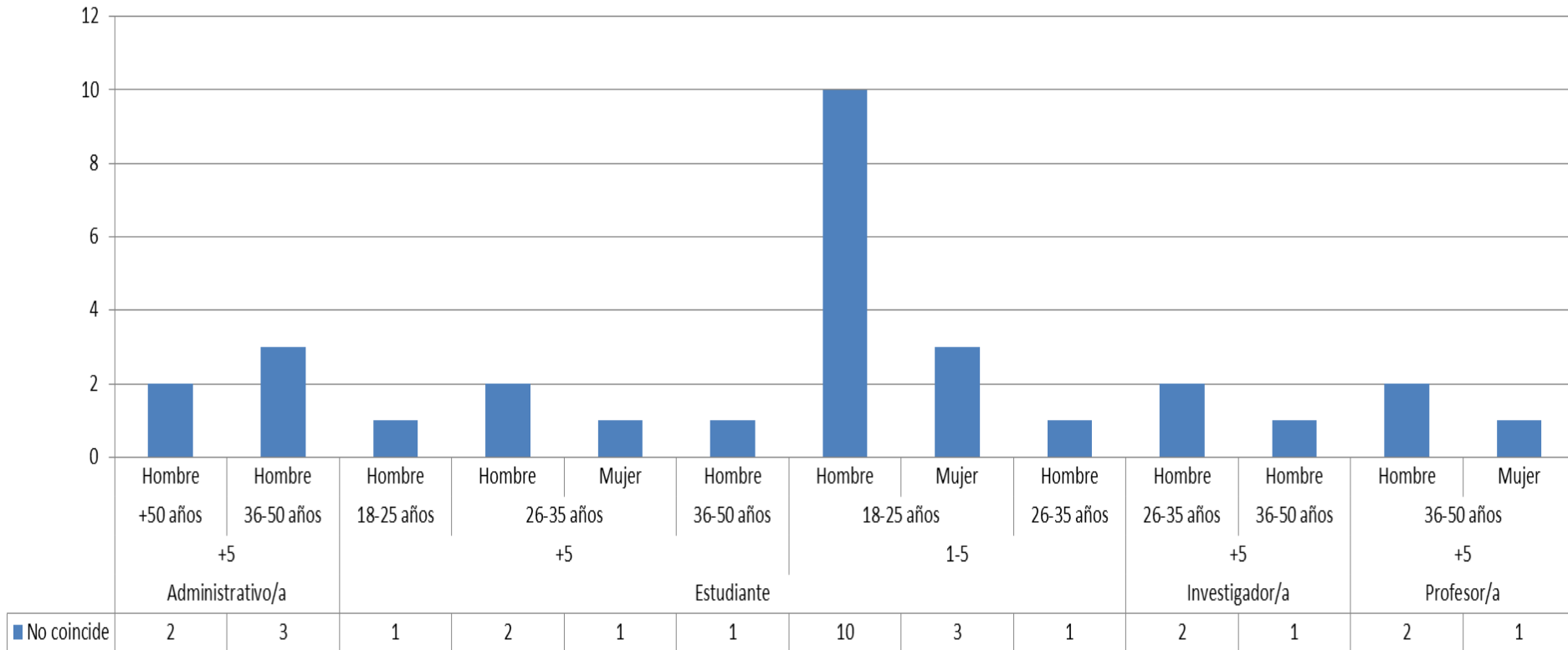


4.9.5 Profesores



4.9.6 Comparativa todas las Categorías

En caso de ir al campus más de una vez al día ¿Cuál es el tiempo promedio de permanencia en cada visita?



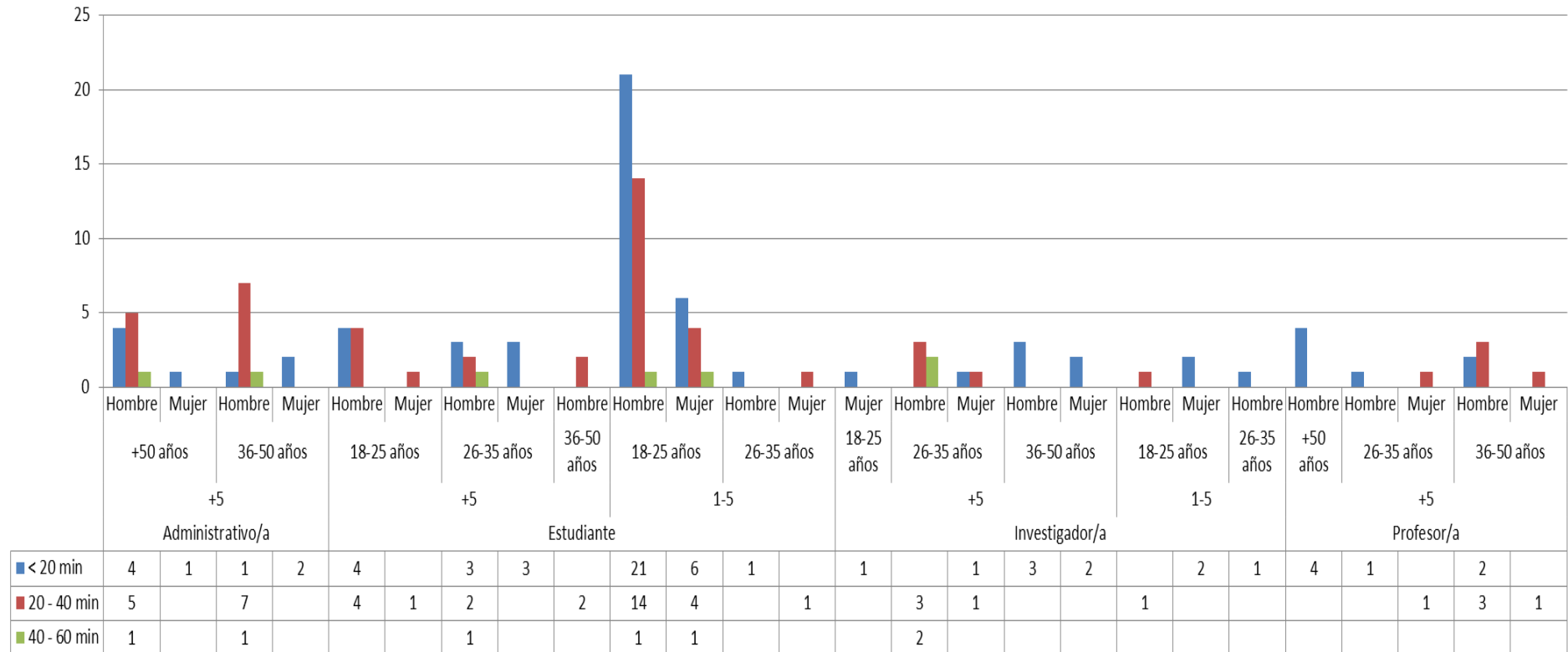
4.9.7 Conclusión

De la pregunta “En el caso de ir al campus más de una vez al día ¿Cuál es el tiempo promedio de permanencia en cada visita?” se observa una mayor incidencia en la categoría “Estudiantes” debido a que es el grupo que goza de mayor libertad de horario, sus horarios no son tan fijos como los del grupo de categorías trabajadoras, y puede conseguir una mayor adaptación a su rutina deseada gracias a la disponibilidad de un turismo propio.

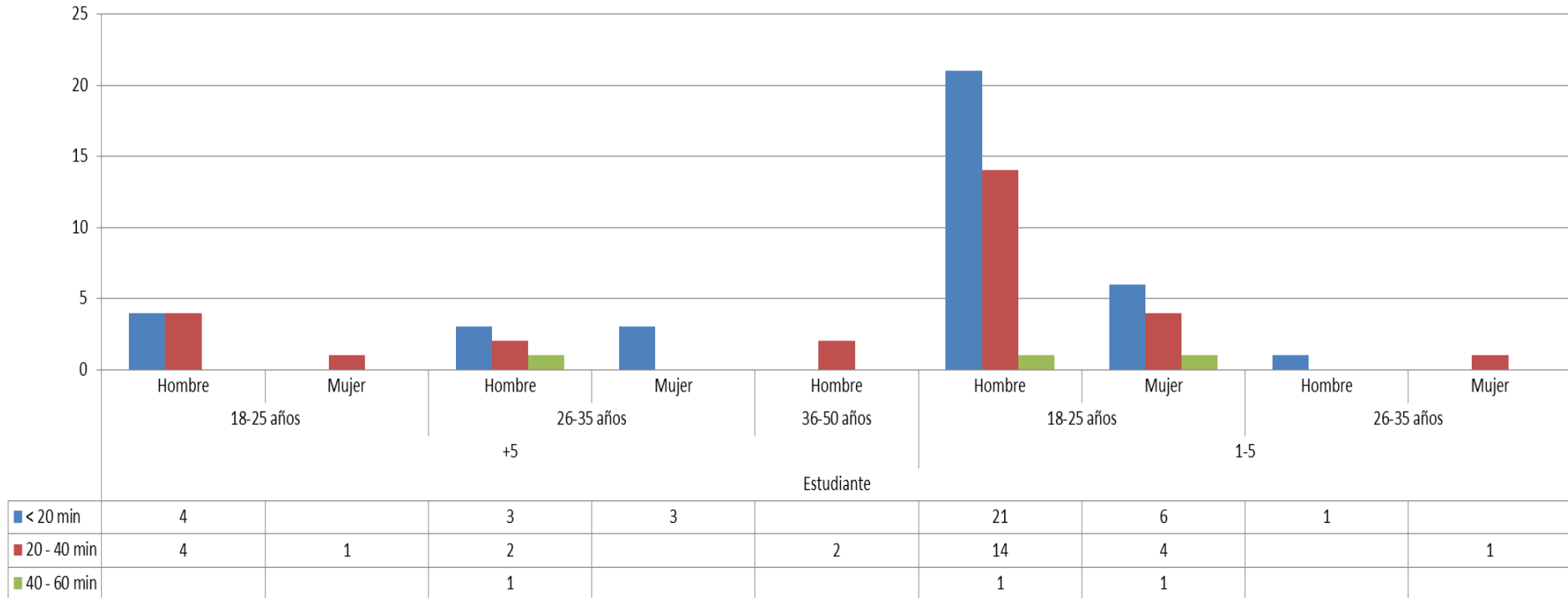
Tiempo de desplazamiento:

4.10 ¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?

