



Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la comunitat universitària de la UAB 2015

Informe de resultats: Campus de Bellaterra

Bellaterra, desembre de 2015

Directora

Carme Miralles-Guasch

Investigadora

Meritxell Perramon Colet



GEMOTT
GRUP D'ESTUDIS
DE MOBILITAT, TRANSPORT
I TERRITORI

UAB

Universitat Autònoma
de Barcelona

DIRECCIÓ FACULTATIVA

Rafael Requena Valiente

Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat

Universitat Autònoma de Barcelona

EQUIP REDACTOR

GEMOTT

Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori

Universitat Autònoma de Barcelona

Directora

Carme Miralles-Guasch

Investigadora

Meritxell Perramon Colet

Amb el suport de tot l'equip del GEMOTT
Carrer de la Fortuna, edifici B – Campus de la UAB
08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
Barcelona

Tel.: 34 - 93 581 48 10 / 34 – 93 581 15 27

Fax: 34 – 93 581 20 01

A/e: gemott@uab.es

<http://mobilitat.uab.es>



GEMOTT
GRUP D'ESTUDIS
DE MOBILITAT, TRANSPORT
I TERRITORI

UAB

Universitat Autònoma
de Barcelona

ÍNDEX

Introducció.....	01
-------------------------	-----------

PART 1

1. La comunitat universitària.....	05
---	-----------

1.1. Característiques generals de la comunitat universitària	08
---	-----------

1.1.1. Col·lectiu i gènere	08
----------------------------------	----

1.1.2. Lloc de residència.....	09
--------------------------------	----

1.1.3. Edat.....	11
------------------	----

1.2. Característiques relacionades amb la mobilitat	13
--	-----------

1.2.1. Població amb limitació de la mobilitat.....	13
--	----

1.2.2. Absència de mobilitat i recurrència setmanal i diària	14
--	----

1.2.3. Tinença de carnet de conduir	19
---	----

1.2.4. Disponibilitat de vehicle privat	22
---	----

1.2.5. Disponibilitat de bicicleta	25
--	----

2. Anàlisi de la mobilitat	27
---	-----------

2.1. Repartiment modal	30
-------------------------------------	-----------

2.2. Multimodalitat	36
----------------------------------	-----------

2.3. Compartir vehicle i índex d'ocupació del cotxe.....	45
---	-----------

2.4. Tipus de vehicle privat.....	48
--	-----------

2.5. Hora d'arribada a la UAB.....	49
---	-----------

2.6. Hora de sortida de la UAB	53
---	-----------

2.7. Estimació del temps d'estada a la UAB.....	57
--	-----------

2.8. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB	59
---	-----------

2.9. Durada del desplaçament de sortida	63
--	-----------

2.10. Tipus de bitllet	65
-------------------------------------	-----------

3. Anàlisi territorial de la mobilitat	69
3.1. Fitxa d'anàlisi per cada municipi	73
3.2. Fitxa d'anàlisi per comarques i agrupacions territorials	79

PART 2

4. Elecció de la modalitat i anàlisi del canvi.....	89
4.1. Motius d'ús del mitjà de transport	91
4.2. Mitjà de transport amb el que li agradaria poder anar a la UAB.....	95
4.3. Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB	99
4.4. Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB.....	101
4.5. Canvi real de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys.....	103
4.6. Motiu del canvi real de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys.....	106
5. Valoració dels mitjans de transport públic per accedir a la UAB	109
6. El bus intern de la UAB	115
6.1. Ús de la xarxa d'autobusos interns de la UAB	117
6.2. Motius per no fer servir la xarxa d'autobusos interns de la UAB.....	119
6.3. Valoració de la xarxa d'autobusos interns de la UAB	120
7. L'aparcament a la UAB.....	123
7.1. Funcionament de l'aparcament a la UAB.....	125
7.2. Alternatives de millora de l'aparcament a la UAB	128
7.3. Criteris de prioritació en l'accés a l'aparcament	131
7.4. Proposta de pagament de l'aparcament.....	136

PART 3: RESUM EXECUTIU

PART 4: ANNEXOS

Annex I: <i>Disseny metodològic</i>	173
1.1. Enquesta autoadministrada per Internet.....	175
1.2. Univers mostra final.....	176
1.3. Fitxa tècnica de l'enquesta	180
1.4. Anàlisi territorial.....	181
1.5. Anàlisi i lectura de resultats	181
Annex II: <i>Qüestionari</i>.....	183
Annex III: <i>Estimacions de poblacions i desplaçaments</i>	197
Annex IV: <i>Llistat de taules i gràfics</i>.....	203



GEMOTT
GRUP D'ESTUDIS
DE MOBILITAT, TRANSPORT
I TERRITORI

UAB

Universitat Autònoma
de Barcelona

Introducció

Des de l'any 2001, la Universitat Autònoma de Barcelona realitza periòdicament l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària (EHMCU). Aquesta operació que compta amb 8 onades (2001, 2002, 2004, 2006, 2009, 2011, 2013 i 2015) s'ha realitzat sempre en col·laboració entre la Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat de la UAB i el Grup d'Estudis de Mobilitat Transports i Territori, (GEMOTT) del Departament de Geografia.

La UAB és pionera en l'estudi, reflexió i gestió dels hàbits de mobilitat de la comunitat universitària, sent aquesta operació d'enquesta un dels fonaments per a la planificació, seguiment i avaluació de la gestió. Des de 2001, l'EHMCU ha facilitat dades sobre els hàbits i perfils de mobilitat de la comunitat universitària i dels diferents col·lectius que la formen, i ha generat la reflexió sobre els dèficits i polítiques a dur a terme. Aquesta diagnosi aplicada ha estat la base de dissenyar eines de consens i acció en la política de la UAB en matèria de mobilitat i accessibilitat (Pla Director 2006-2009, Pla estratègic d'accessibilitat de la UAB) i s'ha aconseguit la implicació de les administracions competents en l'elaboració del Pla de Mobilitat de la UAB i altres iniciatives.

Al seu torn, aquesta informació també resulta molt valuosa per als diferents operadors de transport en la seva activitat quotidiana de planificació dels serveis, així com en la negociació d'aquesta planificació des de la UAB.

El present document facilita els resultats de la vuitena edició tot i mostrant la sèrie longitudinal comparada, quan les dades ho permeten.

La descripció metodològica de l'operació es facilita de manera detallada a l'annex d'aquest informe. Sobre el mateix cal destacar que es tracta d'una operació actualitzada i consolidada a nivell metodològic, que en l'actual edició ha comptat amb la col·laboració de diferents organismes de la pròpia UAB: la Unitat de Planificació i Gestió de la mobilitat de la UAB, el GEMOTT i l'Oficina de l'Autònoma Interactiva Docent (OAID), sent un exemple de capitalització de coneixements propis, eficiència de recursos i implicació de la pròpia comunitat en la recerca aplicada a la gestió.

La consolidació de la metodologia de treball de camp *on-line*, a més d'estalviar recursos i temps, redunda en cada onada en la simplificació i millora del procés, així com en poder abastar la totalitat de la comunitat universitària.

En aquesta onada s'ha dividit l'informe en **3 parts essencials**: el **primer apartat s'analitzen les característiques de la comunitat universitària i els hàbits de mobilitat** d'aquesta comunitat, descrivint les característiques clau (modalitat, temps...).

Aquest bloc inclou, l'**anàlisi territorial de la mobilitat** que se centra en les característiques dels viatges segons les ciutats més importants que actuen com a origen dels desplaçaments i segons les comarques.

La **segona part** de l'informe inclou les **dades d'opinió i percepció respecte** a la mobilitat. L'enquesta inclou un bloc a mida de cada onada, que en aquesta vuitena operació s'ha centrat en l'actitud de **canvi vers la modalitat** actual, així com sobre el **bus intern i l'aparcament** al campus. També es faciliten dades sobre la **valoració que fan els usuaris** dels transports dels diferents modes per accedir al campus.

Les anàlisis presentades, sempre que és possible es diferencien en funció dels col·lectius que integren a la comunitat universitària.

La **tercera part** és un **resum executiu** de les principals dades.

Finalment, es faciliten els **annexos** amb les elevacions de desplaçaments i població i les característiques metodològiques de l'enquesta.

**PART 1: DESCRIPCIÓ DE LA COMUNITAT UAB
I ELS HÀBITS DE MOBILITAT**



1. La comunitat universitària



L'informe que es presenta a continuació defineix la comunitat universitària com el conjunt de persones que tenen una vinculació directa, ja sigui per treball o estudi, amb la UAB i realitzen la seva activitat en el campus de Bellaterra d'aquesta Universitat.

Així, la comunitat universitària la formen els estudiants de graus, l'alumnat de màsters, postgraus o doctorats, el Personal Docent i Investigador (PDI) i el Personal d'Administració i Serveis (PAS).

En aquest capítol s'analitzen, en primer lloc, diversos aspectes generals relacionats amb la comunitat universitària, a partir de la informació facilitada per la UAB, com el nombre de membres de la comunitat i la seva distribució per col·lectius i per gènere.

En segon lloc, s'analitzen altres aspectes de la comunitat universitària a partir d'informació que prové de l'enquesta, com el lloc de residència o l'edat.

La tercera part del capítol descriu algunes característiques de la població universitària en relació als seus condicionants de mobilitat com són la freqüència d'assistència al campus, així com la tinença de carnet de conduir i la disponibilitat de vehicle.

Així, l'objectiu d'aquest apartat és contextualitzar els diferents col·lectius que s'analitzen en el conjunt de l'estudi.

1.1. Característiques generals de la comunitat universitària

1.1.1. Col·lectiu i gènere

Col·lectiu

Segons la informació facilitada per la UAB relativa al curs 2014-2015, la comunitat universitària de la UAB la formen un total de 39.841 persones. La gran majoria corresponen a la població estudiant de graus (67,7%), seguit de l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats (16,1%). A força distància se situa el PDI, juntament amb el personal investigador de l'Esfera UAB (10,6%) i el PAS (5,6%).

Taula 1. *Distribució de la comunitat universitària segons col·lectiu. 2015*

Col·lectiu	N	%
Estudiant de grau	26.976	67,7%
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	6.396	16,1%
PDI+Esfera	4.236	10,6%
PAS	2.233	5,6%
Total	39.841	100,0%

Font: Dades facilitades per l'OGID referides al curs 2014-2015

Gènere

Les dones representen el 57% de la comunitat universitària i els homes el 42,9% .

Taula 2. *Distribució de la comunitat universitària segons gènere. 2015*

Col·lectiu	N	%
Home	17.075	42,9%
Dona	22.766	57,1%
TOTAL	39.841	100,0

Font: Dades facilitades per l'OGID referides al curs 2014-2015

Col·lectiu i gènere

Excepte entre el personal docent i investigador (PDI+Esfera), en tots els col·lectius el pes de les dones és significativament superior al dels homes. En el cas del PDI+Esfera la distribució s'inverteix sent el 57,2% homes i el 42,8% dones.

Taula 3. Distribució de la comunitat universitària segons gènere i col·lectiu. 2015

Gènere	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Home	41,1%	42,6%	37,6%	57,2%	42,9%
Dona	58,9%	57,4%	62,4%	42,8%	57,1%
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: Dades facilitades per l'OGID referides al curs 2014-2015

1.1.2. Lloc de residència

El lloc de residència més habitual de la població que forma la comunitat universitària situada al campus de la UAB a Bellaterra és la ciutat de Barcelona, que quasi suposa 1 de cada 3 membres (28,1%).

A força distància de Barcelona, Sabadell és el següent municipi d'origen de la comunitat universitària (9,3%), seguit a poca distància de Cerdanyola (8,1%), excloent la Vila del campus, i la ciutat de Terrassa, on viu el 6,6%.

A un tercer nivell, se situen Sant Cugat (3,8%) i la Vila de la UAB (2,4%)

La resta de municipis representen percentatges inferiors i s'han agrupat en territoris més amplis ja sigui la comarca o agrupacions de comarques. Així, el 9,3% de la comunitat universitària resideix a altres municipis del Vallès Occidental. D'aquesta manera, si s'agrupen tots els municipis d'aquesta comarca, resulta que el 39,5% de la comunitat universitària prové del Vallès Occidental, sent la comarca que més població universitària de la UAB té, ja que el Barcelonès en conjunt agrupa el 32,1% de la comunitat universitària.

- Destaca com el percentatge de residents a la Vila del Campus de Bellaterra, que seguia una tendència decreixent des del 2009, es recupera lleugerament fins a representar el 2,4% de la comunitat universitària ubicada al campus, xifra molt pròxima a la del 2011.

Taula 4. Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2015

Territori	2006	2009	2011	2013	2015
Municipi					
Barcelona	31,1	27,2	25,7	27,6	28,1
Sabadell	9	9,1	10,5	9,9	9,3
Cerdanyola del Vallès+Vila UAB	11	10,8	9,3	9,9	8,1
Terrassa	5,5	6,3	6,3	6,6	6,6
Sant Cugat del Vallès	4,6	3,9	3,8	3,3	3,8
Vila UAB*	4,4	4,5	2,7	1,3	2,4
Resta territoris					
Resta Vallès Occidental	8,1	10,4	10,5	10,2	9,3
Vallès Oriental	7	5	5,9	6	8,1
Baix Llobregat	4	5,6	6	5,1	6,3
Anoia - Bages	4,5	3,9	4,5	4,5	5,1
Resta Barcelonès	3,6	4,9	4,8	4,4	4
Maresme	4,1	3,8	3,5	4,3	4,3
Alt Penedès - Garraf	1,3	1,9	2	1,8	1,7
Resta Catalunya	1,8	2,7	4,4	4,4	2,8
Fora d'Espanya	--	--	0,1	0,3	--
Fora de Catalunya	--	--	0,1	0,3	0,1
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006, 2009, 2011, 2013 i 2015

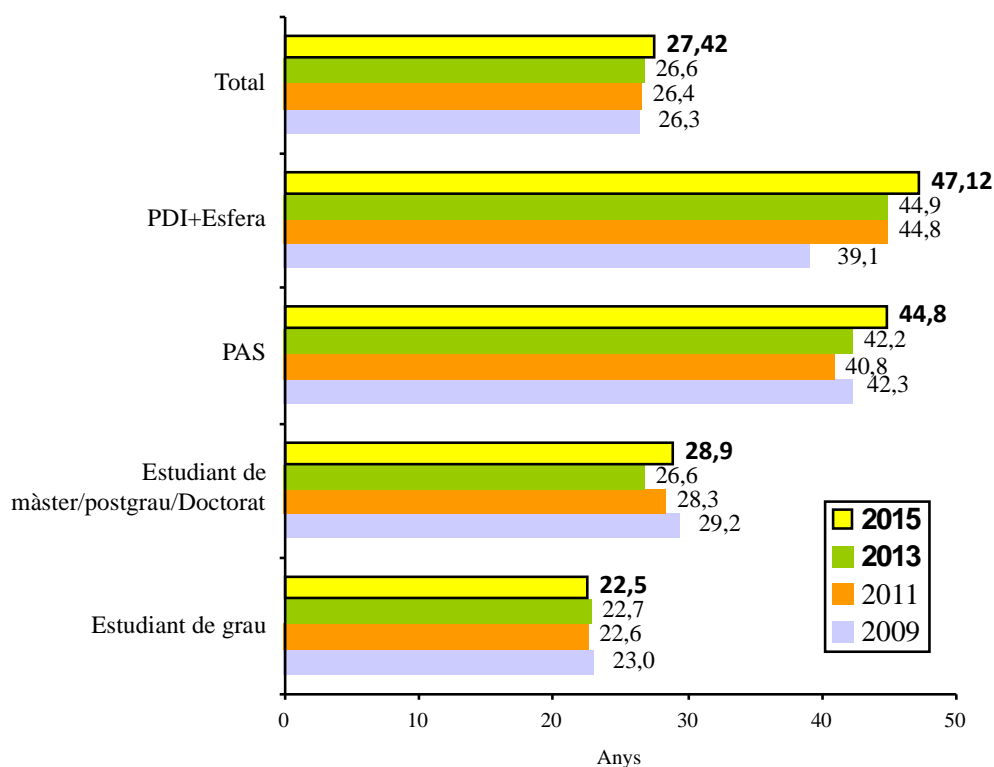
* En les anàlisis presentades se separa el campus de la UAB de la resta de la ciutat donada la seva diferenciació geogràfica i d'usos.

1.1.3. Edat¹

La mitjana d'edat de la comunitat universitària del campus de la UAB és de 27,42 anys.

- Els més joves són els estudiants de graus (22,5 anys de mitjana), seguit dels estudiants de màsters, postgraus i doctorats (28,9 anys) . Entre les persones que treballen a la UAB l'edat és més elevada, tant PAS (44,8 anys) com PDI+ Esfera (47,12).
- Les variacions respecte a l'onada anterior són poc rellevants. Bàsicament constaten l'envelliment de les persones que treballen a la UAB, que respecte l'edició anterior són dos anys més grans.

Gràfic 1. Mitjana d'edat de la comunitat UAB segons col·lectiu. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015. Comunitat universitària amb centre de treball al campus de la UAB_Bellaterra

¹ Variable inclosa per primer cop en l'onada de 2009

Per gènere, l'edat dels homes supera lleugerament la de les dones per al conjunt de la comunitat universitària.

Taula 5. Mitjana d'edat de la comunitat UAB segons gènere. 2009- 2015

Gènere	2009	2011	2013	2015
Home	27,5	27,5	27,8	28,81
Dona	25,5	25,5	25,8	26,38
TOTAL	26,3	26,4	26,8	27,42

Font: GEMOTT. 2009, 2011 i 2015. Comunitat universitària amb centre de treball al campus de la UAB_Bellaterra

1.2. Característiques relacionades amb la mobilitat

1.2.1. Població amb limitació de la mobilitat²

Un 1% de la comunitat universitària del campus de la UAB a Bellaterra declara tenir alguna limitació de la mobilitat.

- Tot i que aquest percentatge és lleugerament superior en el cas del PAS i PDI+Esfera i entre els homes, com s'observa en les taules següents, les diferències entre col·lectius i gèneres no són estadísticament significatives.

Taula 6. Població amb limitació de mobilitat segons col·lectiu. 2009- 2015

Col·lectiu	2009	2011	2013	2015
Estudiant de grau	0,6	0,7	0,6	0,8
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	0,9	0,2	0,5	0,6
PAS	0,6	0,4	1,0	1,9
PDI+Esfera	0,4	1,6	1,4	2,3
TOTAL	0,7	0,7	0,7	1,0

Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015

Taula 7. Població amb limitació de mobilitat segons gènere. 2009- 2015

Gènere	2009	2011	2013	2015
Home	0,7	0,9	0,5	1,2
Dona	0,6	0,5	0,8	0,8
TOTAL	0,7	0,7	0,7	1,0

Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015

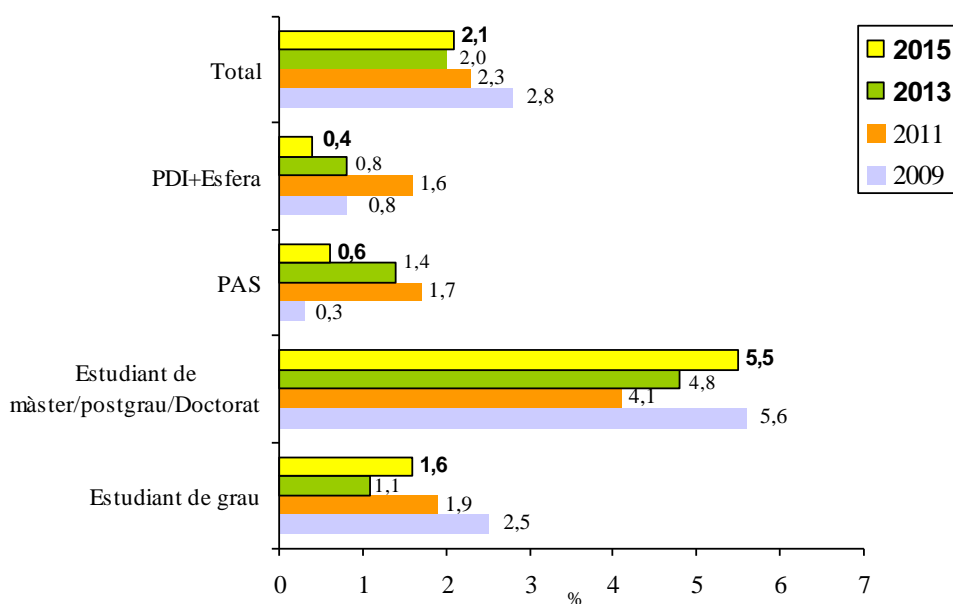
² Variable inclosa per primer cop en l'onada de 2009

1.2.2. Absència de mobilitat i recurrència setmanal i diària

Absència de mobilitat

- El 2,1% de la comunitat universitària del campus de la UAB de Bellaterra afirma que no acostuma a desplaçar-se al campus habitualment. Aquesta proporció es manté similar a 2013 (2,0%).
- L'absència de desplaçaments habituals al campus és força més freqüent entre l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats (5,5%) que entre la resta de la comunitat universitària. En el cas d'aquest col·lectiu, a més, s'observa un increment respecte les dues darreres edicions de l'enquesta situant-se al nivell de 2009.
- També en el cas de l'alumnat de grau, incrementa respecte el 2013 el percentatge d'estudiants que declaren no assistir a la UAB, aturant-se així la tendència a la baixa que s'anava observant des de 2009.
- En sentit invers, entre PAS i PDI decreix respecte els darrers anys el percentatge dels que declaren no assistir al campus fins a nivells molt baixos (0,6% en el cas dels PAS i 0,4% de PDI+Esfera).
- No hi ha diferències significatives per gènere.

Gràfic 2. % de la comunitat universitària del campus de la UAB-Bellaterra que no es desplaça normalment al campus segons col·lectiu. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015

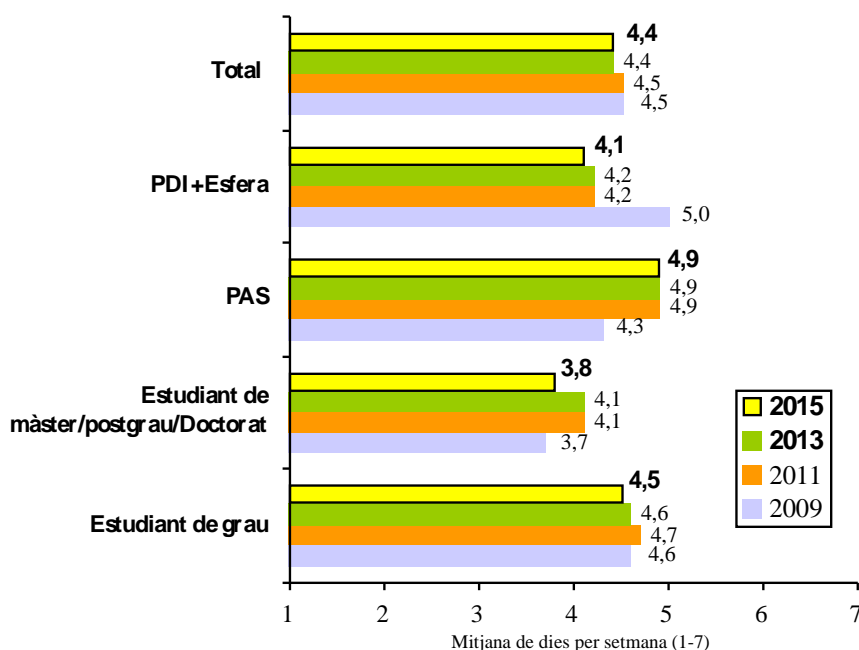
Cal recordar que aquest segment de població queda exclòs de l'anàlisi que es presenta a partir d'ara, ja que l'estudi se centra en la comunitat universitària que està assignada principalment al campus de Bellaterra i que s'hi desplaça habitualment, almenys 1 cop per setmana.

Recurrència setmanal

L'assistència mitjana al campus per part del conjunt de la comunitat universitària ubicada al campus de Bellaterra és de 4,4 dies per setmana.

- El PAS (4,9 vegades per setmana) i alumnat de graus (4,5) són els col·lectius que major recurrència setmanal presenten. En canvi, PDI (4,1) i alumnat de màsters, postgraus i doctorats (3,8) presenten una recurrència setmanal menor.
- Les dades de 2015 consoliden les tendències detectades a 2011 i 2013, sent quasi els mateixos resultats. En el cas dels estudiants de màster, postgrau i doctorat, però, s'observa una lleugera disminució del nombre de dies per setmana que acudeixen al campus respecte el 2011 i el 2013, coincidint amb l'augment vist en l'apartat anterior de persones d'aquest mateix col·lectiu que no es desplaça al campus habitualment.

Gràfic 3. Recurrència setmanal: mitjana de vegades per setmana que es desplaça a la UAB segons col·lectiu. Dies/setmana. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015

- Les diferències entre col·lectius són significatives, no només quant a la mitjana de dies que s'acostuma a anar a la UAB, sinó també quant al nombre de dies exactes que es desplacen al campus.

La gran majoria del PAS declara anar a la UAB 5 cops per setmana (89,6%), significativament per sobre que en el cas dels estudiants de màsters, postgraus i doctorats (43,9%) i que en el del PDI/Esfera (53,3%). Aquests dos col·lectius, en canvi, presenten una proporció significativament major de persones que es desplaça al campus 2 o 3 cops per setmana, i en el cas dels estudiants de màsters, postgraus i doctorats, també d'1 cop setmanal.

Al seu torn, l'alumnat de grau va a la UAB o 5 (61,9%) o 4 vegades (26,7%) per setmana.

Taula 8. Dies setmanals que va a la UAB segons col·lectiu. 2015

Col·lectiu	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
1	2,1%	11,5%	**	**	3,9%
2	2,0%	11,5%	**	11,6%	4,5%
3	4,7%	16,7%	**	13,8%	7,4%
4	26,7%	12,4%	**	13,5%	21,7%
5	61,9%	43,9%	89,6%	53,3%	59,8%
6	1,7%	**	**	**	1,8%
7	**	**	**	**	1,0%
MITJANA	4,5	3,8	4,9	4,9	4,4
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

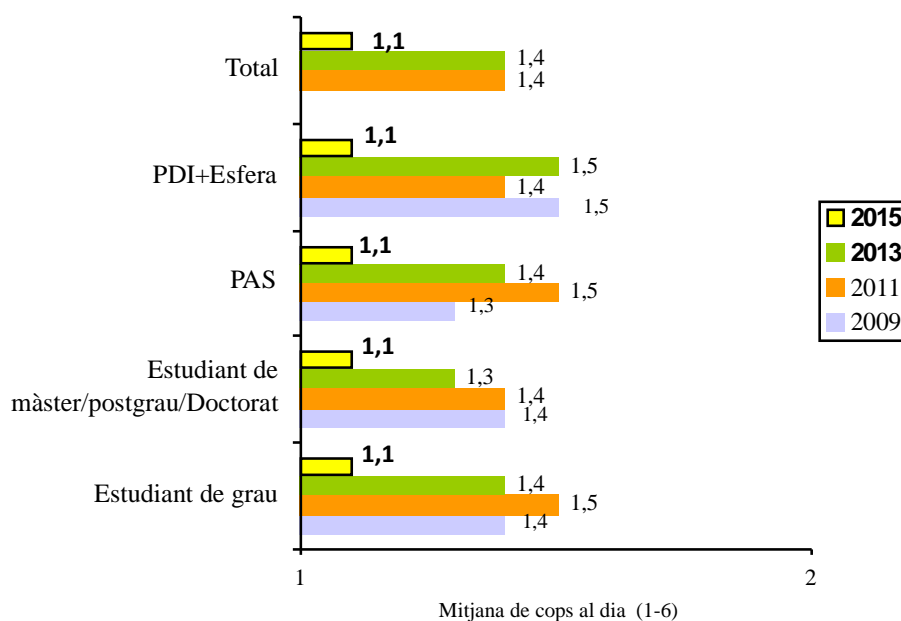
** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Recurrència diària

De mitjana, la comunitat universitària va al campus 1,1 cops al dia.

