



POSICIONAMIENTO RELATIVO A LA MEJORA Y DINAMIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES Y CONEXIONES DE LOS CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y MOTIVACIÓN DEL DOCUMENTO	2
2. EL SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTE Y CONEXIONES HACIA LOS CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ	2
2.1. Conexiones interurbanas	2
2.2. Conexiones urbanas	5
3. CONSIDERACIONES PARA LA MEJORA	7
3.1. Conexiones y frecuencias	7
3.2. Horarios adaptados al estudiante	8
3.3. Accesibilidad y sostenibilidad	9
4. EL MODELO QUE DESEAMOS	10
5. POSTURA DEL CONSEJO DE ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ	12
REFERENCIAS	13

1. INTRODUCCIÓN Y MOTIVACIÓN DEL DOCUMENTO

Para asegurar la equidad de oportunidades en la universidad, es fundamental que las personas tengan acceso a los campus universitarios. La Universidad de Cádiz, que se encuentra repartida en varias localidades (Cádiz, Puerto Real, Jerez de la Frontera y Algeciras), depende mayoritariamente de un sistema de transporte público urbano e interurbano, que frecuentemente no satisface las necesidades verdaderas del estudiantado.

Los inconvenientes más habituales que menciona el estudiantado están relacionados con la insuficiente adecuación de los horarios a la enseñanza universitaria, la falta de frecuencia y las dificultades para conectar distintos medios de transporte. Todo esto tiene un impacto directo en el desempeño académico y en la conciliación de los ámbitos laboral, personal y académico para muchos estudiantes.

Además, una movilidad universitaria ágil y sostenible ayuda no solo a mejorar la calidad de vida del estudiantado, sino también a disminuir la huella de carbono y a fortalecer el compromiso ecológico de la institución.

Este posicionamiento busca presentar el enfoque del Consejo de Estudiantes de la Universidad de Cádiz sobre cómo mejorar y revitalizar el transporte público, incorporando propuestas prácticas e impulsando la cooperación entre las compañías de transporte, los administradores locales y la comunidad universitaria.

2. EL SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTE Y CONEXIONES HACIA LOS CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

La red ferroviaria de Cercanías, el Trambahía y la flota de autobuses interurbanos administrados por el Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz son los pilares del sistema actual de transporte hacia las diferentes sedes de la Universidad de Cádiz.

La red de transporte en el Campo de Gibraltar está formada por autobuses interurbanos gestionados por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Adicionalmente, existen servicios de conexión regional que permiten acercar al estudiantado desde distintas zonas del área metropolitana hacia la ciudad.

Estos se complementan con servicios urbanos en las ciudades donde están localizados los campus.

No obstante, a pesar de estos modos de transporte, la accesibilidad y la cobertura territorial hasta las facultades tienen deficiencias que resultan en largos períodos de desplazamiento y en una dependencia excesiva del caminar para poder llegar a las facultades.

2.1. Conexiones interurbanas

La línea C-1 de Cercanías Cádiz conecta la capital con San Fernando, Jerez de la Frontera, Puerto Real y El Puerto de Santa María en términos de transporte ferroviario. Esta línea en

combinación con el ramal C-1a que conecta la estación de Las Aletas con la estación Universidad, y la línea T1 del Trambahía que vincula Chiclana de la Frontera y Cádiz.

Sin embargo, la ubicación de las estaciones en relación con las facultades hace que el estudiantado deba caminar distancias largas, lo que aumenta significativamente el tiempo total del trayecto. Por ejemplo, de acuerdo con la aplicación Mapas de Apple, el recorrido a pie desde la estación de Las Aletas hasta la Escuela Superior de Ingeniería dura cerca de veinte minutos y se realiza por un sendero que cruza el Parque Natural; desde la estación de tren de Cádiz hasta la Facultad de Filosofía y Letras, el trayecto estimado a pie es alrededor de media hora.