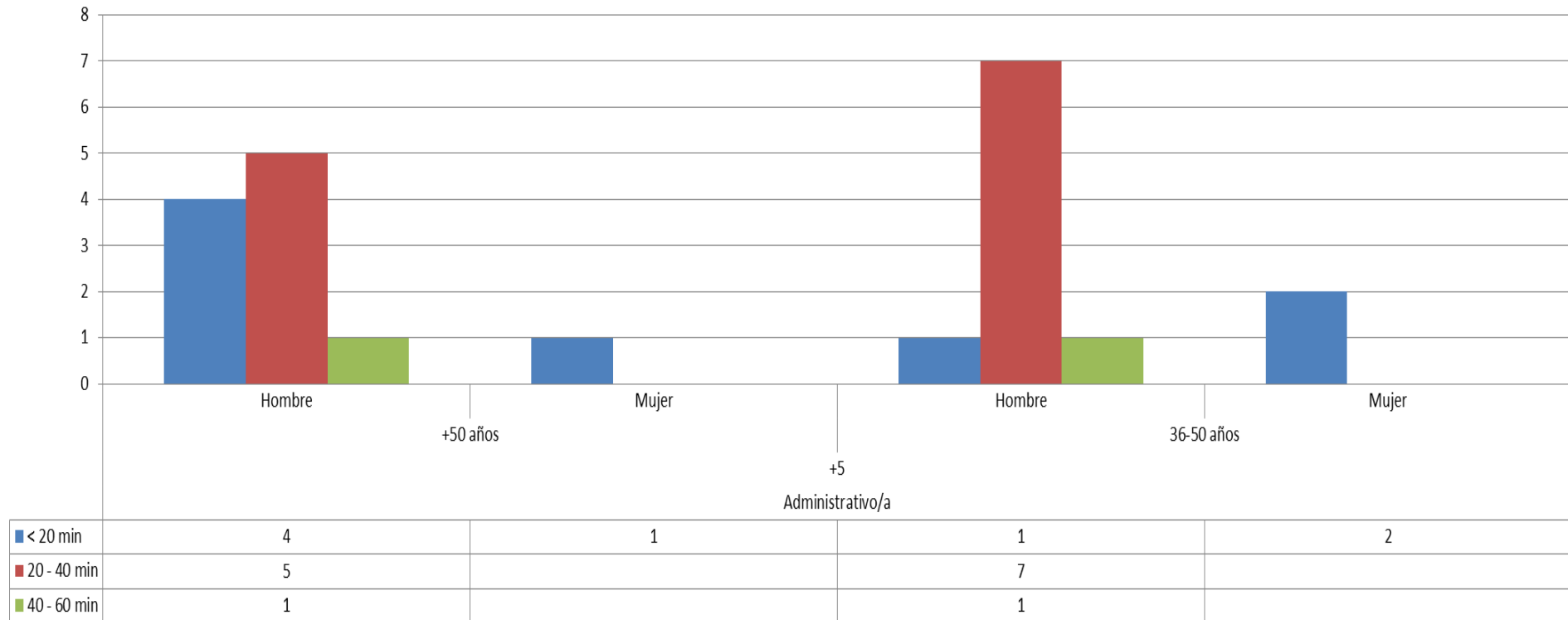
4.10.1 Todas las Categorías



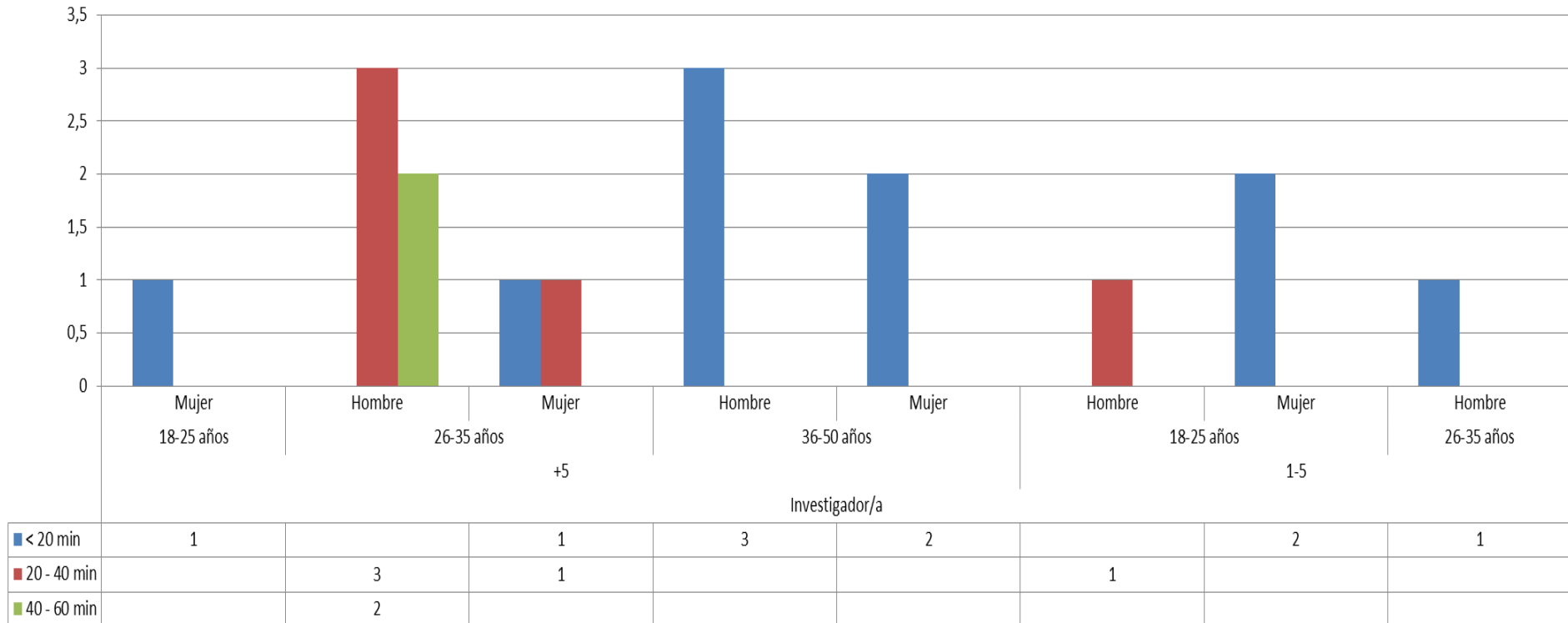
4.10.2 Estudiantes



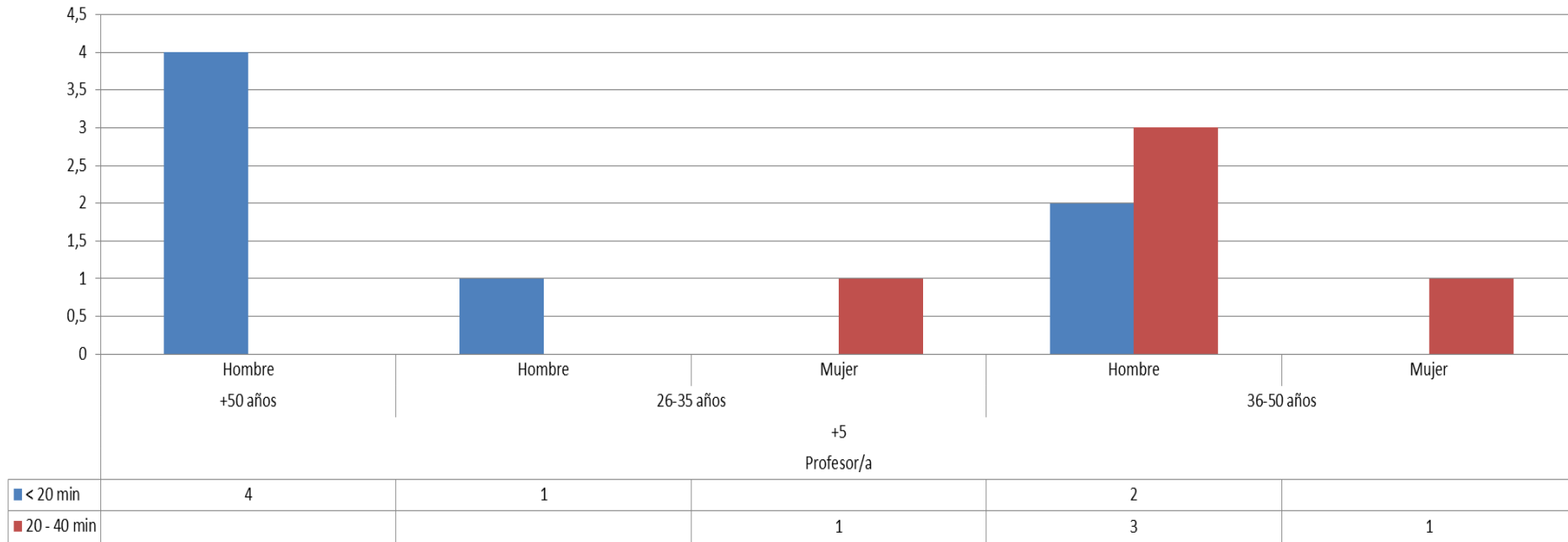
4.10.3 Administradores



4.10.4 Investigadores

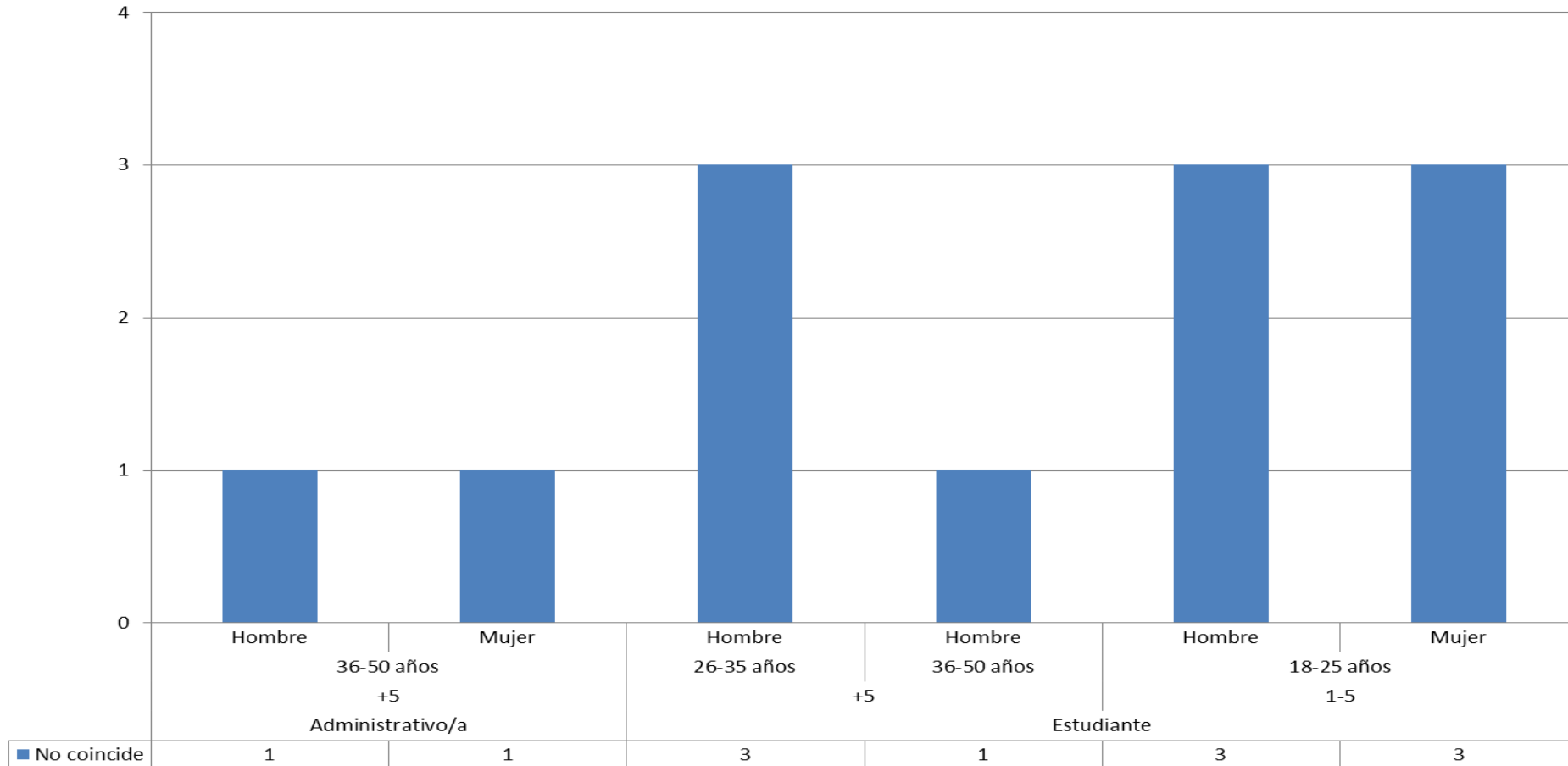


4.10.5 Profesores



4.10.6 Comparativa todas las Categorías

¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?

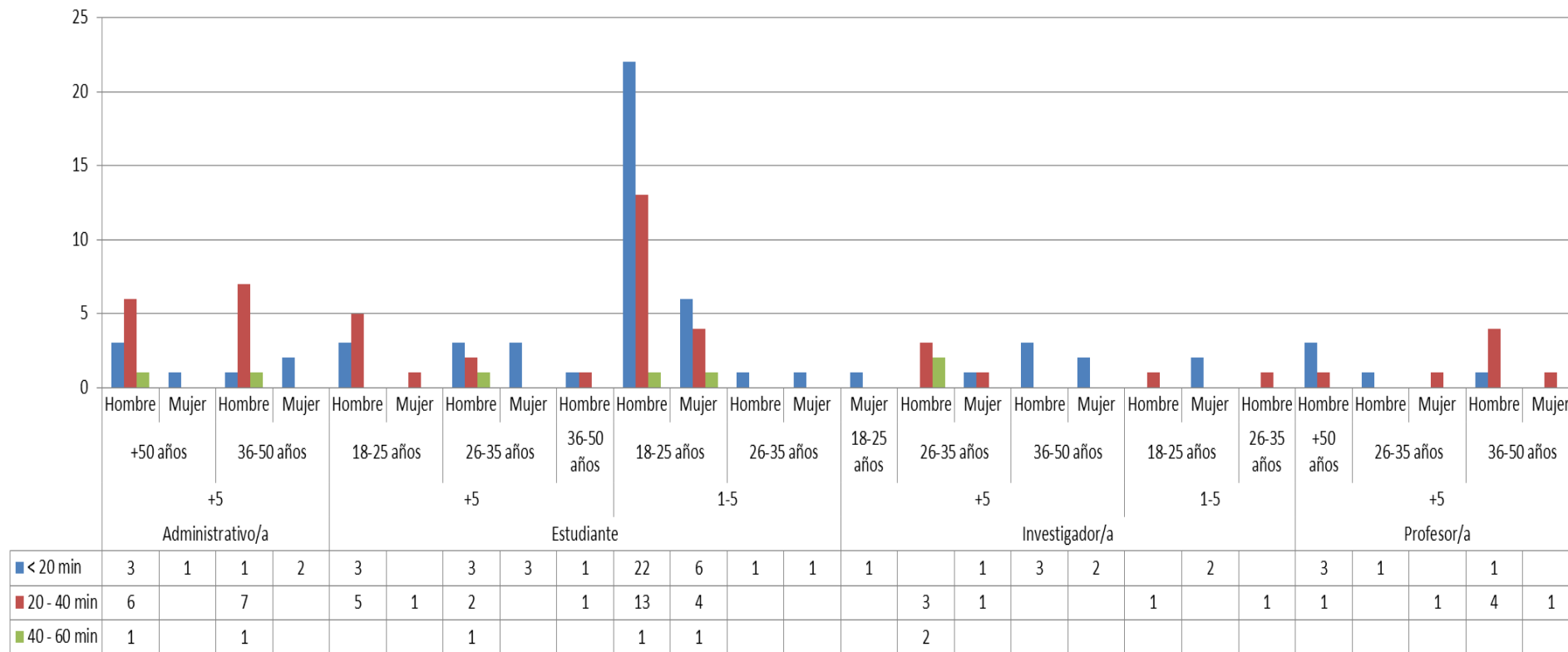


4.10.7 Conclusión

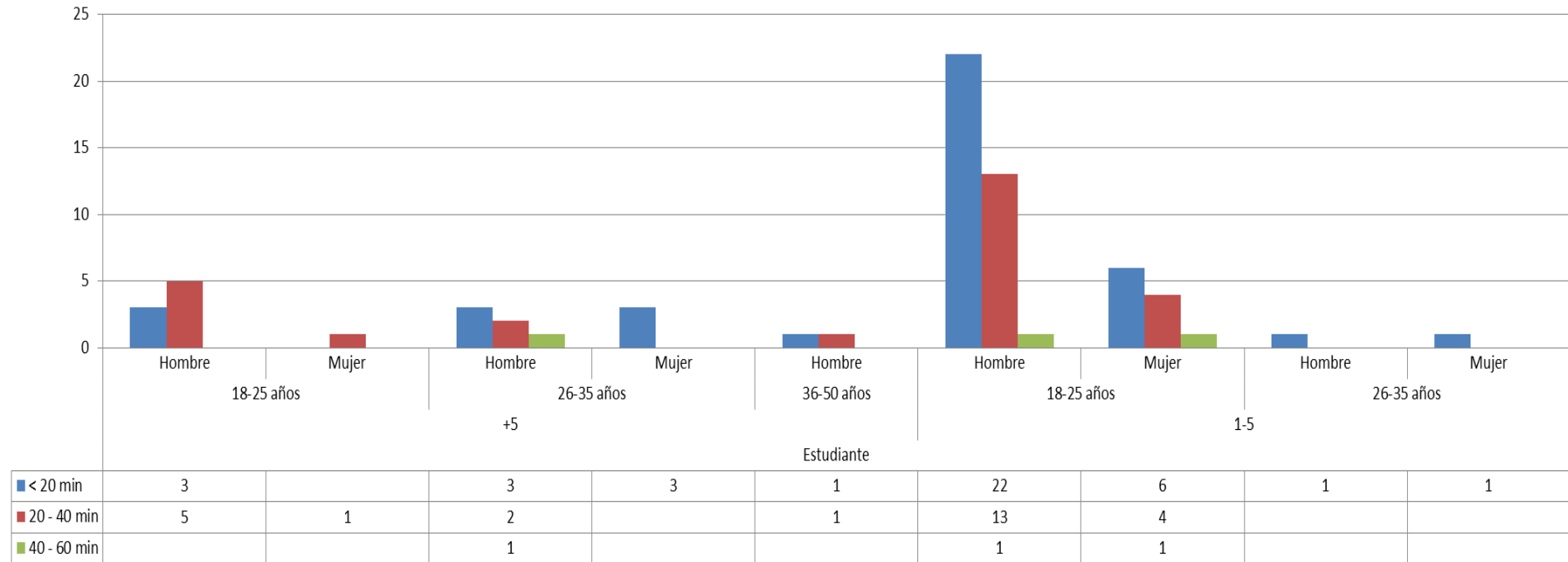
De la pregunta “¿Cuánto tiempo suele tardar para llegar al campus?” no se observa una variación significativa en ninguna de las categorías analizadas. Entrelazando esta pregunta con las dos anteriores se llega a extrapolar que el hecho de disponer de vehículo eléctrico permite una mayor adaptación de rutina en relación a los servicios públicos, sin embargo no se optimiza de manera representativa el tiempo que tardan los encuestados en llegar al campus.

4.11 ¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?