- En aquest cas, la comparativa entre col·lectius no presenta diferències.
- S'observa una disminució general respecte les edicions anteriors del nombre mitjà de cops al dia que els diferents col·lectius de la comunitat universitària es desplaça al campus.

Gràfic 4. Recurrència diària: mitjana de vegades al dia que es desplaça a la UAB segons col·lectiu. Vegades/dia. 2009-2015



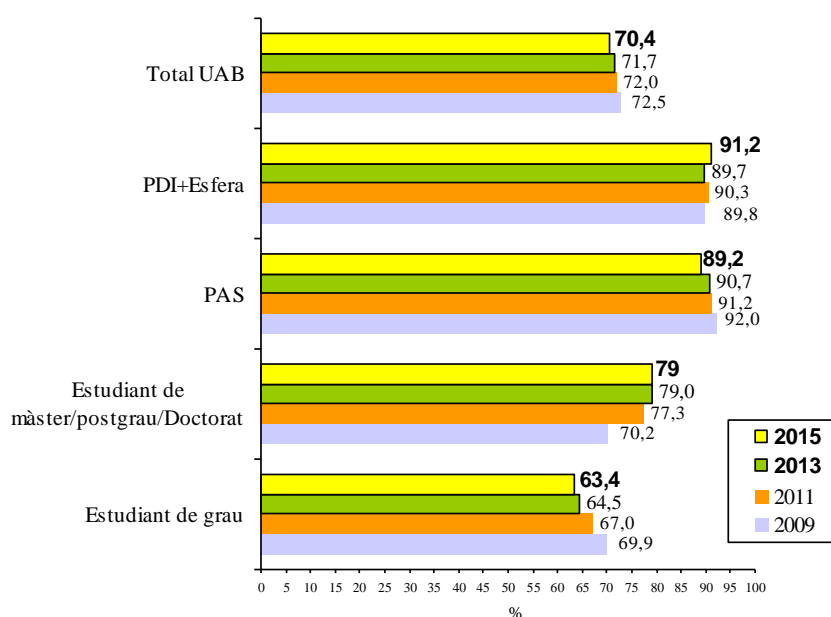
Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015

1.2.3. Tinença de carnet de conduir

El 70% de la comunitat universitària que es desplaça habitualment al campus de Bellaterra disposa de carnet de conduir cotxe i el 14% de carnet de conduir motos.

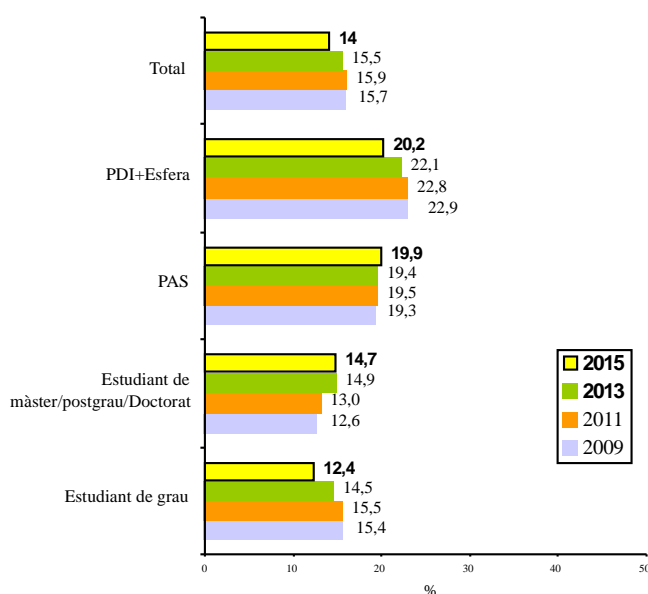
- PDI/Esfera (91,2%) i PAS (89,2%) són els col·lectius entre els que hi ha una major proporció de persones que tenen carnet de conduir cotxes i motos (20,2% i 19,9%, respectivament).

Gràfic 5. Tinença de carnet de conduir cotxe segons col·lectiu. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015

Gràfic 6. Tinença de carnet de conduir moto segons col·lectiu. 2009-2015



- No s'observen diferències significatives respecte a l'edició 2013 però la comparativa de tota la sèrie observada (2009-2015), mostra una tendència a l'alça en la tinença de carnet de conduir cotxe de l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats, que augmenta 9 punts percentuals respecte el 2009, passant de 70,2% a 79%.
En el cas de l'alumnat de grau la tendència és a la inversa, disminuint en gairebé 7 punts puntuals (de 69,9% a 63,4%).
- Com en les edicions anteriors, els homes declaren tenir carnet de conduir cotxe (74,3%) i motos (18,5%) en un percentatge significativament superior a les dones (67,5% carnet de conduir cotxe i 10,6% de conduir moto).
- Cal destacar que en el cas del carnet de conduir cotxe la diferència entre homes i dones es concentra entre l'alumnat de grau (67,6% vs. 60,5%), mentre que en la resta de col·lectius les diferències no són estadísticament significatives.
- En el cas del carnet de conduir moto aquesta diferenciació és significativa en tots els col·lectius.

Taula 9. Tinença de carnet de conduir cotxe i/o moto segons col·lectiu i gènere. 2015

Col·lectiu	Carnet de conduir <u>cotxe</u> (% de sí)			Carnet de conduir <u>moto</u> (% de sí)		
	Home	Dona	Total	Home	Dona	Total
Estudiant de grau	67,6%	60,5%	63,4%	15,7%	10,0%	12,4%
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	80,8%	77,7%	79,0%	**	**	14,7%
PAS	90,5%	88,5%	89,2%	33,3%	11,8%	19,9%
PDI+Esfera	91,6%	90,7%	91,2%	24,0%	15,1%	20,2%
TOTAL	74,3%	67,5%	70,4%	18,5%	10,6%	14,0%

Font: GEMOTT. 2015

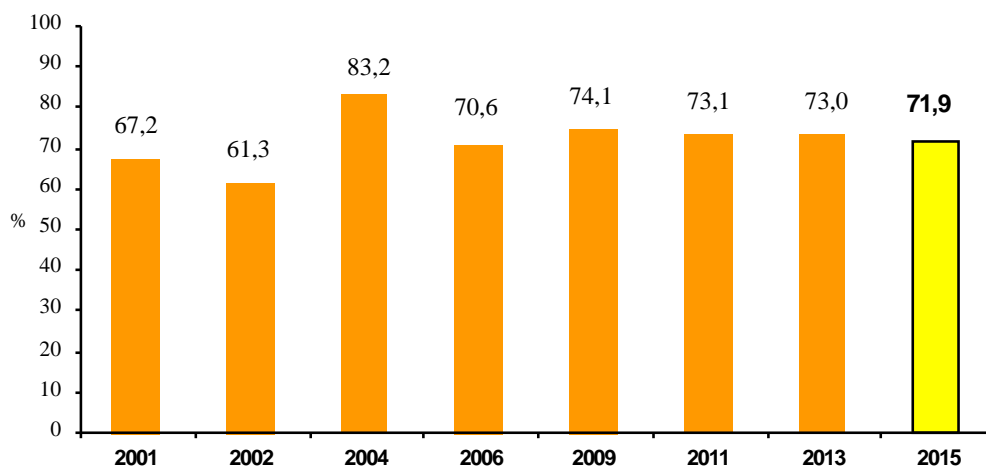
Ombrejat gris. valors significativament més alts

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Globalment, el 72% de la comunitat universitària de la UAB situat al campus de Bellaterra que s'hi desplaça habitualment disposa de carnet de conduir cotxe o moto, és a dir, té un dels primers requisits per utilitzar el transport privat.

- L'evolució d'aquesta variable en els darrers 10 anys mostra com el percentatge de persones amb carnet de conduir creix en el període 2001-2004, amb un pic important el 2004 (83,2%) que es va moderar el 2006 (70,6%) . El 2009 torna a augmentar, tot i que amb menor mesura, i se situa en el 74,1% . En el període 2009-2015 tot i percebre's una lleugera tendència a la baixa es manté força estable.

Gràfic 7. Evolució de la tinença de carnet de conduir cotxe o moto. 2001-2015



Font: GEMOTT. 2001- 2015

1.2.4. Disponibilitat de vehicle privat

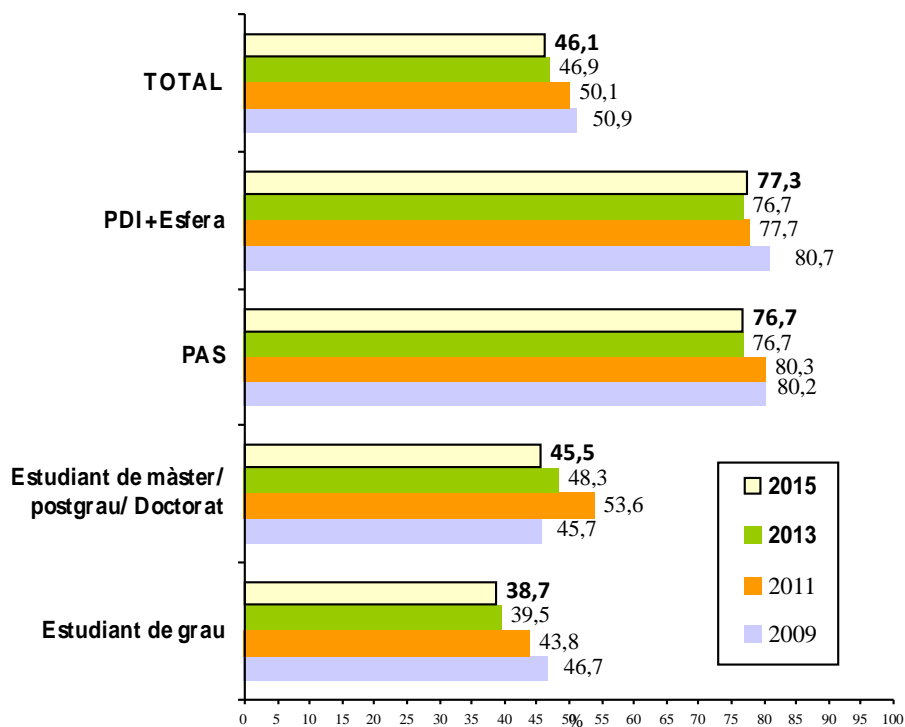
Globalment, el 46,1% de la comunitat universitària ubicada al campus de Bellaterra disposa de cotxe i el 6,4% de moto.

- D'acord amb els resultats de la tinença de carnet de conduir, el PDI/Esfera (77,3%) i el PAS (76,7%) són els col·lectius que tenen cotxe en major proporció. També són els que tenen moto en major proporció: 11,7% el PAS i 9,7% PDI+Esfera.
- L'evolució de la sèrie mostra una reducció del pes de la població universitària amb vehicle des de 2009. Mentre que en el cas del cotxe, la proporció decreix any a any, en el cas de la moto decreix consecutivament de 2009 a 2013 i enguany experimenta una petita recuperació, sense arribar al nivell de 2009.

Així, globalment, si en 2009 el 50,9% declarava tenir cotxe i el 7,6% declarava tenir moto, en 2015, els percentatges s'han reduït al 46,1% i al 6,4% respectivament.

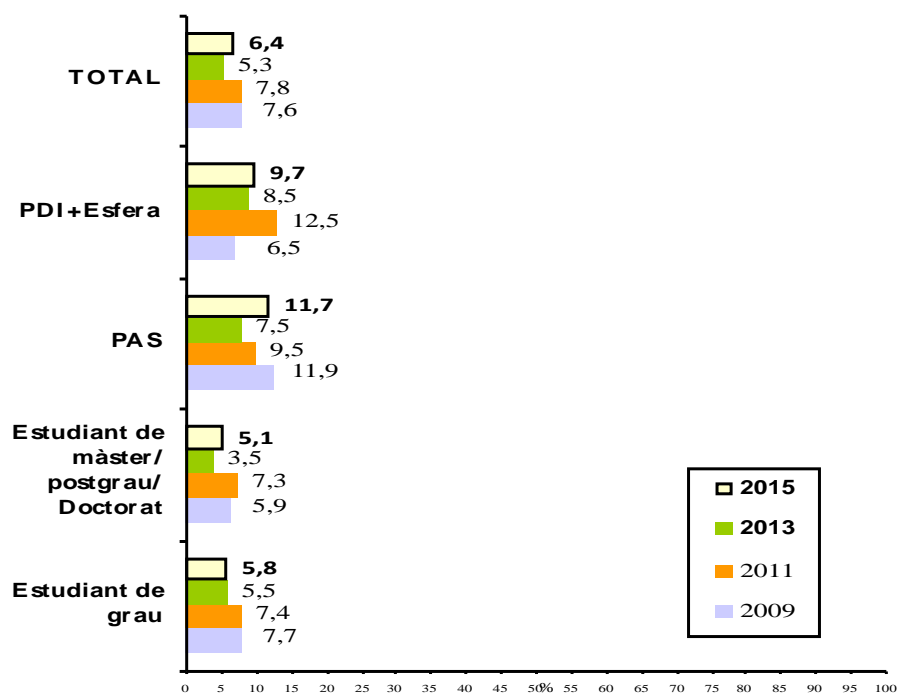
- ✓ Aquesta tendència és similar entre tots els col·lectius, especialment entre l'alumnat de grau que redueix el pes de la disposició de cotxe del 46,7% al 38,7%, i la de moto del 7,7% al 5,8%.
- ✓ L'excepció és l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats que mantenen el nivell de motorització de 2009, ja que tot i que en les darreres dues edicions de l'enquesta hi ha una tendència a la baixa, al 2011 va augmentar significativament (53,6%) respecte el 2009 (45,7%).

Gràfic 8. Tinença de cotxe segons col·lectiu. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015.

Gràfic 9. Tinença de MOTO segons col·lectiu. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015.

- Lògicament, arrossegant l'efecte del fet de tenir o no carnet de conduir, hi ha diferències estadísticament significatives entre homes i dones. Globalment entre els homes el percentatge dels que disposen de cotxe (51,9%) i dels que disposen de moto (9,0%) és significativament superior.
- Aquesta diferència de gènere és significativa en tots els col·lectius de la comunitat universitària, excepte entre l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats.

Taula 10. Tinença de cotxe o moto segons col·lectiu i gènere. 2015

Col·lectiu	Cotxe (% de sí)			Moto (% de sí)		
	Home	Dona	Total	Home	Dona	Total
Estudiant de grau	43,6%	35,2%	38,7%	7,9%	4,4%	5,8%
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	50,8%	41,5%	45,5%	**	**	5,1%
PAS	79,7%	74,9%	76,7%	17,6%	8,1%	11,7%
PDI+Esfera	80,5%	72,9%	77,3%	12,6%	**	9,7%
TOTAL	51,9%	41,8%	46,1%	9,0%	4,5%	6,4%

Font: GEMOTT. 2015

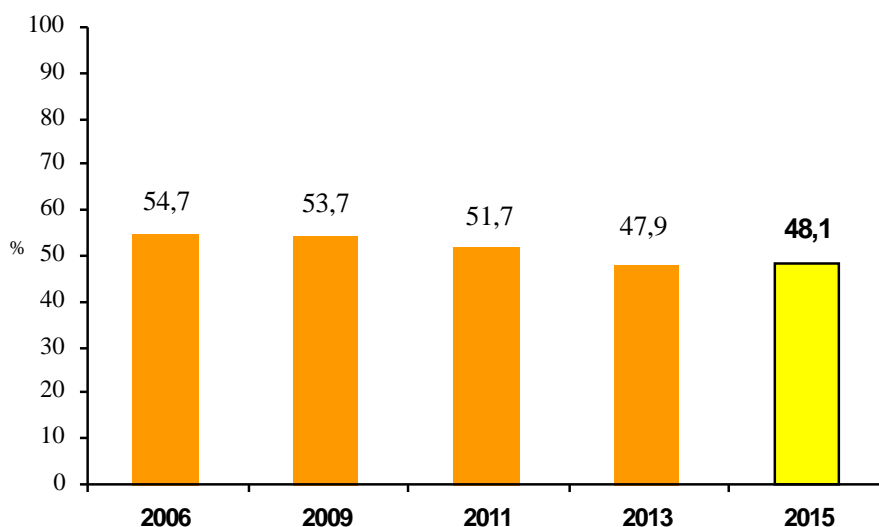
Ombrejat gris. valors significativament més alts

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Globalment, el 48,1% de la comunitat universitària que acostuma a desplaçar-se al campus disposa de cotxe o moto, és a dir, està en condicions de poder utilitzar el transport privat.

- Al 2015 el percentatge de persones amb vehicle privat es manté respecte el 2013, frenant la tendència a la baixa observada des de 2006.

Gràfic 10. Evolució de la tinença de cotxe o moto. 2006-2015



Font: GEMOTT. 2006- 2015

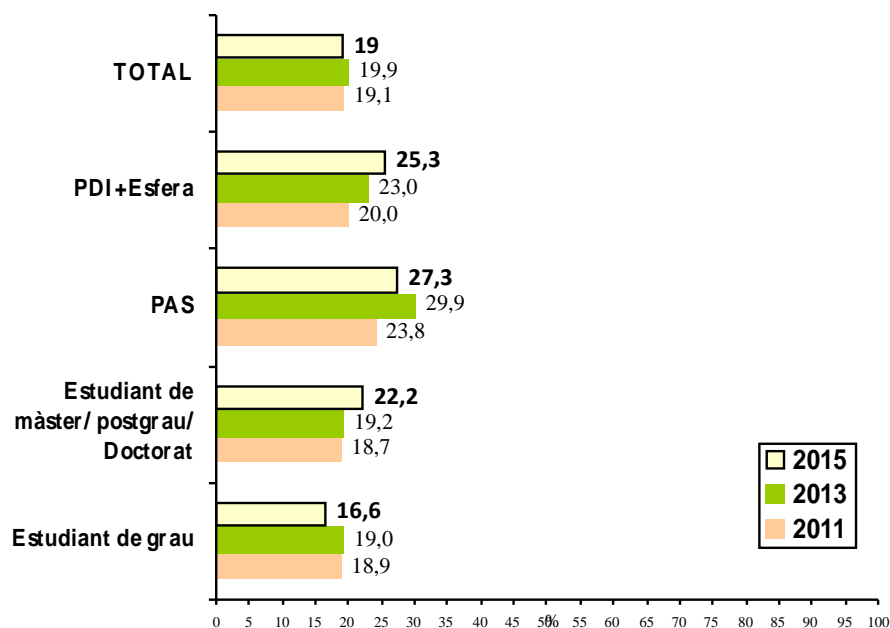
1.2.5. Disponibilitat de bicicleta³

El 19,0% de la comunitat universitària que es desplaça al campus de Bellaterra, disposa de bicicleta per poder accedir a la UAB.

- Entre PDI/ Esfera, PAS i alumnat de màsters, postgraus i doctorats el pes dels que disposen d'una bici apta per accedir al campus ha augmentat respecte a 2011, mentre que entre l'alumnat de grau s'ha reduït.
- Així, al 2015, el PAS i PDI/ Esfera són els dos col·lectius que destaquen per la disposició de bicicleta (27.3% i 25,3%, respectivament), especialment en comparació a l'alumnat de grau (16,6%).
- Com en la resta de vehicles, també s'observen diferències per gènere: entre els homes el pes dels que tenen bici apta per accedir al campus (23%) és significativament més alt que entre les dones (16%). Aquesta situació és generalitzable a tots els col·lectius si bé la diferència només és significativa en el cas de PDI/Esfera i PAS, que són els dos col·lectius que disposen de bicicleta en major proporció.

³ Variable inclosa per primer cop en l'onada de 2011

Gràfic 11. Tinença de bicicleta segons col·lectiu. 2011-2015



Font: GEMOTT. 2011-2013-2015

Taula 11. Tinença de bicicleta segons col·lectiu i gènere. 2015

Col·lectiu	Bicicleta (% de sí)		
	Home	Dona	Total
Estudiant de grau	20,6%	13,7%	16,6%
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	26,2%	19,2%	22,2%
PAS	29,7%	25,8%	27,3%
PDI+Esfera	28,2%	21,3%	25,3%
TOTAL	23,0%	16,0%	19,0%

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

2. Anàlisi de la mobilitat



En el present apartat s'analitza, en primer lloc, el repartiment modal dels desplaçaments que realitza la comunitat universitària per arribar a la UAB, és a dir, la proporció dels diferents mitjans de transport amb què són realitzats els desplaçaments. Els mitjans de transport s'agrupen en:

- no motoritzat: caminant, bicicleta.
- transport públic: autobús interurbà, RENFE, FGC.
- transport privat: cotxe, moto.

Després, s'analitzen diversos aspectes dels desplaçaments de la comunitat universitària que configuren els seus hàbits de mobilitat, com ara la distribució horària dels desplaçaments, la durada d'aquests i la multimodalitat (combinació de diferents modes de transport per arribar al campus).

2.1. Repartiment modal

La disponibilitat d'informació sobre mobilitat a la UAB al llarg de més d'una dècada permet analitzar amb profunditat el repartiment modal de la comunitat universitària a l'hora d'accedir al campus.

En 2015 el 62,6% de la comunitat universitària es desplaça al campus de Bellaterra en transport públic, sent el mode de desplaçament majoritari. D'aquests, la major part hi accedeix en FGC (36,1%) i en menor proporció en RENFE (18,2%) i bus (8,4%).

El 31,9% opta pel transport privat, principalment en cotxe en solitari (20,9%). Així, tant sols el 6,5% declara arribar al campus conduint acompanyat d'altres persones i el 3,0% com a acompanyant.

L'arribada al campus en mode no motoritzat és poc freqüent (5,6%), sent el 4,2% que arriba caminant i l'1,3% en bicicleta.

- Les dades evolutives indiquen que en 2015, l'ús del transport públic assoleix la quota més elevada de tota la sèrie observada, per sobre els màxims observats en 2004 (61,2%) i 2002 (60%), període en el que la integració tarifària va abaratir el cost dels desplaçaments amb mitjans públics de manera significativa.
 - ✓ Si bé la distribució entre bus, RENFE i FGC és similar a la de les darreres onades, l'increment del transport públic respecte el 2013 es produeix pel creixement del bus i especialment de RENFE (+bus intern UAB), que a 2015 obté la quota més alta (18,2%) de tota la sèrie observada (2001-2015).
- Per tant, el transport privat continua la deriva decreixent observada des de 2006, i de fet se situa en el nivell mínim de les 8 onades disponibles. Cal recordar que el transport privat parteix d'un nivell d'ús màxim l'any 2001 amb un 43,4% del total de desplaçaments, més de 10 punts percentuals per sobre de la situació actual (31,9%).
- L'accés a la UAB amb mitjans no motoritzats decreix respecte 2009 tot i mantenir-se estable en aquesta darrera edició (5,6% a 2015 vs 5,8 a 2013). L'ús de la bicicleta també es manté des de 2011.

Taula 12. Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB. 2001-2015

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
No motoritzat	4	4,2	3,4	5,8	7,2	6,4	5,8	5,6
Caminant	3,9	3,7	3,3	5	6,4	5,1	4,7	4,2
Bicicleta	0,1	0,4	0,1	0,8	0,8	1,3	1,1	1,3
Transport públic	52,6	60	61,2	53,1	54,3	56,7	59,7	62,6
Autobús	8,4	9,5	7,9	7,4	7,7	7,2	7,8	8,4
FGC	32,6	35,3	36,8	33	34,4	33,5	36,5	36,1
RENFE (+bus intern UAB)	11,6	15,2	16,6	12,7	12,2	16	15,4	18,2
Transport privat	43,4	35,8	35,5	41,1	38,5	36,9	34,5	31,9
Cotxe conductor sol	25,5	21,3	21,2	27,9	26,2	24,6	22,2	20,9
Cotxe conductor + altres persones	7,9	8,4	6,6	5,7	7,3	7,1	7,8	6,5
Cotxe acompanyant	8,6	5,7	6,8	6,3	3,7	3,4	3,3	3,0
Moto	1,3	0,4	0,8	1,1	1,4	1,8	1,2	1,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2001-2015

Col·lectiu

- L'anàlisi per col·lectiu mostra que l'alumnat de grau és el que més opta pels modes de transport públics (68,3%) i pels no motoritzats (6,4%), a més en el cas del transport privat són els que més comparteixen vehicle (el 9,3% tenint en compte els conductors + altres persones i els acompanyants).
- Entre l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats el transport públic continua sent l'opció majoritària (64,9%) si bé es redueix significativament l'ús de RENFE (+ bus intern UAB) a favor dels FGC que obté una quota d'ús significativament major que entre la resta de la comunitat universitària. El canvi més important és l'augment dels que opten pel transport privat, que passa a ser el 30,6%, i molt especialment el deixar de compartir vehicle per passar a ser conductor sol (23,7%).
- Per la seva banda, els col·lectius que treballen a la UAB, tant PAS com PDI/Esguera tenen uns hàbits de transport significativament diferents de l'alumnat, tant de grau com de postgrau. La majoria opta pel transport privat, que en el cas del PAS té una quota molt elevada (67,4%) i significativament per sobre a la resta de la comunitat

UAB. Tant en el cas del PAS com del PDI/Esfera el cotxe com a conductor en solitari és el mitjà principal (47,5% i 41,7%) i en el PAS té també un pes important l'opció de compartir vehicle com a conductors (13,9%). Aquest major percentatge d'ús del transport privat va en detriment del transport públic, que en el cas del PAS té una quota significativament per sota que en la resta de col·lectius (29,7%).

- ✓ Cal dir a més, que tant entre el PAS com entre el PDI/Esfera es redueix de manera important l'opció de la RENFE i, en el cas del PAS també s'observa una menor proporció dels que utilitzen FGC (21,8%).

Taula 13. Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons col·lectiu 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Mode principal					
No motoritzat	6,4	4,5*	2,9*	3,6*	5,6
Caminant	5,2	3,0*	1,5*	0,9*	4,2
Bicicleta	1,1*	1,2*	1,5*	2,7*	1,3
Transport públic	68,3	64,9	29,7	40,3	62,6
Autobús	10,0	7,9*	3,2*	2,0*	8,4
FGC	35,8	44,4	21,8	33,0	36,1
RENFE (+bus intern UAB)	22,6	12,9	4,7	5,6*	18,2
Transport privat	25,3	30,6	67,4	56,1	31,9
Cotxe conductor sol	14,6	23,7	47,5	41,7	20,9
Cotxe conductor + altres persones	5,90	4,6*	13,9	9,0	6,5
Cotxe acompanyant	3,40	1,5*	3,5*	2,2*	3,0
Moto	1,40	0,8*	2,5*	3,2*	1,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

A continuació cal determinar si els canvis i tendències observats en l'evolució del repartiment modal de manera global es donen entre tots els col·lectius de la comunitat universitària.