Estas condiciones significan que, a los tiempos de trayecto en tren, que generalmente duran entre 45 minutos, se le tiene que sumar un periodo adicional para el acceso, lo cual también afecta la planificación del regreso, pues el estudiantado debe contemplar ese desplazamiento anterior para llegar a la estación a tiempo.

A estas limitaciones se suman los problemas que surgen como resultado de la frecuencia de los trenes. De acuerdo con los horarios oficiales de Cercanías Cádiz, el viaje entre Puerto Real y Cádiz toma alrededor de 20 a 22 minutos. Por otro lado, si se prolonga hasta Jerez de la Frontera, el trayecto dura entre 37 y 40 minutos. Sin embargo, no solo la duración es importante, sino también la periodicidad con que se prestan los servicios.

En días laborales, las salidas desde Cádiz a Puerto Real ocurren alrededor de las 06:18, 06:48, 07:24, 08:03 y 08:30 horas; tras alcanzar Puerto Real, la ruta continúa hacia Jerez de la Frontera. Esto señala que, durante algunos períodos de tiempo, el lapso entre los trenes puede ser de media hora o más.

La problemática no se limita a la ida. Al volver a casa después de las clases, se presenta la misma tensión vinculada al tiempo. Es usual que el tren más cercano haya partido a las 14:50 o 14:55 horas cuando una clase finaliza a las 15:00 horas. Así pues, el estudiantado debe esperar hasta las 15:30 o 16:00 horas para volver. Esto convierte un trayecto que debería durar aproximadamente 40 minutos en un viaje total de más de una hora y media. La situación empeora durante los fines de semana y las festividades, porque la frecuencia disminuye a una vez cada 50-70 minutos. Esto provoca esperas más largas y reduce aún más la compatibilidad con los tiempos de estudio.

En resumen, la combinación de largas caminatas y horarios de trenes que no se ajustan a la vida académica, ocasiona que el estudiantado deba tomar decisiones poco eficientes: salir con mucha antelación, llegar tarde a clase o resignarse a tener que permanecer un largo tiempo en estaciones y campus. Estas limitaciones estructurales hacen que la aparente ventaja de contar con una red de Cercanías que conecta a Jerez de la Frontera, Puerto Real y Cádiz se diluya.

Un recorrido que en condiciones óptimas debería tomar entre 30 y 40 minutos, frecuentemente se prolonga a más de 90 minutos, lo que pone en peligro la compatibilidad entre el tiempo de transporte y el horario académico.

Los autobuses interurbanos son el medio más directo para llegar a ciertas facultades, especialmente en Puerto Real. Líneas como la M-041 tienen paradas oficiales en la Facultad de Ciencias y en la Escuela Superior de Ingeniería, esta línea conecta El Puerto de Santa María con Cádiz. La línea M-052, que une Jerez de la Frontera y Cádiz a través del Campus de Puerto Real, se comporta de igual manera. Asimismo, desde Jerez de la Frontera se brindan conexiones concretas como la M-350, M-351 y M-352. La M-351 es un servicio directo hasta el Campus; por su parte, la M-352 realiza una ruta más extensa que pasa por El Puerto de Santa María.

Aunque la presencia de estas líneas evidencia una conectividad interurbana aceptable, la periodicidad y el hecho de que coincidan con el horario académico no hacen posible que la mayor parte del estudiantado se planifique con fluidez. Además, se enfocan en franjas horarias específicas, lo que disminuye la flexibilidad para el estudiantado que tiene clases por la tarde.

Un caso crítico de esta descoordinación y baja frecuencia es el de los estudiantes de la Facultad de Medicina que realizan prácticas clínicas en el Hospital Universitario de Jerez de la Frontera. Esta problemática tiene un impacto en aproximadamente 341 estudiantes, desde el segundo hasta el sexto curso. Para los que empiezan a las 08:00 horas, tomar la ruta de autobús regular (M-053) significaría perder como mínimo 45 minutos de prácticas, ya que solo hay un viaje de ida al hospital de Jerez de la Frontera y llega a este a las 08:45 horas.