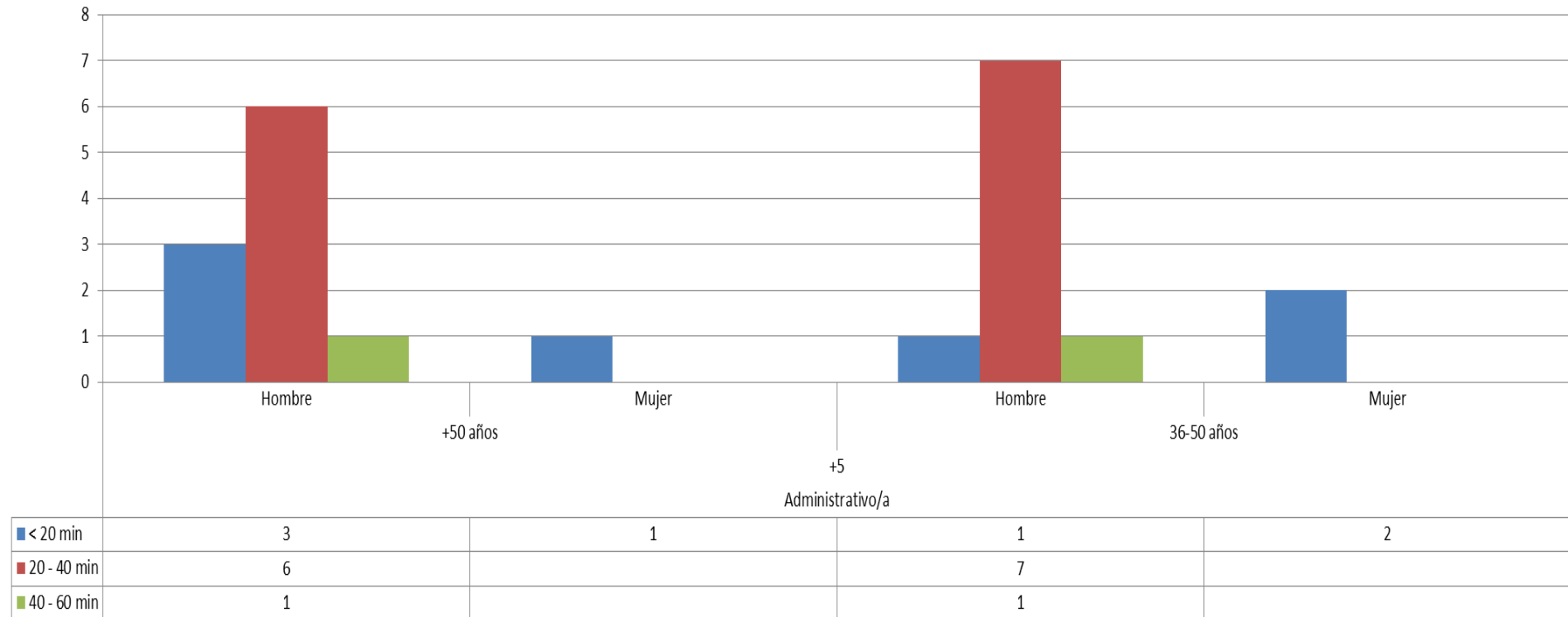
4.11.1 Todas las Categorías



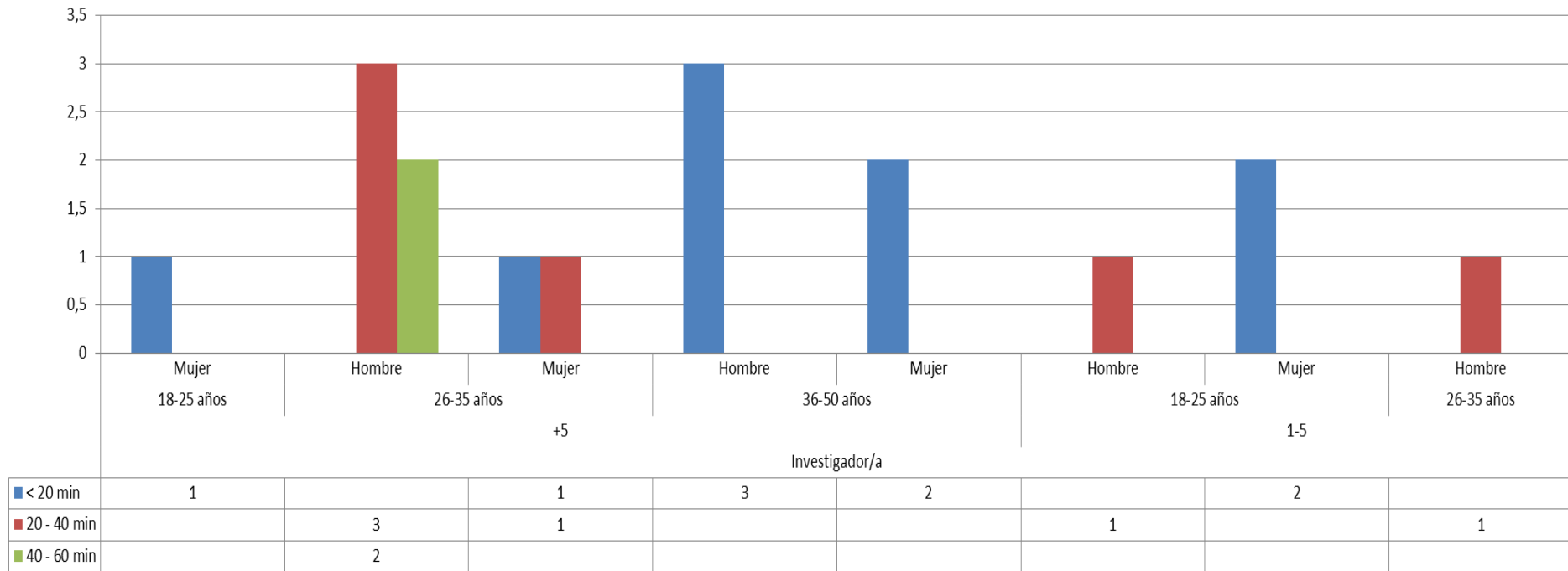
4.11.2 Estudiantes



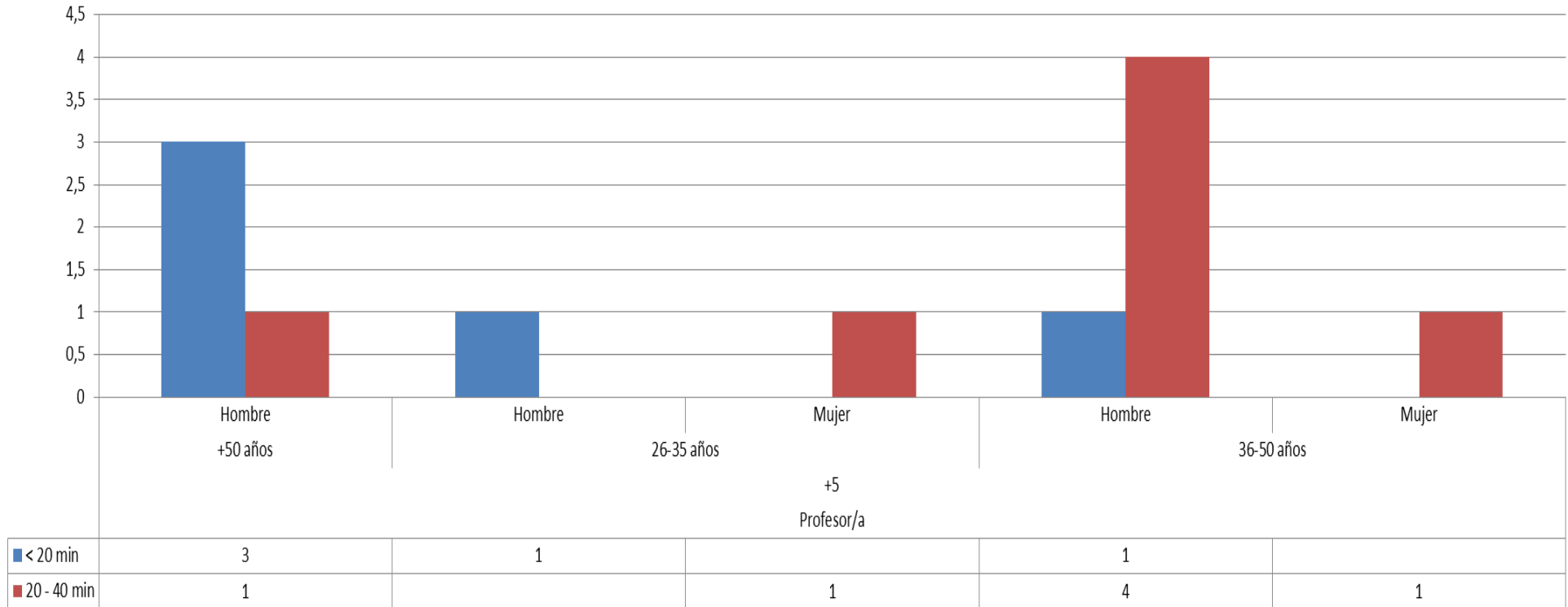
4.11.3 Administradores



4.11.4 Investigadores

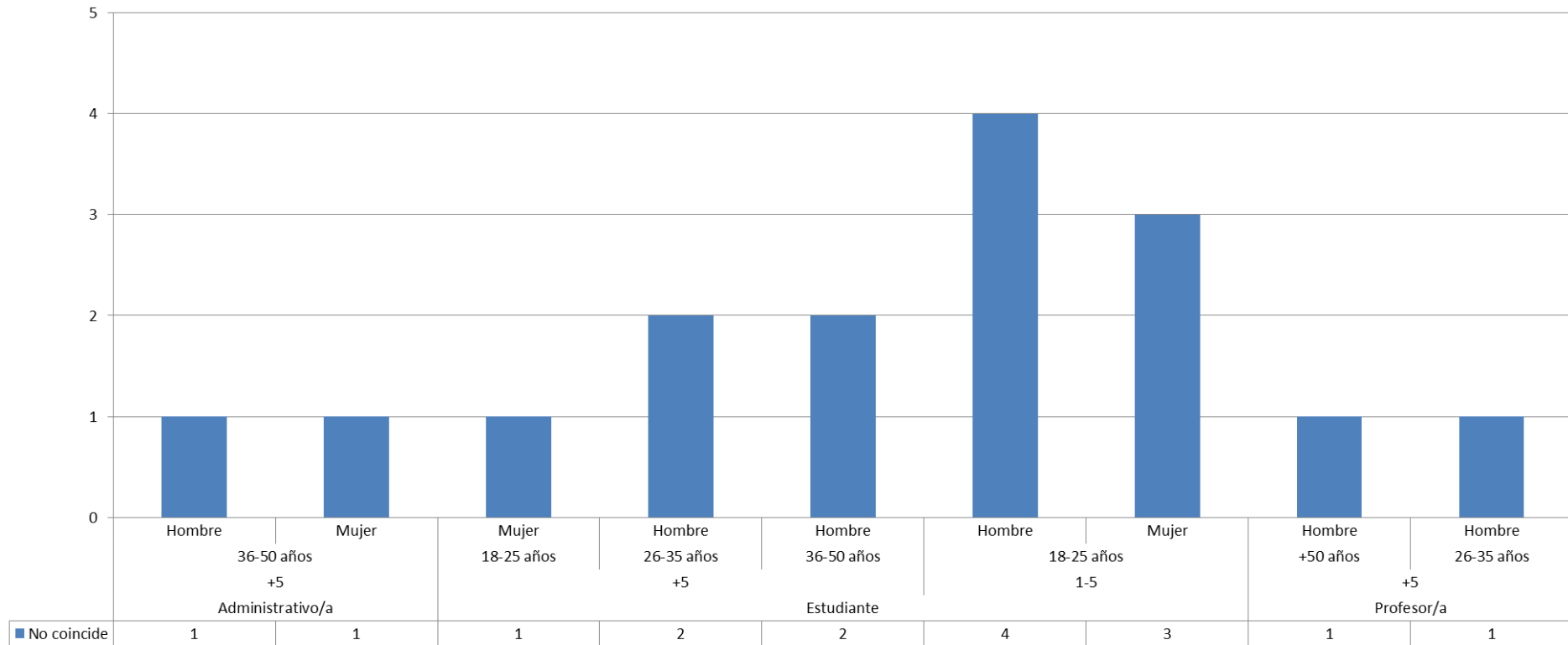


4.11.5 Profesores



4.11.6 Comparativa todas las Categorías

¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?



4.11.7 Conclusión

De la pregunta “¿Cuánto tiempo suele tardar en volver a su residencia?” se vuelve a observar, igual que en la pregunta anterior, que no hay una variación lo suficientemente grande para ser representativa y así poder concluir que gracias al uso del vehículo eléctrico se optimiza el tiempo de retorno a residencia desde el campus.

4.12 Conclusiones generales

A continuación se procederá a comentar las conclusiones del estudio de cambios de los hábitos de los encuestados a causa de disponer acceso al turismo eléctrico.

1.- En las categorías “Administradores”, “Profesores” y “Investigadores” el hecho de disponer de coche eléctrico no ha afectado su modo de desplazamiento entre su residencia y el campus, ya que el perfil de estos grupos es de carácter más senior y con un horario fijo.

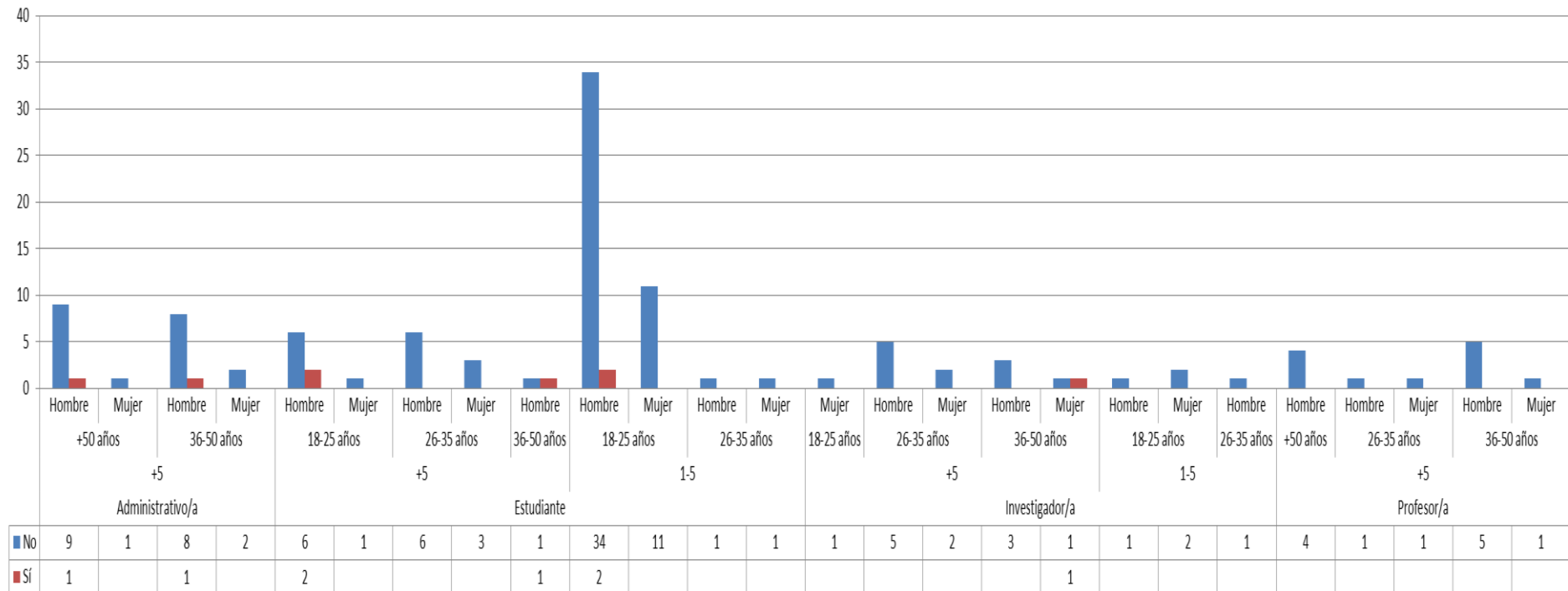
2.-En referencia a la pregunta “¿Qué otros desplazamientos realiza habitualmente?” se observa que uno de cada tres encuestados ha cambiado su respuesta inicial, realizando un mayor número de desplazamientos de tipo personal. En el grupo en el que se observa un mayor porcentaje de cambio es el grupo “Estudiante”.

3.- En referencia a la pregunta “En el caso de ir al campus más de una vez al día, ¿cuál es tiempo promedio de permanencia en cada visita? (En el caso de ir únicamente una vez al día, no responder) se aprecia que uno de cuatro encuestado ha variado su rutina. Debido al hecho de que ha aumentado el uso de desplazamiento de carácter personal, implica que los encuestados, especialmente los estudiantes, aprovechan para hacer más desplazamientos durante el día, desplazándose más veces al campus, aunque con una permanencia menor en cada visita.

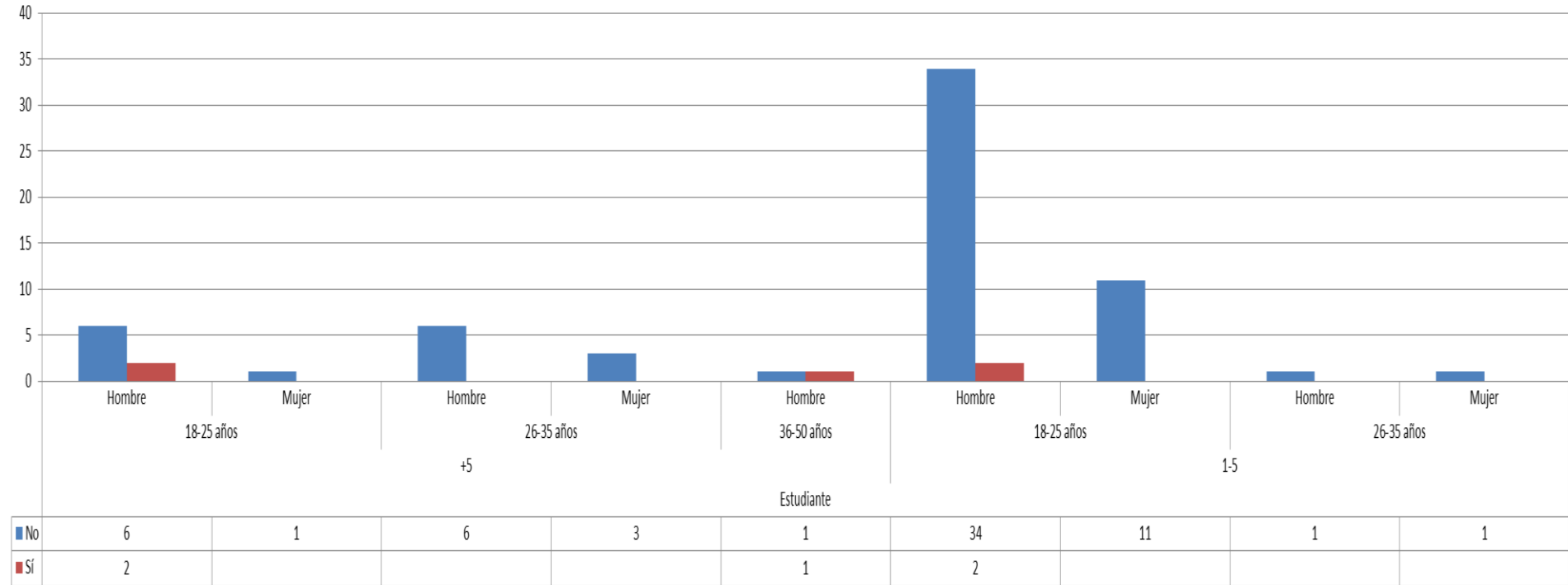
5. Experiencia con el vehículo eléctrico:

5.1 En el caso de que su tiempo de desplazamiento de ida o vuelta haya aumentado, ¿se debe a la necesidad de realizar una recarga del vehículo?