- Entre l'alumnat de grau es manté sense canvis significatius el repartiment modal respecte el 2013.
- Quant a l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats, augmenta l'ús del transport públic, en tots els mitjans, en detriment del vehicle privat.
- Per la seva banda, el PDI no realitza variacions rellevants en l'elecció del mode i el mitjà.
- Quant al PAS, a diferència de la resta de col·lectius, decreix lleugerament l'ús del transport públic a favor del transport privat que augmenta 2 punts percentuals respecte a 2013, en la modalitat de conductor en solitari.

Taula 14. Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons col·lectiu, 2006-2015. Estudiants de grau i estudiants de màster/ postgrau/ Doctorat

Mode principal	Estudiant de grau					Estudiant de màster/postgrau/Doctorat				
	2006	2009	2011	2013	2015	2006	2009	2011	2013	2015
No motoritzat	7,7	8,9	7,1	7,7	6,4	**	8,1	4,9	4,2*	4,5*
Caminant	7,1	8,2	6,2	7	5,2	**	7,1	2,8*	3,4	3,0*
Bicicleta	0,7	0,6	0,9	0,7*	1,1*	**	1	2,1*	0,8*	1,2*
Transport públic	58,1	58,4	62,9	68,9	68,3	**	57,5	56,7	60,6	64,9
Autobús	8,3	9,8	9,2	10,3	10,0	**	8	5,8	6,5	7,9*
FGC	33,1	33,6	33,1	37,4	35,8	**	38,6	35,3	42,3	44,4
RENFE (+bus intern UAB)	16,7	15,0	20,5	21,2	22,6	**	11	15,7	11,8	12,9
Transport privat	34,2	32,8	30,0	23,4	25,3	**	34,4	38,3	35,1	30,6
Cotxe conductor sol	19,8	18,4	16,1	11,6	14,6	**	26,4	28,2	25,2	23,7
Cotxe conductor + altres persones	4,80	8,00	8,10	6,40	5,90	**	4,4	4,4*	7,4	4,6*
Cotxe acompanyant	8,70	5,20	4,70	4,20	3,40	**	3,1	2,7*	2,2	1,5*
Moto	0,90	1,20	1,10	1,3*	1,40	**	0,5	3,0*	0,4*	0,8*
TOTAL	100	100	100	100	100	**	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

**Dades no disponibles. En 2006 els resultats agrupaven l'alumnat de 3r cicle amb el PDI.

Taula 15. Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons col·lectiu, 2006-2015. PDI+ Esfera i PAS

Mode principal	PDI+Esfera					PAS				
	2006	2009	2011	2013	2015	2006	2009	2011	2013	2015
No motoritzat	**	1,5	4,8*	3,4*	3,6*	1,5	2,2	1,8*	2,1*	2,9*
Caminant	**	0,6	3,1*	1,3*	0,9*	1	1,2	1,3*	0,7*	1,5*
Bicicleta	**	0,8	1,7*	2,1*	2,7*	0,5	0,9	0,4*	1,4*	1,5*
Transport públic	**	30	38,1	39,7	40,3	31,2	39,3	30,1	32,1	29,7
Autobús	**	3,4	1,9*	2,5*	2,0*	4,5	2,8	3,5*	3,2*	3,2*
FGC	**	23,4	31,8	31,7	33,0	22,6	31,8	22,6	23,9	21,8
RENFE (+bus intern UAB)	**	3,4	4,3*	5,5*	5,6*	4	4,7	4,0*	5,0*	4,7
Transport privat	**	68,5	57,1	56,9	56,1	67,3	58,6	68,1	65,7	67,4
Cotxe conductor sol	**	47,7	44,8	43,7	41,7	51,5	45,2	51,3	45,4	47,5
Cotxe conductor + altres persones	**	13,1	7,5*	9	9,0	8,6	9,3	11,1*	14,3	13,9
Cotxe acompanyant	**	3,8	2,7*	2,1*	2,2*	6,1	2,2	2,7*	3,6*	3,5*
Moto	**	3,8	2,2*	2,1*	3,2*	1,1	1,9	3,1*	2,5*	2,5*
TOTAL	**	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

**Dades no disponibles. En 2006 els resultats agrupaven l'alumnat de 3r cicle amb el PDI.

Disponibilitat de vehicle

L'anàlisi del repartiment modal segons disponibilitat de vehicle mostra com l'accés al campus en transport públic és manté molt elevat inclús entre els que disposen de vehicle. Així, el 34% de la comunitat universitària que disposa de cotxe opta pel transport públic per arribar al campus. Aquest percentatge s'incrementa respecte el 2013 en 4 punts percentuals.

Taula 16. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe. 2011-2015

Mode de transport	2011	2013	2015
No Motoritzat	4,0	3,0	3,0
Transport Públic	29,2	30,3	34,0
Transport Privat	66,8	66,6	63,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2001-2015

- El mode de transport en el que accedeixen al campus les persones que disposen de vehicle varia segons col·lectiu. Així, els estudiants de grau són els que opten pel transport públic en major proporció tot i disposar de vehicle (39,8%). En sentit invers, els PAS són els que ho fan en menor proporció (14%) i, en canvi, opten pel transport privat de forma significativa per sobre la resta de col·lectius (83,3%).

Taula 17. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
No Motoritzat*	3,1	2,0	2,7	3,8	3,0
Transport Públic	39,8	34,2	14,0	26,4	34,0
Transport Privat	57,1	63,8	83,3	69,8	63,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2015

2.2. Multimodalitat

Segueix la tendència a l'alça des de 2006, però especialment marcat en el 2013 (passa del 36,6% en 2011 al 50,6% en 2013) del percentatge de persones que declaren utilitzar un altre mitjà de transport per arribar a la UAB abans del mitjà principal declarat. En 2015 aquest percentatge és situa a 59%, sent el valor més alt de tota la sèrie.

- El fet que la multimodalitat en 2015 no només s'arribi al nivell de 2013 sinó que s'incrementi confirma el fet que existeix una major consciència de les diferents etapes del desplaçament i els modes associats a cada etapa.

Gràfic 12. Evolució del % de multimodalitat. % de persones que arriben al campus combinant més d'un mitjà de transport. 2001-2015



Font: GEMOTT. 2001-2015

Altre mode i mitjà utilitzat

En relació a la modalitat de transport, s'observa un augment significatiu dels modes no motoritzats en detriment tant del transport públic, que fins enguany era majoritari, com del privat.

- En 2015 entre les persones que combinen més d'un mitjà de transport per arribar a la UAB destaca el pes de les que abans d'arribar al campus utilitzen un mode no motoritzat (47,0%), principalment el caminar (45,1%). Per primer cop, els modes no motoritzats són el mode majoritari en l'etapa anterior del desplaçament fet que confirma la major consciència de les diferents etapes del desplaçament tot i que l'etapa es faci caminant.
- En segon lloc, el 45,6% de la multimodalitat es realitza emprant en l'etapa anterior un mitjà de transport públic, principalment el metro (23,0%) o l'autobús (15,1%). El pes del transport públic en l'etapa prèvia al mitjà principal decreix significativament respecte a 2013 (51,8%).
- Finalment, només el 7,3% dels desplaçaments multimodals tenen en l'etapa anterior a l'arribar al campus l'ús d'un mode de transport privat. La multimodalitat en aquest mode també decreix respecte a 2013, en que si bé també era minoritari tenia major pes (13,3%).

Quant als diferents mitjans de transport públic i privat s'observen els següents canvis:

- Menor pes de FGC, RENFE i l'autobús en l'etapa anterior de desplaçaments (1,6%, 5,9% i 15,1% respectivament en 2015) i lleuger increment del metro (23%).
- En el transport privat, decreix el pes del cotxe, tant com a conductor com a acompanyant i augmenta lleugerament el de la moto.

Taula 18. Mitjà emprat en l'etapa anterior en els desplaçaments multimodals. 2006-2015

	2006	2009	2011	2013	2015
No motoritzat	11,9	14,6	31	34,9	47,0
Caminant	8,7	9,1	28,6	32,5	45,1
Bicicleta	3,2	5,5	2,3	2,4	1,9
Transport públic	79,4	70,3	54,2	51,8	45,6
Autobús	22,5	24,9	18,1	18,7	15,1
FGC	1,8	3,4	3,9	4,7	1,6
RENFE (+bus intern UAB)	7,3	5,9	5,7	7,1	5,9
Metro	47,8	36,2	26,5	21,3	23
Transport privat	8,7	15	14,8	13,3	7,3
Cotxe conductor sol	2,7	6,5	6,3	5,5	2,7
Cotxe conductor + altres persones	0,3	1,9	2,4	2,3	0,7
Cotxe acompanyant	3,3	4,4	4,7	4,6	2,5
Moto	2,4	2,2	1,4	0,9	1,5
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

Combinacions de mitjans més freqüents: cadenes modals

Per tal d'aprofundir en la multimodalitat es fa necessari analitzar quins mitjans de transport precedeixen a d'altres, i quines són les principals cadenes de transport que es detecten.

- Concretament, en conjunt, del total de persones que fan desplaçaments multimodals el més freqüent és que es tracti de combinacions de caminar i FGC (22,1%) i de metro i FGC (17,6%). La tercera opció és caminar +RENFE (13,2%) seguit de BUS+FGC (10,4%) i caminar+BUS (8,9%)
- La resta d'opcions tenen un pes força menor en la multimodalitat.
- Cal dir que respecte a 2015, s'observa en primer lloc un augment de les combinacions que impliquin caminar en l'etapa anterior al mitjà principal (caminar + METRO,

caminar+RENFE; caminar+BUS) fet que té relació amb la major conscienciació d'aquest mode en la multimodalitat.

- Tot i que en menor mesura, augmenten la resta de combinacions de transport públic excepte la de FGC+RENFE.
- Les combinacions en les que intervé el transport privat, en canvi, decreixen lleugerament respecte el 2013: COMPARTINT COTXE+RENFE (2,2%), COTXE CONDUCTOR SOL+RENFE (1,9%), COMPARTINT COTXE +FGC (0,0%).

Taula 19. Principals combinacions de mitjans en els desplaçaments multimodals. 2011-2015

Combinacions	2011	2013	2015
CAMINAR+FGC	14,6	17,3	22,1
METRO+FGC	20,9	16,6	17,6
BUS+FGC	13,3	11,4	10,4
CAMINAR+RENFE	7,7	8,2	13,2
CAMINAR+BUS	4,7	5,2	8,9
RENFE+FGC	4,5	4,3	5,5
METRO+RENFE	6,4	4	4,7
BUS+RENFE	4,7	3,3	3,4
COMPARTINT COTXE+RENFE	2,7	2,6	2,2
COTXE CONDUCTOR SOL+RENFE	3,3	2,3	1,9
COMPARTINT COTXE +FGC	3,8	2,2	**
FGC+RENFE	2,8	2	1,6
Bicicleta+FGC	*	*	1,1
RESTA COMBINACIONS	7,8	18,6	7,4
TOTAL	100	100	100

Font: GEMOTT. 2011-2015

*Dada no disponible

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Si s'analitzen els resultats pels mitjans de transport principals en els que es dona la multimodalitat, és a dir, mitjans de transport públic, s'observa com:

- La major part de les persones que arriben a la UAB en bus combinen abans amb caminar (74,5%), sent la resta de combinacions massa atomitzades com per poder ser quantificades aïlladament. Aquest percentatge és significativament més alt que a 2013 (50,7%).
- Les que arriben amb FGC combinen principalment amb caminar (38,0%) i amb metro (30,3%) i, secundàriament amb bus (17,8%).
- Els que accedeixen al campus amb RENFE+bus intern, i provenen d'altres mitjans de transport principalment han utilitzat abans caminar (46,7%) o metro (16,5%) i amb menor freqüència bus (12,0%) i compartir vehicle (8%). Seguint la mateix lògica de la major consciència de les etapes a peu, creix significativament l'opció de caminar en l'etapa prèvia del desplaçament respecte 2013.
- Comparativament, s'observa que aquells que arriben amb FGC combinen més sovint amb metro (30,3%) que aquells que ho fan en RENFE (16,5%), el que també succeeix amb el bus (17,8% vs. 12,0%).
- En canvi, les combinacions amb vehicle privat són més habituals quan s'accedeix amb RENFE.
- S'observa un lleuger descens del metro en combinació amb RENFE, que respon a usuaris que opten més per caminar. Cal valorar si el motiu correspon a una opció de compra de bitllet propi de l'operadora, en detriment dels bitllets integrats.

Taula 20. Principals combinacions de mitjans en els desplaçaments multimodals segons mitjà de transport principal. 2011-2015

Combinacions	Mitjà principal								
	Bus			FGC			RENFE		
	2011	2013	2015	2011	2013	2015	2011	2013	2015
CAMINAR+BUS	52,2	50,7	74,5						
RESTA COMBINACIONS	47,8	49,3	25,5						
CAMINAR+FGC				23,2	30,9	38,0			
METRO+FGC				33,1	29,7	30,3			
BUS+FGC				21,1	20,4	17,8			
RENFE+FGC				7,1	7,7	9,5			
COMPARTIR+FGC				6	3,8	0,7			
COTXE CONDUCTOR SOL+FGC				5,3	3,5	0,3			
RESTA COMBINACIONS				4,1	3,9	3,2			
CAMINAR+RENFE							27,5	35,6	46,7
METRO+RENFE							22,6	17,3	16,5
BUS+RENFE							16,6	14,4	12
COMPARTIR+RENFE							9,5	11,1	8
COTXE CONDUCTOR SOL+RENFE							10,5	10	6,7
FGC+RENFE							9,9	8,6	5,7
RESTA COMBINACIONS							3,4	2,9	4,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2011-2015

Mode i mitjà

- La multimodalitat es concentra en el mode de transport públic (92,6%) mentre que en el cas del transport privat és molt reduïda (2,4%), com ho és en el cas dels que arriben al campus amb modes no motoritzats (5,5%).

Taula 21. Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2015

	Mode final			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
Multimodal	5,5*	92,6	2,4	59,0
Unimodal	94,5	7,4	97,6	41,0
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- Si es compara amb 2013, la multimodalitat entre els que arriben al campus en transport no motoritzat i en transport privat decreix significativament.

Taula 22. Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2013

	Mode final			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
Multimodal	22,9	77	11,4	50,7
Unimodal	77,1	23	88,6	49,3
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- Concretament, entre les persones que utilitzen FGC (95,1%) o RENFE (91,6%) és més freqüent la combinació amb algun mitjà de transport anterior, mentre que ho és menys quan s'utilitza el bus com a mitjà de transport principal per arribar al campus (83,9%). Tanmateix, en tots els mitjans de transport públic la multimodalitat és molt elevada ja que no s'acostuma a tenir la parada del transport públic a la porta de casa i s'ha de fer una etapa prèvia amb un altre mitjà o caminant.
- Si es compara amb 2013, s'observa un clar augment de la multimodalitat en tots els mitjans de transport públic, i en canvi, un descens també significatiu en el cas del transport privat.

Un dels factors explicatius d'aquesta tendència pot ser que els usuaris de transport públic són cada cop més conscients de l'etapa prèvia quan es realitza caminant, mentre que no succeeix el mateix entre els que accedeixen al campus en transport privat, probablement perquè es tracta d'una etapa de desplaçament de menor recorregut.

Taula 23. Multimodalitat segons mitjà de transport amb el que s'arriba al campus. 2015

	Caminar	Bicicleta	Bus	FGC	RENFE	Cotxe conductor	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
Multimodal	**	**	83,9	95,1	91,6	--	**	**	--	59,0
Unimodal	96,4	93	16,1	4,9	8,4	100	96,2	82,3	100	41,0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100		100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

**dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Taula 24. Multimodalitat segons mitjà de transport amb el que s'arriba al campus. 2013

	Caminar	Bicicleta	Bus	FGC	RENFE	Cotxe conductor	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
Multimodal	23,9	23,5	67,6	79	77,9	**	29,4	38,9	**	50,7
Unimodal	76,1	76,5	32,4	21	22,1	98,8	70,6	61,1	92,3	49,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100		100	100

Font: GEMOTT. 2013

Ombrejat gris. valors significativament més alts

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Col·lectiu

- Per col·lectius, globalment el PAS i PDI+Esfera presenten un comportament diferenciat dels estudiants, amb un predomini dels trajectes unimodals, fet vinculat al mode de transport que s'utilitza. En canvi, els estudiants tant de graus com de màsters/postgraus i doctorats es comporten de forma molt semblant, mostrant una major proporció de desplaçaments multimodals: el 64% en el cas dels primers i el 63% dels segons.

Taula 25. Multimodalitat segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Multimodal	64,3	63,0	28,4	36,2	59,0
Unimodal	35,7	37,0	71,6	63,8	41,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- La multimodalitat augmenta en tots els col·lectius excepte en el cas del PAS, col·lectiu en el que l'ús del transport privat és significativament major que entre la resta de la comunitat universitària.

Taula 26. Multimodalitat segons col·lectiu. 2013

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Multimodal	54,5	51,9	32,9	30,5	50,7
Unimodal	45,5	48,1	67,1	69,5	49,3
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

2.3. Compartir vehicle i índex d'ocupació del cotxe

En 2015, el 9,5% de la comunitat universitària que accedeix al campus de la UAB Bellaterra opta per compartir vehicle, el que equival al 29,8% de les persones que ho fan amb transport privat.

- El percentatge de població que comparteix vehicle va disminuir de manera important en 2006, i després d'un període d'estabilitat (2006-2011) al 2013 va augmentar 4 punts percentuals entre els que trien el vehicle (32,1%). En 2015, però, aquesta tendència a l'alça s'atura i fins si tot decreix lleugerament (29,8%).

Taula 27. Evolució del percentatge de persones que comparteixen vehicle en els seus desplaçaments per arribar a la UAB 2001-2015

Comparteix vehicle	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
Sobre el total de comunitat universitària								
Comparteix	16,5	14,1	13,4	12	11	10,5	10,9	9,5
Cotxe conductor + altres persones	7,9	8,4	6,6	5,7	7,3	7,1	7,8	6,5
Cotxe acompanyant	8,6	5,7	6,8	6,3	3,7	3,4	3,3	3
Sobre el total de comunitat universitària que utilitza el transport privat								
Comparteix	38	39,4	37,7	29,2	28,6	28,6	32,1	29,8
Cotxe conductor + altres persones	18,2	23,5	18,6	13,9	19	19,3	22,5	20,4
Cotxe acompanyant	19,8	15,9	19,2	15,3	9,6	9,3	9,6	9,4

Font: GEMOTT. 2001-2015

Col·lectiu

- En el conjunt de la comunitat universitària el PAS és el col·lectiu entre els que hi ha un percentatge significativament més alt dels que opten per compartir (17,4%). En el pol oposat es trobaria l'alumnat de màsters/postgraus o doctorats (6,1%).
- En canvi, si es té en consideració només el col·lectiu de persones que arriben a la UAB en transport privat, és l'alumnat de graus el que en major proporció ho fa compartint vehicle (38,3%), mentre que la resta de col·lectius, incloent el PAS ho fa en menor proporció.

Taula 28. Evolució del percentatge de persones que comparteixen vehicle segons col·lectiu. 2015

Comparteix vehicle	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Sobre el total de comunitat universitària					
Comparteix	9,3	6,1	17,4	11,2	9,5
Sobre el total de comunitat universitària que utilitza el transport privat					
Comparteix	38,3	18,5	25,8	20,2	29,8

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

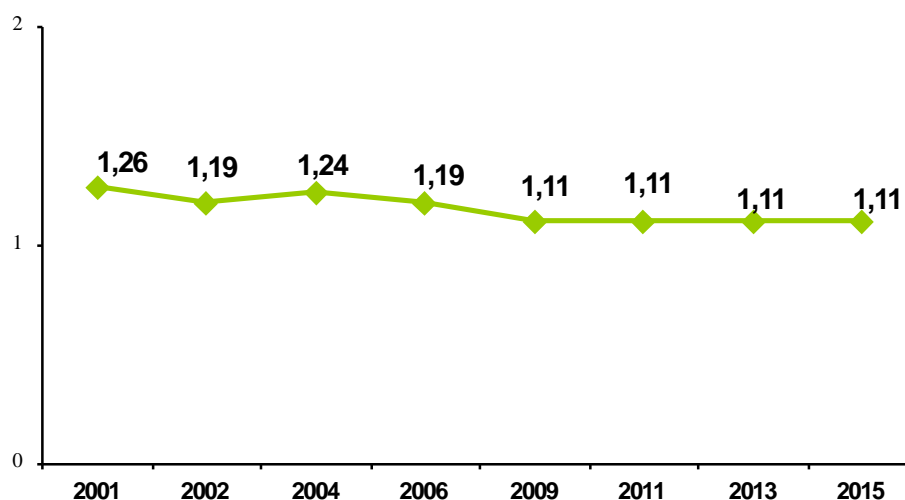
* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Índex d'ocupació del cotxe

A partir de les dades anteriors, s'estima l'índex d'ocupació del vehicle. Com a resultat de l'elevada presència de persones que accedeixen soles amb cotxe al campus, l'índex d'ocupació dels vehicles resulta ser molt baix: 1,11 persones per vehicle.

- En 2015 el valor de l'índex se situa en el mateix nivell que en les darreres 3 edicions de l'enquesta.

Gràfic 13. Evolució índex d'ocupació del cotxe. 2001-2015



Font: GEMOTT. 2001-2015

- Lògicament, degut al major pes de la població que comparteix vehicle, l'índex és una mica més elevat entre els estudiants de graus (1,17) que entre la resta de col·lectius, fins i tot que el PAS, entre els que hi ha un grup significatiu de persones que comparteixen, tal i com s'ha analitzat en el bloc anterior.

Taula 29. Índex d'ocupació del cotxe segons col·lectiu 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Índex	1,17	1,05	1,06	1,04	1,11

Font: GEMOTT. 2015

Declaració del nombre mitjà de persones per vehicle

A més de les estimacions a partir del mitjà principal de transport per accedir a la UAB, s'ha sol·licitat als enquestats/ades que utilitzen el cotxe per accedir al campus, o en alguna etapa de desplaçament, quin és el nombre de persones que ocupen el vehicle. L'objectiu és determinar si l'índex d'ocupació del vehicle en alguna etapa és diferent a calculat a través del mitjà principal.

En conjunt, els que utilitzen el vehicle en alguna etapa de desplaçament declaren que al cotxe acostumen a ser una mitjana d'1,54 persones.

- Entre l'alumnat de grau el valor d'aquest indicador és més elevat (1,76) que entre la resta de col·lectius.

Taula 30. Declaració del nombre de persones al cotxe segons col·lectiu 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Mitjana de persones al vehicle	1,76	1,41	1,3	1,4	1,54

Font: GEMOTT. 2015

2.4. Tipus de vehicle privat

En aquest punt s'analitza el tipus de vehicle que utilitzen els que es desplacen al campus, en alguna etapa del desplaçament amb vehicle privat.

- Globalment el 18,2% de la comunitat universitària es desplaça al campus en cotxe dièsel, i el 13,6% en cotxe de gasolina. Aquestes proporcions representen el 49,6% i el 37,3% dels que trien el vehicle privat com a mode de transport.
- Només el 2,2% tria altres tipus de vehicles com ara híbrids, segway, moto elèctrica o dièsel, el 6% de la població que es desplaça amb vehicle privat. Tot i tenir encara poc pes relatiu, destaca un increment significatiu d'aquest tipus de vehicle respecte el 2013 (0,5% sobre el total de la comunitat universitària i 1,2% dels que es desplacen en vehicle privat).

Col·lectiu

- Si se centra l'atenció en la comunitat que es desplaça en vehicle privat, l'alumnat de màsters/postgraus i doctorats, seguit de PAS i PDI+Esfera són els que en major mesura trien el cotxe dièsel.

Taula 31. Tipus de vehicle privat per arribar a la UAB segons col·lectiu. 2015

<i>Tipus de vehicle privat</i>	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
Sobre el total de comunitat universitària					
Cotxe dièsel	14,3	18,8	37	31	18,2
Cotxe gasolina	13,4	10,9	19,5	16,4	13,6
Altres (híbrids, segway, moto elèctrica...)	1,8	1,8*	3,1*	4,7*	2,2
Nc	1,9*	1,2*	9,3	5,5*	2,6
Sobre el total de comunitat universitària que utilitza el vehicle privat en alguna etapa del desplaçament					
Cotxe dièsel	45,6	57,6	53,8	53,8	49,6
Cotxe gasolina	42,5	33,3	28,3	28,4	37,3
Altres (híbrids, segway, moto elèctrica...)	5,7	5,6*	4,4*	8,1*	6
Nc	6,2*	3,6*	13,5	9,6*	7,2

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

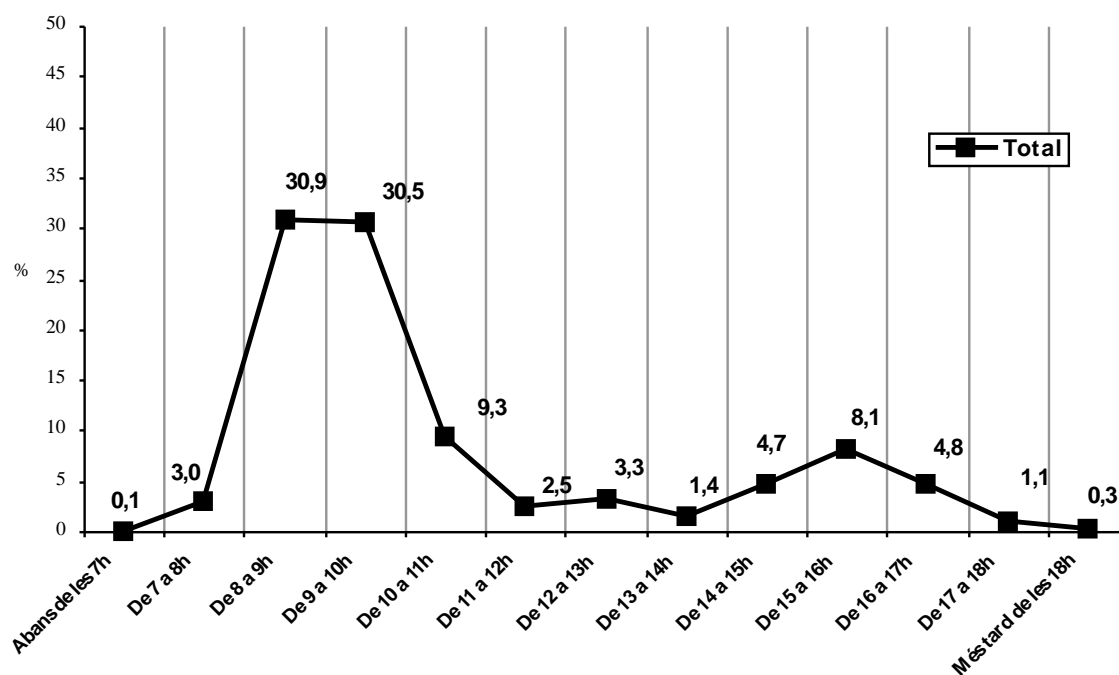
* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

2.5. Hora d'arribada a la UAB

La concentració de viatges en hora punta en l'accés al campus és generalitzada tal i com mostra el gràfic següent. Els màxims nivells d'arribades es produeixen, entre 8h i 9h del matí i entre 9h i 10h.