La opción del tren es también complicada: el primer tren y el segundo tren salen de Cádiz a las 06:15 y a las 06:49 horas, llegando a la estación de Jerez de la Frontera a las 07:01 y a las 07:36 horas. La conexión con el autobús urbano (líneas 9 o 10) que habría que usar para llegar al hospital es arriesgada debido a posibles demoras del tren o al hecho de que la línea circular 9 tiene una frecuencia y duración limitada, por lo que se descarta esta línea para poder llegar a las 08:00 horas.

El problema vuelve a aparecer cuando se da la vuelta. El único autobús que va del hospital a Cádiz sale a las 14:15 y llega alrededor de las 15:00 horas. Sin embargo, los horarios de fin de las prácticas no son uniformes: hay estudiantes que terminan antes y otros que lo hacen después, lo cual causa que una sola expedición no sea suficiente para satisfacer las necesidades reales del estudiantado. La mayor parte tiene seminarios presenciales a las 16:30 horas en la Facultad de Medicina. En realidad, por esta restricción del transporte público, los seminarios tuvieron que posponerse media hora, y aun así el tiempo para comer y volver al centro es escaso. La falta de opciones obliga a depender de vehículos privados, lo que conlleva un aumento en el costo diario del estacionamiento en el hospital si no se encuentra aparcamiento alrededor, agravando la desigualdad de acceso.

En Algeciras, la ciudad se conecta con localidades cercanas como Los Barrios, La Línea de la Concepción, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, San Roque y Tarifa, mediante

líneas regulares como la M-120 (Algeciras - La Línea), M-130 (Algeciras – San Roque), M-150 (Algeciras – Tarifa) y M-170 (San Pablo – Jimena –Castellar – Algeciras).

Sin embargo, fuera de las horas pico, los intervalos son limitados y pueden exceder la hora, sobre todo por la tarde. Por ejemplo, el último autobús de vuelta de Algeciras a Castellar de la Frontera (M-170) es a las 15:15 horas, sin ninguna ruta por la tarde. Esto limita la flexibilidad para acceder a las clases en franjas intermedias.

Asimismo, la coordinación entre las llegadas de los autobuses urbanos y el transporte local es limitado, lo que requiere largas esperas o desplazamientos a pie desde la estación de autobuses hasta el Campus Bahía de Algeciras, aumentando el tiempo total de desplazamiento.

En términos generales, las restricciones del transporte interurbano hacia Algeciras crean desigualdad de acceso en comparación con otros Campus de la Universidad de Cádiz, lo que hace que se dificulte el desplazamiento desde los municipios cercanos y obliga a numerosos estudiantes a depender del vehículo privado.

2.2. Conexiones urbanas

El transporte urbano completa lo que se brinda en las ciudades con campus universitarios. En algunos de ellos, como el de Puerto Real, las conexiones con el transporte urbano resultan insuficientes, lo que dificulta la llegada desde el centro del municipio hasta el campus. En Algeciras y Jerez de la Frontera, la oferta de autobuses urbanos no cubre adecuadamente las franjas horarias de tarde, lo que supone un obstáculo para quienes tienen docencia en esas horas.

En Cádiz, el transporte urbano es gestionado por la empresa Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca, S.A.

En las facultades situadas en el Campus de Cádiz los traslados a pie son habituales; sin embargo, si tienes movilidad limitada, días en los que estás apurado o para quienes viven en barrios periféricos, sería un alivio poder usar los autobuses urbanos.

Actualmente estos sufren retrasos, vehículos llenos, fallos técnicos y una frecuencia cada vez más errática. Esto solo demuestra que necesitar el transporte público para llegar a las facultades representaría un obstáculo.