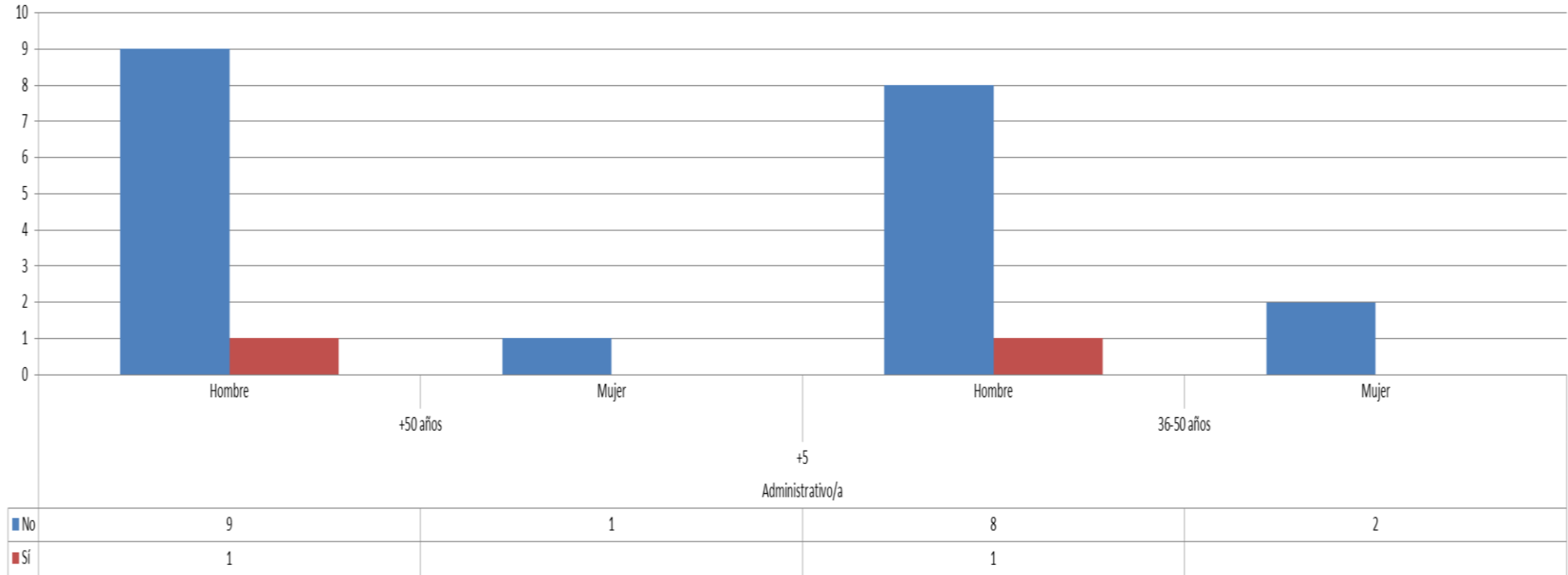
5.1.1 Todas las Categorías



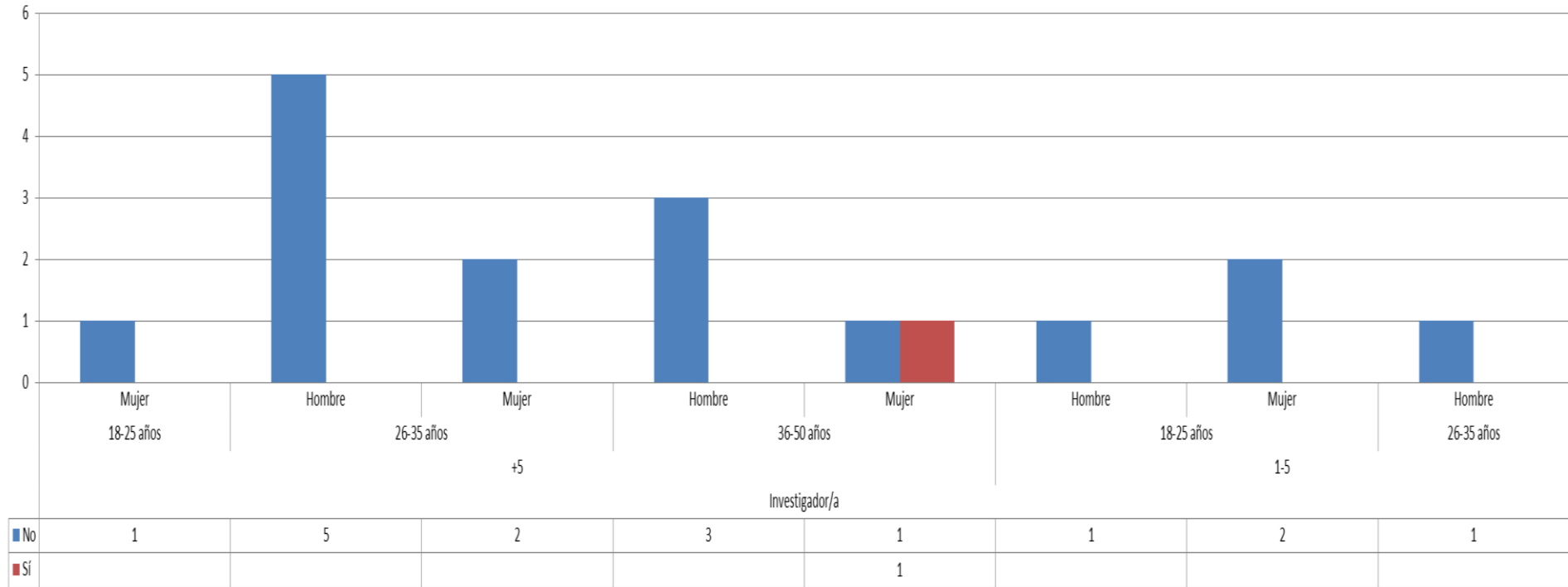
5.1.2 Estudiantes



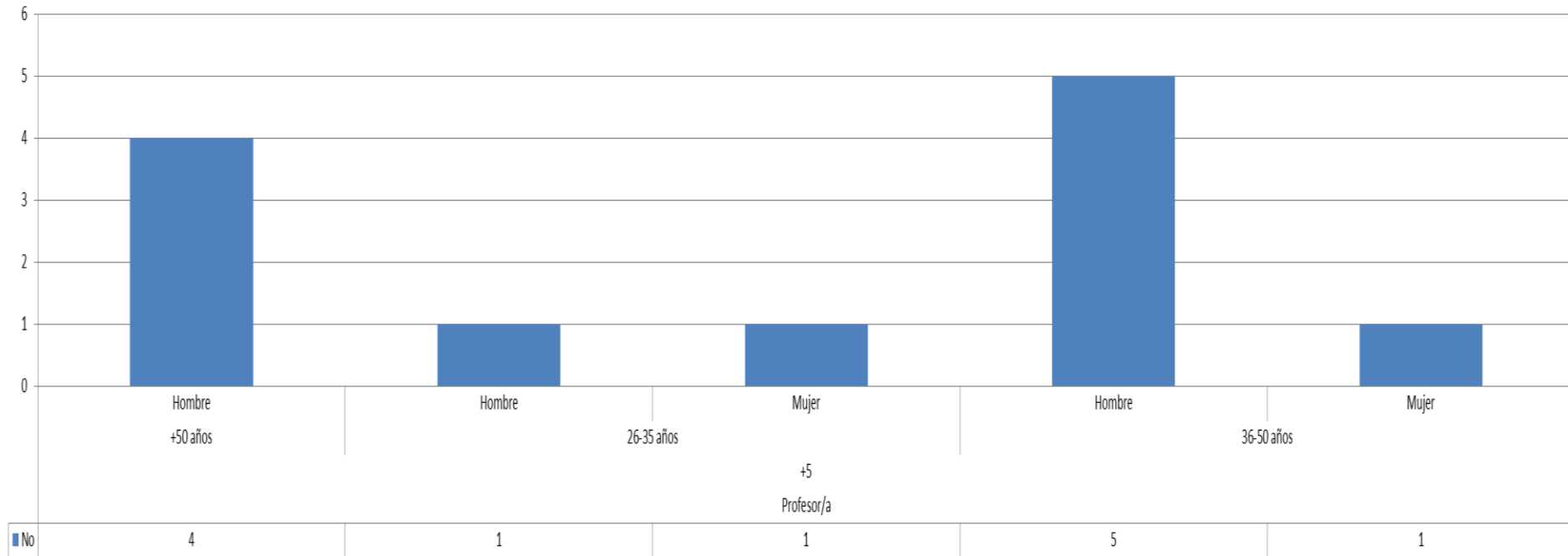
5.1.3 Administradores



5.1.4 Investigadores



5.1.5 Profesores

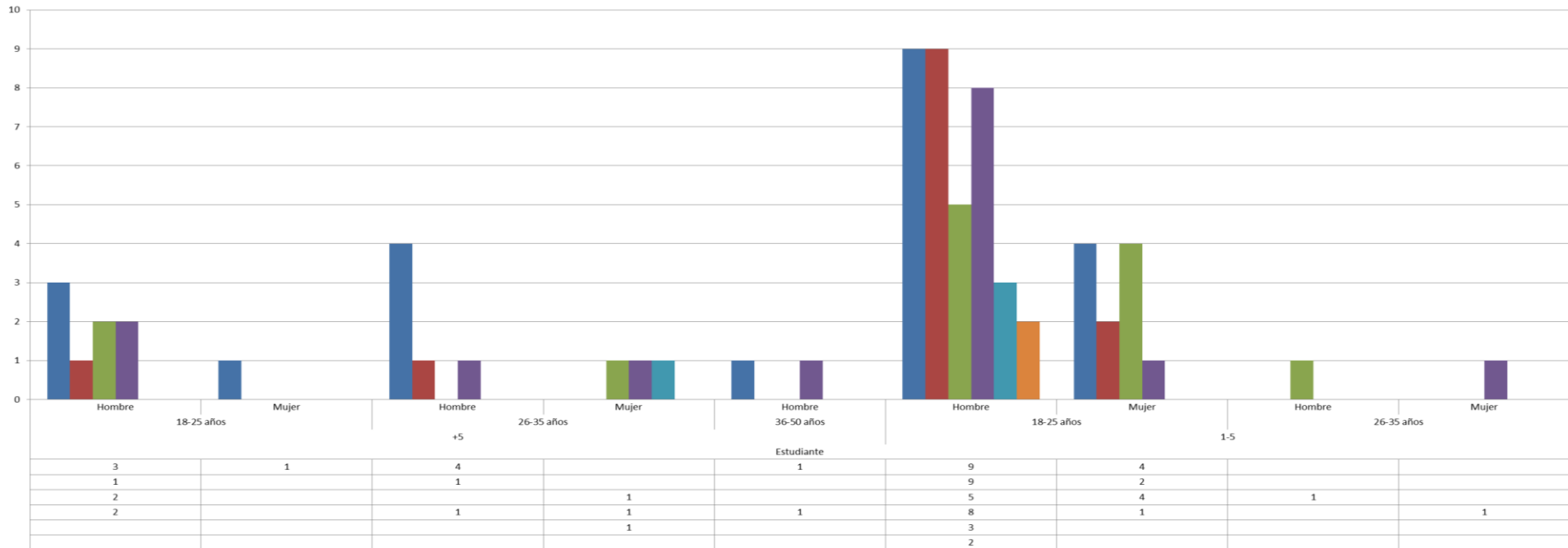


5.1.6 Conclusión

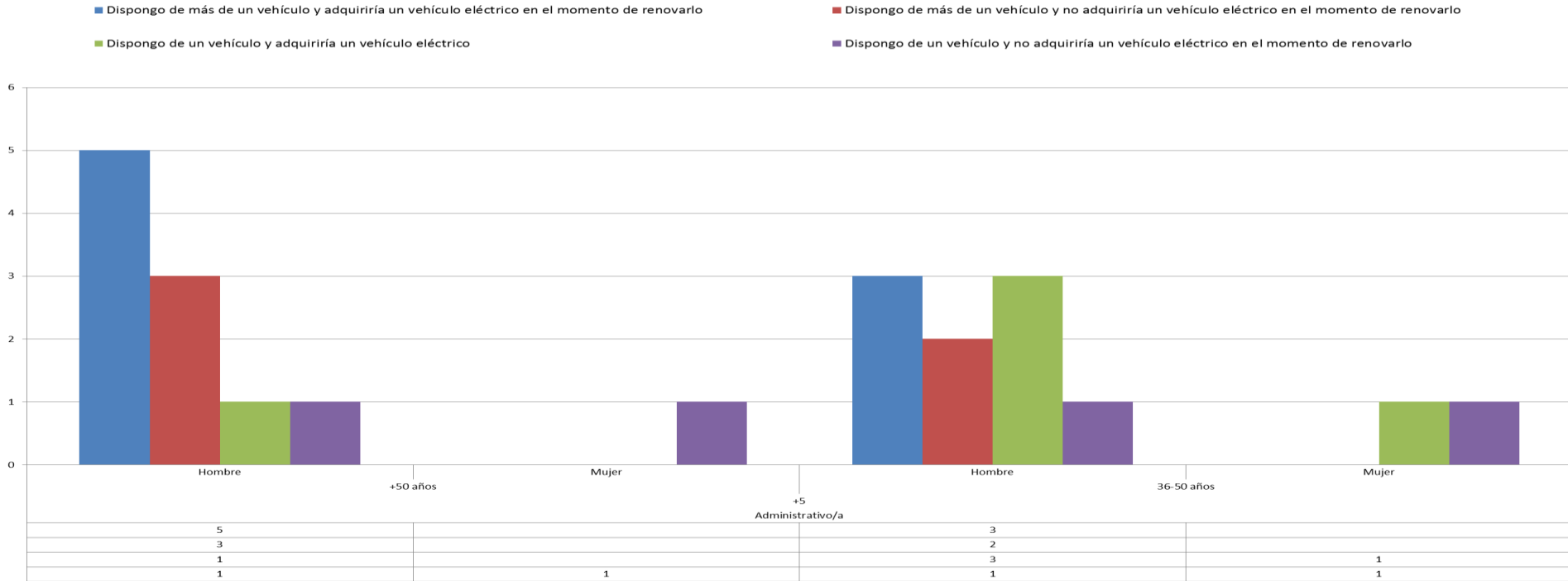
De la pregunta “En el caso de que su tiempo de desplazamiento de ida o vuelta haya aumentado ¿se debe a la necesidad de realizar una recarga del vehículo? se observa una mayoría absoluta en todas las categorías respondiendo con un “No”. Por lo consecuente se considera que el hecho de tener de recargar el vehículo no afecta al tiempo de desplazamiento necesario.

5.2.2 Estudiantes

- Dispongo de más de un vehículo y adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
- Dispongo de un vehículo y adquiriría un vehículo eléctrico
- No dispongo de vehículo pero adquiriría un vehículo eléctrico
- Dispongo de más de un vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
- Dispongo de un vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
- No dispongo de vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico

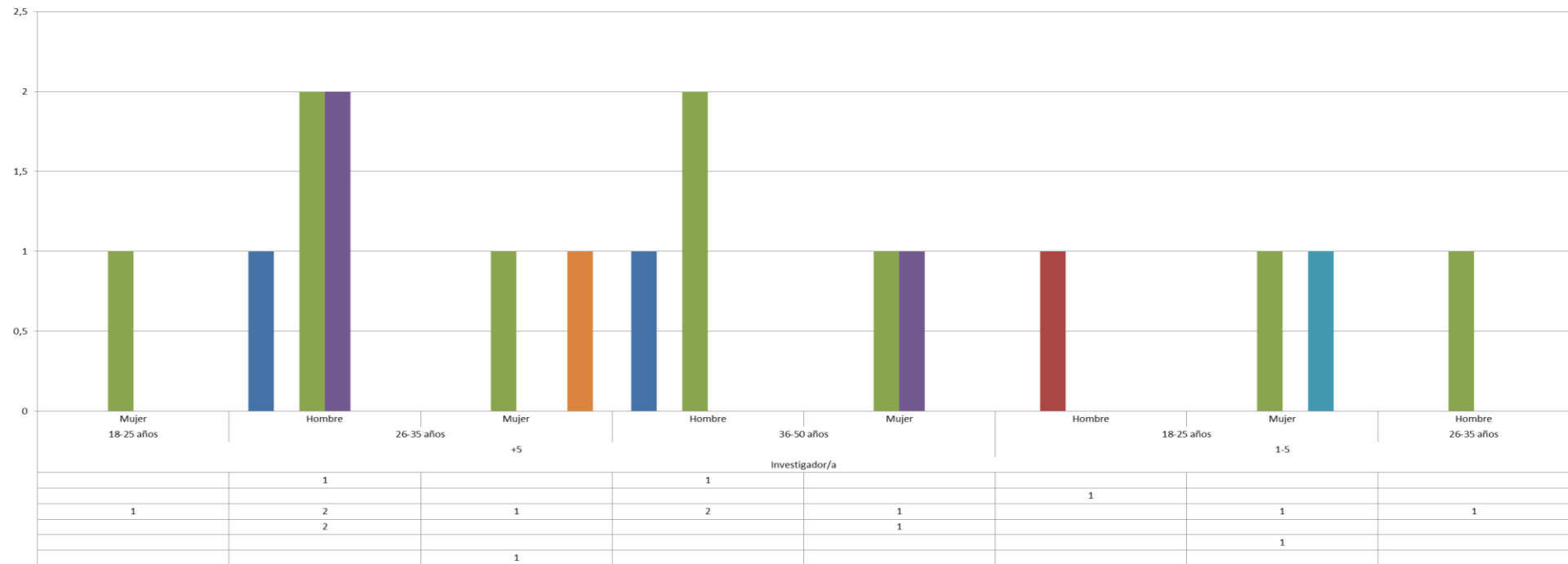


5.2.3 Administradores



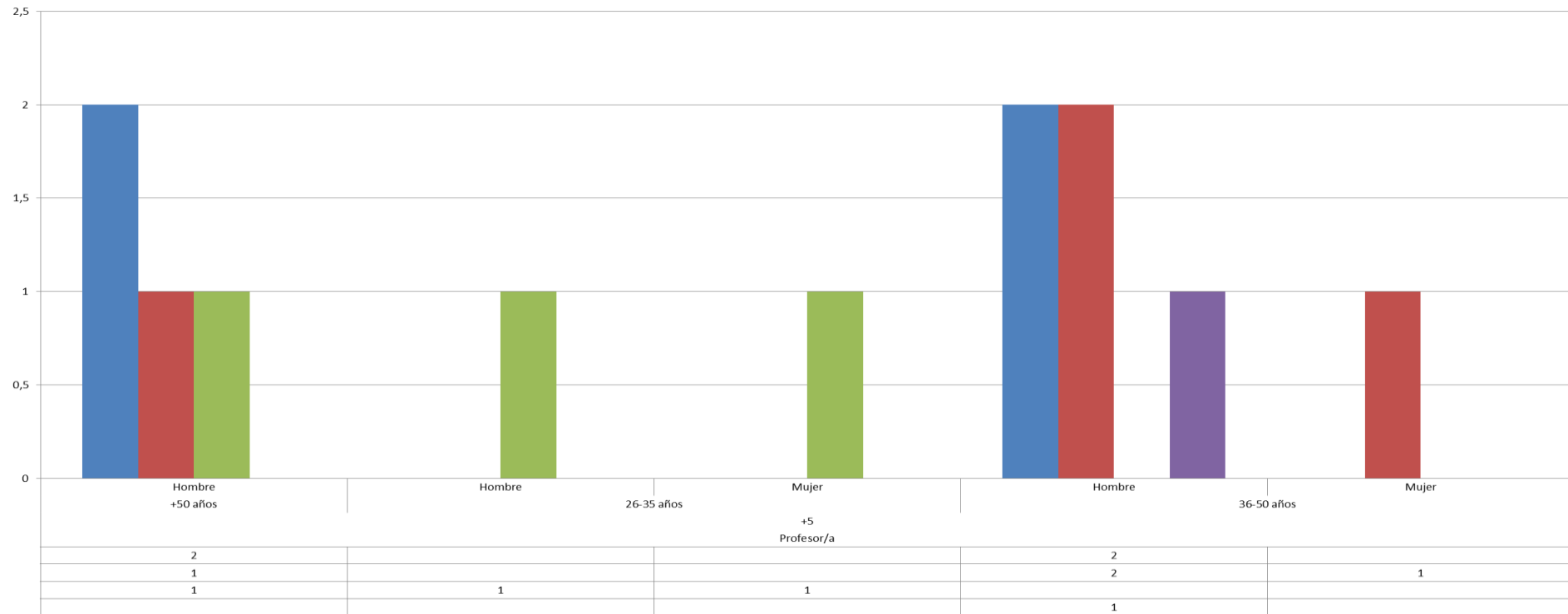
5.2.4 Investigadores

- Dispongo de más de un vehículo y adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
 - Dispongo de un vehículo y adquiriría un vehículo eléctrico
 - No dispongo de vehículo pero adquiriría un vehículo eléctrico
- Dispongo de más de un vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
 - Dispongo de un vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
 - No dispongo de vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico



5.2.5 Profesores

- Dispongo de más de un vehículo y adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
- Dispongo de más de un vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo
- Dispongo de un vehículo y adquiriría un vehículo eléctrico
- Dispongo de un vehículo y no adquiriría un vehículo eléctrico en el momento de renovarlo



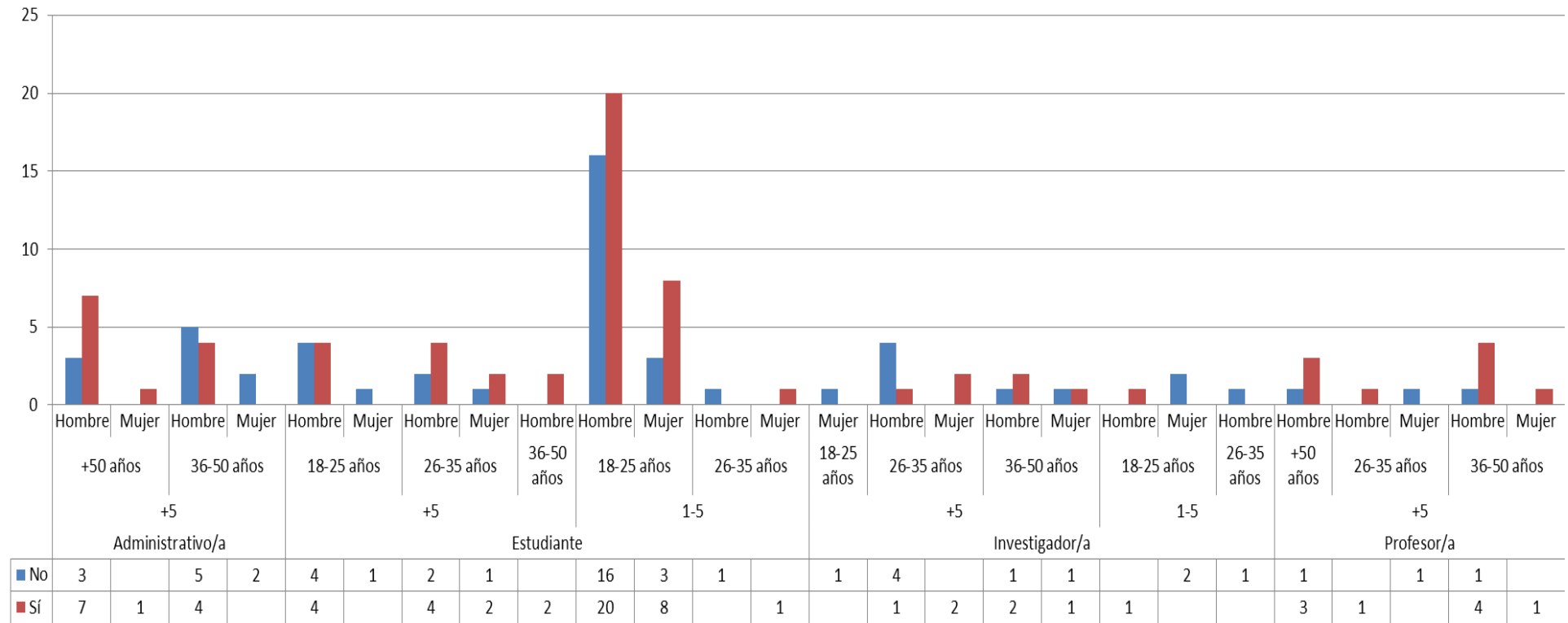
5.2.6 Conclusión

De la pregunta "Si dispone de vehículo/s en la unidad familiar, en el momento de renovarlo, ¿adquiriría un vehículo eléctrico? se observa una gran equidad en los resultados.

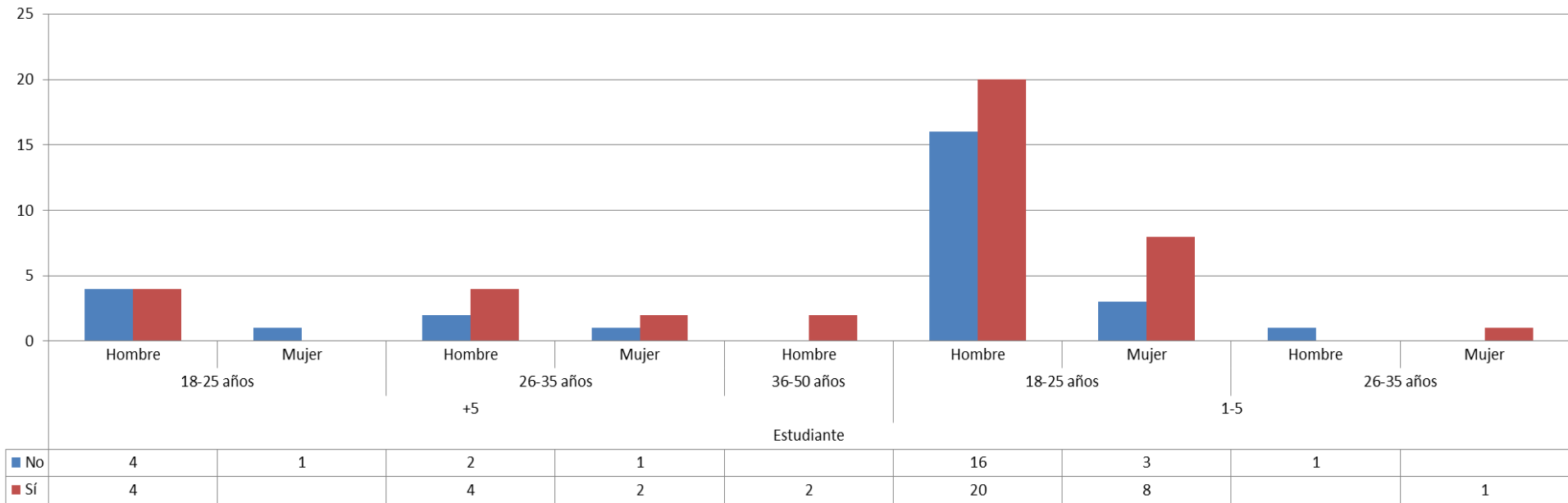
En todas las categorías se aprecian cuatro respuestas mayoritarias, dos de ellas a favor de renovar su vehículo actual por uno eléctrico, tanto teniendo un solo vehículo o más de uno en la unidad familiar, y dos de ellas en contra de renovarlo. Por tanto se concluye en que hay dos grandes pensamientos, uno a favor del uso primario y/o secundario del vehículo eléctrico y el otro completamente en contra.

5.3 ¿Le ha incomodado el hecho de tener que estar pendiente de recargar el vehículo eléctrico?