A la tarda s'observa una punta d'arribades entre les 15h i 16h.

Gràfic 14. Distribució horària de l'arribada a la UAB. 2015



Font: GEMOTT. 2015

Evolució 2002-2015

- Tenint en compte els grans trams d'horari, la franja horària 7:30-10:30h és la predominant al llarg de tota la sèrie, des de 2002. Malgrat que en 2009 el pes d'aquesta franja es va reduir significativament, des de 2011 s'observa una nova concentració del conjunt de desplaçaments en aquesta franja horària.

Taula 32. Evolució de la distribució horària de l'arribada a la UAB. 2002-2015

	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
07:30-10:30	78,6	69,1	65,4	52,2	75,3	74,1	72,8
10:30-14:30	10,8	8,8	16,9	29,8	7,8	9,6	10,1
14:30-17:30	9,7	20,8	16,1	13,1	15,6	15	16,2
17:30-20:30*	0,5	1,1	1,2	4,1	0,7	0,7	0,3
20:30-07:30	0,4	0,2	0,4	0,7	0,6	0,6	0,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2002-2015

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos

Mode de transport

- En tots els modes de transport la concentració de les arribades a la UAB en la franja horària de 7:30-10:30h és generalitzada, sent significativament major entre els que arriben en transport privat.
- Tanmateix, en el cas dels modes no motoritzats destaca també el pes de les arribades de 10:30 a 14:30h i en el del transport públic de 14:30 a 17:30h.

Taula 33. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2015

	Mode			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
07:30-10:30	69,1	71,3	76,4	72,8
10:30-14:30	15,8	10,4	8,5	10,1
14:30-17:30	11,8*	17,7	14,0	16,2
17:30-20:30	1,4*	0,2*	0,4	0,3
20:30-07:30	2,0*	0,5*	0,7	0,6
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

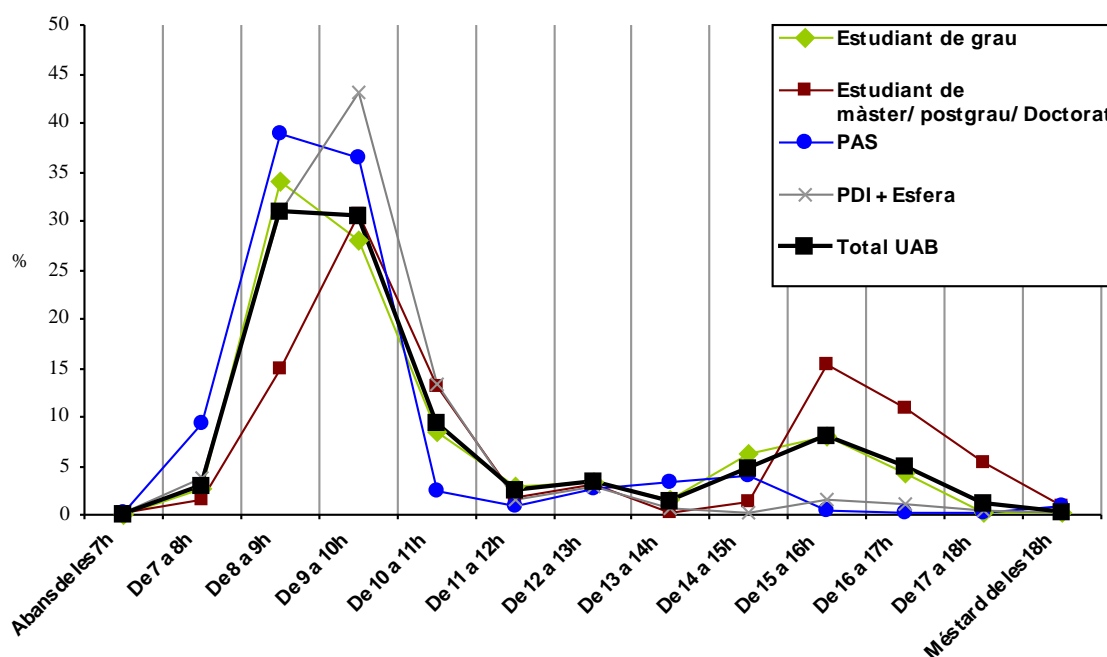
Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Col·lectiu

- Segons col·lectiu, s'observa com el PDI/Esfera té una major concentració de les arribades entre les 9 i les 10h.
- Igualment, l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats també té major concentració d'arribades entre les 9 i les 10h, però a més s'observa un segon pic d'arribades de 15 a 16h.
- Per la seva banda, el PAS destaca per arribar a la UAB en els dos trams horaris principals, però són especialment elevades les arribades entre les 8 i 9h, existint un segon pic entre les 14h i 15h.
- Finalment, com el PAS l'alumnat de graus també concentra en major mesura les seves arribades entre les 8 i 9h, i en segon lloc entre 15 i 16h, a més de entre les 14 a 15h.

Gràfic 15. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2015



Font: GEMOTT. 2015

- La distribució per grans franges horàries permet observar la major concentració de PAS i PDI en les primeres hores del matí. A més, cal dir, que aquesta distribució és la mateixa tant si s'arriba a la UAB amb transport públic com si s'arriba a la UAB amb transport privat.

En canvi, l'alumnat de màsters, postgraus i doctorats destaca per la seva incorporació al campus de 14:30 a 17:30h.

Taula 34. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
07:30-10:30	72,1	59,6	84,9	90,1	72,8
10:30-14:30	11,6	6,4	10,9	5,4	10,1
14:30-17:30	15,8	32,3	1,0	3,1	16,2
17:30-20:30*	0,2	0,8	0,3	0,2	0,3
20:30-07:30*	0,3	0,9	2,9	1,2	0,6
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

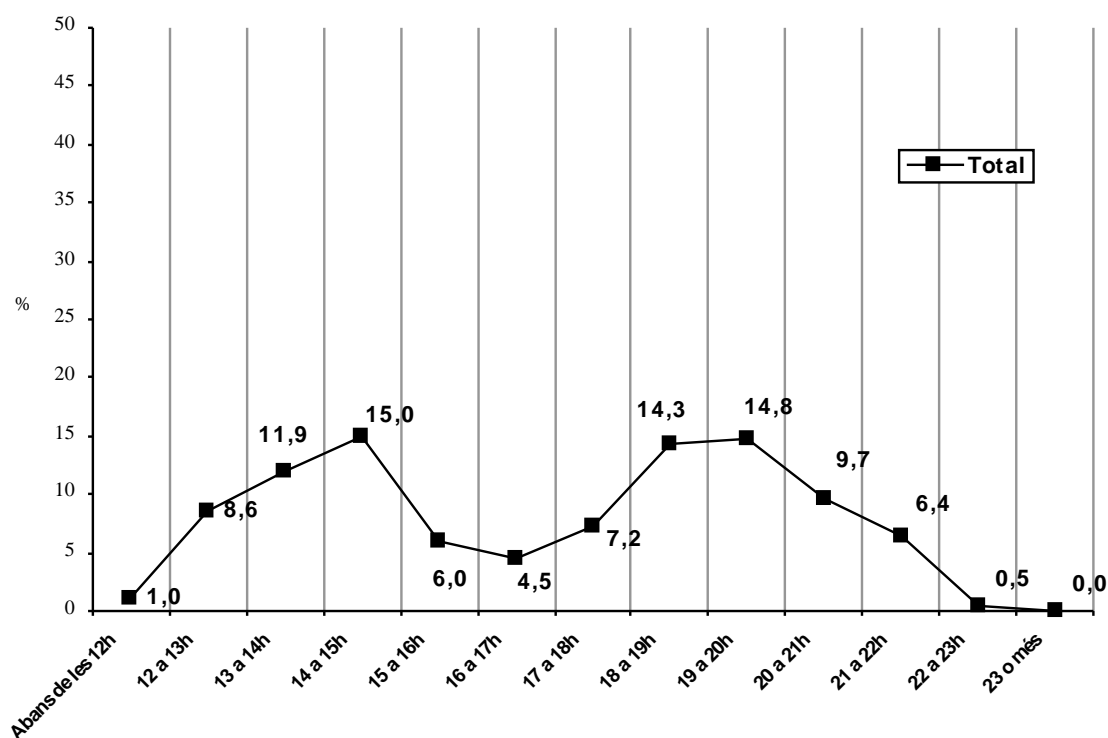
* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

2.6. Hora de sortida de la UAB

La sortida de la UAB és una mica més esglaonada que l'entrada ja que l'anàlisi per hores no mostra puntes tan marcades. Tot i això, s'observen dos moments de major acumulació de sortides.

- En primer lloc **entre les 13 i les 15h** surt el 26,9% dels membres de la comunitat universitària. A continuació es redueix de manera progressiva el percentatge de persones que surten de la UAB i tornen a augmentar **entre els 18 i 20h**, en que es concentra el 29,1% dels desplaçaments de sortida.

Gràfic 16. Distribució horària de la sortida de la UAB. 2015



Font: GEMOTT. 2015

Mode de transport

- Si bé, no s'observen diferències molt grans en funció del mode de transport, si cal apuntar una major concentració dels desplaçaments de la darrera hora (més tard de les 21h) entre els que arriben al campus és en transport privat.

Taula 35. Distribució horària de la sortida a la UAB segons mode de transport principal. 2015

	Mode**		Total UAB
	Transport Públic	Transport Privat	
Abans de les 13h	10,1	9,3	9,7
13-14h	12,2	11,1	11,9
14-15h	15,6	13,7	15,0
15-18h	16,1	20,8	17,7
18-19h	14,9	13,0	14,3
19-20h	14,4	15,6	14,8
20-21h	10,1	8,9	9,7
Més tard de les 21h	6,5	7,6	7,0
TOTAL	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

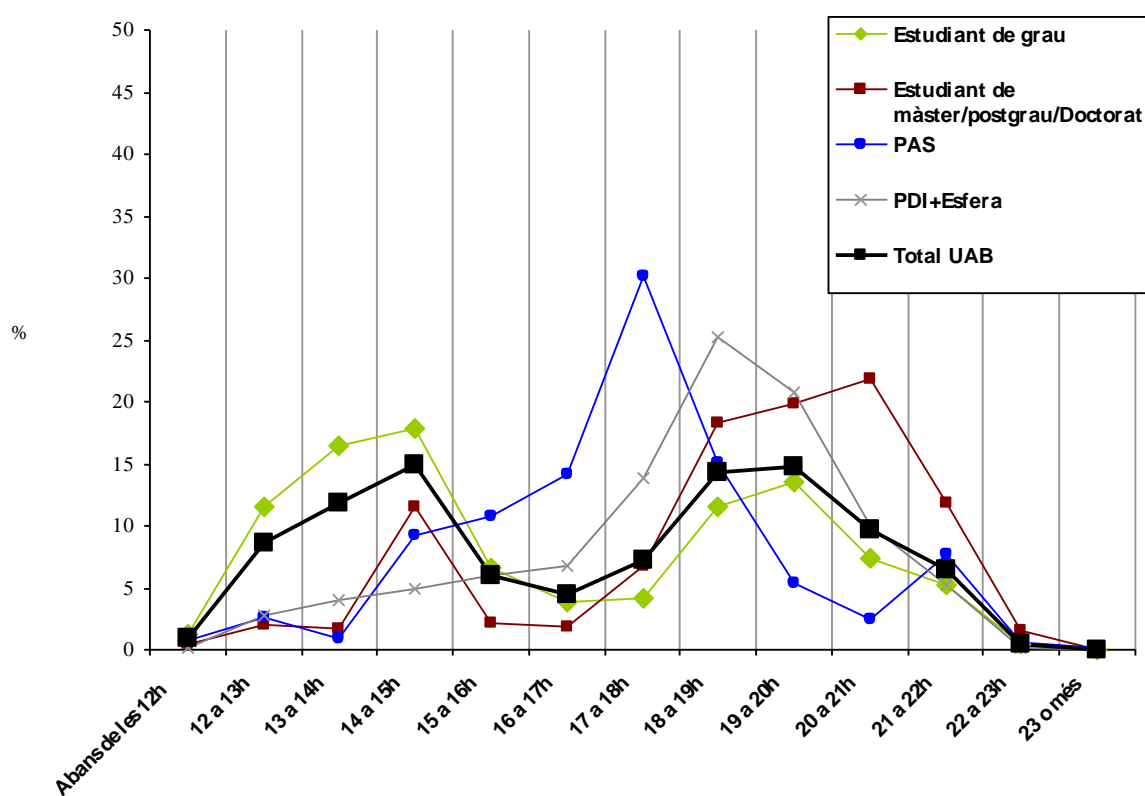
** No es mostren els resultats per la categoria 'no motoritzat' per tal de poder donar el resultat el més desagregat possible

Col·lectiu

- La sortida de la UAB presenta una major diferenciació per col·lectius que l'arribada. Així, l'alumnat de grau és el que més es comporta conforme a la distribució mitjana, amb les mateixes hores punta si bé en la línia de la sortida força esglaonada.
- L'alumnat de màsters, postgraus i doctorats presenta aquest patró però hi ha una major concentració a partir de les 20h.
- El PDI+Esfera augmenta progressivament les sortides fins tenir dos trams horaris de màxima concentració de sortides, entre les 18 i 19h i les 19 i 20h.

- Finalment, el PAS comença sortir a partir de les 14h però té el pic de sortides entre les 17 i 18h. Un segon moment de concentració de sortida del PAS és entre les 21 i 22h.

Gràfic 17. Distribució horària de la sortida de la UAB segons col·lectiu. 2015

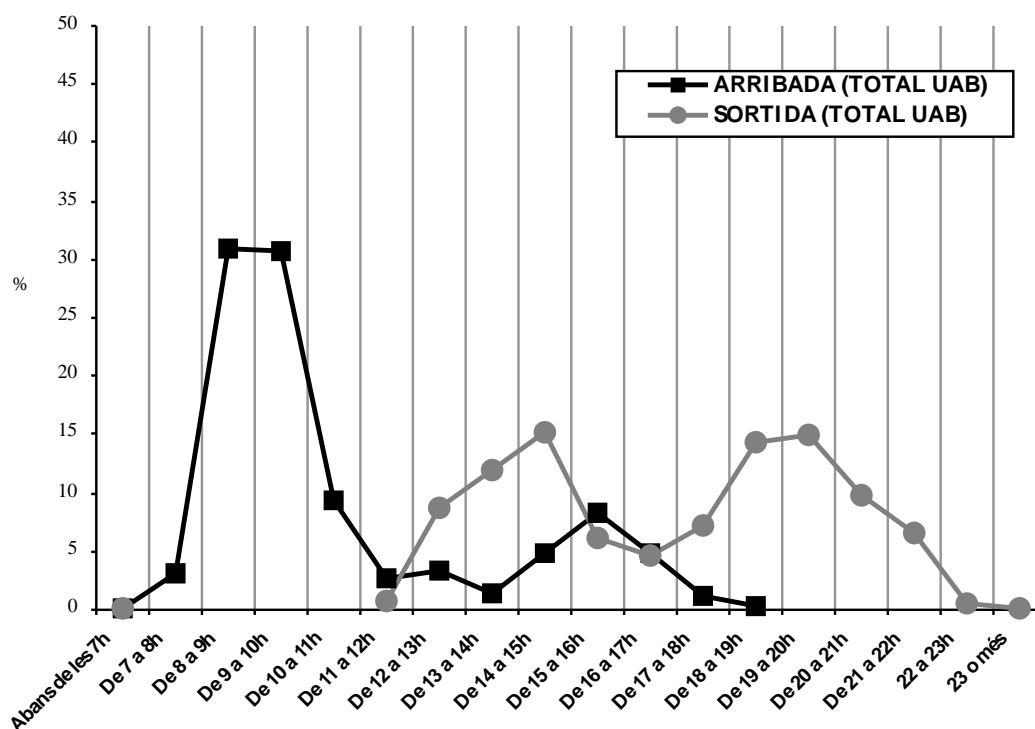


Font: GEMOTT. 2015

Comparativa amb l'hora d'arribada

- A continuació es mostra gràficament la comparativa entre la distribució de les entrades i sortides de la UAB, el que permet observar la forta concentració de les entrades entre les 7 i les 10 del matí i la distribució més esglaonada de les sortides, amb dos pics màxims, un al migdia, entre les 14 i les 15h i l'altre a la tarda, entre les 18 i les 20h.

Gràfic 18. Comparativa entre la distribució horària d'arribada i sortida de la UAB. 2015



Font: GEMOTT. 2015

2.7. Estimació del temps d'estada a la UAB

La disposició de l'hora d'entrada i de sortida de la UAB permet estimar el temps que la comunitat universitària està al campus (entre la primera entrada i la darrera sortida)⁴. De mitjana, les persones que estudien o treballen com a personal de la UAB estan al campus 6,4 hores.

La distribució per intervals mostra una major concentració entre els que estan de 5 a 7 hores (35,4%). En segon lloc se situen tant els que estan 4 hores o menys (29,4%) com els que estan de 8 a 10h (26,0%). El pes dels que estan 10h o més és molt inferior, només representa el 9,2%.

- No s'observen diferències significatives respecte l'any 2013. En comparació a 2011, primer moment en que es va calcular aquesta dada, si que s'observa una reducció important dels que estan més de 10h i un major pes dels que estan entre 5 i 7h.

Taula 36. Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB. 2011-2015

	2011	2013	2015
4 o menys hores	21,7	26,4	29,4
5 a 7 hores	27	35,7	35,4
8 a 10 hores	26,3	26,4	26,0
Més de 10 hores	25,0	11,5	9,2
MITJANA (HORES)	6,7	6,7	6,4
TOTAL	100	100	100

Font: GEMOTT. 2011-2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

** En aquesta estimació el 2,3% de la mostra no ha pogut ser inclosa per no contestar a alguna de les 2 preguntes.

⁴ Càlcul estimat amb hores senceres.

Mode

- Les persones que utilitzen els modes no motoritzats juntament amb els que hi accedeixen amb transport privat, són els que de mitjana estan més temps al campus (6,69 i 6,67 hores respectivament); mentre que els que utilitzen el transport públic hi estan una mitjana lleugerament inferior (6,29 hores) .

Taula 37. Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB segons mode de transport principal. 2015

	Mode			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
4 o menys hores	26,4	31,2	26,4	29,4
5 a 7 hores	34,4	37,5	31,6	35,4
8 a 10 hores	23,3	22,9	32,4	26,0
Més de 10 hores	15,9	8,4	9,5	9,2
MITJANA (HORES)	6,69	6,29	6,67	6,4
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Col·lectiu

- En conjunt, el temps d'estada del PAS i de PDI+Esfera és significativament superior (8 i 8,4 hores) que el de la resta de la comunitat universitària, especialment en comparació amb l'alumnat de graus (5,8 hores).

Taula 38. Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
4 o menys hores	36,5	23,4	3,3	8,2	29,4
5 a 7 hores	40,6	29,0	25,2	17,8	35,4
8 a 10 hores	14,9	36,3	67,5	57,2	26,0
Més de 10 hores	7,9	11,3	4,1*	16,8	9,2
MITJANA (HORES)	5,8	7,1	8,0	8,4	6,4
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

Ombrejat gris. valors significativament més alts

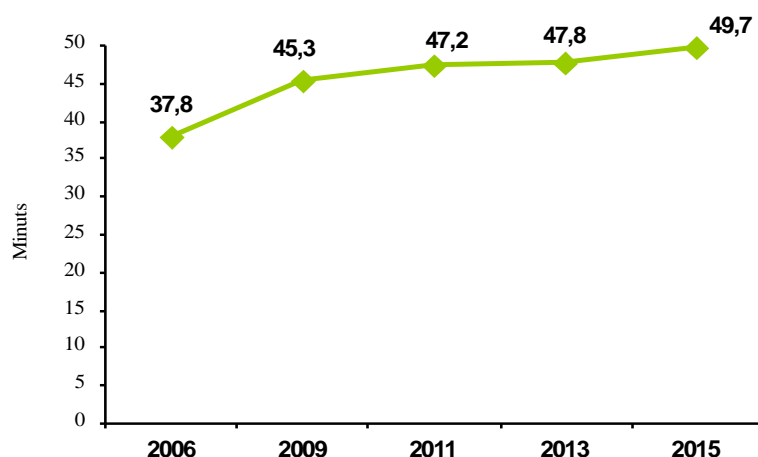
* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

2.8. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB

L'any 2015 la comunitat universitària triga una mitjana de 49,7 minuts en accedir al campus.

La durada mitjana dels desplaçaments per accedir al campus incrementa respecte el 2013 (de 47,8 a 49,7 minuts), mostrant una tendència a l'alça des de 2006, quan la durada era de 37,8 minuts. Tanmateix, es manté la distribució: són quasi tan freqüents les persones que triguen de 20 a 39 min (26,9%), com les que ho fan de 60 a 89 min (28,8%) i una mica menys els que triguen de 40 a 59 min (22,9%).

Gràfic 19. Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB. Minuts. 2006-2015



Font: GEMOTT. 2006-2015

Taula 39. Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'entrada a la UAB. Intervalls. 2001-2015

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
<20 min	25,9	33,8	30,3	23,1	15,9	11,1	11,8	9,9
20 a 39 min	31,4	25,7	22,3	31,2	28,5	29,6	29,1	26,9
40 a 59 min	30,4	30,3	33,4	20,2	22	24,3	22,0	22,9
60 a 89 min	9,1	8,1	12	20,4	25,7	25,6	26,6	28,8
90 i més min	3,2	2,1	2	5,1	7,9	9,4	10,4	11,5
MITJANA (minuts)	ND	ND	ND	37,8	45,3	47,2	47,8	49,7
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2015

Mode i mitjà

- Les persones que accedeixen al campus amb transport públic són les que inverteixen major temps de mitjana en el desplaçament (59,8 minuts). La durada mitjana és menor en el cas del mode no motoritzat (25,3) i els que arriben al campus en transport privat (34,1). Així, mentre que el 45,2% dels que arriben en modes no motoritzats tarda menys de 20 minuts, la durada dels desplaçaments en transport privat es concentra entre 20 a 39 minuts (en un 45,9%); i en transport públic, el 57,4% dels desplaçaments d'arribada tenen una durada superior a 60 minuts.
- En comparació amb 2013, no s'observen canvis rellevants, si bé es produeix un lleuger increment de la durada mitjana dels desplaçaments no motoritzats i del transport públic.

Taula 40. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2015

	Mode			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
<20 min	45,2	2,5	18,3	9,9
20 a 39 min	35,7	16,3	45,9	26,9
40 a 59 min	13,1*	23,8	22,7	22,9
60 a 89 min	4,8*	40,3	10,5	28,8
90 i més min	1,2*	17,1	2,6	11,5
MITJANA (minuts)	25,3	59,8	34,1	49,7
TOTAL	100	100	100	100

Taula 41. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2013

	Mode			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
<20 min	51,1	2,6	20,7	11,6
20 a 39 min	36,5	17,3	47,5	28,9
40 a 59 min	12,1	24	20,6	22,1
60 a 89 min	0,3*	39,3	9,9	26,9
90 i més min	0,0*	16,8	1,4	10,5
MITJANA (minuts)	21,5	59,5	32,6	47,8
TOTAL	100	100	100	100

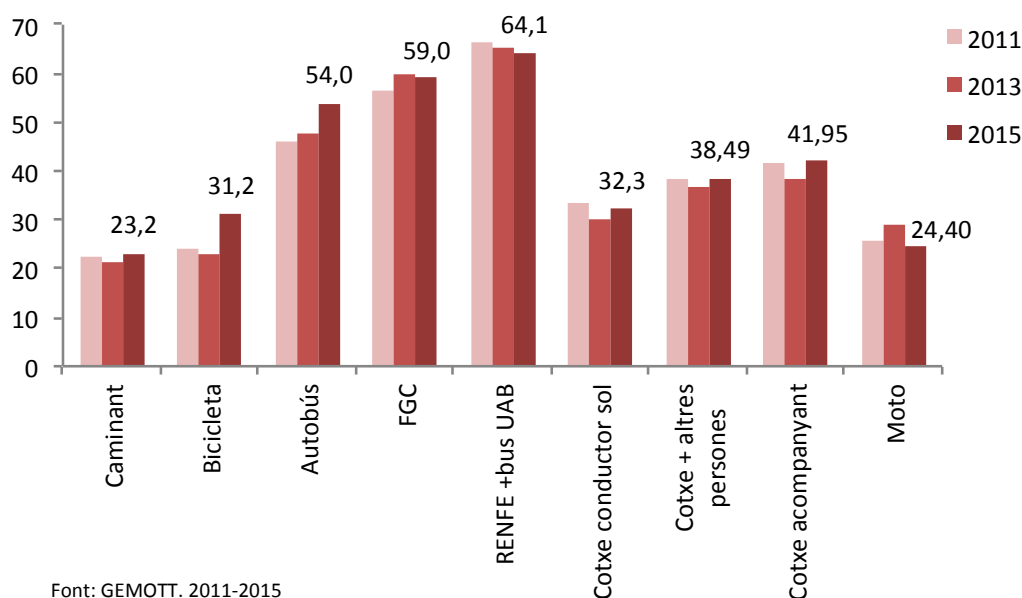
Font: GEMOTT. 2013

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- Per mitjans, entre el mode no motoritzat enguany s'observa un increment significatiu de la durada dels desplaçaments en bicicleta (31,2 minuts), que a diferència del 2011 i 2013 mostren una durada mitjana força major que els desplaçaments a peu (23,2 minuts).
- Entre les persones que arriben en transport públic els que ho fan en RENFE (64,1 minuts de mitjana) triguen significativament més que els que arriben en BUS (54,0 minuts) i 5 minuts més de mitjana que els que ho fan en FGC. En el cas del BUS, s'observa un increment significatiu de la durada mitjana dels desplaçaments respecte a 2013.
- En el cas del transport privat, els usuaris/àries de la moto són els que arriben amb menys durada (24,4 minuts). En canvi el cotxe, especialment si es va acompanyat implica durades de desplaçament superiors, encara que per sota dels que trien algun mitjà de transport públic per accedir a la UAB.

Gràfic 20. Durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB segons mitjà de transport principal. Minuts. 2011-2015



Col·lectiu

- Tant si s'és usuari/ària del transport públic com si s'és del transport privat, el PAS dedica de mitjana menys temps a arribar a la UAB. En canvi, l'alumnat de graus que es desplaça en transport públic és el que més inverteix en accedir al campus, mentre que entre els que accedeixen en transport privat, els que triguen més temps són els alumnes de màsters, postgraus i doctorats.