No obstante, el servicio tiene frecuencia irregular y una saturación elevada en las horas pico, sobre todo en las líneas 1, 2 y 7. Estas son las rutas más importantes que cruzan la ciudad y enlazan con el centro. A esto se le suman demoras comunes y problemas técnicos en la flota, que causan largas esperas y obstaculizan la planificación de los viajes.

Asimismo, la frecuencia de paso disminuye durante los fines de semana, en periodos festivos y por las tardes; esto limita las alternativas de regreso para el estudiantado.

La situación en Jerez de la Frontera, el transporte urbano está gestionado por la empresa municipal COMUJESA, la línea 6 es la principal conexión con el Campus Universitario de Jerez, incluyendo la parada denominada *Campus Universitario* en su recorrido. Sin embargo, esta línea parte desde el centro de la ciudad hasta una barriada posterior al campus (La Granja), esto demuestra el corto recorrido de esta línea.

Por otra parte, dos líneas circulares, la 8 y la 9, cubren el anillo urbano. El tiempo de trayecto al campus puede variar significativamente, dependiendo del punto de partida: algunas rutas pueden tardar alrededor de una hora en llegar a ciertos barrios lejanos.

A pesar de estas conexiones directas, el servicio tiene restricciones en cuanto a frecuencia y horarios, sobre todo por la tarde, cuando los intervalos entre autobuses pueden exceder la media hora.

Asimismo, el acceso del estudiantado que depende del transporte público se complica porque las expediciones se reducen considerablemente durante los fines de semana y los períodos festivos.

Respecto a la cobertura municipal hacia las Entidades Locales Autónomas (ELAs) que dependen del término municipal de Jerez de la Frontera, la red tiene líneas específicas que enlazan con núcleos como Nueva Jarilla y Guadalcacín (por ejemplo, la línea 15 conecta con Nueva Jarilla y la línea 5 lo hace con Guadalcacín). Esta situación obliga a efectuar trasbordos o a asumir intervalos de espera prolongados, lo que incrementa los tiempos de viaje.

El transporte urbano en Algeciras está gestionado por CTA-Algesa, que opera una red compuesta por seis líneas regulares. A pesar de esto, el Campus Bahía de Algeciras no cuenta con una parada específica dentro de sus instalaciones, por lo que el estudiantado debe caminar entre 10 y 15 minutos desde las paradas más cercanas.

Las líneas 2, 3, 5 y 6 son las más utilizadas por los universitarios, ya que comunican el centro con el área sur de la ciudad y con barrios residenciales como San García o La Granja.

Sin embargo, estas líneas presentan frecuencias bajas a partir de las 14:00 horas, precisamente cuando se concentran la entrada y salida de clases, lo que provoca esperas prolongadas y falta de sincronización con los horarios académicos.

A esto se suma que, en general, los autobuses urbanos dejan de operar antes del cierre de las facultades, lo que supone que aquellos estudiantes que permanecen hasta las últimas horas no dispongan de transporte público para regresar a sus hogares.

Durante los fines de semana y festivos, el servicio se reduce notablemente, con menos expediciones y mayores intervalos entre autobuses, lo que complica la movilidad del estudiantado que necesita acceder al campus para realizar prácticas, estudiar o asistir a tutorías.

Además, la falta de una conexión directa entre la estación de autobuses y el campus obliga a realizar transbordos o a completar parte del trayecto a pie, lo que incrementa el tiempo total de desplazamiento.

3. CONSIDERACIONES PARA LA MEJORA

3.1. Conexiones y frecuencias

La mejora de las conexiones interurbanas es parte del prototipo deseado, y se hace énfasis en los períodos de exámenes, cuando se requieren un número adecuado de expediciones para que localidades como Chiclana de la Frontera, San Fernando, las Entidades Locales Autónomas de Jerez de la Frontera y el Campo de Gibraltar tengan a su disposición opciones suficientes diarias. Adicionalmente, se exige que estos servicios tengan paradas dentro de los campus para evitar caminatas.