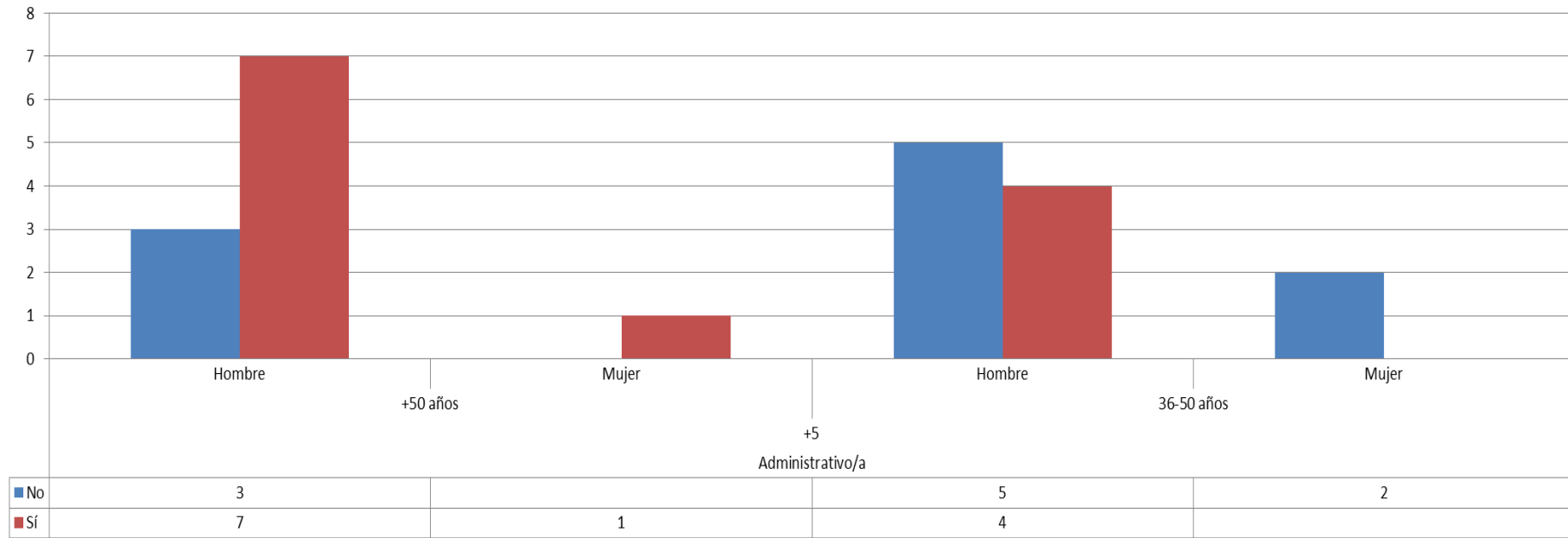
5.3.1 Todas las Categorías



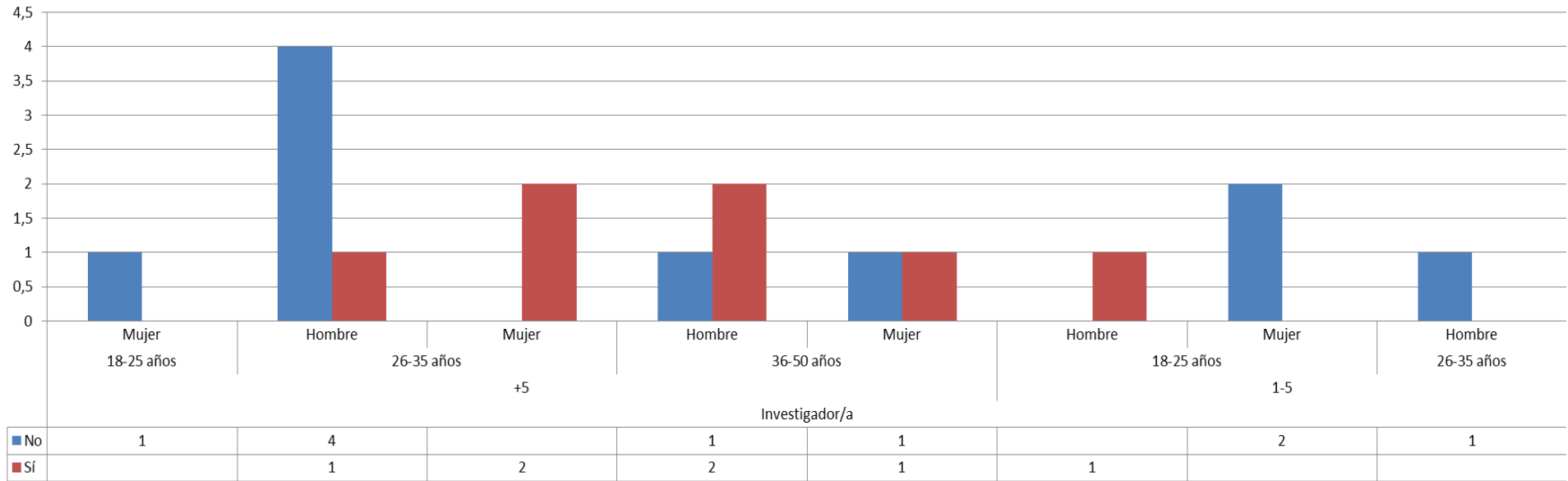
5.3.2 Estudiantes



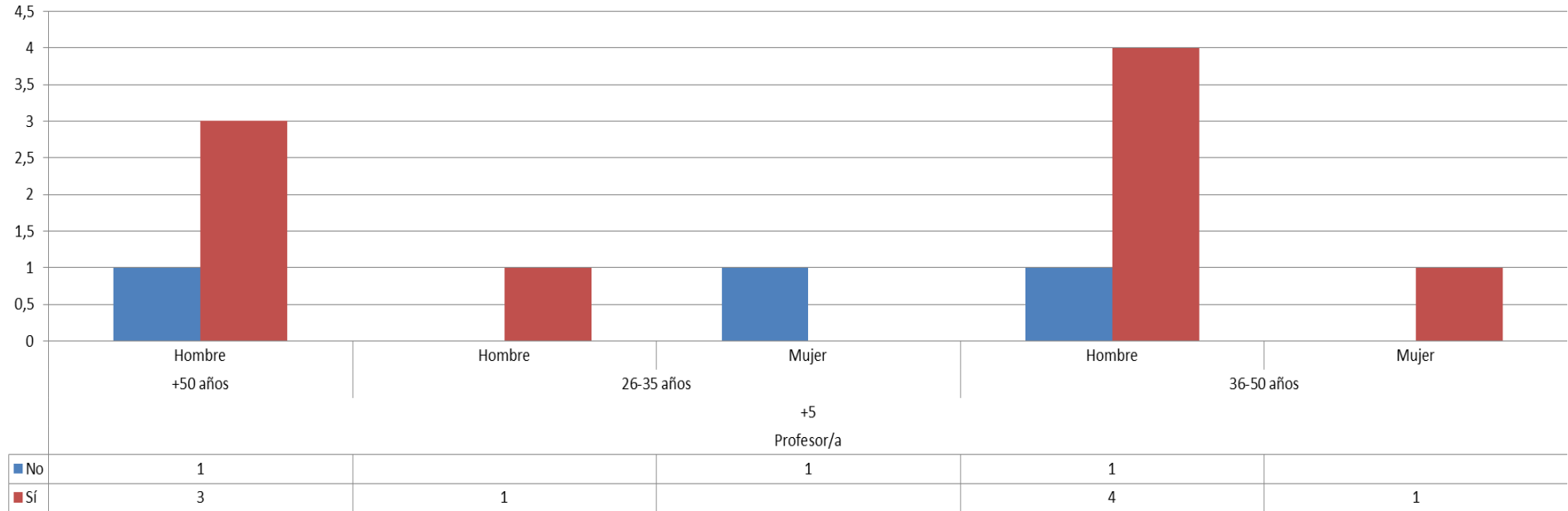
5.3.3 Administradores



5.3.4 Investigadores



5.3.5 Profesores

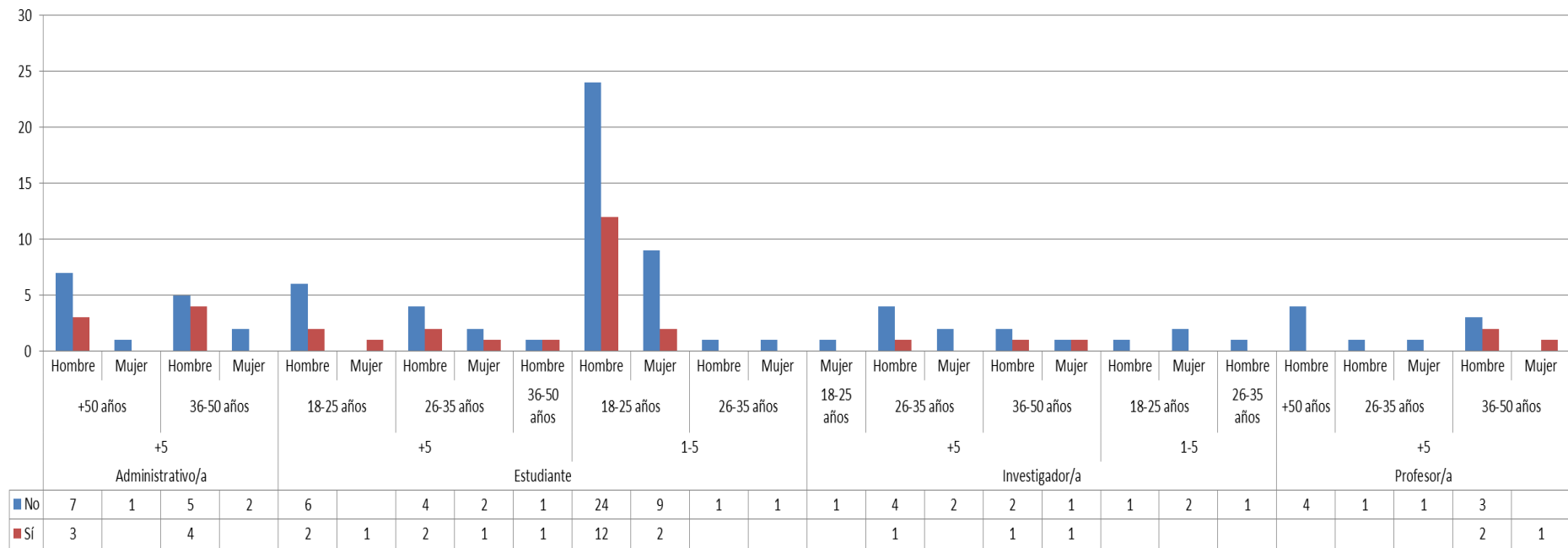


5.3.6 Conclusión

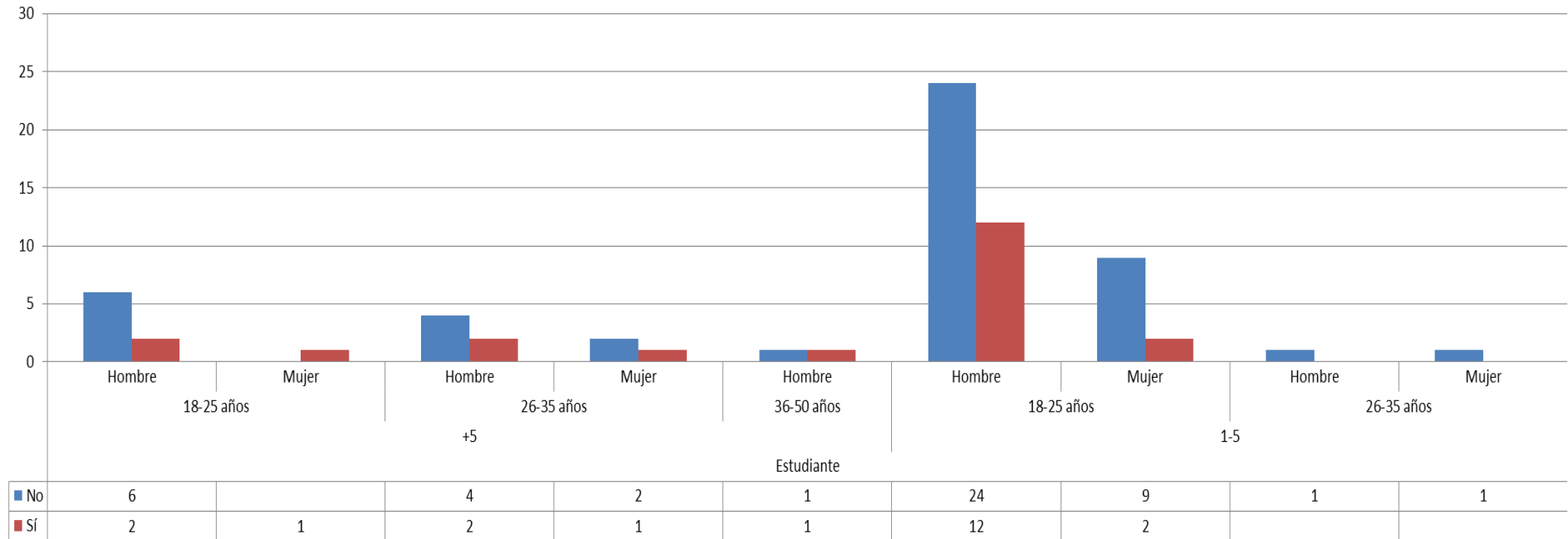
De la pregunta “¿Le ha incomodado el hecho de tener que estar pendiente de recargar el vehículo eléctrico?” se observa una ligera mayoría que opina que “Sí”. Esta mayoría es equitativa en todas las categorías analizadas. Se asocia este hecho a la falta de costumbre comprobando la distancia a recorrer cada vez que se coge el vehículo y a la disminución del margen de improvisación en lo que hace referencia a los desplazamientos. Aun así, se puede apreciar una minoría significativa a la cual no le ha supuesto ningún inconveniente este hecho. Esta incomodidad es mayor en encuestados con una edad más avanzada. Entrelazando esta pregunta con la anterior, se puede asociar que el mismo número de encuestados que se ha visto incomodado es el mismo de usuarios que no renovarían su vehículo actual por un vehículo eléctrico.

5.4 ¿Le ha ocasionado no poder haber hecho algún desplazamiento porque el vehículo eléctrico no estaba cargado pese a haberlo enchufado?