Taula 42. Durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB segons col·lectiu i mode de transport principal. 2011 -2015

MITJANA (minuts)	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
T. Públic					
2011	58,7	57,5	53,3	51,6	58
2013	61,2	57,6	52,4	52	59,5
2015	61,2	57,4	52,3	54,3	59,8
T. Privat					
2011	35,3	36,2	33,1	29,2	34,7
2013	33,5	33,8	29,9	27,5	32,5
2015	35,5	37,0	28,4	31,8	34,1

Font: GEMOTT. 2011-2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

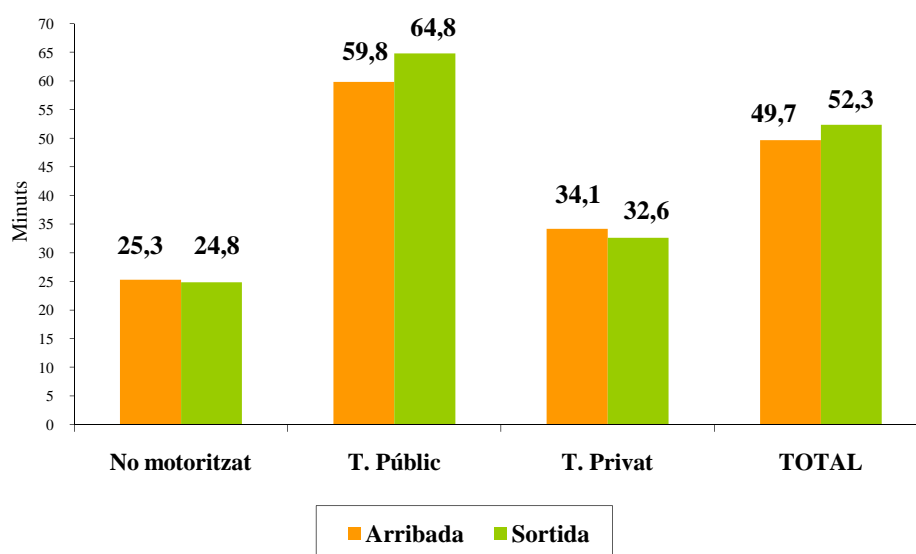
2.9. Durada del desplaçament de sortida

La durada mitjana del desplaçament de sortida és lleugerament superior a la de l'arribada (52,3 minuts de mitjana).

Mode i mitjà

- En els desplaçaments en transport públic és en els que la diferència entre la durada del trajecte d'anada i el de sortida és major, sent 5 minuts superior en el cas dels de sortida.

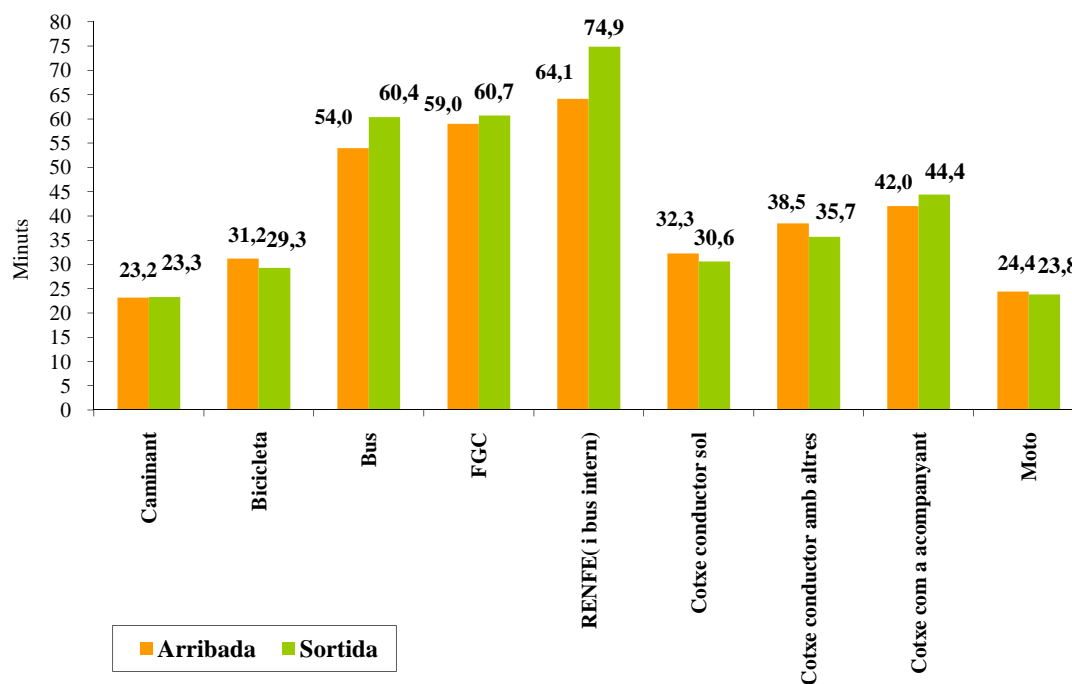
Gràfic 21. Durada mitjana del desplaçament d'arribada i de sortida a la UAB segons mode de transport principal. 2015



Font: GEMOTT. 2015

- Per mitjans concrets destaca essencialment que els usuaris/àries de la RENFE declaren trigar més de mitjana a marxar de la UAB que en arribar.

Gràfic 22. Durada mitjana del desplaçament d'arribada i de sortida a la UAB segons mitjà de transport principal. 2015



2.10. Tipus de bitllet

- Entre les persones que opten pel transport públic, l'abonament T-Jove és l'opció més freqüent (57,9%) seguit de la T-10 (23,2%).
- Tot i seguir sent la segona opció en tipus de bitllet, s'observa una dràstica disminució de la T-10 respecte les dues darreres edicions de l'enquesta: 2013 (33%) i 2011 (50,9%). En canvi, augmenta de manera important l'ús de la T-Jove en aquests anys (d'un 21,8% el 2011 al 57,9% actual). La T-50/30 també ha vist reduïda la seva penetració com abonament, a favor d'un lleuger increment de la T-Mes.

Taula 43. Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. 2006-2015

	2006	2009	2011	2013	2015
T-Jove	10,3	14,5	21,8	44,2	57,9
T-10	54,5	53,6	50,9	33	23,2
T-50/30	14,5	16,4	11,4	6,7	2,9
T-Mes	5,5	3,2	3	4,3	5,2
T-Trimestre	4,3	4,7	3,8	4	4,1
Abonament anual	--	2,6	3,3	1,2	1,1
Bitllet senzill	1,7	1,4	2,3	0,6	0,5
Mensual Renfe*	-	-	-	-	1,5
Bonotren 10 viatges Renfe*	-	-	-	-	1,5
Altres	7,6	4,1	3,6	5,8	2,0
No paga bitllet	1,6	2,1	--	0,2	0,2
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

* En les edicions 2006-2013 inclosos en altres

Mitjà

- Els usuaris/àries del bus són els que en major mesura opten per la T-10 i per altres abonaments.
- En canvi, entre els que arriben al campus amb FGC destaca un major ús de la T-trimestre, significativament per sobre que els que arriben en bus i RENFE.
- Finalment, els que arriben en RENFE opten en major proporció per la T-Mes.
- Al marge de les variacions de proporció, en el cas del Bus i RENFE la pauta és similar entre 2013 i 2015. En el cas dels usuaris del FGC s'observa un major predomini de la T-Jove en detriment de la T-10 i la T-50/30, que perden pes respecte el 2013.

Taula 44. Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic segons mitjà de transport. 2015

Bitllet	Mitjà			Total
	Bus	FGC	RENFE	
T-Jove	57,8	59,7	54,4	57,9
T-10	28,7	24,4	18,2	23,2
T-50/30	0*	4,1	2*	2,9
T-Mes	3,1*	3,3	9,9	5,2
T-Trimestre	1,5*	5,1	3,2*	4,1
Abonament anual	0*	1,8	0	1,1
Mensual Renfe*	-	-	5,0	1,5
Bonotren 10 viatges Renfe*	-	-	5,3	1,5
Bitllet senzill	0*	0,6*	0,5*	0,5
Altres	8,8*	0,8*	1,3*	2,0
No paga bitllet	0*	0,2*	0,3*	0,2
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Taula 45. Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic segons mitjà de transport. 2013

Bitllet	Mitjà			Total
	Bus	FGC	RENFE	
T-Jove	44,1	45,8	40,6	44,2
T-10	37,5	34,1	28,4	33
T-50/30	3,7*	8,1	5	6,7
T-Mes	1,1*	2,7	9,7	4,3
T-Trimestre	1,3*	5	3	4
Abonament anual	0,0*	1,9*	0,1*	1,2
Bitllet senzill	0,3*	0,4*	1,2*	0,6
Altres	11,6	1,8	11,8	5,8
No paga bitllet	0,5*	0,1*	0,1*	0,2
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.



3. Anàlisi territorial de la mobilitat



Des de l'edició 2009 l'anàlisi dels resultats incorpora un apartat aprofundint en la dimensió territorial. Concretament, aquesta anàlisi se centra en els principals paràmetres de mobilitat:

- Repartiment modal
- Durada mitjana del desplaçament d'arribada al campus

En aquesta edició l'anàlisi territorial es realitza únicament per als principals municipis i comarques de residència.

A continuació es presenten els resultats d'aquestes anàlisis incorporant l'anàlisi evolutiva 2006-2015, amb l'objectiu de convertir aquest apartat en un observatori territorial dels canvis que es produeixin en els principals indicadors de mobilitat més enllà de l'anàlisi diferencial per territoris.

Anàlisi de la mobilitat segons principals municipis i comarques de residència

Com s'ha indicat, en aquest apartat s'analitzen els principals indicadors de mobilitat de la comunitat universitària a partir del municipi o la comarca de residència durant el curs. S'utilitza informació específica municipal en aquells casos en què es disposa d'una mostra suficient per ser tractada aïlladament, Barcelona, Sabadell, Cerdanyola del Vallès i Terrassa. Tanmateix, donat el pes que signifiquen en el conjunt de la comunitat universitària, també es faciliten les dades per Sant Cugat i la Vila de la UAB, malgrat que les seves mostres siguin molt ajustades, de manera que caldrà entendre els resultats de manera orientativa.

Els municipis restants s'han agrupat fins a constituir les comarques o, en algun cas, agrupacions de comarques.

Quan s'ha considerat que la mostra resultava insuficient s'ha optat per no desagregar els resultats d'algunes variables (com ara el detall dels mitjans de transport).

Taula 46. Municipi de residència de la comunitat universitària. % i mostra disponible. 2015

Territori	%	Mostra*
Municipi		
Barcelona	28,1	1196
Sabadell	9,3	421
Cerdanyola del Vallès	8,1	374
Terrassa	6,6	305
Sant Cugat del Vallès	3,8	164
Vila UAB*	2,4	103
Resta territoris		
Resta Vallès Occidental	9,3	455
Vallès Oriental	8,1	355
Baix Llobregat	6,3	281
Anoia - Bages	5,1	220
Resta Barcelonès	4	171
Maresme	4,3	186
Alt Penedès - Garraf	1,7	77
Resta Catalunya	2,8	108
Fora de Catalunya	0,1	4
NC	0,1	5
TOTAL	100	4425

Font: GEMOTT. 2015

*Mostra ponderada.

3.1. Fitxa d'anàlisi per cada municipi

Considerant els principals municipis de residència de la comunitat universitària, es poden establir les següents situacions.

BARCELONA CIUTAT

- Les persones procedents de la **ciutat de Barcelona** destaquen pel seu major ús del transport públic (83,2%) que es manté al voltant del 80% des de 2006.
 - ✓ Concretament, l'ús de FGC (61,1%) es manté estable i continua sent molt superior al de RENFE (16,4%) que decreix des de 2011, any que obtenia la seva quota màxima (21%).
 - ✓ En 2015 l'ús del transport privat (15,3%) decreix lleugerament respecte a 2013 (16,5%), tant el percentatge dels que comparteixen com el dels que arriben sols en cotxe.
- La durada mitjana del desplaçament (55,8 minuts) està per sobre de la mitjana del conjunt de la comunitat universitària i es manté estable després de créixer de manera important entre 2006 i 2009.

SABADELL

- A **Sabadell**, l'ús del transport públic com a mode per arribar a la UAB també és majoritari (61,6%) i enguany creix significativament respecte a 2013, situant-se al mateix nivell que a 2011, en que obtenia el percentatge més elevat fins a enguany. El major ús del transport públic va en detriment del vehicle privat que a 2015 decreix significativament (passant del 42% en 2013 al 36% en 2015).
 - ✓ FGC té el domini quasi absolut de l'arribada en transport públic des d'aquest municipi (59,9%), ja que només l'1% opta per RENFE i un reduït 0,8% tria el bus. Respecte a 2013, l'ús de FGC augmenta lleugerament en detriment dels altres dos mitjans públics.
- La durada mitjana del desplaçament d'arribada és de 30,9 minuts, molt per sota de la mitjana de la comunitat universitària i mantenint-se estable des de 2009.

CERDANYOLA DEL VALLÈS

- Els residents al municipi de **Cerdanyola**, excloent la Vila de la UAB, tot i que també accedeixen al campus en major proporció en transport públic (43,6%), destaquen per fer un major ús de modes no motoritzats (28,7%) que la resta de municipis.
- En 2015 decreix significativament respecte el 2013 el pes dels modes no motoritzats, tornant al mateix nivell que el 2011. Aquest menor pes dels modes no motoritzats implica un increment tant del transport públic, que assoleix un percentatge màxim (43,6%), com del transport privat (28,2%).
 - ✓ El bus (31,2%), seguit amb diferència de la RENFE (12,6%) són les opcions de transport públic que adopten els residents a Cerdanyola. Tant en el cas del bus, com especialment en el de la RENFE, s'observa un creixement respecte 2013, en el cas de la RENFE assolint la taxa més alta des de 2006.
 - ✓ Quant al transport privat, l'opció de compartir, que cada cop era més infreqüent entre els residents a la ciutat de Cerdanyola, torna a augmentar per segona edició consecutiva (9,2%), consolidant aquesta tendència a l'alça. La conducció en solitari també augmenta lleugerament (17,3%).
- L'arribada al campus és lògicament més ràpida (26,5 minuts) si bé enguany augmenta significativament respecte les tres darreres edicions, segurament per l'augment de l'ús dels modes motoritzats (públic i privat).

TERRASSA

- A **Terrassa**, el transport públic segueix sent el mode principal de desplaçament al campus de la UAB, mantenint una proporció similar a 2013 (57,5% i 56,0% respectivament). En canvi, el transport privat tot i tenir un pes superior al conjunt de la comunitat universitària (40,8% vs. 31,9%), redueix la seva importància de manera significativa des de 2013 i molt significativa des de 2006.
 - ✓ Entre els usuaris del transport privat destaca tant conduir en solitari (25,6%) com compartir (12,7%), si bé el pes d'ambdós formes del transport privat s'ha reduït molt des de 2006, especialment el dels conductors en solitari.

- ✓ En el cas dels usuaris/àries del transport públic domina clarament l'opció de FGC (51,5%) que si bé en 2015 es manté, ha augmentat significativament des de 2006. Els que trien RENFE són una part petita i poc significativa estadísticament.
- ✓ La durada mitjana del desplaçament d'arribada al campus (46,2) és només 9 minuts més elevada que la de Barcelona (55,8) i no pateix una variació rellevant respecte 2013.

SANT CUGAT DEL VALLÈS

- Els residents a **Sant Cugat del Vallès** també es desplacen al campus majoritàriament en transport públic (58%), si bé el pes del transport privat també es destacable (40,4%).
- En 2015 creix el pes del transport públic en detriment del privat, retornant als nivells de 2009 i 2011.
 - ✓ L'ús de FGC és molt generalitzat (57,5%), de fet l'única opció de transport públic que declaren els que resideixen en aquest municipi. En el cas del transport privat la majoria arriba sol al campus (30,4%).
- La durada del desplaçament d'entrada (26,6 minuts) és molt similar a la de Cerdanyola (26,5) i seguint el mateix comportament que els residents en aquest altre municipi augmenta lleugerament respecte a 2013.

VILA DE LA UAB

- ✓ Entre els residents a la **Vila de la UAB** continua sent general i creix des de 2011, l'ús de modes no motoritzats per arribar al lloc de treball o estudi (88,1%).

Aquesta tendència, amb les prudències necessàries que imposa una mostra tan reduïda, es deuria principalment a la reducció en l'ús del transport públic.

- ✓ Quant al temps mitjà de desplaçament fins al campus és de 14,1 minuts, i es manté estable després de créixer entre 2006 i 2009.

Mode i mitjà

Taula 47. Evolució del mode i mitjà de transport per accedir a la UAB. Principals municipis. 2006-2015

Municipi	Any	No motoritzat	T. Públic	T. Privat	Total UAB
Barcelona	2006	0,2*	78,8	21	100
	2009	0,6*	83,8	15,6	100
	2011	1,7*	84,1	14,3	100
	2013	--	83,5	16,5	100
	2015	1,5*	83,2	15,3	100
Sabadell	2006	0,3*	58,2	41,6	100
	2009	1,1*	59,1	39,8	100
	2011	1,2*	61,4	37,4	100
	2013	1,3*	56,8	41,9	100
	2015	2*	61,6	36,4	100
Cerdanyola del Vallès	2006	12,4	41,8	45,9	100
	2009	23,4	42,3	34,2	100
	2011	28,7	39,6	31,7	100
	2013	40,3	35,5	24,2	100
	2015	28,2	43,6	28,2	100
Terrassa	2006	--	39,3	60,7	100
	2009	0,5*	42,7	56,8	100
	2011	1,6*	47,2	51,1	100
	2013	--	56	44	100
	2015	1,7*	57,5	40,8	100
Sant Cugat**	2006	--	66,9	33,1	100
	2009	1,2*	61	37,8	100
	2011	5,9*	57,4	36,7	100
	2013	3,4*	52,5	44,1	100
	2015	1,7	58	40,4	100
Vila UAB**	2006	94	0,5*	5,5*	100
	2009	88,2	5,4*	6,5*	100
	2011	79,2	11,5*	9,2*	100
	2013	83,3	15,3*	1,4*	100
	2015	88,1	8,3	3,6	100
Total UAB	2006	5,9	53,1	41	100
	2009	7,2	54,3	38,5	100
	2011	6,4	56,7	36,9	100
	2013	5,8	59,7	34,5	100
	2015	5,6	62,6	31,9	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

Ombrejat gris: valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

** dades orientatives mostra molt ajustada.

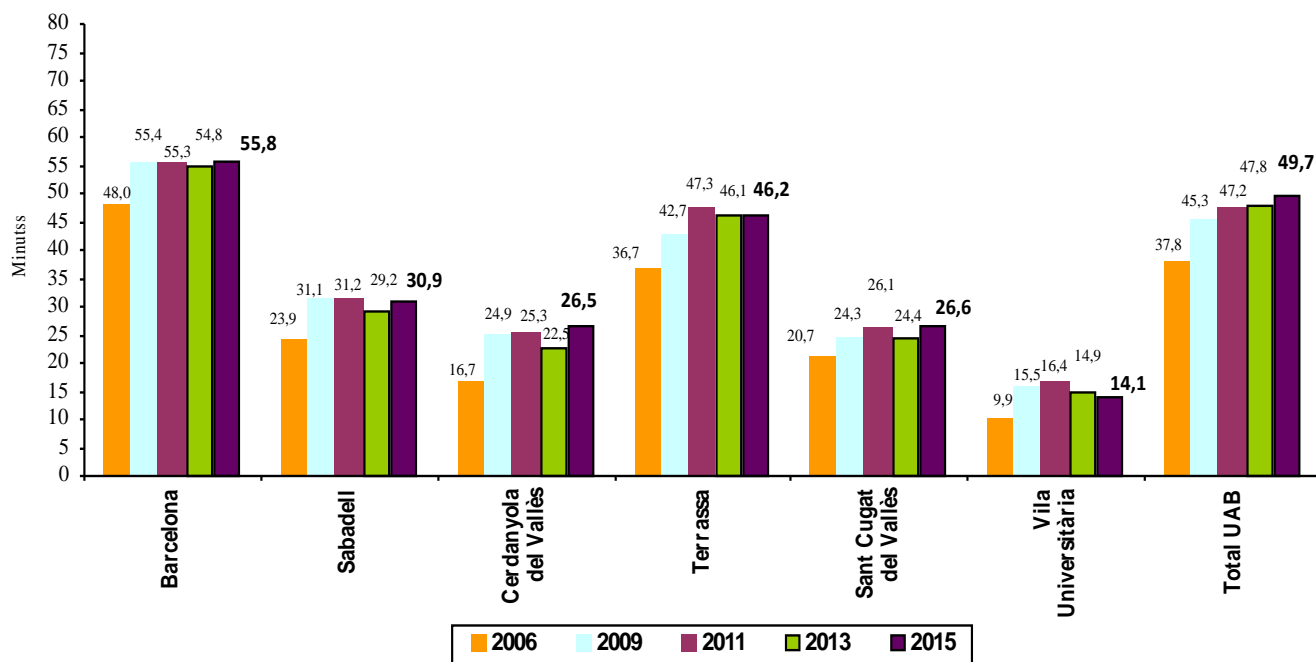
Detall principals mitjans

Municipi	Any	Bus	FGC	RENFE	Cotxe conductor	Compartir vehicle
Barcelona	2006	2,6*	58,1	18,1	16	4,2
	2009	2,6*	67	14,2	11,1	3,3
	2011	1,7	61,3	21	10,1	2,5
	2013	3,4	62,4	17,1	10,8	4,5
	2015	5,7	61,1	16,4	10,9	2,9
Sabadell	2006	0,7*	55,9	1,5*	31,5	8,5
	2009	1,6*	56,2	1,4*	28,1	10,2
	2011	1,2*	59,5	0,6*	28	8
	2013	2,0*	53,4	0,7*	30,5	9,8
	2015	0,8*	59,9	1*	26,9	7,9
Cerdanyola del Vallès	2006	33,6	0,8*	7,4	27,8	15,2
	2009	30,8	1,8*	9,9	20,4	10,7
	2011	28	0,2*	11,4	19,5	2,3*
	2013	27,8	0,4*	7,8	16,7	6
	2015	31,2	0,5*	12,6	17,3	9,2
Terrassa	2006	1,2*	36,2	1,9*	41,5	19
	2009	1,0*	39,5	2,1*	39	16,9
	2011	0,3*	40	6,9*	32,5	17,3
	2013	0,5*	52,2	3,1*	27,4	15,4
	2015	0,4*	51,5	5,6*	25,6	12,7
Sant Cugat	2006	0,5*	65,1	1,3*	24	8,0*
	2009	0,0*	60,3	0,8*	28,5	5,4*
	2011	0,0*	57,8	0,0*	28,3	6,4*
	2013	1,0*	52,6	0,0*	31,3	10,4*
	2015	0*	57,5	0,5*	30,4	3,5*
Total UAB	2006	7,4	33	12,7	27,9	13,2
	2009	7,7	34,4	12,2	26,2	11
	2011	7,1	33,6	16	24,6	10,6
	2013	7,8	36,2	15,8	22,2	10,7
	2015	8,4	36,1	18,2	20,9	9,5

*No es poden facilitar resultats per Vila UAB ni per les categories: caminar, bicicleta i moto, ja que la mostra és insuficient per a desagregar els resultats.

Durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB

Gràfic 23. Durada mitjana del desplaçament d'arribada de la UAB. Principals municipis. 2006-2015



Font: GEMOTT 2006-2015

3. 2. Fitxa d'anàlisi per comarques i agrupacions territorials

RESTA DEL VALLÈS OCC.

- ✓ A la **resta del Vallès Occidental** excloent Sabadell, Terrassa, Sant Cugat i Cerdanyola, el pes del transport privat és significatiu (49,9%) però continua disminuint des de 2006, augmentant el percentatge dels que trien el transport públic (46,2%) si bé encara per sota de la mitjana de la comunitat UAB.
- ✓ En el cas del transport públic es tria principalment FGC (27,1%) que augmenta lleugerament respecte a 2013, i en menor grau RENFE (12,4%) que es manté. En canvi, el bus no és una opció important en aquest territori (6,6%).
- ✓ Quant al transport privat, la gran majoria arriba al campus en solitari (34,3%), si bé continua disminuint el pes d'aquesta opció.
- ✓ Pel que fa a la durada mitjana del desplaçament d'arribada al campus, se situa en 37,0 minuts, mostrant una certa tendència a créixer.

BAIX LLOBREGAT

- ✓ Al **Baix Llobregat**, el mode de transport és molt similar a la mitjana del conjunt de la comunitat universitària, de tal manera que la major part tria el transport públic per accedir al campus (61,7%), mostrant un creixement significatiu respecte a 2013 (56,5%) en detriment del vehicle privat.
- ✓ La RENFE és l'opció dominant actualment (33,8%), seguit de FGC (26,1%) que incrementa 5 punts percentuals respecte a 2013 després de mantenir-se estable en tot el període anterior (2006-2013). La RENFE va experimentar un fort creixement en percentatge d'ús en 2011, i en l'actualitat pràcticament es manté.
- ✓ Respecte al vehicle privat, conduir en solitari (28,3%) continua situant-se per sobre de la mitjana de la comunitat UAB (20,9%) tot i decreixer 6 punts percentuals respecte a 2013.
- ✓ Té un dels desplaçaments més llargs en temps (68,9 minuts), creixent gairebé 8 minuts respecte 2013.

VALLÈS ORIENTAL

- ✓ Al **Vallès Oriental**, el percentatge dels que opten pel transport públic creix de manera significativa respecte a 2013 (del 42,8% al 56,2%), situant-se per primer cop des de 2006 per sobre del transport privat. Tanmateix, encara es situa per sota de la mitjana global de la comunitat UAB.
- ✓ L'increment del pes dels que opten pel transport públic va en detriment del transport privat, que obté el valor més baix des de 2006.
 - ✓ La RENFE és l'opció més habitual (53,2%), mostrant un increment molt significatiu respecte 2011 (20,1%), de tal manera que els percentatges de FGC i bus no són significatius estadísticament.
 - ✓ En sentit invers, decreix el percentatge dels que opten pel cotxe en solitari (28,2%) i els que el comparteixen (15,0%), encara que continuen sent un col·lectiu més elevat que la mitjana de la comunitat UAB.
- ✓ El temps de desplaçament és de 56,2 minuts, significativament més elevat que a 2013 (46,8 minuts), fet que podria explicar-se per l'increment de desplaçaments en transport públic que són els de major durada.

RESTA DEL BARCELONÈS

- ✓ Excloent la ciutat de Barcelona, a la **resta del Barcelonès** el percentatge dels que opten pel transport públic (66,2%) és més elevat que en el conjunt de la comunitat universitària si bé decreix de forma significativa respecte a 2013, de manera que els que opten pel transport privat creix fins al 33,0%, 8 punts percentuals més que a 2013.
 - ✓ La davallada del transport públic es concentra en l'ús de FGC (28,7%), que decreix més de 10 punts percentuals respecte a 2013, obtenint un pes lleugerament superior a 2009 (25,4%). En canvi, el percentatge d'ús de la RENFE creix d'un 25,2% a 2013 al 28,0% a 2015.
 - ✓ L'augment del transport privat recau especialment en l'ús del vehicle compartit, tot i que les dades s'han de prendre amb precaució ja que la submostra d'aquest segment no arriba al llindar de significació estadística.
- ✓ El temps de desplaçament des de la resta del Barcelonès és de 64,9 minuts, mantenint-se estable respecte 2013 però mostrant un creixement important des de 2006.