Además, los campus varían de manera importante en términos de accesibilidad. En Puerto Real, varios autobuses ingresan directamente al interior del recinto. Sin embargo, otros modos de transporte, como el Cercanías, hacen que los pasajeros tengan que caminar alrededor de veinte minutos desde la estación de Las Aletas, lo cual desalienta su uso, en particular durante ciertos períodos horarios o en días de clima adverso. Una posible solución a este problema sería implementar un servicio de autobús lanzadera que enlazara la estación de Las Aletas con la Escuela Superior de Ingeniería y el núcleo del Campus de Puerto Real.

En el caso del Campus de Cádiz, aunque las facultades están repartidas por el núcleo urbano, la distancia entre los edificios universitarios y la estación de tren hace imprescindible prever una conexión directa que simplifique el traslado del estudiantado. En la actualidad, los trasladados deben hacerse a pie o utilizan líneas urbanas que no siempre tienen horarios que se ajusten al comienzo o al fin de las clases.

Implementar un servicio lanzadera que conecte la estación de tren con las facultades del campus, disminuiría los tiempos de acceso y prevendría la congestión de las líneas urbanas en las horas pico.

Asimismo, sería conveniente mejorar la frecuencia de paso durante las primeras horas de la mañana y a la salida de las clases, momentos en los que la demanda es más elevada.

También se exige que se establezca un servicio directo lanzadera que satisfaga la necesidad del estudiantado con prácticas en el Hospital Universitario de Jerez de la Frontera. Este servicio tendría que garantizar que los estudiantes lleguen a las 08:00 y 09:00 horas al hospital, cubriendo así los horarios más frecuentes para el comienzo de las prácticas, con suficiente capacidad para todos los estudiantes. Se requiere que los viajes de regreso salgan del hospital a horas clave, como a las 13:30, 14:00 y 15:00 horas. Esto asegura la posibilidad de conectar con los seminarios de tarde en Cádiz y contar con suficiente tiempo para el almuerzo. Es

esencial esta medida para prevenir la pérdida de horas de formación y la dependencia del transporte privado.

En Jerez de la Frontera, la situación del transporte urbano evidencia recorridos extensos y frecuencias limitadas. Las líneas circulares 8 y 9, presentan tiempos de trayecto que pueden superar los 45 minutos desde los barrios periféricos. Este hecho condiciona el acceso al campus y resta flexibilidad al estudiantado. Sería necesario modificar las frecuencias y aumentarlas, sobre todo en las jornadas de tarde, al igual que mejorar el servicio durante las épocas de evaluaciones y exámenes, ya que es cuando aumenta la cantidad de viajes hacia el campus.

Además, sería importante considerar la creación de una línea directa o lanzadera específica que une el Campus de Jerez con las Entidades Locales Autónomas. De este modo se evitarían los transbordos intermedios y se disminuiría notablemente el tiempo total de viaje. Esta medida beneficiaría al estudiantado que vive en estas áreas rurales, ya que actualmente tiene que depender de combinaciones poco eficientes o del transporte privado para poder ir a la universidad.

En el Campus Bahía de Algeciras, teniendo en cuenta la falta de coordinación entre las llegadas de los autobuses interurbanos y el transporte urbano, las frecuencias reducidas de las líneas que conectan con otros municipios, lo que limita la posibilidad de llegar puntual a clases o regresar a última hora de la tarde. Una posible solución sería aumentar la flota de autobuses actual, lo que mejoraría la movilidad y reduciría la dependencia del vehículo privado.

Teniendo en cuenta estas restricciones, el perfeccionamiento de la red de transporte tendría que enfocarse en aumentar efectivamente las frecuencias, tanto para trenes como para autobuses, y además crear rutas que lleguen a los campus directamente. Así, se asegurarían la cobertura básica y la comodidad y regularidad necesarias para promover la movilidad académica en toda la Bahía de Cádiz y el Campo de Gibraltar.