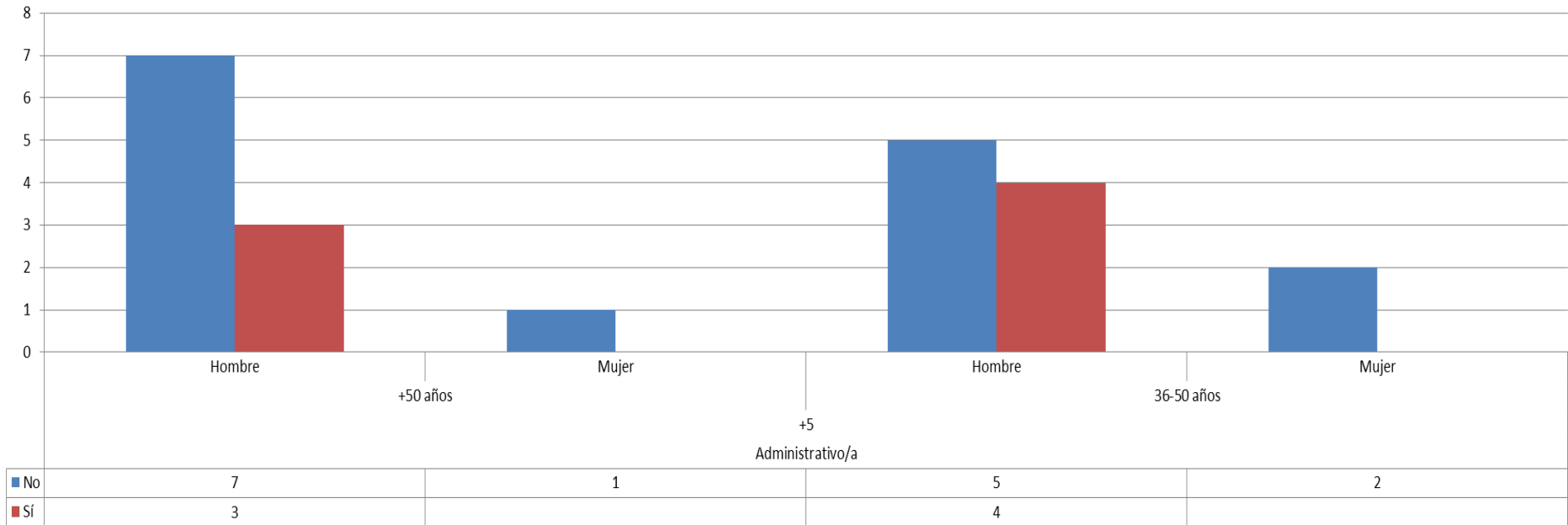
5.4.1 Todas las Categorías



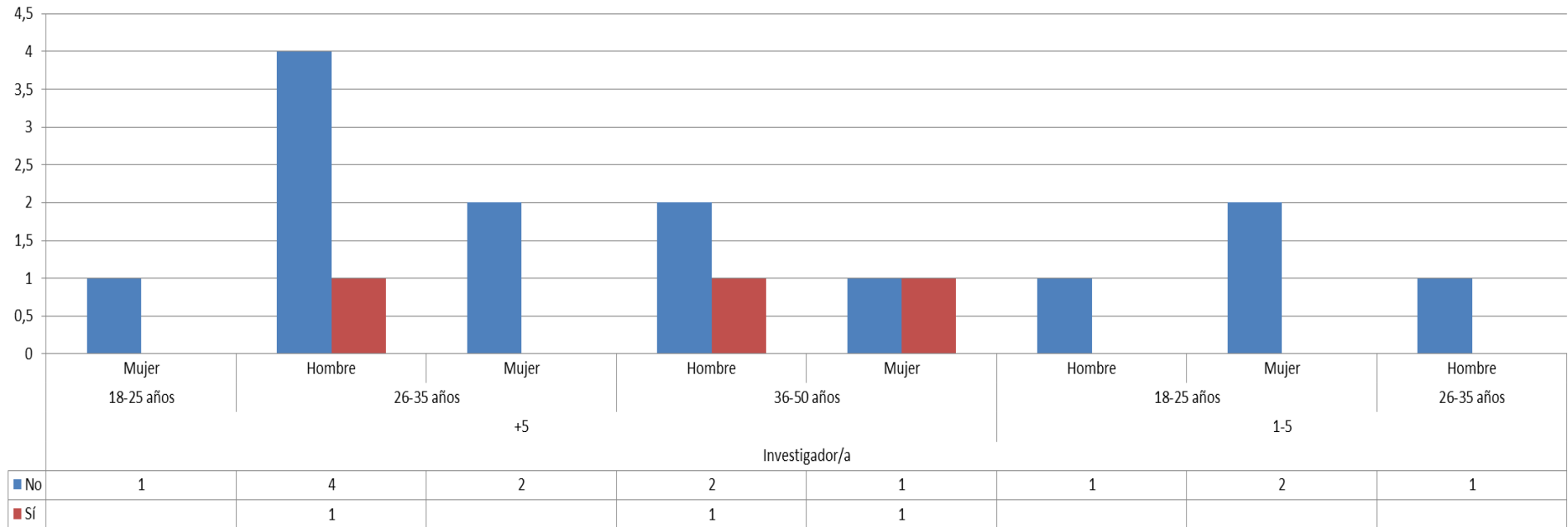
5.4.2 Estudiantes



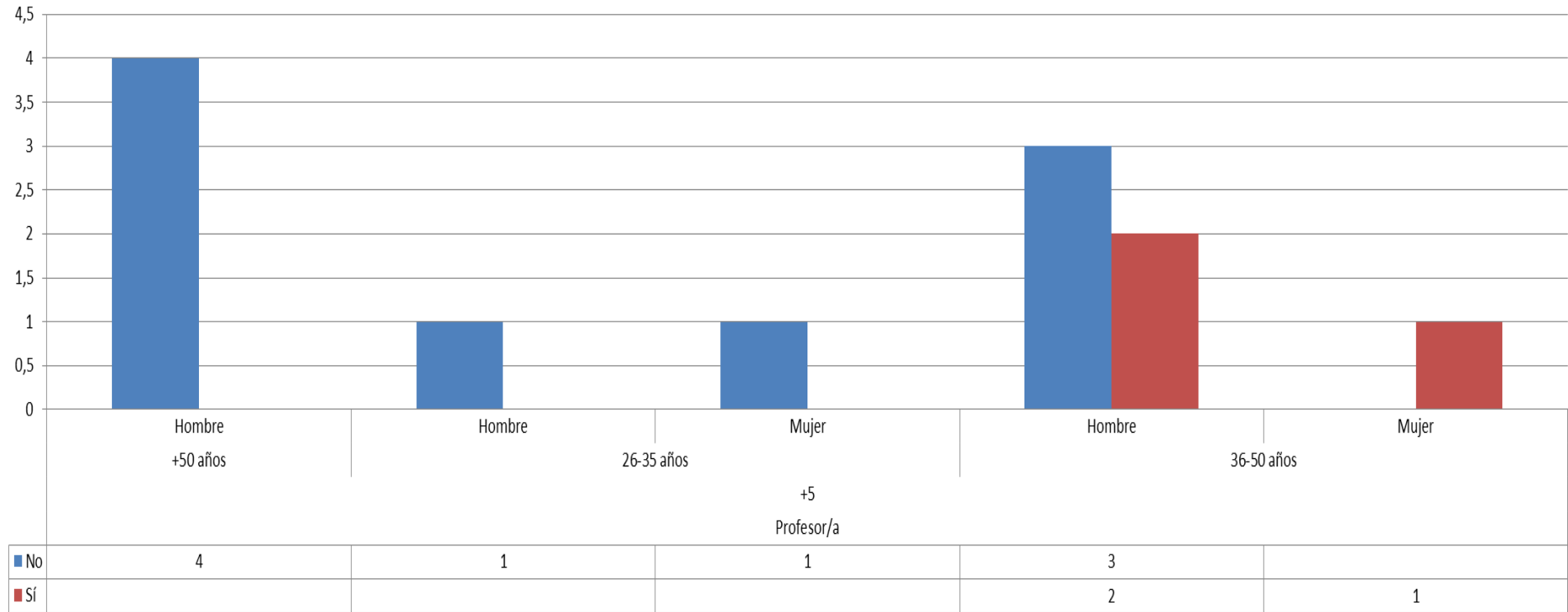
5.4.3 Administradores



5.4.4 Investigadores



5.4.5 Profesores

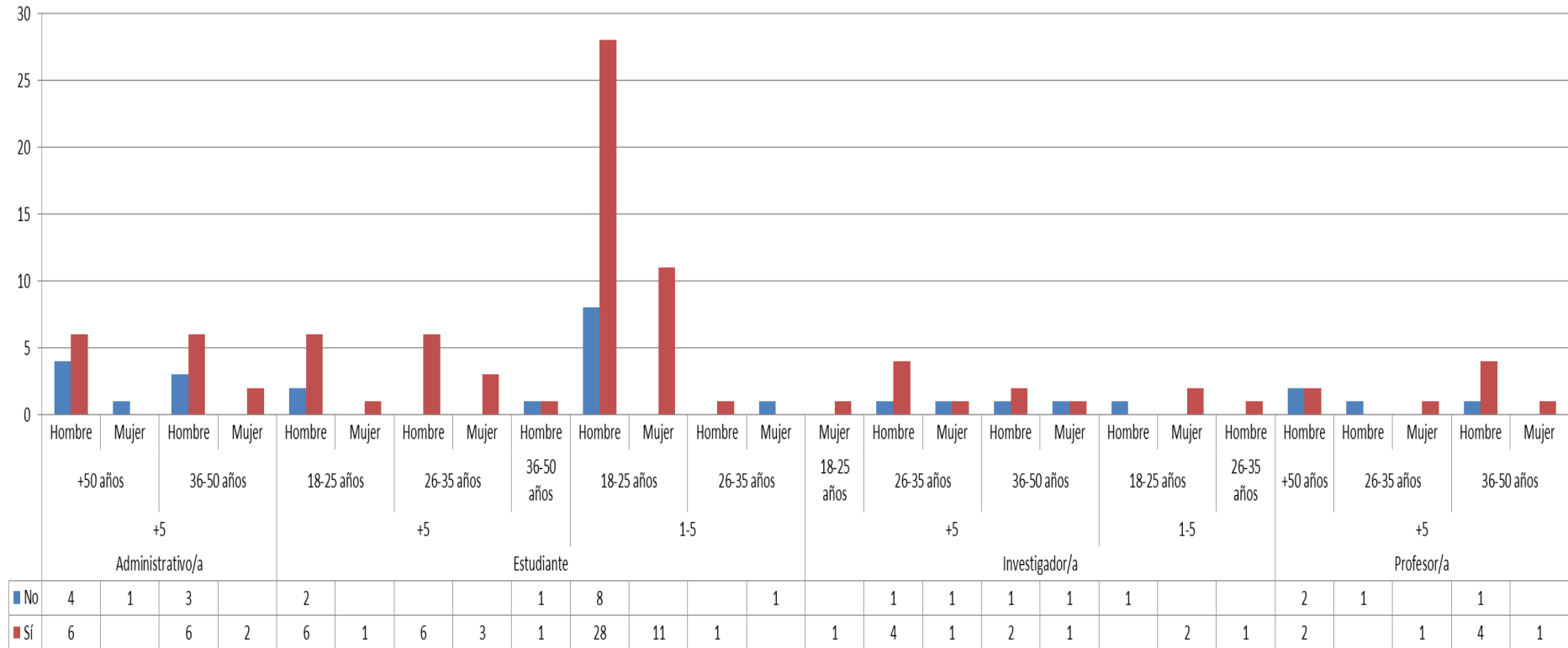


5.4.6 Conclusión

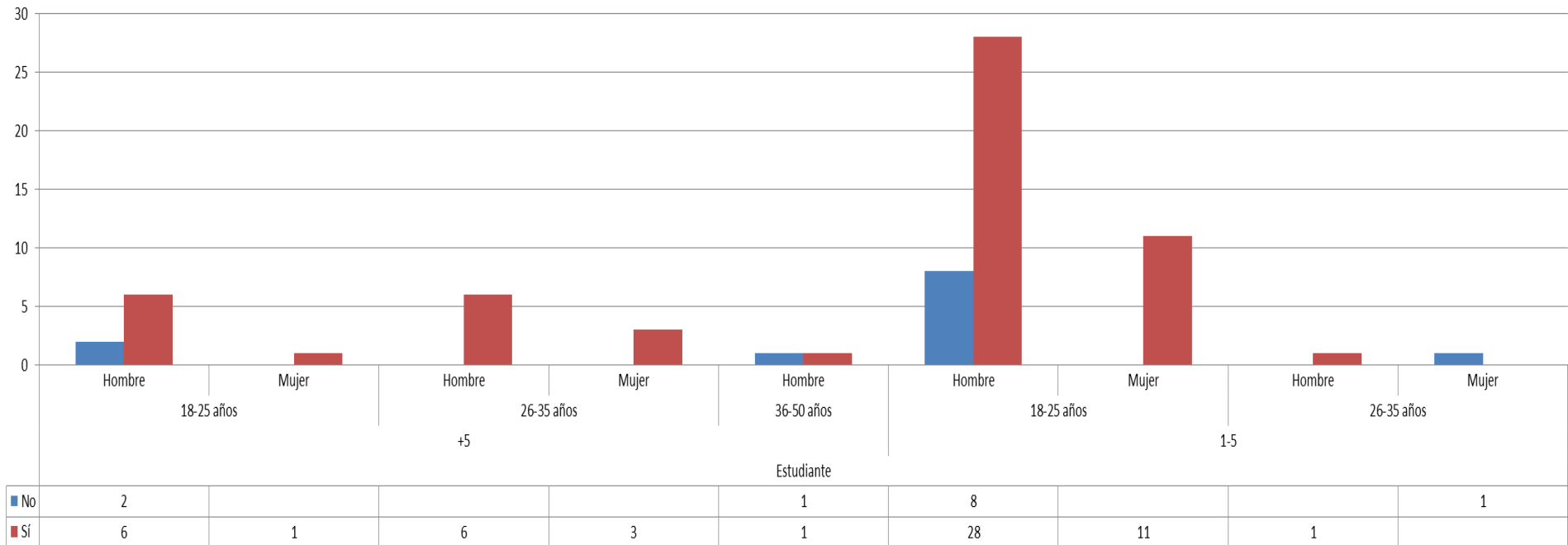
De la pregunta “¿Le ha ocasionado no poder haber hecho algún desplazamiento porqué el vehículo eléctrico no estaba cargado peso a haberlo enchufado? se observa una respuesta mayoritaria por parte del encuestado, al cual no le ha impedido realizar ningún desplazamiento mediante el vehículo eléctrico. La respuesta ha sido equitativa en todas las categorías, donde dos de cada tres encuestados han respondido negativamente a la pregunta realizada. Se extrapola que en una mayoría de los casos, siempre que se realice una recarga, su coche realmente cargaba. Este hecho indica que los encuestados realizaban sus recargas en infraestructura pública, ya que si lo realizaran en privada un cien por cien del encuestado respondería negativamente a esta pregunta.

5.5 ¿Ha tenido siempre autonomía para realizar todos sus desplazamientos tan sólo con la recarga realizada en su domicilio o el punto de recarga habitual?

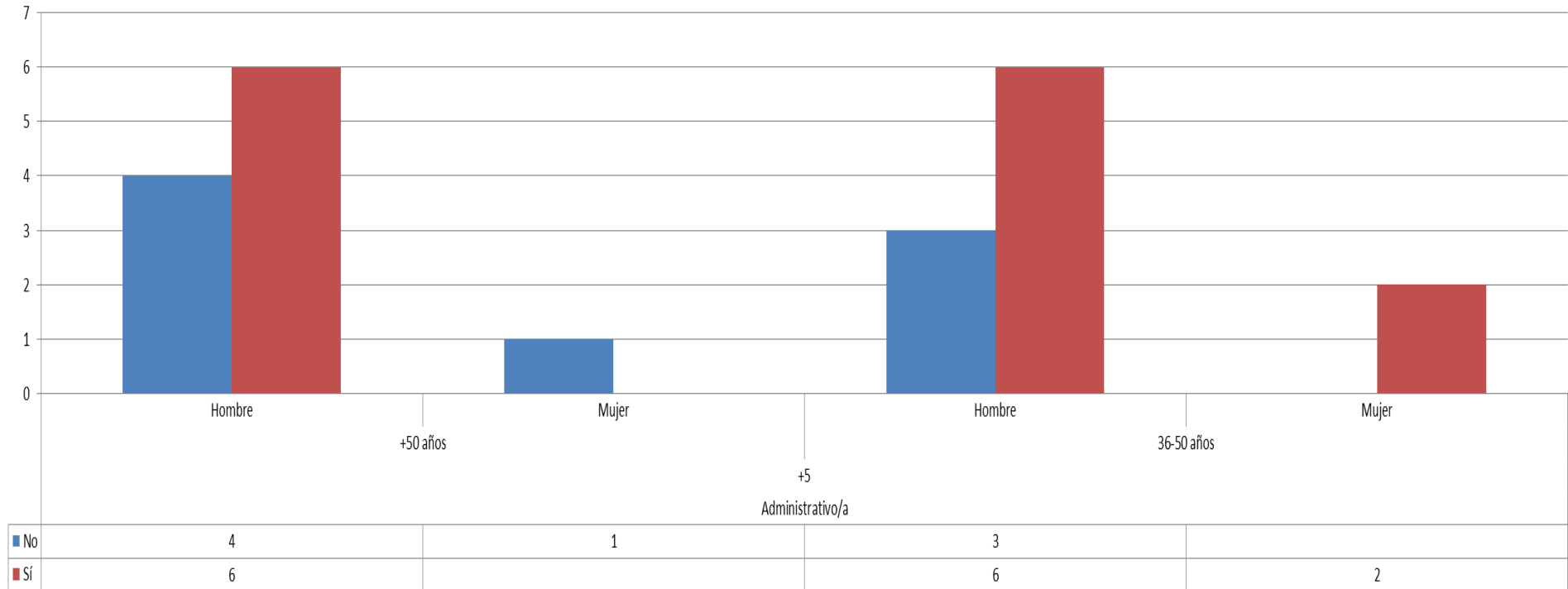
5.5.1 Todas las Categorías



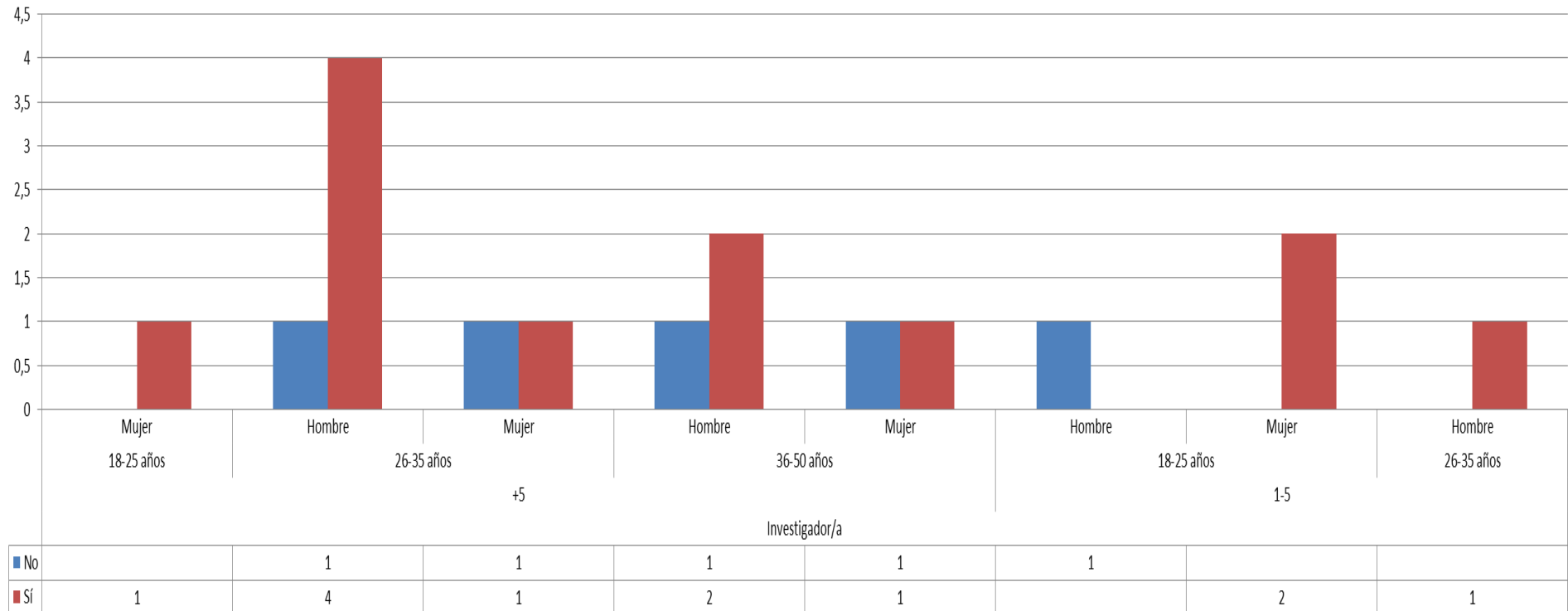
5.5.2 Estudiantes



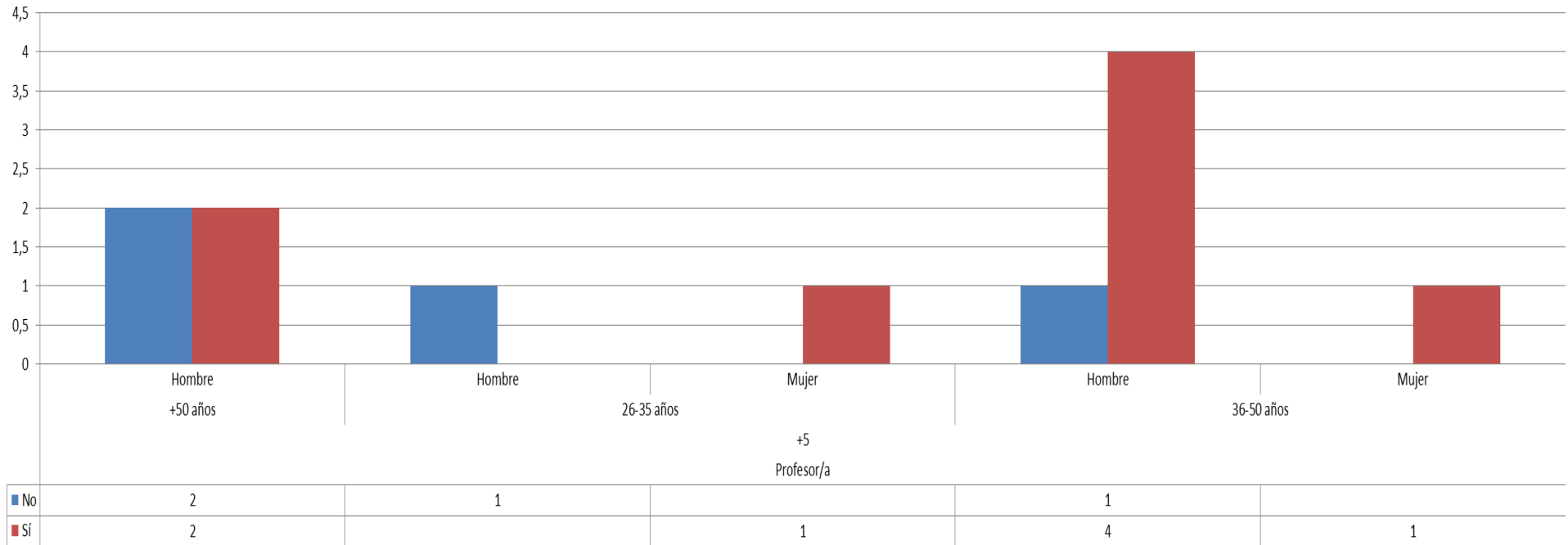
5.5.3 Administradores



5.5.4 Investigadores



5.5.5 Profesores



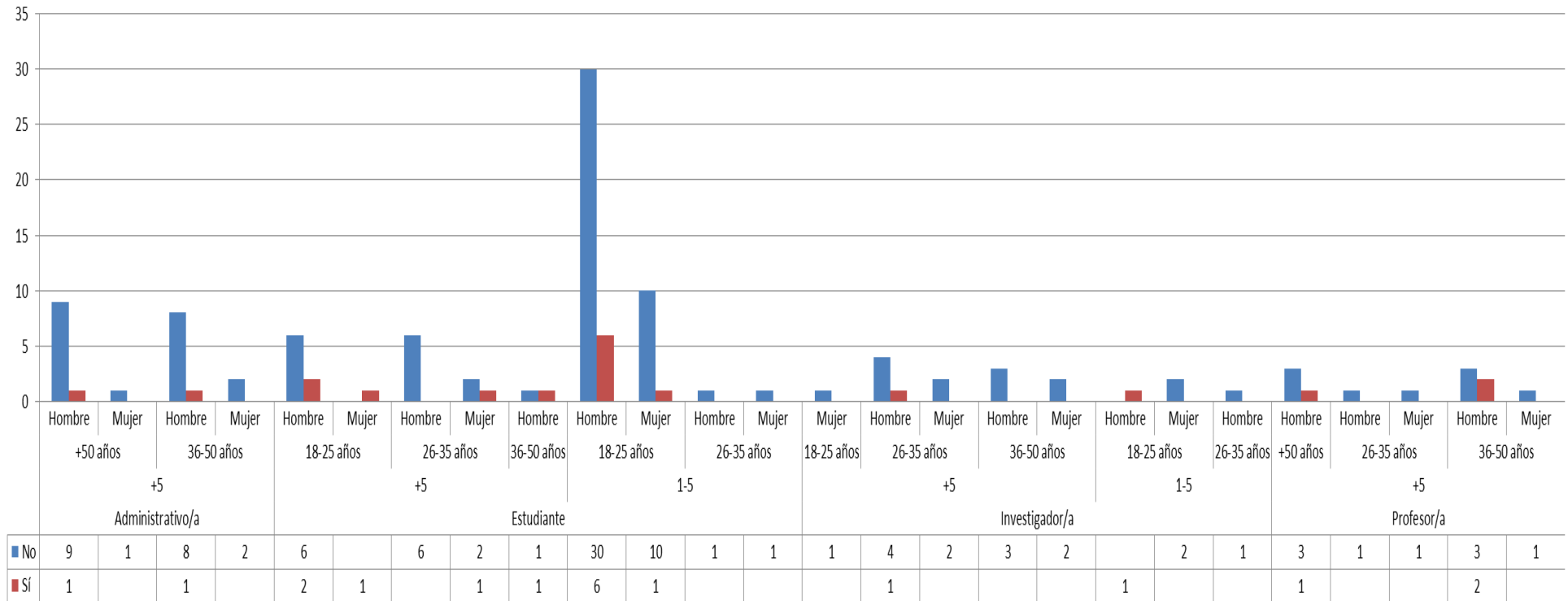
5.5.6 Conclusión

De la pregunta “¿Ha tenido siempre autonomía para realizar todos sus desplazamientos tan sólo con la recarga realizada en su domicilio o el punto de recarga habitual? se aprecia una mayoría de encuestados con respuesta afirmativa, aunque también hay un porcentaje preocupante en el que no ha sido así.