ANOIA-BAGES

- ✓ Entre els que resideixen en l'**Anoia-Bages** el pes dels que trien el transport privat (43,4%) s'ha reduït de manera molt important des de 2006, any que representava el 75,8% dels desplaçaments al campus dels residents en aquest àmbit. En 2015 el pes del transport privat és inferior al transport públic (56,4%) que, tot i seguir per sota la mitjana global de la comunitat UAB, mostra un creixement molt important respecte 2006, arribant a ser el mode de desplaçament majoritari.
 - ✓ En aquest territori, destaca especialment l'elevat percentatge dels que comparteixen cotxe (23,7%), per sobre dels que arriben en cotxe en solitari (19,8% en l'actualitat).
 - ✓ En l'ús del transport públic, no existeix un mitjà clarament majoritari, ja que el percentatges d'ús dels tres mitjans que arriben al campus UAB és similar: FGC (20,9%), RENFE (18,5%) i Bus (17,0%).
- ✓ Els que arriben des d'aquest territori tenen un dels desplaçaments d'arribada que duren més (83,2 minuts), només superat pels que vénen de l'Alt Penedès-Garraf. Aquest temps és creixent des de 2006.

MARESME

- ✓ Al **Maresme** l'opció del transport privat (40,8%), tot i tenir un pes superior a la mitjana global de la comunitat UAB, és menys freqüent que la tria del transport públic (59,2%), que esdevé l'opció majoritària malgrat que decreix lleugerament respecte 2013 (de 61,2% a 59,2%).
 - ✓ El bus (37,5%) és el mitjà més triat entre els que opten pel transport públic, si bé es redueix lleugerament.
 - ✓ Quant als usuaris/àries del transport privat destaca el pes dels que arriben sols (24,5%) que es manté respecte a 2013. També es manté el percentatge dels que comparteixen cotxe (15,6%), un percentatge força alt respecte la mitjana de la comunitat UAB.
- ✓ La durada del desplaçament d'arribada al campus (74,6 minuts) també mostra un creixement important des de 2006.

ALT PENEDEÈS-GARRAF

- ✓ Finalment, entre els residents a les comarques d'**Alt Penedès-Garraf**, la gran majoria opta pel transport públic (84,0%), sent una opció creixent des de 2006.
- ✓ La mostra disponible per a aquest territori fa que la gran majoria de dades no resultin inferibles a nivell estadístic, de tal manera que només es pot apuntar que RENFE actualment és l'opció majoritària (69,5%) dels residents en aquest territori.
- ✓ Els residents a l'Alt Penedès-Garraf són els que tenen la durada de desplaçament d'entrada més alta (97,2 minuts), durada que s'incrementa en més de 15 minuts respecte a 2013 i molt significativament des de 2006.

Mode i mitjà

Taula 48. Evolució del mode i mitjà de transport per accedir a la UAB. Comarques o agrupacions. 2006-2015

Municipi	Any	No motoritzat	T. Públic	T. Privat	Total UAB
Resta del V. Occidental	2006	2,8*	31,4	65,8	100
	2009	2,2*	35,2	62,7	100
	2011	3,1*	39,2	57,7	100
	2013	3,3*	44,5	52,1	100
	2015	3,9*	46,2	49,9	100
Baix Llobregat	2006	--	43,3	56,7	100
	2009	0,3*	43,7	56	100
	2011	1,0*	57,3	41,6	100
	2013	--	56,5	43,5	100
	2015	--	61,7	38,3	100
V. Oriental	2006	--	27,4	72,6	100
	2009	--	27	73	100
	2011	0,3*	27,1	72,6	100
	2013	--	42,8	57,2	100
	2015	--	56,2	43,8	100
Resta del Barcelonès	2006	--	59,9	40,1	100
	2009	--	60,3	39,7	100
	2011	1,7*	65	33,3	100
	2013	0,4*	74,5	25,1	100
	2015	0,8*	66,2	33	100
Anoia-Bages	2006	--	24,2	75,8	100
	2009	--	34,2	65,8	100
	2011	0,5*	39,4	60,2	100
	2013	--	50,4	49,6	100
	2015	0,2	56,4	43,4	100
Maresme	2006	--	57,8	42,2	100
	2009	--	58,3	41,7	100
	2011	2,3*	61,1	36,6	100
	2013	--	61,2	38,8	100
	2015	--	59,2	40,8	100
Alt Penedès-Garraf	2006	--	56,5	43,5*	100
	2009	--	63,8	36,2*	100
	2011	1,0*	73,7	25,3*	100
	2013	--	76,5	23,5*	100
	2015	--	84,0	16,0*	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

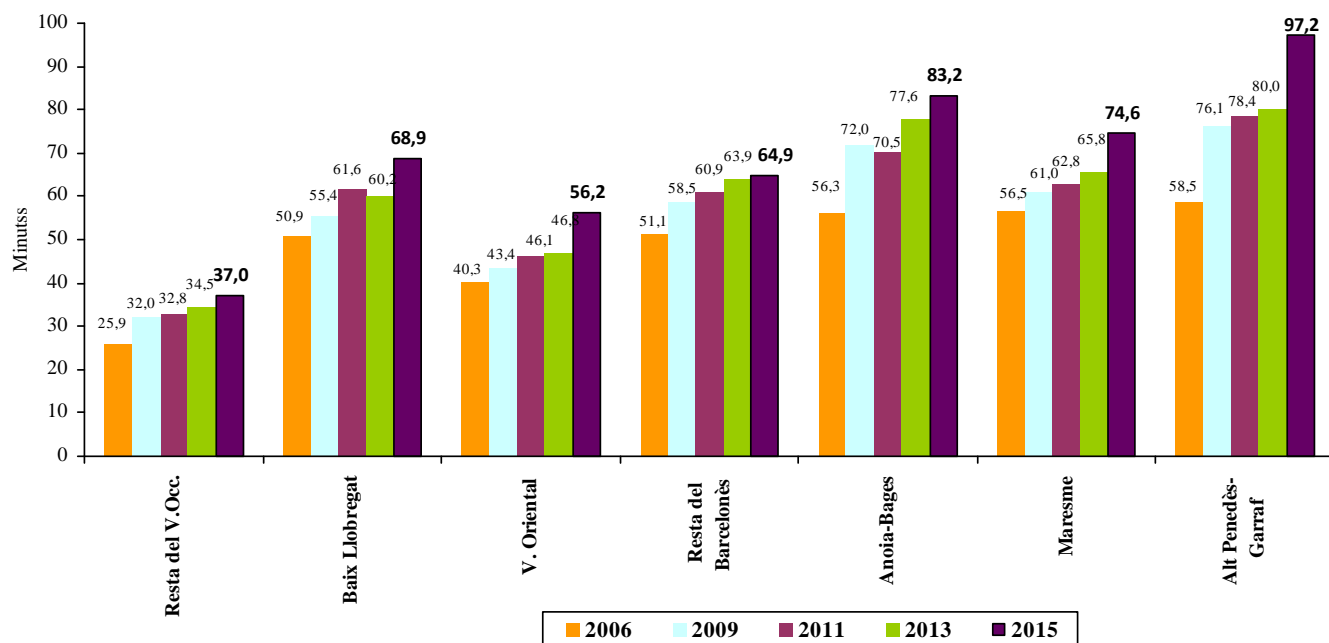
Detall principals mitjans

Comarques o agrupacions	Any	Bus	FGC	RENFE	Cotxe conductor	Compartir vehicle
Resta del V. Occidental	2006	3,5	20,7	7,2	48,7	15,4
	2009	4,7	20,5	10	45,8	15,6
	2011	6,8	21,4	11,1	41,5	12,9
	2013	6,8	26,3	12,1	35,8	14,2
	2015	6,6	27,1	12,4	34,3	13,4
Baix Llobregat	2006	2,1*	19,2	22	47,8	8,9*
	2009	3,5*	19,1	21,1	44	11,4
	2011	1,4*	19,4	36,7	32,7	7,5*
	2013	1,7*	21,3	33,7	34	7,7*
	2015	1,8*	26,1	33,8	28,3	9,7*
V. Oriental	2006	0,6*	1,4*	25,4	48,1	24,1
	2009	2,6*	2,6*	22,1	51,6	19,9
	2011	4,5*	2,4*	20,1	43,4	27,4
	2013	1,2*	0,9*	40,9	34,6	21,3
	2015	2,3*	0,7*	53,2	28,2	15
Resta del Barcelonès	2006	6,1*	24,6	29,2	25	11,8
	2009	9,2*	25,4	25,4	26,1	11,5
	2011	3,8*	34,6	26,6	24,9	5,9*
	2013	9,2*	39,2	25,2	16,8	6,4*
	2015	9,5*	28,7	28	18,5	12,1*
Anoia-Bages	2006	5,1*	11,9	7,2*	34,3	41,5
	2009	5,9*	18,6	9,3*	29,1	36,7
	2011	10,2*	19,1	10,2*	22,3	37,5
	2013	10,5*	23,8	16,4	16,8	34,4
	2015	17	20,9	18,5	19,8	23,7
Maresme	2006	41,4	6,7*	9,7*	26,1	14,9
	2009	37,4	8,1*	12,8	23	18,7
	2011	43,7	7,5*	9,8*	19,5	16,1
	2013	40,1	13,8	7,3*	23,5	15
	2015	37,5	17,4	4,2*	24,5	15,6
Alt Penedès-Garraf	2006	--	5,5*	51	30,7*	7,5*
	2009	1,7*	7,0*	55,7	21,7*	13,1*
	2011	--	8,1*	65,7	20,2*	4,0*
	2013	0,9*	13,4*	61,6	10,7*	12,5*
	2015	--	14,5*	69,5	5,6*	10,4*

*No es poden facilitar resultats per Vila UAB ni per les categories: caminar, bicicleta i moto, ja que la mostra és insuficient per a desagregar els resultats.

Durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB

Gràfic 24. Durada mitjana del desplaçament d'arribada i de sortida a la UAB. Comarques i agrupacions. 2006-2015



Font: GEMOTT 2006-2015



PART 2: PERCEPCIÓ I VALORACIÓ
D'ASPECTES RELACIONATS AMB LA MOBILITAT

4. Elecció de la modalitat i anàlisi del canvi



Un cop descrits els paràmetres de la mobilitat de la comunitat universitària i realitzada la seva anàlisi territorial, el present apartat se centra en la percepció i valoració que es fa respecte a aspectes clau de la mobilitat i el campus de la UAB.

En primer lloc, s'analitzen les motivacions en la tria dels modes de transport per accedir a la UAB així com la disposició a canviar de mode de transport. Aquest apartat també inclou l'anàlisi dels canvis de modalitat experimentats per la comunitat universitària.

4.1. Motius d'ús del mitjà de transport

Per analitzar aquesta qüestió central en l'estudi de la percepció de la mobilitat, es pot posar l'accent en el principal motiu de l'elecció del mitjà de transport, o en el conjunt de motius al·legats.

Si se centra l'anàlisi en el principal motiu que justifica l'elecció d'un mitjà de transport, el més citat és que es tracta del mitjà més ràpid (21,3%), seguit de ser el més proper al lloc de residència o bé que la manca d'oferta de transport públic en l'origen del desplaçament obliga a triar un altre mode (15,8% en ambdós casos).

Tanmateix, el conjunt d'arguments, agrupant el principal i la resta de motius, indica que, a més de la rapidesa (46,5%), la comoditat (39%), la combinació d'horaris més bona (38,1%) i més proper al lloc de residència (36,9%) són arguments amb major pes del que inicialment es defensa.

De nou, es posa de manifest, que les motivacions manifestes que argumenten eleccions de comportament són complexes i sovint, malgrat que es prioritza un motiu central, hi intervenen més raons, de manera que, donant la possibilitat a la comunitat universitària d'explicar la resta de motius és possible aproximar-se a la comprensió de per què s'escull un mitjà de manera més precisa.

Taula 49. Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2015

Motius	Motiu principal	Altres motius**	Total motius
Més ràpid	21,3	27,4	46,5
Més còmode, agradable	9,2	32,4	39
Combinació d'horaris més bona	10,4	30,0	38,1
Més proximitat al lloc de residència	15,8	23	36,9
Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen	15,8	17,5	31,7
Més puntual o regular	5,1	29,2	32,1
Més barat	10,7	20,3	29,4
No disposa de vehicle privat	5,6	20,3	23,7
No tenir carnet de conduir	5,3	12,1	16,4
Necessitat per fer altres desplaçaments	–	1,3	1,2
Ecologia (sostenibilitat, mediambiental)	–	1,6	1,5
Autonomia, independència, flexibilitat/llibertat d'horaris	–	1	0,9
Altres	0,2	3,2	3,2
NC	0,6	0	0,6
TOTAL	100	**	**

Font: GEMOTT. 2015

* en primer lloc es pregunta pel motiu principal i a continuació per la resta de motius.

** **RESPOSTA MÚLTIPLE**: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

ORDRE=TOTAL MOTIUS

Per tal de facilitar la lectura, les següents anàlisis se centraran en el motiu principal d'elecció del mitjà de transport.

Evolució 2006-2015

L'evolució en els darrers anys mostra estabilitat en els principals motius per l'elecció del mitjà de transport. Respecte el 2013 no s'observen diferències significatives.

Taula 50. Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2006-2015

	2006	2009	2011	2013	2015	Variació 2013- 2015
Més ràpid	22,6	21,2	20,5	20,1	21,3	=
Més proximitat al lloc de residència	21,6	19,3	16,9	17,2	15,8	=
Poca oferta de transport públic	13,7	9,3	16,3	15,5	15,8	=
Més barat	6	8,1	8,3	11,9	10,7	=
Millor combinació d'horaris	5,2	11,3	11,2	10,1	10,4	=
Més còmode/agradable	18,1	8,8	9,3	8,6	9,2	=
Més puntual/regular	1,1	7,7	7,7	6,7	5,1	=
No disposa de vehicle privat	7,1	6,7	4,5	4,5	5,6	=
No té carnet de conduir	1,6	5,9	3,9	4	5,3	=
Altres	2,9	1,8	--	--	0,2*	=
NC			1,3	1,4	0,6*	=
TOTAL	100	100	100	100	100	

Font: GEMOTT. 2006-2015

Mode emprat per accedir al campus

Prenent com a referència el principal motiu, cal tenir present el diferent pes dels arguments en funció de si s'arriba en vehicle privat, transport públic o de manera no motoritzada.

Els usuaris del transport privat són els que mostren un major consens en determinar els motius d'elecció del mitjà per arribar a la UAB. Així, un 46% dels usuaris d'aquest mode el tria per la rapidesa i un 20% perquè no disposa d'una bona oferta de transport públic alternativa.

Tot i que entre els que accedeixen al campus en transport públic hi ha major diversitat d'arguments, el motiu més citat és disposar d'una alternativa de transport públic pròxima al domicili (22,2%).

Finalment, els que es desplacen en modes no motoritzats o fan majoritàriament perquè resulta més barat (30,3%) i perquè és més agradable (22,7%), així com proximitat al lloc de residència (19,9%). La resta d'arguments no són significatius per poder ser analitzats.

Taula 51. Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB segons mode amb el que s'arriba al campus. 2015

Motiu principal	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Més ràpid	9,5*	9,8	46	21,3
Més proximitat al lloc de residència	19,9	22,2	2,3	15,8
Poca oferta d'alternatives de transport públic	1,1*	14,8**	20,2	15,8
Més barat	30,3	12,6	3,6	10,7
Millor combinació d'horaris	3,6*	10,1	12,3	10,4
Més còmode/agradable	22,7	7	11,3	9,2
Més puntual/regular	6,1*	6,2	2,9	5,1
No disposa de vehicle privat	2,8*	8,4	0	5,6
No té carnet de conduir	1,3*	8,1	0	5,3
Altres	0	0,3*	1,2*	0,2*
NC	2,8*	0,6*	0,4	0,6*
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

** Fa referència a l'elecció d'un determinat mitjà de transport públic per la manca d'altres alternatives de transport públic properes al seu municipi.

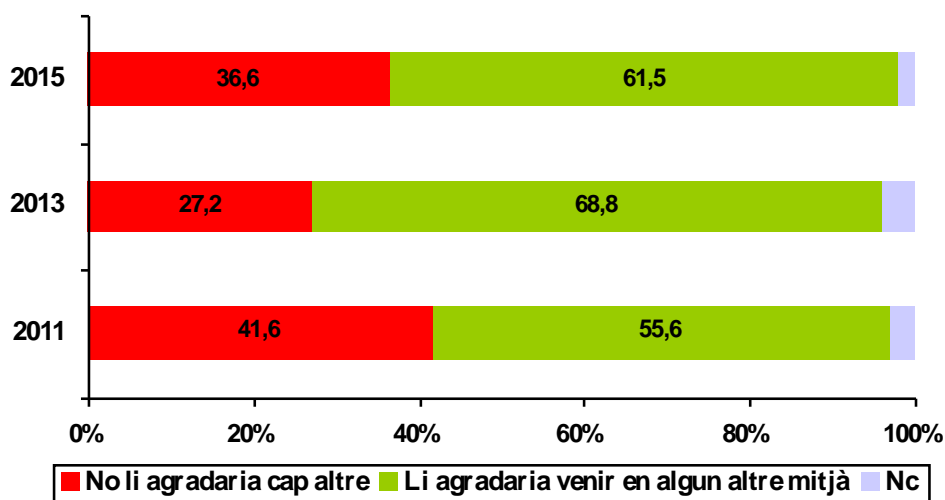
4.2. Mitjà de transport amb el que li agradaria poder anar a la UAB

Seguint amb la iniciativa posada en marxa en l'onada 2011 orientada en aprofundir en els motius d'elecció del transport entre la comunitat universitària, s'ha preguntat sobre fins a quin punt es voldria utilitzar algun altre mitjà de transport per accedir al campus.

Globalment, el 61,5% de la comunitat universitària declara que voldria arribar a la UAB en un mitjà de transport diferent del que utilitza en l'actualitat.

Respecte a 2013 s'observa una disminució d'aquells que preferirien canviar de mode de transport, passant del 68,8% al 61,5%. Canviant així la tendència anterior.

Gràfic 25. En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB? 2011-2015



Font: GEMOTT. 2011-2015

En primer lloc cal valorar la modalitat de transport en que es voldria arribar. D'aquesta manera, entre el conjunt de la comunitat universitària que li agradaria canviar, el 30,1% declara que desitjaria arribar en transport privat, el 22,6% en transport públic, mentre que un 8,8% voldria arribar per modes no motoritzats.

- Respecte a 2013, destacar un canvi de tendència, el desig d'arribar en mitjà de transport privat supera el transport públic.

Taula 52. En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB. 2011-2015

Mode	2011	2013	2015
No li agradaria canviar	41,7	27,2	36,6
Li agradaria canviar	55,5	68,8	61,5
No motoritzat	8,2	12,2	8,8
T. Públic	23,6	29,9	22,6
T. Privat	23,6	26,7	30,1
NC	2,8	4,1	1,9
TOTAL	100	100	100

Font: GEMOTT. 2011-2015

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Traspassos nets desitjats entre modes

Cal tenir present, que aquesta voluntat de canvi, que disminueix respecte el 2013, pot ser deguda a voler canviar d'un mitjà de transport privat a un altre mitjà de transport privat, de manera que el percentatge global dels que voldrien arribar en transport privat no implica un canvi de modalitat.

Per tant, cal calcular quin percentatge de persones canviarien de mode netament, és a dir passarien de transport públic a privat, de privat a públic o d'altres combinacions.

En conjunt, el 14,6% no canviaria de mode de transport, de manera que el canvi desitjat se centraria en un canvi de mitjà.

Entre la resta d'opcions, el més freqüent és que es desitgi passar del transport públic al privat (25,6%), sent menys freqüent que es desitgi passar del transport privat al públic (12%). La resta de canvis de modalitat són minoritàries.

- Si es comparen els resultats entre 2013 i 2015, s'observa que decreix significativament l'opció de canvi de mitjà dins un mateix mode, i la de passar del transport privat al no motoritzat. En sentit invers, l'única opció de canvi que creix és la de passar del transport públic al privat.

Taula 53. *En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB: fluxos nets desitjats entre modes. 2011-2015*

Fluxos entre modes	2011	2013	2015	Comparativa 2013-2015
No li agradaria canviar	41,7	27,2	36,6	↑
Li agradaria canviar	55,5	68,8	61,5	↓
No canviaria de mode (canviaria entre mitjans però dins de la mateixa modalitat)				
	12,4	22,1	14,6	↓
NM → TPUB o TPRIV	1,4	1,4	1,1	=
TPUB → NM	4,5	6,2	5,4	=
TPUB → TPRIV	19,9	20,8	25,6	↑
TPRIV → NM	2,9	4,4	2,8	↓
TPRIV → TPUB	14,3	13,0	12,0	=
NC	2,8	4,9	1,9	
TOTAL	100	100	100	
Total passarien a T.Privat	20,2%	21,4%	26,2%	↑
Total passarien a T.Públic	15,1%	13,8%	12,6%	=

Font: GEMOTT. 2011-2015

Col·lectiu

Abans d'aprofundir en els motius d'aquests canvis, es poden analitzar aquests resultats segons el col·lectiu.

- Tan sols entre l'alumnat hi ha major desig de passar a transport privat (33,0%) que a transport públic (9,0%), mentre que entre PAS i PDI+Esfera és més freqüent desitjar passar a transport públic (30,4% i 25,5%, respectivament).
- Els que voldrien canviar de mitjà de transport són significativament més freqüents entre l'alumnat de grau (64,6%). En canvi, entre el PDI/Esfera la voluntat de canvi és significativament més baixa (49,4%) i obté una proporció similar a la voluntat de no canviar i seguir utilitzant el mateix mode o mitjà.

Taula 54. Traspessos nets desitjats entre modes segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
No li agradaria canviar	33,6	39,4	41,6	48,7	36,6
Li agradaria canviar	64,6	58,4	55,4	49,4	61,5
Total passarien a T. Privat	33,0	20,1	5,1	4,0*	26,2
Total passarien a T. Públic	9,0	12,2	30,4	25,5	12,6

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

4.3. Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB

En aquest punt s'ha volgut aprofundir en els motius pels quals es desitjaria un canvi de modalitat de transport i els motius que eviten que aquest es produeixi. Lògicament, aquesta anàlisi, basada en preguntes de resposta totalment oberta permet múltiples anàlisis. En primer lloc, s'analitza quins són els motius argumentats per aquells que desitgen un canvi de modalitat.

Com s'ha analitzat, el 12,6% desitjaria passar a transport públic. Els arguments que motiven aquest desig són principalment la consideració d'un mitja més còmode, tranquil, agradable (34,9%), seguit del preu i l'estalvi de temps, amb un 23,8% i 23,4% respectivament.

En tercer lloc se situen els valors i creences ecològiques i sostenibles (13,9%) i l'argument de considerar el transport més directe (12,8%).

La resta de motius són menys freqüents, i van des de la puntualitat i la combinació d'horaris (6,3%), les activitats durant el trajecte (6,2%), fins a les dificultats per trobar aparcament (1,2%) passant per considerar que es tracta d'un mode més segur (2,0%) o la valoració del tràfic (0,9%).

Taula 55. Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB. Desitgen passar a transport públic. 2015

Motius desitja canviar a transport públic	%
Més còmode, tranquil, agradable	34,9
Motius econòmics (més barat, menys despesa)	23,8
Estalvi de temps de desplaçament (més ràpid)	23,4
Ecologia (sostenibilitat, mediambiental)	13,9
Més directe	12,8
Més puntual o regular	6,3
Combinació d'horaris més bona	6,3
Activitats durant el trajecte (llegir, estudiar, descansar...)	6,2
Més proximitat al lloc de destí/origen	5,7
Per no haver de conduir	2,8
Seguretat	2,0
Aparcament (dificultat)	1,2
Tràfic (embussos, perillositat...)	0,9
Partidari del transport públic	0,8
Altres (menys del 2,9% , menys de 20 casos)	3,0
Nc	5,9
TOTAL (desitja passar a transport públic)*	-

Font: GEMOTT. 2015

*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

Quant al 26,2% dels que declaren que voldrien passar al transport privat, els arguments principals se centren en l'estalvi de temps que els suposaria aquest canvi (53,4%) i la comoditat que li suposen (41,9%).

La resta d'arguments obtenen freqüències força inferiors i van des del fet de considerar que aquesta modalitat permet autonomia i independència (19,3%) o considerar-lo més barat que el transport públic (13,2%), fins a d'altres motius molt minoritaris com pensar que es una manera de desplaçar-se més directa (1,1%) o més puntual i regular (1,8%).

Taula 56. Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB. Desitgen passar a transport privat, 2015

Motius desitja canviar a transport privat	%
Estalvi de temps de desplaçament (més ràpid)	53,4
Més còmode, tranquil, agradable	41,9
Autonomia, independència, flexibilitat/libertat d'horaris	19,3
Motius econòmics (més barat, menys despesa)	13,2
Combinació d'horaris més bona	5,6
Compartir despeses	5,3
Més puntual o regular	1,8
Més directe, sense transbordaments, parades adequades	1,1
Aparcament	1,1
Altres (menys del 2,7% , menys de 25 casos)	3,4
Nc	8,4
TOTAL (desitja passar a transport privat)*	--

Font: GEMOTT. 2015

*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

4.4. Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB

També es vol conèixer els motius pels quals, malgrat desitjar un canvi de modalitat, no es realitza.

El principal argument del 12,6% que desitjaria passar al transport públic no ho fan és la inexistència d'alternatives en aquest mode de transport (30,5%), seguit dels arguments de l'estalvi de temps (23,8%) i la combinació d'horaris més bona (18,3%).

La resta de motius per no canviar al transport públic són menys freqüents. Concretament, el 8,3% considera que el transport que actualment utilitza és més directe, sense necessitat de fer transbordaments i un 7,4% menciona els motius econòmics (preu, més barat, menys despesa).

Amb menor proporció, s'exposen motius com són la proximitat al lloc de destí/origen del transport que actualment utilitza (5,6%), la major comoditat (4,7%) o la menor freqüència de pas (4,5%).

Taula 57. Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB. Desitgen passar a transport públic. 2015

Motius no canvia transport públic	%
Inexistència d'alternatives	30,5
Estalvi de temps de desplaçament (més ràpid)	23,8
Combinació d'horaris més bona	18,3
Més directe, sense transbordaments... parades	8,3
Motius econòmics (més barat, menys despesa)	7,4
Més proximitat al lloc de destí/origen	5,6
Més còmode, tranquil, agradable	4,7
Freqüència de pas	4,5
Més puntual o regular	2,3
Necessitats/obligacions de caire familiar i/o laboral	0,8
Ja faig servir la millor opció/estic satisfet	0,5
Autonomia, independència, flexibilitat/llibertat d'horaris	0,2
Altres (menys del 2,4% , menys de 18 casos)	0,7
Nc	9,7
TOTAL (desitja passar a transport públic)*	--

Font: GEMOTT. 2015

*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

Per altra banda, entre el 26,2% dels que declaren que voldrien passar al transport privat, els arguments principals per no realitzar el canvi estan relacionats amb el fet de no disposar de vehicle privat (27,8%) o el permís de conduir (21,2%), motius que fan impossible el canvi, juntament amb els motius econòmics (26,7%).

En un segon terme, altres motius declarats per no passar a fer servir el transport privat són: no poder compartir vehicle, el que probablement implicaria una major competitivitat econòmica (12,6%) fins a considerar que la comoditat (4,2%) o l'aparcament pot ser una dificultat per fer-ho (2,4%).