3.2. Horarios adaptados al estudiantado

En la conveniencia en términos de horario, es esencial que los servicios de transporte cuenten con una programación horaria que se ajuste a las verdaderas necesidades del estudiantado. Hoy en día, el servicio de expediciones no coincide con los horarios académicos: las clases matutinas requieren que muchos estudiantes salgan de sus municipios con mucho tiempo de antelación, y para las sesiones vespertinas, la falta de conexiones después de las 19:00 horas obliga a algunos estudiantes a dejar antes sus actividades académicas con el objetivo de regresar a casa. De hecho, la rigidez del único bus de vuelta del Hospital Universitario de Jerez de la Frontera a Cádiz obliga a reajustar los seminarios de tarde para dar un margen mínimo de maniobra a los estudiantes para el almuerzo. Esta situación subraya la necesidad

de que la planificación de las líneas incluya explícitamente los bloques de clases, asegurando la puntualidad necesaria.

Durante el periodo de exámenes, cuando la asistencia tiende a concentrarse en turnos más pequeños, esta circunstancia se vuelve más crítica. En estas situaciones, un solo viaje al campus puede ser ineficiente en términos de tiempo y de costo, lo que hace menos atractivo utilizar el transporte público.

Por lo tanto, la planificación de las líneas tendría que incluir explícitamente los bloques de clases, asegurando que se cubran los horarios de llegada y salida con la puntualidad necesaria para evitar esperas prolongadas en las paradas o retrasos en la llegada al campus, ya sea por la mañana o por la tarde. Además, para facilitar un acceso rápido y rentable a la universidad durante las épocas de exámenes, es imprescindible mejorar los servicios a través de expediciones adicionales o refuerzos específicos, que aseguren una movilidad efectiva y adaptada a las verdaderas necesidades del estudiantado.

Igualmente, sería esencial mejorar la coordinación entre los diferentes medios de transportes: trenes, líneas urbanas y autobuses interurbanos. Esto con el fin de disminuir los tiempos de espera durante los transbordos y optimizar la conexión entre estaciones y campus. Una programación integrada haría posible que el estudiantado no tuviese que esperar o combinar múltiples rutas para llegar a clase puntual.

Además, se tendría que asegurar una mayor previsibilidad y estabilidad de los horarios, evitando cambios inesperados o demoras no anunciadas. El acceso a información diaria, y accesible sobre los horarios reales de paso, ayudaría a que el estudiantado organice sus viajes de forma más eficaz.

Con estas medidas, se garantizaría que ningún estudiante tenga que dejar de asistir a clases, abandonar anticipadamente sus tareas académicas o usar transportes privados para compensar las deficiencias del sistema actual.

3.3. Accesibilidad y sostenibilidad

Finalmente, el transporte universitario que se busca debe basarse en dos principios esenciales: la sostenibilidad y la accesibilidad.

Asegurar la accesibilidad significa que los campus puedan ser accedidos fácilmente, por ejemplo, desde las Entidades Locales Autónomas del término municipal de Jerez de la Frontera y desde la comarca de la Sierra de Cádiz. Hoy en día, los servicios hacia estas últimas son insuficientes, dado que tienen frecuencias muy bajas y, en numerosas ocasiones, exigen hacer transbordos que incrementan demasiado el tiempo de viaje.

Por otra parte, la digitalización y la calidad de los datos que recibe el usuario también están vinculadas a la accesibilidad. Si el Consorcio de Transportes proporcionara información en tiempo real acerca de la localización de los autobuses, del tiempo previsto para llegar o del nivel de ocupación de los autobuses, tendría la posibilidad de desempeñar un papel clave. Estas herramientas simplificarían la organización del trayecto, impidiendo que el estudiantado tenga que dejar el aula con bastante anticipación para no perder el autobús o que permanezca mucho tiempo en las paradas debido a retrasos.