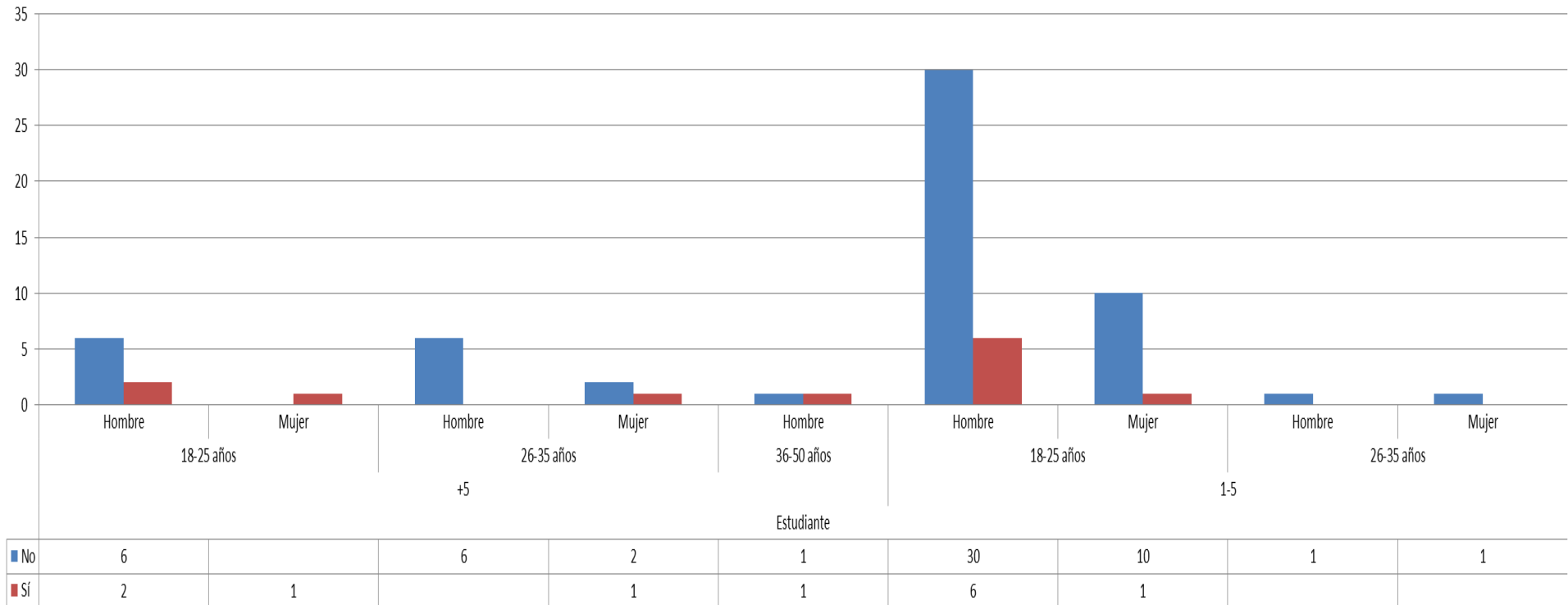
Se puede observar que en las categorías trabajadoras “Administradores”, “Investigadores” y “Profesores” la relación entre disponer de autonomía suficiente o no para sus desplazamientos se mantiene igual que en la pregunta anterior, por lo consecuente, vuelve a salir el mismo problema. Debido a que los encuestados no disponen de punto de recarga propio no pueden recargar el coche diariamente, solo cuándo van a la universidad. Por ese motivo, en algunos puntos de su rutina ven que les falta autonomía para realizar los desplazamientos que desearían. En el caso de la categoría “Estudiantes” se observa que la relación ha variado en referencia a la pregunta anterior, y en este caso la relación es mucho más favorable.

5.6 ¿En alguno de sus desplazamientos, ha tenido que recargar su vehículo eléctrico en un punto de recarga diferente de su punto habitual por falta de autonomía?

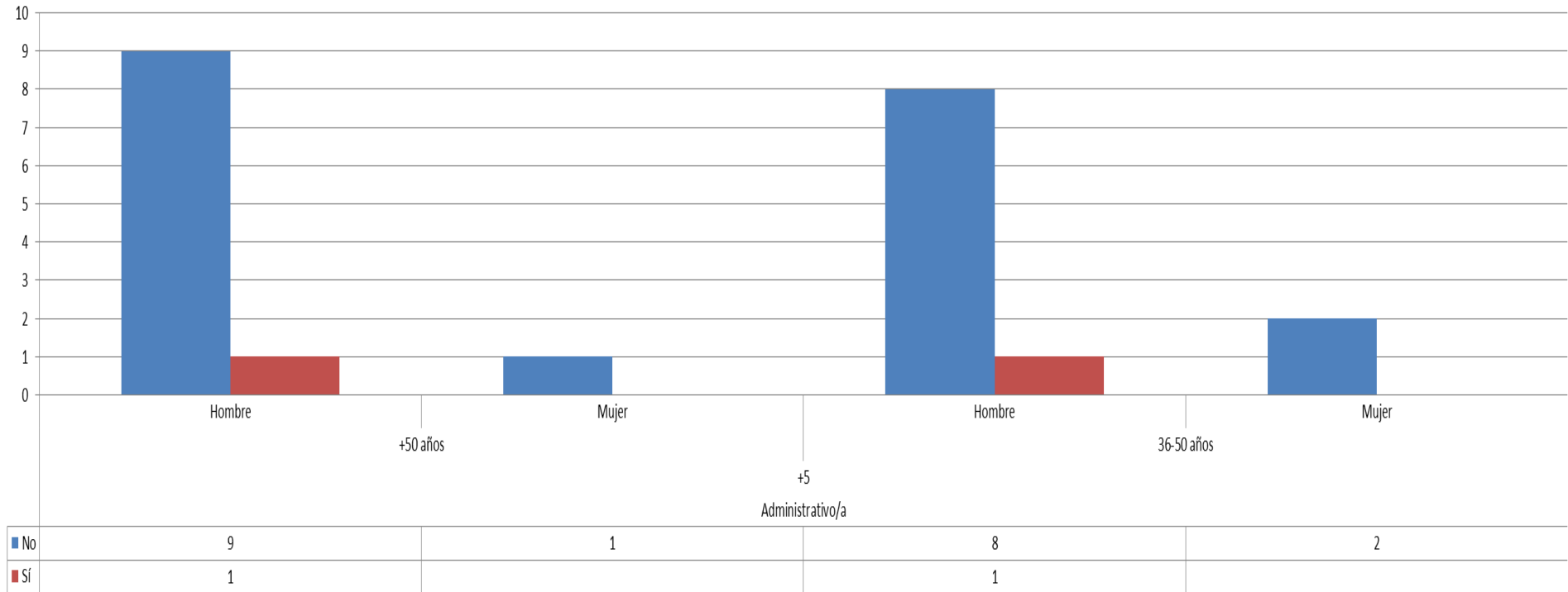
5.6.1 *Todas las Categorías*



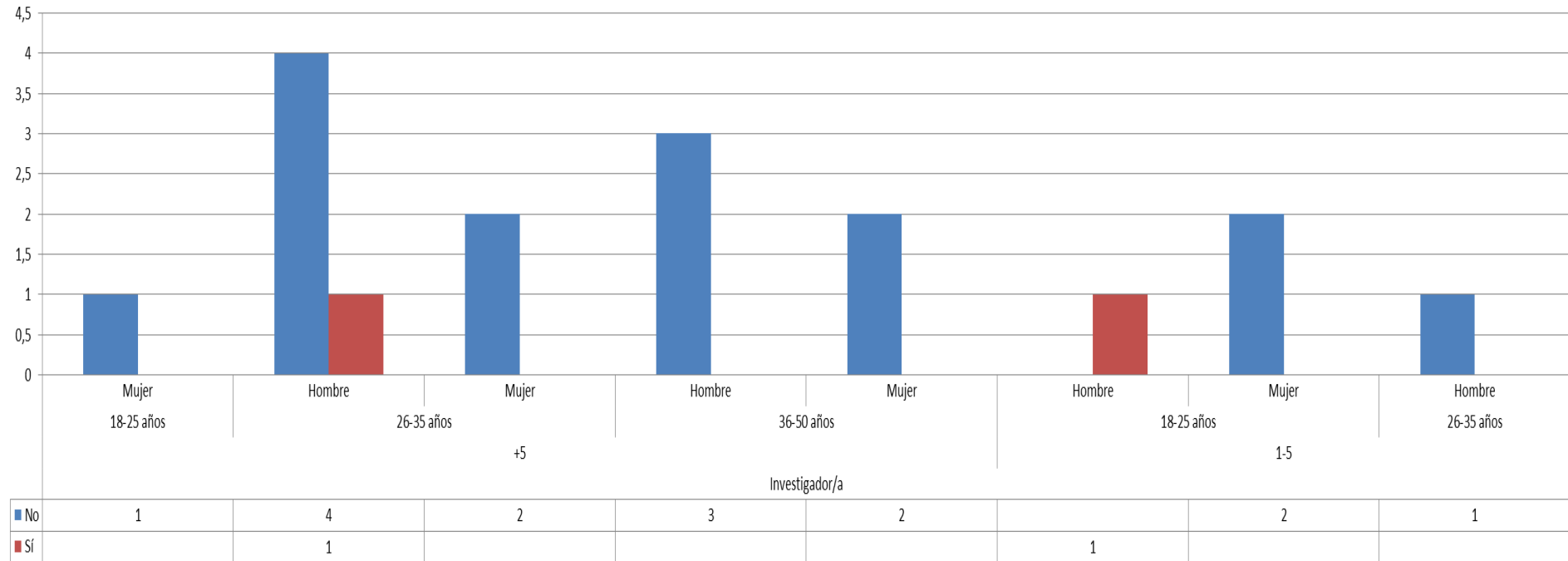
5.6.2 Estudiantes



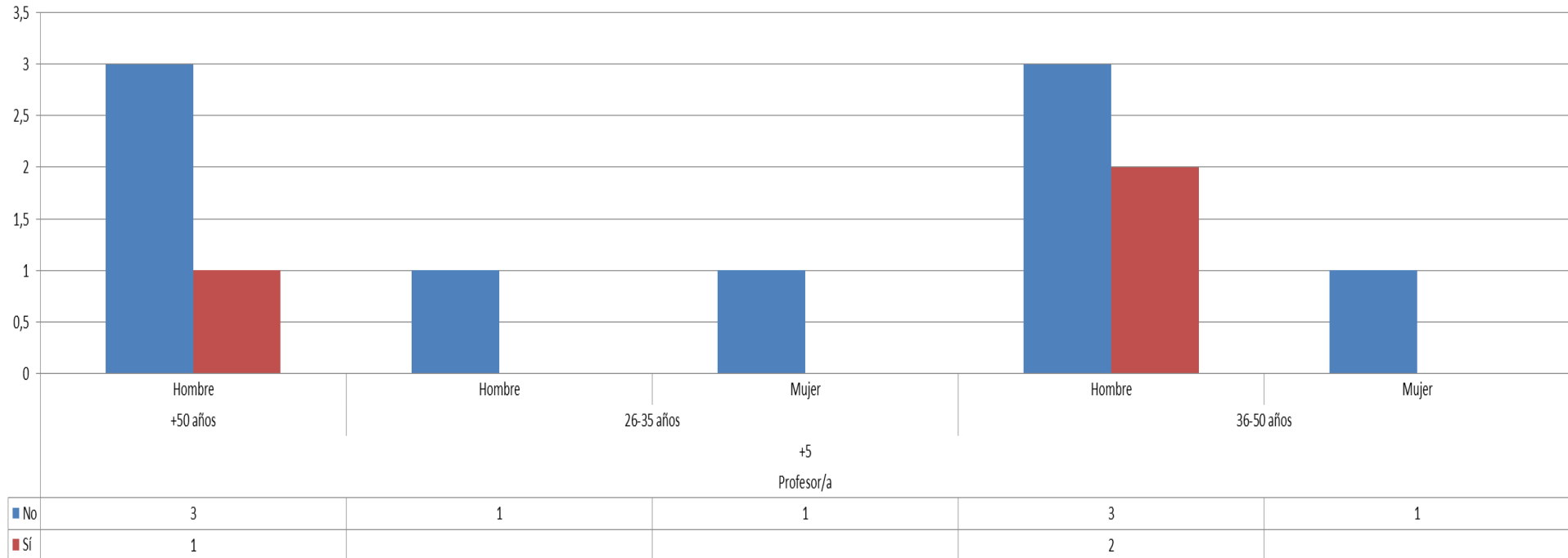
5.6.3 Administradores



5.6.4 Investigadores



5.6.5 Profesores



5.6.6 Conclusión

De la pregunta “¿En alguno de sus desplazamientos, ha tenido que recargar su vehículo eléctrico en un punto de recarga diferente de su punto habitual por falta de autonomía?” se observan dos comportamientos distintos entre la categoría “Estudiantes” y el resto de categorías.

En el caso de la categoría “Estudiantes” se aprecia que el mismo número de encuestados que han respondido que les falta autonomía en sus desplazamientos con los encuestados que en esta pregunta han respondido que han tenido que recargar su vehículo en un punto alternativo, por falta de autonomía. Significando que los estudiantes han adaptado su rutina a sus necesidades y a la necesidad de recarga del vehículo eléctrico.

En cambio, el resto de categorías han optado en simplemente no recargar el vehículo eléctrico en un punto distinto al habitual, debido a este hecho, a estos grupos le han surgido impedimentos por falta de autonomía en alguno de sus desplazamientos.

5.7 Conclusiones generales

A continuación se procederá a comentar las conclusiones del estudio sobre la experiencia del encuestado con el vehículo eléctrico.

1.- El tiempo de desplazamiento no ha aumentado debido al hecho de tener que recargar, por consecuente, durante un desplazamiento los encuestados no han optado por recargar el coche. Es importante remarcar una contradicción encontrada, en la categoría "Estudiantes", en el subgrupo hombre de 18 a 25 años con una experiencia al carnet de conducir entre el rango de 1 a 5 años; solamente 2 han visto incrementado su tiempo de desplazamiento debido a tener que recargar el vehículo, sin embargo 6 encuestados, dentro de este grupo, han respondido que durante alguno de sus desplazamientos han recargado el coche en un punto de recarga distinto al habitual. Si recargan durante su desplazamiento su tiempo de desplazamiento tiene que verse aumentado y por lo que el resultado de estas 6 personas no es consecuente.

2.- No hay una opinión predominante sobre la renovación de un vehículo en el domicilio familiar por un vehículo eléctrico.

3.- Se ha manifestado una gran incomodidad respecto al hecho de tener que estar pendiente sobre la recarga del vehículo, especialmente en encuestados de edad más avanzada.

4.- Se observa que los encuestados realizan las recarga en sitios públicos, seguramente en la propia universidad, debido al hecho de no disponer de un punto de recarga privado. A causa de esto, en algunos momentos de su rutina se ha visto afectada su autonomía y libertad a la hora de hacer ciertos desplazamientos.