Taula 58. Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB. Desitgen passar a transport privat. 2015

Motius no canvia a transport privat	%
No disposa de vehicle privat	27,8
Motius econòmics (més barat, menys despesa)	26,7
No tenir carnet de conduir	21,2
No poder compartir vehicle privat	12,6
Inexistència d'alternatives (no pot, no explica motius)	5,5
Estalvi de temps de desplaçament (més ràpid)	5,5
Combinació d'horaris més bona	3,3
Aparcament (dificultat, poder disposar)	2,4
Més còmode, tranquil, agradable	4,2
Altres (menys de l'1,8% , menys de 20 casos)	1,8
Nc	14,1
TOTAL (desitja passar a transport privat)*	--

Font: GEMOTT. 2015

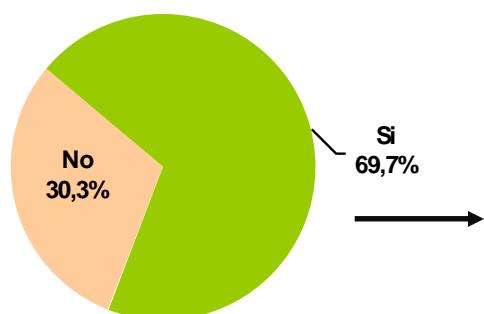
*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

4.5. Canvi real de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys

Un nou pas en el coneixement dels canvis de modalitat entre la comunitat universitària consisteix en demanar si realment hi ha hagut aquest canvi. Pregunta que s'ha acotat als darrers dos anys, donat que la major part de la comunitat universitària, els estudiants, s'incorpora de nou, o bé deixa de tenir relació amb el campus quan finalitza els estudis.

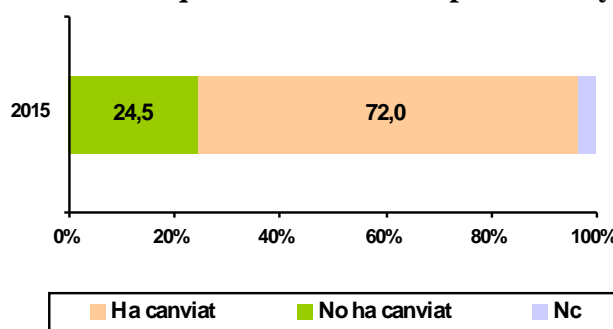
En conjunt el 69,7% de la comunitat universitària declara que fa 2 anys ja formava part de la UAB. Entre aquest grup majoritari, el 24,5% afirma que en aquest període de temps ha canviat de mitjà de transport, de manera que el 72,0% no ha variat el mitjà amb el qual arriba al campus.

Gràfic 26. Estava al campus fa 2 anys



Font: GEMOTT. 2015

Gràfic 27. Canvi de mitjà transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys. Comunitat que estava en el campus fa 2 anys



Com en l'apartat anterior, una primera mirada a aquest canvi de mitjà, passa per determinar la modalitat de transport en que s'arribava fa 2 anys. Concretament, entre aquells que fa 2 anys estaven al campus i han canviat de mitjà, el 16,5% arribava amb algun mitjà de transport públic, el 5,1% arribava en transport privat i el 2,9% arribava en transport no motoritzat.

Taula 59. Mode transport en que s'accedia a la UAB fa 2 anys. 2015

Mode	2015
No ha canviat	72,0
Ha canviat	24,5
No motoritzat	2,9
T. Públic	16,5
T. Privat	5,1
NC	3,4
TOTAL	100

Font: GEMOTT. 2015

Traspassos nets reals entre modes

De nou, cal calcular els fluxos nets entre modes, és a dir, calcular quin percentatge de persones han canviat de mode netament, passant de transport públic a privat, de privat a públic o d'altres combinacions.

En conjunt, el 6,8% no ha canviat de mode de transport de manera que el canvi ha estat de mitjà, però dins d'una mateixa modalitat.

Entre la resta d'opcions, el més freqüent és que s'hagi passat de transport públic a transport privat (10,4%) i únicament el 3,3% ha passat de transport privat a públic.

Sent la resta de canvis de modalitat minoritària, globalment, el 10,9% ha passat a transport privat (provenint del públic o del no motoritzat) i el 5,5% al transport públic (provenint del privat o no motoritzat).

Taula 60. Canvis de modalitat en els darrers 2 anys: fluxos nets reals entre modes. 2015

Fluxos entre modes	%
No ha canviat	72
Ha canviat	24,5
No ha canviat de mode (ha canviat de mitjà però dins de la mateixa modalitat)	6,8
NM → TPUB o TPRIV	2,7
TPUB → NM	0,8
TPUB → TPRIV	10,4
TPRIV → NM	0,5
TPRIV → TPUB	3,3
NC	3,4
TOTAL	100

Total han passat a T.Privat*	10,9%
Total han passat a T.Públic*	5,5%

Font: GEMOTT. 2011-2013

*Sobre el total dels que fa 2 anys eren membres de la UAB

Col·lectiu

- Entre tots els col·lectius ha estat més freqüent el canvi a transport privat que el canvi a transport públic.
- Entre PAS i PDI/Esguera és menys freqüent haver canviat de mitjà en els darrers 2 anys (84,5% i 84,8%).

La falta de mostra suficient no permet facilitar dades fiables sobre el detall del canvi de modalitat en aquests col·lectius. Tanmateix, els resultats apunten a que el canvi a transport públic és menys freqüent que entre els estudiants de grau.

- En canvi, entre l'alumnat de grau el pes dels que han canviat de mitjà de transport (28,4%) és significativament superior a la resta de col·lectius de la comunitat universitària.

A més en aquest cas, els canvis de modalitat són significativament més freqüents, especialment passar a transport privat (12,1%) encara que també passar a transport públic (6,7%).

Taula 61. Traspassos nets reals entre modes segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
No ha canviat	67,6	71,5	84,5	84,8	72
Ha canviat	28,4	24	14,6	13,8	24,5
Total han passat a T.Privat*	12,1	12,9	6,0	6,6	0,1
Total han passat a T.Públic*	6,7	4,1*	4,0*	2,8*	5,5

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

4.6. Motiu del canvi real de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys

L'argument més citat del 5,5% que ha passat del transport privat al transport públic en els darrers 2 anys és que ha canviat de domicili (42,0%), el que li ha permès combinar millor amb l'oferta de transport públic per accedir a la UAB.

En segon lloc se situen les raons econòmiques (18,3%), seguit de la impossibilitat de compartir vehicle (14,4%) i el canvi d'horaris (12,5%). Amb un pes força menor també són motius de canvi la comoditat (5,3%) o la impossibilitat de disposar de vehicle privat (3,8%).

Taula 62. Motius ha canviat de modalitat de transport per arribar a la UAB. Han canviat a transport públic, 2015

Motius ha canviat a transport públic	%
Canvi de domicili	42
Econòmics	18,3
Ja no té la possibilitats de poder compartir cotxe	14,4
Horaris	12,5
Més còmode o agradable	5,3
Ja no disposa de vehicle privat	3,8
Estalvi de temps, més ràpids	2,4
Per obligacions familiars i laborals (el pare ja no la porta, fa alguna tasca abans o després de la universitat que combina millor amb tpub...)	1,9
Més sostenible, ecològic	1,4
Altres	2,9
Nc	2,8
TOTAL (Ha passat a transport públic)*	--

Font: GEMOTT. 2015

*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

Per la seva banda, aquells membres de la comunitat universitària que han canviat al transport privat, i que representen el 10,9% dels que fa més de 2 anys que accedeixen al campus, argumenten principalment que els ha mogut la creença de que així estalvien temps (39,2%).

Els motius secundaris tenen a veure amb considerar raons econòmiques (20,0%), d'horaris (18,1%) i la comoditat / agradable (16,6%).

Cal mencionar també que el 14,8% i el 10,3% respectivament han passat a vehicle privat donat que han aconseguit disposar de carnet i/o vehicle privat.

Trobem altres argumentacions però menys mencionades com: trajectes directes (7,8%), canvi de domicili (7,5%), més puntualitat (6,6%), no disposar d'alternativa de transport públic (5,7%) o per obligacions familiars i laborals (4,0%),

Taula 63. *Motius ha canviat de modalitat de transport per arribar a la UAB. Han canviat a transport privat, 2015*

Motius ha canviat a transport privat	%
Estalvi de temps, més ràpids	39,2
Econòmics	20
Horaris	18,1
Més còmode o agradable	16,6
Tenir ara carnet de conduir	14,8
Disposició de vehicle privat	10,3
Trajectes directes, no canvis de transport, transbordaments	7,8
Canvi de domicili	7,5
Més puntual o regular	6,6
No disposar d'alternativa de transport públic	5,7
Per obligacions familiars i laborals	4
Altres	0,5
Nc	2,9
TOTAL (Ha passat a transport privat)*	--

Font: GEMOTT. 2015

*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

5. Valoració dels mitjans de transport públic per accedir a la UAB

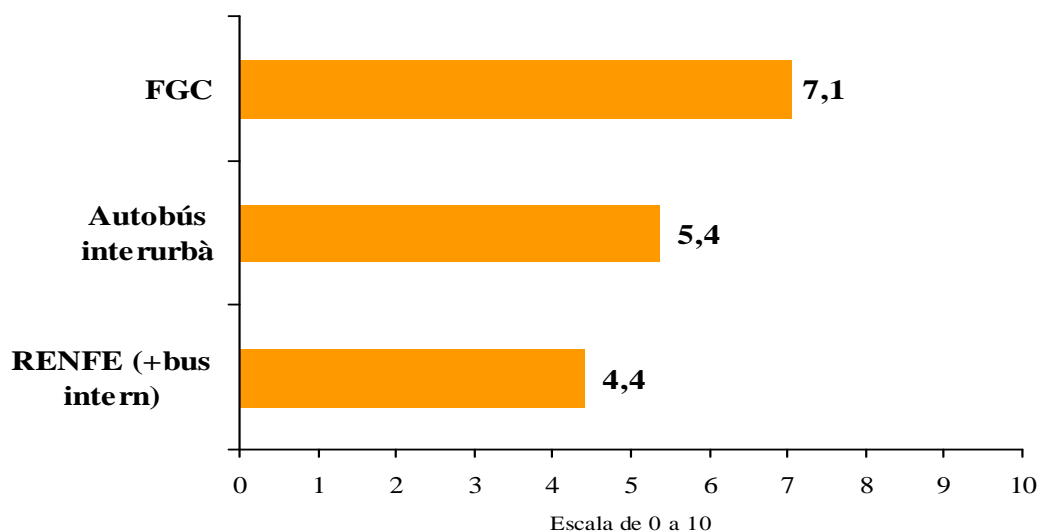
L'objectiu d'aquest apartat és conèixer quina és la percepció dels mitjans de transport públic per accedir a la UAB. Així, en primer lloc s'exposen els resultats relatius al conjunt de la comunitat universitària ja que en la tria d'un mitjà concret a més de les qüestions objectives (com per exemple la proximitat al lloc d'origen), poden intervenir també factors d'imatge i posicionament dels diferents mitjans.

A continuació, s'analitza l'opinió que tenen els/les usuaris/usuàries de cada mitjà en concret en contraposició a l'opinió dels que no ho són encara. L'objectiu d'aquest contrast és doble: d'una banda conèixer l'estat i evolució de l'opinió dels usuaris actuals així com determinar quina és la situació relativa de cada mitjà de transport respecte a les alternatives, i en segon lloc, valorar fins a quin punt l'opinió de la població usuària es diferencia o no, respecte de la població no usuària, ja que una diferència substancial entre ambdues visions indicaria una imatge equivocada de la població no usuària.

Percepció global dels mitjans de transport públic

Entre el conjunt de la comunitat universitària, FGC (7,1, en una escala de 0 a 10) té una valoració significativament superior a la que obté la xarxa de busos interurbans (5,4) i RENFE (4,4).

Gràfic 28. Valoració de la qualitat global del servei. 2015
Total comunitat universitària



Font: GEMOTT. 2015

Valoració entre la població usuària de cada mitjà

Com és habitual la percepció dels usuaris i no usuaris de cada mitjà difereix significativament.

- FGC és l'operadora que major percentatge d'usuaris té: 36,1% del conjunt de la comunitat universitària i 57,7% del conjunt de població que accedeix amb transport públic com a mode final d'arribada al campus. La valoració mitjana és de 7,06 en una escala de 0 a 10, sent significativament més elevada entre els seus usuaris (7,69).
- RENFE ocupa la segona posició en percentatge d'usuaris de transport públic: 18,2% del conjunt de la comunitat universitària i 29,0% del conjunt de població que accedeix amb transport públic com a mode final d'arribada al campus. La valoració mitjana és la més baixa 4,42 en una escala de 0 a 10, si bé els que en són usuaris li atorguen una nota sensiblement millor (4,80), no obstant no arriba a l'aprovat.
- Finalment se situa el bus interurbà: 8,3% del conjunt de la comunitat universitària i 13,3% del conjunt de població que accedeix amb transport públic com a mode final d'arribada al campus. La nota global d'aquest mitjà és de 5,36 si bé la valoració dels que en són usuaris és força més alta (6,43).

Taula 64. *Valoració de la qualitat global del servei segons si s'és usuari o no. 2015.*

	RENFE (+bus intern)	FGC	Autobús Interurbà
% d'usuaris totals**	18,2	36,1	8,3
% d'usuaris sobre el total dels transports públics**	29	57,7	13,3
Qualitat global del servei	4,42	7,06	5,36
Usuari/a	4,80	7,69	6,43
No usuari/a	4,32	6,63	5,22

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a molt malament i el 10 a 'molt bé'.

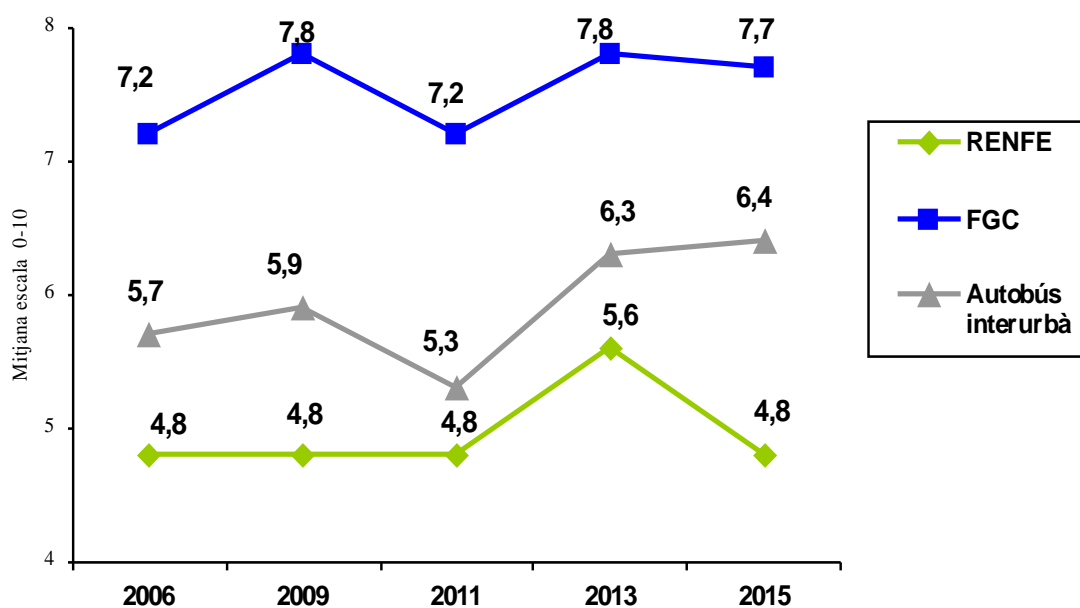
** Com a mitjà principal d'accés.

Evolució 2006-2013

L'anàlisi evolutiu de dades entre la població usuària es pot realitzar des de 2006

- Es manté respecte el 2013 la valoració atorgada pels usuaris a FGC i l'autobús interurbà
- En el cas de RENFE durant aquests dos últims anys pateix un fort sotrac, i torna a les valoracions baixes (4,8) mantingudes de 2006 a 2011. Sent amb diferència el mitjà de transport pitjor valorat.

Gràfic 29. Evolució de la valoració de la qualitat global del servei Usuaris. 2006-2015
Mitjana en una escala de 0 a 10.



Font: GEMOTT. 2006-2015



6. El bus intern de la UAB

L'onada 2015 manté l'ampliació feta a l'anterior onada sobre els coneixements de la xarxa de bus intern de la UAB. D'aquesta manera, s'interroga directament sobre si s'és usuari d'aquesta xarxa i de quines línies, així com els motius pels quals no es fa servir.

Al seu torn, i seguint la sèrie de dades disponibles s'analitza la valoració que es fa d'aquest servei tant a nivell global com de manera detallada per diferents aspectes.

6.1. Ús de xarxa d'autobusos interns de la UAB

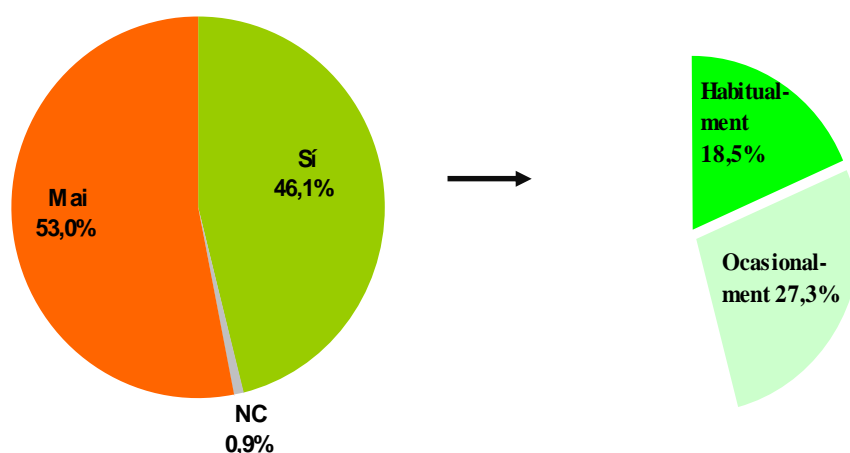
Globalment, el 46,1% de la comunitat universitària declara fer servir la xarxa de bus intern del campus, front un 53% que afirma no fer-lo servir mai.

Entre els usuaris, el 27% en fa un ús ocasional i el 18,5 declara fer-ne un ús habitual.

Quant a les línies concretes, la més utilitzada són la L1 Renfe_Rectorat per Ciències (22,3%) i la L4 Renfe_Rectorat per Eix Central (20,5%).

A certa distància se situen les línies L2 Renfe_Vila per Medicina Eix central (12,7%) i la L5 Renfe_Vila per Eix Central (10,3%), mentre la L3 Ciències i Biociències_Eureka (6,0%) és la que menor percentatge de la comunitat universitària declara fer servir.

Gràfic 30. % d'ús de la xarxa de bus intern de la UAB. 2015



Font: GEMOTT. 2015

Taula 65. Línies de bus intern que fa servir.2015

Línies bus intern*	%
El fa servir*	46,1
L1 Renfe_Rectorat per Ciències	22,3
L4 Renfe_Rectorat per Eix Central	20,5
L2 Renfe_Vila per Medicina Eix central	12,7
L5 Renfe_Vila per Eix Central	10,3
L3 Ciències i Biociències_ Eureka	6,0
Nc	3,8
Mai	53,0
NC	0,9
TOTAL	--

Font: GEMOTT. 2015

*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

Col·lectiu

- L'ús de la xarxa interna de bus és significativament més freqüent entre l'alumnat de grau (50,7%) que també és qui destaca per fer-ne un ús més habitual (22,5%).
- En canvi, entre PAS i PDI/Esguera el percentatge dels que utilitzen bus intern és significativament menor (35,7% i 29,1% respectivament).

Taula 66. Ús de la xarxa interna del bus segons col·lectiu 2015

Ús	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Sí	50,7	41,6	35,7	29,1	46,1
Habitualment	22,5	15,7	4,5	4,3	18,4
Ocasionalment	28,2	25,9	31,2	24,8	27,7
Mai	48,5	57,3	63,7	69,3	53,0
NC	0,8	1,1	0,6	1,6	0,9
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015.

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

6.2. Motius per a no fer servir la xarxa d'autobusos interns de la UAB

El 53% de la comunitat universitària que no utilitza mai el bus intern al·lega principalment que no el necessita (44,8%) sense especificar per quina raó. Els que sí ho fan al·leguen que no fan desplaçaments interns ja que el mitjà que els acosta al campus els deixa a prop de la seva destinació.

En segon lloc, el 26,1% afirma que per fer desplaçaments interns utilitza altres mitjans.

La resta de motius són força menys freqüents. El 3% declara que és un servei que no respon a les seves necessitats (no em serveix, no em va bé), atès a la seva organització i en menor grau als horaris (1,6%) i a les esperes (0,2%), mentre que el 2,1% declara que no té prou informació.

L'anàlisi d'aquests motius permet afirmar que el fet de no ser usuari del bus intern està més relacionat amb els propis hàbits que amb el disseny i gestió del servei (horaris, rutes, parades, informació...).

Taula 67. Motius pels quals no utilitza mai el bus intern. 2015

Motius no utilitza mai bus intern	%
No ho necessita	44,8
Utilitza altres mitjans per desplaçar-se per la UAB	26,1
<i> Prefereix caminar</i>	15,2
<i> Utilitza vehicle propi (cotxe/moto)</i>	8,0
<i> Alternativa més ràpida</i>	1,9
<i> Alternativa més còmoda</i>	0,5
<i>Utilitza altres mitjans per desplaçar-se per la UAB sense especificar</i>	0,3
<i> Fan servir bicicleta</i>	0,2
Arriben a UAB en FGC (molt propera estació a facultat)	6,9
No es desplacen per UAB	3,1
No em serveix/no em va bé	3,0
Desconeixement/manca d'informació	2,1
Incompatibilitat d'horaris	1,6
Interurbà deixa a prop de Facultat	0,9
No haver d'esperar	0,2
Altres (menys de 23 casos)	1,3
NC	9,9
TOTAL	100,0

Font: GEMOTT. 2015

6.3. Valoració de la xarxa d'autobusos interns de la UAB

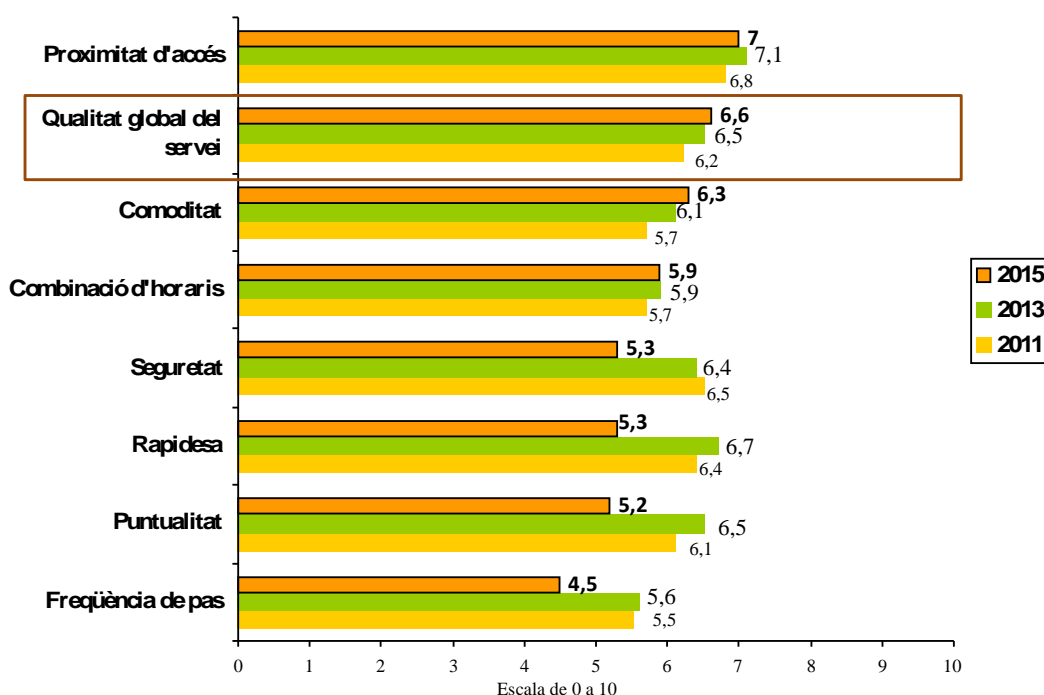
La xarxa interna d'autobusos obté valoracions força positives per part de la comunitat universitària del campus.

Globalment, la qualitat del servei obté una nota de 6,6 en una escala de 0 a 10, sent la proximitat d'accés (7), la comoditat (6,3) i la combinació d'horaris (5,9) els aspectes millor valorats.

Li segueixen la seguretat i la rapidesa (5,3 en ambdós aspectes del servei) i la puntualitat (5,2). Finalment, l'aspecte que obté menor valoració, no arribant a 5, és la freqüència de pas (4,5).

- Tot i que la valoració global del bus intern atorgada pel conjunt de la comunitat universitària es manté respecte el 2013 (6,5 i 6,6 respectivament), en gairebé tots els aspectes del servei considerats la valoració empitjora, sent especialment significatiu en el cas de la freqüència de pas, la puntualitat, la rapidesa i la seguretat. L'únic aspecte que millora molt lleugerament és la comoditat.

Gràfic 31. Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2015.
Total comunitat universitària



Font: GEMOTT. 2011-2015

Valoració entre la població usuària

- Com es pot observar a la taula següent, la valoració del bus intern és millor entre els usuaris que entre els no usuaris, com succeeix també en el cas de la resta de mitjans analitzats en el capítol anterior.

Taula 68. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons si s'és usuari o no. 2015

Aspectes	Usuari/ària	No usuari/ària	Total
Qualitat global del servei	6,98	6,02	6,6
Proximitat d'accés	7,55	6,27	7,04
Rapidesa	7,15	3,55	5,3
Puntualitat	6,89	3,66	5,24
Seguretat	6,95	3,79	5,33
Comoditat	6,78	5,71	6,36
Combinació d'horaris	6,2	5,52	5,93
Freqüència de pas	5,78	3,34	4,54

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a molt malament' i el 10 a 'molt bé'.

Col·lectiu

- Tornant a la visió del conjunt de la comunitat universitària, la valoració de la qualitat global del bus intern presenta diferències per col·lectiu. Així, els estudiants, tant de grau com de màsters/postgraus i doctorats, en fan una valoració significativament més positiva que el PAS i PDI/esfera. Respecte els diferents aspectes del servei, només s'observen diferències quant a la rapidesa, comoditat i freqüència de pas, aspectes que també són millor valorats pels estudiants.
- Si es para atenció a la comunitat que és usuària del servei de bus intern es corrobora que els estudiants tenen una opinió significativament més favorable globalment (7,0), així com quant a la rapidesa, comoditat i freqüència de pas, a més de la facilitat d'accés.

Taula 69. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons col·lectiu. 2015.
Total comunitat universitària

Aspectes	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Qualitat global del servei	6,6	6,7	6,1	6,2	6,6
Proximitat d'accés	7,1	7,1	6,4	6,5	7,0
Rapidesa	5,7	5,4	3,9	3,4	5,3
Puntualitat	5,6	5,5	3,8	3,4	5,2
Seguretat	5,7	5,5	3,9	3,7	5,3
Comoditat	6,4	6,6	5,7	5,9	6,4
Combinació d'horaris	5,9	6,0	5,6	5,7	5,9
Freqüència de pas	4,9	4,6	3,4	2,9	4,5

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a molt malament i el 10 a 'molt bé'.