Si se incluyera un mapa interactivo en tiempo real en la aplicación, además de avisos automáticos acerca de contratiempos o demoras, el sistema sería mucho más confiable, accesible y cómodo para los miembros de la comunidad universitaria.

Simultáneamente, la sostenibilidad requiere que se elabore una red de transporte que respete al medioambiente y que impulse la disminución de la huella de carbono tanto del estudiantado como del personal universitario. En este sentido, la modernización gradual de la flota de autobuses con vehículos híbridos o eléctricos podría disminuir las emisiones y optimizar la eficiencia energética. Esta renovación debería estar acompañada de un mantenimiento apropiado y de una planificación de rutas eficiente para reducir los viajes que no llevan carga o son innecesarios.

Esto incluye proponer tarifas accesibles y una integración efectiva de los diferentes medios de transporte, así como implementar lanzaderas con bajo impacto ambiental que faciliten la cobertura de los recorridos fundamentales dentro y hacia los campus.

Solo a través de la modernización en términos tecnológicos y medioambientales del transporte público se podrá asegurar un sistema que, simultáneamente, sea justo, eficiente y respetuoso con el medioambiente de la Universidad de Cádiz.

4. EL MODELO QUE DESEAMOS

El Consejo de Estudiantes de la Universidad de Cádiz plantea un modelo de movilidad universitaria basado en un sistema público de transporte que sea consistente, accesible, sostenible y que esté en línea con la realidad académica de una universidad distribuida en cuatro ciudades diferentes.

Esto supone ir más allá de las restricciones del sistema actual a través de una red integrada que facilite los viajes, disminuya la duración de los desplazamientos y asegure la equidad en oportunidades para todo el estudiantado, sin importar su lugar de procedencia.

Por ello, consideramos que el modelo debe basarse en los siguientes principios:

1. Conexiones directas y frecuentes con todos los campus

Necesitamos rutas que conecten de forma rápida y directa las localidades de la Bahía de Cádiz, Jerez de la Frontera, la comarca de la Sierra y el Campo de Gibraltar con todos los Campus de la Universidad de Cádiz. Esto incluye:

- * Aumento real de frecuencias en horas punta, tardes y periodos de exámenes.
- * Que no se supriman las líneas que acceden al campus durante las convocatorias de exámenes.
- * Eliminación de esperas de más de 30-40 minutos, que hoy dificultan estudiar y conciliar el resto de las actividades.
- * Servicios que entren en el interior de los campus o paren en la puerta de los centros.

2. Lanzaderas coordinadas con los horarios académicos de los centros.

Reclamamos servicios lanzadera entre:

- * Estación de Cercanías, la Escuela Superior de Ingeniería y el núcleo del Campus de Puerto Real.
- * Estación de Cádiz y las facultades del Campus de Cádiz.
- * Servicios lanzadera específicos para grupos que deben desplazarse regularmente fuera del campus por las características de su formación.

Estas lanzaderas deben estar coordinadas con el comienzo y fin de las clases, evitando que el estudiantado llegue tarde o deba abandonar antes sus actividades académicas.

3. Transporte que respete la realidad del calendario universitario

Las clases no terminan al mediodía, tampoco los exámenes. Por ello exigimos:

- * Servicios estables hasta el cierre de los centros.
- * Refuerzos específicos durante las convocatorias de exámenes.
- * Cobertura adecuada durante festivos para asistir a clase, prácticas o tutorías.

4. Información en tiempo real y un sistema digital útil

Exigimos un sistema de información moderno, que incluya:

- * Tiempo real de llegada.
- * Nivel de ocupación.
- * Avisos automáticos de retrasos o incidencias.
- * Aplicación móvil accesible e intuitiva.

La movilidad universitaria no puede depender de “esperar a ver si pasa”.

5. Un transporte sostenible, accesible e igualitario

Queremos una red que:

- * Reduzca la huella de carbono mediante flotas híbridas o eléctricas.

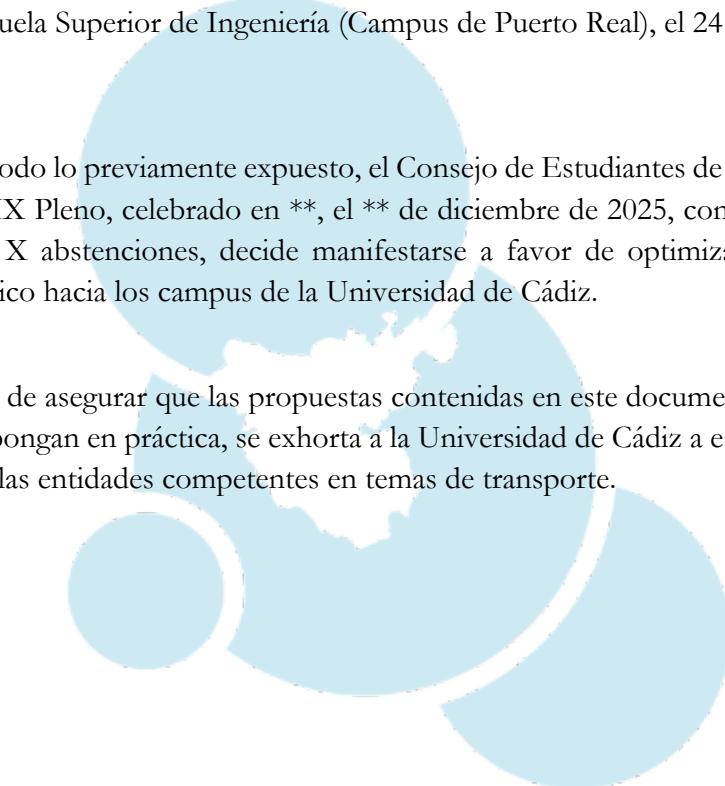
- * Garantice accesibilidad física y económica.
- * Conecte de forma justa a zonas que hoy están aisladas (Sierra de Cádiz, ELAs de Jerez de la Frontera, municipios del Campo de Gibraltar) y donde la frecuencia es casi inexistente.

5. POSTURA DEL CONSEJO DE ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

El Consejo de Dirección del Consejo de Estudiantes ha sugerido restablecer el presente posicionamiento, después de haber sido autorizado inicialmente en la XXV Comisión Permanente, con fecha de 11 de julio de 2023. Este posicionamiento ha sido aprobado nuevamente para su reinicio en la XLI Comisión Permanente, celebrada en la Sala de Juntas (A18) de la Escuela Superior de Ingeniería (Campus de Puerto Real), el 24 de septiembre de 2025.

Considerando todo lo previamente expuesto, el Consejo de Estudiantes de la Universidad de Cádiz, en su XIX Pleno, celebrado en **, el ** de diciembre de 2025, con X votos a favor, X en contra y X abstenciones, decide manifestarse a favor de optimizar y dinamizar el transporte público hacia los campus de la Universidad de Cádiz.

Con el objetivo de asegurar que las propuestas contenidas en este documento sean tomadas en cuenta y se pongan en práctica, se exhorta a la Universidad de Cádiz a establecer un canal de diálogo con las entidades competentes en temas de transporte.



REFERENCIAS

Comujesa. (s. f.). Recuperado 11 de noviembre de 2025, de <https://www.comujesa.es/>

Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. (s. f.). Recuperado 10 de noviembre de 2025, de <https://ctmcg.es/>

Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz. (s. f.). Recuperado 10 de noviembre de 2025, de <https://cmtbc.es/>

Horarios de Trenes de Cercanías (Cádiz) Renfe. (s. f.). Recuperado 9 de noviembre de 2025, de <https://www.renfe.com/es/es/cercanias/cercanias-cadiz/horarios#/buscar>

Información sobre el transporte urbano de Algeciras. (s. f.). Recuperado 11 de noviembre de 2025, de <https://transporte.algesa.org/>