Taula 70. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons col·lectiu. 2015
Usuaris/àries

Aspectes	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Qualitat global del servei	7,0	7,0	6,4	6,5	7,0
Proximitat d'accés	7,7	7,4	6,8	6,9	7,5
Rapidesa	7,3	7,2	6,2	6,3	7,1
Puntualitat	7,0	7,0	6,0	6,2	6,9
Seguretat	7,0	7,2	6,1	6,7	6,9
Comoditat	6,8	7,0	6,0	6,2	6,8
Combinació d'horaris	6,2	6,1	5,9	6,0	6,2
Freqüència de pas	5,9	5,7	5,1	5,2	5,8

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a molt malament i el 10 a 'molt bé'.



7. L'aparcament a la UAB

El darrer capítol d'aquest bloc es dedica a la situació de l'aparcament a la UAB.

Aquesta qüestió ja s'havia tractat l'any 2011, si bé l'edició 2015 es centra en la dimensió més subjectiva i propositiva:

- Valoració del funcionament de l'aparcament a la UAB
- Mesures a dur a terme i prioritització de criteris i col·lectius

7.1. Funcionament de l'aparcament a la UAB

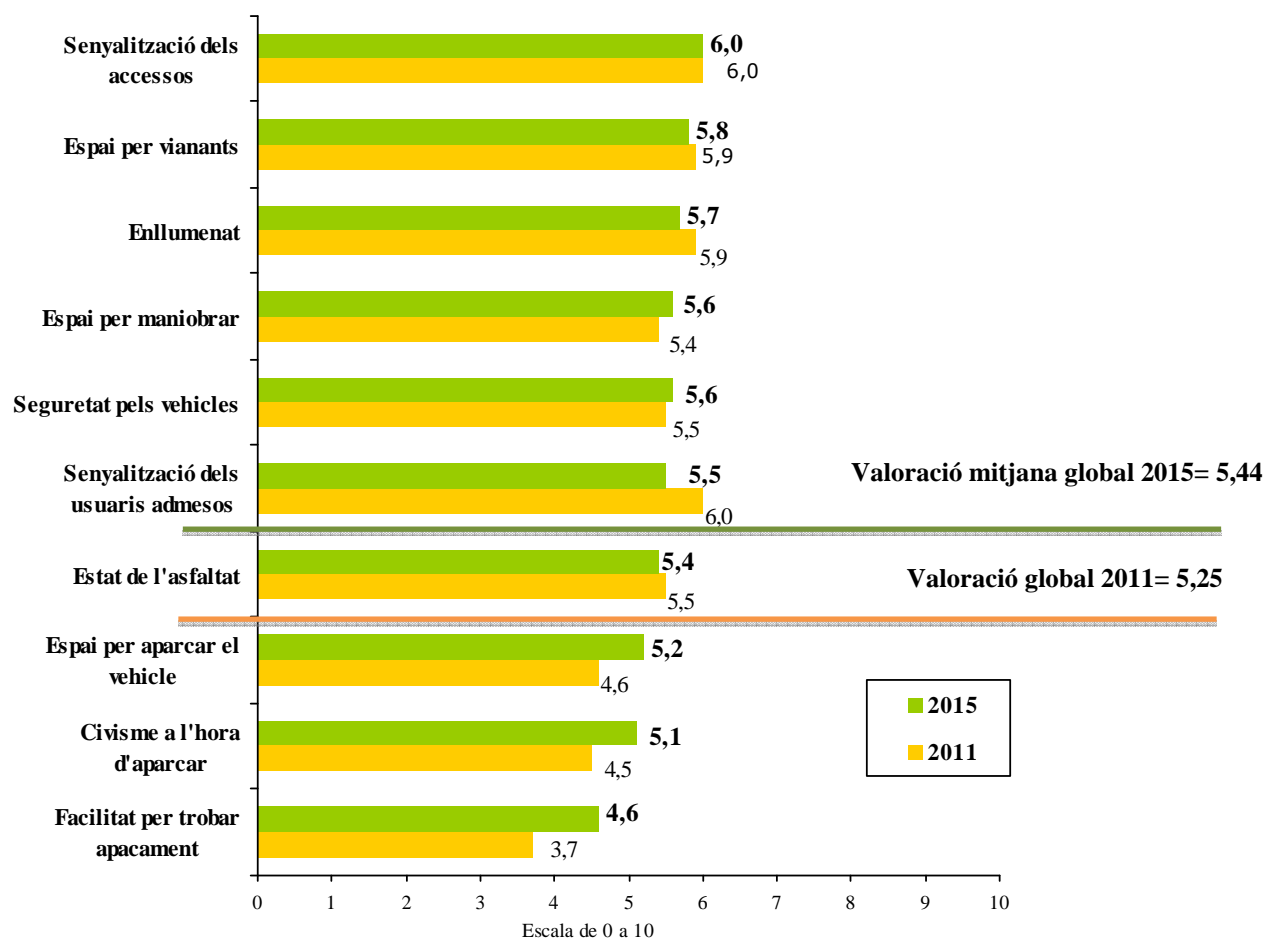
La comunitat universitària que accedeix al campus ha valorat els diferents aspectes del servei d'aparcament en una escala de 0 a 10.

- Tots els aspectes considerats obtenen valoracions per sobre de l'aprovat exceptuant la facilitat per trobar aparcament (4,6 punts sobre 10).
- La senyalització dels accessos és l'aspecte que obté una millor valoració (6,0).

Tot i que en l'edició 2015 no s'ha preguntat sobre una la valoració global del funcionament de l'aparcament, per tal de comparar els resultats amb l'edició 2011, s'ha calculat una valoració mitjana global tenint en compte les valoracions dels diferents aspectes considerats. Així, la nota global mitjana obtinguda és de 5,44 punts sobre 10, lleugerament per sobre que a 2011 que era de 5,25.

- Els aspectes que milloren significativament en valoració respecte el 2011, són: la facilitat per trobar aparcament, l'espai per aparcar el vehicle i el civisme a l'hora d'aparcar. Contràriament, l'aspecte que empitjora en major mesura és la senyalització dels usuaris admesos.

Gràfic 32. Valoració de l'aparcament a la UAB. 2011-2015.



Mode

- Les persones de la comunitat universitària que accedeixen al campus en vehicle privat són els que atorguen les pitjors valoracions als diferents aspectes de funcionament de l'aparcament, significativament per sota que els que accedeixen en transport públic i en modes no motoritzats, que en general són els que en fan una valoració més positiva.

Taula 71. Valoració de l'aparcament de la UAB segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2015

Aspectes	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total UAB
Senyalització dels accessos	6,18	6,04	5,81	6,0
Espai per vianants	5,77	5,93	5,74	5,8
Enllumenat	5,87	5,8	5,5	5,7
Espai per maniobrar	5,58	5,65	5,58	5,6
Seguretat pels vehicles	5,89	5,77	5,23	5,6
Senyalització dels usuaris admesos	5,7	5,73	5,23	5,5
Estat de l'asfaltat	5,64	5,67	5,07	5,4
Espai per aparcar el vehicle	5,6	5,45	4,79	5,2
Civisme a l'hora d'aparcar	5,21	5,31	4,74	5,1
Facilitat per trobar apacament	4,88	4,73	4,29	4,6

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

7.2. Alternatives de millora de l'aparcament a la UAB

També s'ha preguntat a la comunitat universitària el seu grau d'acord amb diferents alternatives per a millorar el funcionament de l'aparcament. En general, existeix força consens amb que és necessari fer algun tipus d'actuació per millorar-ne el funcionament, ja que totes les actuacions proposades obtenen puntuacions per sobre de 5 punts excepte la de “no fer res, deixar-ho com està”, amb la que el 64% de la comunitat universitària hi està en desacord.

Les propostes que presenten més consens són les orientades a incentivar l'ús dels modes alternatius al cotxe: “millorar el transport col·lectiu” (82,7% d'acord), “incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe” (69,9%) i millorar l'accés a mitjans no motoritzats (64,2%).

Independentment de la proposta de no fer res, les alternatives de millora que obtenen un percentatge d'acord més baix entre el conjunt de la comunitat universitària són la de construir aparcaments als afores del campus i la de prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament (40,3% i 40,2% respectivament).

Taula 72. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament.

Aspectes	Mitjana* (0-10)	% Desacord (0-4)	% Acord (7-10)
Incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe	7,3	13,1%	69,9%
Reduir la indisciplina	6,3	19,2%	48,7%
Millorar el transport col·lectiu	8,1	3,9%	82,7%
Millorar l'accés a mitjans no motoritzats (caminar, bici)	7,1	13,1%	64,2%
Prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament	5,5	31,2%	40,2%
Seguretat per les persones	6,0	31,2%	45,5%
Construir aparcaments als afores del campus	5,4	32,7%	40,3%
Cap, deixar-ho com està	2,9	64,0%	12,5%

Font: GEMOTT. 2015

*Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt en desacord' i el 10 a 'mol d'acord'.

Mode

- Les persones de la comunitat universitària que accedeixen al campus en transport públic i no motoritzat i, per tant, no són usuàries habituals de l'aparcament, són els que valoren més positivament la majoria d'alternatives de millora, especialment la proposta de millora del transport col·lectiu (8,4 i 8,2 respectivament) i, en concret en el cas dels que accedeixen en modes no motoritzats, l'aspecte de millorar l'accés per les persones que accedeixen caminant i en bicicleta (8,6).
- D'altra banda, els usuaris del transport privat, que són els principals usuaris de l'aparcament, tot i que n'atorguen valoracions més baixes també valoren molt positivament les propostes orientades a incentivar l'ús dels modes alternatius al cotxe com són: millorar el transport col·lectiu (7,8), incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe (6,7) i millorar l'accés a mitjans no motoritzats (6,6%); sent també entre aquest col·lectiu les propostes millor puntuades.
- A la proposta de construir aparcaments als afores del campus, que en conjunt és la menys valorada, els que accedeixen al campus de Bellaterra en transport privat n'atorguen una valoració de 5,8 punts sobre 10, sent el col·lectiu que en fa una lectura més positiva, significativament per sobre dels que hi accedeixen en modes no motoritzats, que suspelen la proposta (4,5).

Taula 73. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament segons mode de transport amb el que arriba al campus 2015

Aspectes	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total UAB
Incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe	7,4	7,7	6,7	7,3
Reduir la indisciplina	6,6	6,2	6,2	6,3
Millorar el transport col·lectiu	8,2	8,4	7,8	8,2
Millorar l'accés a mitjans no motoritzats (caminar, bici)	8,6	7,3	6,6	7,1
Prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament	6,0	5,4	5,5	5,5
Seguretat per les persones	5,9	6,1	6,0	6,0
Construir aparcaments als afores del campus	4,5	5,3	5,8	5,4
Cap, deixar-ho com està	3,3	2,8	3,0	2,9

Font: GEMOTT. 2015

** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt en desacord' i el 10 a 'mol d'acord'.

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Col·lectiu

- Podem observar algunes diferències en els diferents col·lectius quan a les diferents alternatives per millorar el funcionament de l'aparcament:
- Els estudiants de grau atorguen una valoració significativament més baixa a la proposta de millorar el transport col·lectiu, l'accés a mitjans no motoritzats i la prioritització d'alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament.
- Els estudiants de màster, postgrau i doctorat valoren més negativament reduir la indisciplina i el fet de no fer res, deixar-ho com està.
- El PAS atorga un valoració significativament més baixa a la proposta de millorar la seguretat per les persones.
- Finalment, PDI+ Esfera valoren més positivament que la resta, especialment que els estudiants de grau, el fet de prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament. I, en canvi són els que fan una lectura més crítica a l'alternativa de l'incentiu econòmic per la utilització de mitja alternatiu al cotxe i a la construcció d'aparcaments als afores del campus.

Taula 74. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015

Aspectes	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe	7,3	7,8	7,5	6,9	7,3
Reduir la indisciplina	6,3	6,1	6,5	6,4	6,3
Millorar el transport col·lectiu	8,0	8,5	8,6	8,3	8,2
Millorar l'accés a mitjans no motoritzats (caminar, bici)	6,9	7,6	7,6	7,4	7,1
Prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament	5,2	5,6	6,2	6,6	5,5
Seguretat per les persones	6,1	6,0	5,6	6,0	6,0
Construir aparcaments als afores del campus	5,6	5,1	5,3	4,9	5,4
Cap, deixar-ho com està	3,0	2,3	2,7	3,2	2,9

Font: GEMOTT. 2015

** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt en desacord' i el 10 a 'mol d'acord'.

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

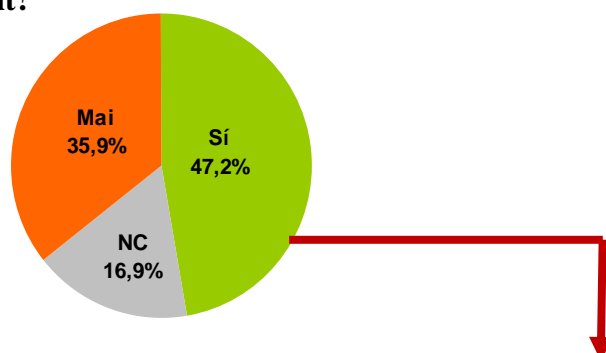
7.3. Criteris de prioritització en l'accés a l'aparcament

A la pregunta de si es considera pertinent prioritzar algun col·lectiu en l'accés a l'aparcament, el 47,2% de la comunitat universitària respon afirmativament, davant del 35,9% que creu que no s'hauria de prioritzar cap col·lectiu i un 16,9% que no té una opinió formada (no sap/ no contesta).

- PDI+Esfera (70,4%) i PAS (61,4%) són els col·lectius que estan més a favor de la prioritització, significativament per sobre que els estudiants de grau (42,2%) i de postgrau (47,7%).

D'aquest 47% que creu que s'hauria de prioritzar l'aparcament segons col·lectiu, la major part (37,8%) optaria per prioritzar als estudiants de grau, fet que respon al major pes que té aquest col·lectiu en el conjunt de la comunitat universitària i al fet de que cada col·lectiu s'atorgui el primer lloc en ordre de prioritat.

Gràfic 33. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament?



Taula 75. En cas de prioritització de l'accés a l'aparcament per col·lectius, quin creus que hauria de ser aquest col·lectiu?

Col·lectius a prioritzar	%
Estudiant de grau	37,8%
PDI temps complet	11,8%
Esfera UAB	9,3%
PAS	8,4%
Estudiant de màster o postgrau	3,4%
Estudiant de doctorat	2,4%
PDI temporal	1,9%
Visites puntuals	1,6%
Usuaris dels FGC	0,7%
Clients dels comerços i serveis de la UAB	0,7%
NC	22,0%
Total	100,0%

Font: GEMOTT. 2015

Els criteris a prioritzar es poden agrupar en 3 grans categories: circumstàncies personals, l'ús que se'n fa i les característiques com a personal de la UAB.

- Gairebé dues tercers parts dels que consideren pertinent prioritzar l'accés a l'aparcament optaria per valorar les circumstàncies personals de cada membre. Concretament, el fet de donar prioritat a les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45 minuts és el criteri més recolzat (38%).
- Les característiques com a personal de la UAB, com és el cas de que es requereixi fer desplaçaments de feina o el càrrec que s'ocupa, són els criteris de priorització que obtenen menys consens.

Taula 76. I quin seria el criteri principal segons el qual prioritzar l'accés a l'aparcament?

Criteri principals de priorització	%
Circumstàncies personals	64,5%
Les persones que no tenen accés a la UAB amb TP en menys de 45 min de trajecte	38,0%
Les persones que viuen més lluny de la UAB	15,8%
Persones amb algunes condicions personals concretes	10,7%
Usos	17,8%
Cotxes amb 3 o més persones	10,8%
Les persones que han d'estar més hores a la UAB	7,0%
Característiques com a personal de la UAB	6,7%
Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments	4,6%
En funció del càrrec	2,1%
NC	11,0%
Total	100,0%

Font: GEMOTT. 2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

Mode

- Les persones de la comunitat universitària que accedeixen al campus en mode no motoritzats són les que consideren pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament en major proporció (54,8%), significament per sobre que altres col·lectius i especialment dels que hi accedeixen en transport públic (44,2%)
- Entre els usuaris del transport públic destaca una major proporció de no resposta, fet que indica un menor interès per aquest tema pel fet de no ser un col·lectiu que es percep directament afectat per les mesures sobre l'aparcament proposades.

Taula 77. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament segons mode de transport amb el que accedeix a la UAB. 2015

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Sí	54,8%	44,2%	51,7%	47,2
No	27,8%	35,3%	38,6%	35,9
NC	17,3%	20,5%	9,7%	16,9
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

Col·lectiu

- Com ja s'ha vist en les alternatives de millora, els estudiants de grau són els que consideren menys pertinent prioritzar col·lectius en l'accés a l'aparcament (42,2%), segurament per que consideren que aquest criteri els perjudicaria.
- En canvi, els col·lectius de treballadors de la UAB, especialment PDI+Esfera, consideren en major proporció i majoritàriament que s'ha de prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament (70,4%).
- Entre els que creuen creu que s'hauria de prioritzar l'aparcament segons col·lectius, la major part (37,8%) optaria per prioritzar als estudiants de grau, fet que respon al major pes que té aquest col·lectiu en el conjunt de la comunitat universitària i al fet que cada col·lectiu s'atorgui el primer lloc en ordre de prioritat.

Taula 78. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Sí	42,2%	47,7%	61,4%	70,4%	47,2
No	39,4%	35,0%	29,1%	19,0%	35,9
NC	18,4%	17,3%	9,5%	10,6%	16,9
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos



Taula 79. Quin col·lectiu creus que s'hauria de prioritzar segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Estudiant de grau	59,6	7,7*	2,6*	2,1*	37,8
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	2,9	24,4	0,2	0,5	5,8*
PAS	1,9*	5,3*	72,9	5,5	8,4*
PDI temps complet/parcial/Esfera UAB	12,5	27,9	7,8	65,5	23,0
Altres	2,7	3*	1,4*	5,1	3*
NC	20,4	31,7	15,0	21,4	22,0
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

També s'observen diferències respecte els criteris de prioritització:

- Els estudiants de grau creuen en major proporció que s'ha de prioritzar l'accés a l'aparcament d'aquells col·lectius de persones que viuen més lluny de la UAB (20,0%) i aquells cotxes amb una ocupació de 3 o més persones (12,0%), mentre que els estudiants de màster, postgrau i doctorat defensen en major mesura que s'ha de prioritzar l'accés a l'aparcament a les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45 minuts de trajecte (42,3%). I, d'altra banda, el PAS considera en major percentatge que la resta de la comunitat universitària que s'ha de prioritzar l'accés a l'aparcament a les persones que han d'estar més hores a la UAB (20,0%).

Taula 80. Criteri principal segons el qual prioritzar l'accés a l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015

Criteri principals de prioritització	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Les persones que viuen més lluny de la UAB	20,0	15,1*	5,9*	5,3*	15,8
Les persones que no tenen accés a la UAB amb TP en menys de 45 min de trajecte	39,5	42,3	28,9	32,3	38,0
Persones amb algunes condicions personals concretes	9,7	9,1*	14,9	13,9	10,7
En funció del càrrec	1,6*	3*	1,3*	3,3*	2,1
Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments	3,6	1,9*	6,8*	10*	4,6
Les persones que han d'estar més hores a la UAB	4,5	4,6*	20,0	12,5	7,0
Cotxes amb 3 o més persones	12,0	12,2*	6,6*	7,1*	10,8
NC	9,0	11,8*	15,7	15,5	11,0
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

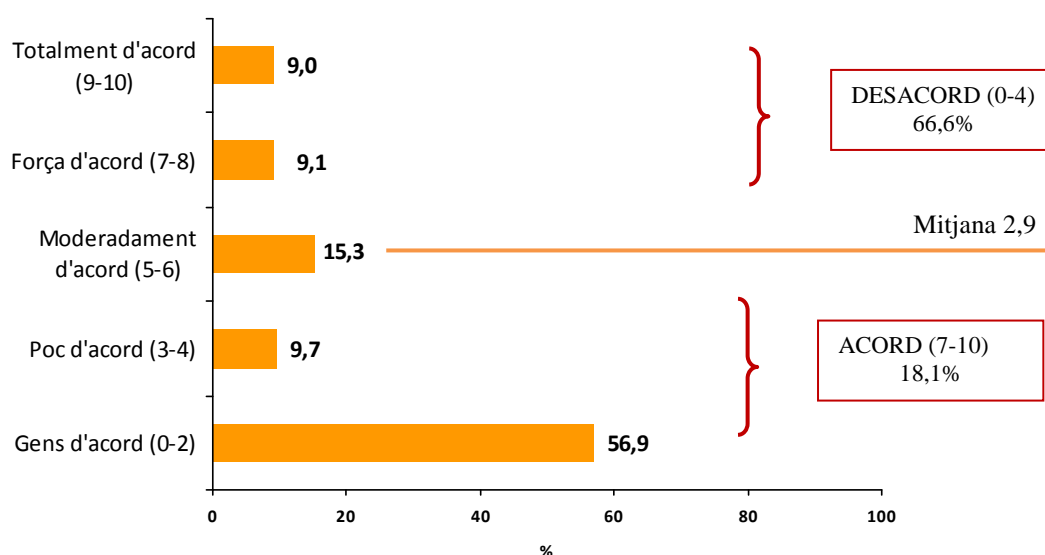
* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

7.4. Proposta de pagament de l'aparcament

Finalment, s'ha preguntat a la comunitat universitària que valorin la possibilitat d'aportar 0,5€ al dia per l'aparcament, fet que permetria a la UAB, a més de cobrir les despeses de manteniment dels aparcaments, cobrir el cost del transport intern d'autobús, abaratir les tarifes i millorar la mobilitat en general.

Globalment, aquesta proposta no ha estat ben valorada, obtenint un nivell d'acord de 2,9 sobre 10. Així, el 66% de la comunitat universitària està en desacord amb aquesta proposta (indica un nivell d'acord de 0 a 4 en una escala de 10), davant del 18,1% que s'hi mostra d'acord (nivells d'acord de 7 a 10). El 15% restant no té un posicionament tan definit respecte aquesta proposta, atorgant una puntuació de 5 i 6 punts sobre 10 en el nivell d'acord (moderadament d'acord).

Gràfic 34. Valora la possibilitat d'aportar 0,5 € al dia per l'aparcament, fet que permetria a la UAB, a més de cobrir les despeses de manteniment dels aparcaments, cobrir el cost del transport intern d'autobús, abaratir les tarifes i millorar la mobilitat en general. 2015



GEMOT 2015

Modes

- Les persones que accedeixen al campus en transport privat són les que mostren un major desacord amb la proposta de pagament, arribant a un percentatge de desacord (0-4) gairebé del 80%.
- En sentit invers, els que accedeixen al campus en transport públic i en modes no motoritzats es mostren més d'acord amb aquesta proposta d'aportació econòmica. En concret, els usuaris del transport públic, ja que en el cas dels modes no motoritzats la mostra no és significativa, el percentatge dels que mostren un grau d'acord per sobre de 7 se situa en un 21,3%, sent el doble que entre els usuaris del transport privat (10,6%).

Taula 81. Valoració aportació 0,50 euros al dia per l'aparcament segons mode amb el que s'arriba al campus. 2015

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Gens D'acord (0-2)	45,3	50,2	72,1	56,9
Poc d'acord (3-4)	12,8*	11,0	6,9	9,7
Moderadament d'acord (5-6)	17,5	17,6	10,5	15,3
Força d'acord (7-8)	11,8*	10,9	5,2	9,1
Totalment d'acord (9-10)	12,6*	10,4	5,4	9,0
TOTAL	100	100	100	100
<i>Mitjana (0-10)</i>	3,7	3,3	1,8	2,9

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Col·lectiu

- El PAS són els que es mostren menys a favor d'aquesta aportació econòmica (el 77,1% indica un nivell d'acord inferior a 4), mentre que PDI-Esfera són el col·lectiu més favorable, amb un nivell d'acord significativament per sobre que la resta: el 27,8% hi està d'acord (7-10).

Taula 82. Valoració aportació 0,50 euros al dia per l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Gens D'acord (0-2)	57,3	53,4	71,9	51,3	56,9
Poc d'acord (3-4)	10,9	9,1	5,2	6,2	9,7
Moderadament d'acord (5-6)	15,5	16,5	10,8	14,7	15,3
Força d'acord (7-8)	9,2	9,3	5,1	10,5	9,1
Totalment d'acord (9-10)	7,1	11,6	6,9	17,3	9,0
TOTAL	100	100	100	100	100
<i>Mitjana (0-10)</i>	2,8	3,2	1,9	3,6	2,9

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell. valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Independentment del grau d'acord amb la proposta, la major part de la comunitat universitària (56,6%) creu que hi hauria d'haver algun criteri d'exempció. Com en el cas de prioritzar l'accés a l'aparcament, els criteris d'exempció més considerats es basen en circumstàncies personal i el cas de les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45 minuts és el criteri més recolzat.

- Els que accedeixen al campus en transport públic es mostren més favorables a que hi hagi algun criteri d'exempció o descompte en aquesta aportació (58,1%).
- Els estudiants de grau i el PAS, són els col·lectius de la comunitat universitària que presenten un percentatge més alt respecte altres col·lectius en quant a la creença que no hi ha d'haver cap exempció (30% respectivament).

Taula 83. Quin criteri creus que hauria de comportar una exempció o descompte en aquesta aportació? Segons mode de transport amb el que s'accedeix a la UAB. 2015

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Creu que NO hi hauria d'haver cap exempció	34,4	27,2	31,4	29,0
Creu que hauria d'haver algun criteri d'exempció	51,0	58,1	54,4	56,6
Les persones que viuen més lluny de la UAB	*	9,7	7,4	8,9
Les persones que no tenen accés a la UAB amb TP en menys de 45 min de trajecte	21,4	24,7	25,7	24,8
Persones amb algunes condicions personals concretes	*	7,7	5,7	7,1
En funció del càrrec	*	1,3	2,2	1,5
Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments	*		2,0	2,7
Les persones que han d'estar més hores a la UAB	*	2,5	4,8	3,2
Cotxes amb 3 o més persones	*	9,2	6,6	8,2
NC	14,6	14,7	14,1	14,5
TOTAL	100	100	100	100

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Taula 84. Quin criteri creus que hauria de comportar una exempció o descompte en aquesta aportació? Segons col·lectiu de la UAB al que pertany

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Creu que NO hi hauria d'haver cap exempció	30,3	25,0	30,0	25,8	29,0
Creu que hauria d'haver algun criteri d'exempció	56,6	59,3	45,9	58,4	56,6
Les persones que viuen més lluny de la UAB	10,7	*	*	*	8,9
Les persones que no tenen accés a la UAB amb TP en menys de 45 min de trajecte	25,5	26,1	19,4	21,7	24,8
Persones amb algunes condicions personals concretes	6,6	*	6,8	10,2	7,1
En funció del càrrec	0,8	*	*	*	1,5
Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments	2,7	*	*	*	2,7
Les persones que han d'estar més hores a la UAB	2,1	*	7,9	6,9	3,2
Cotxes amb 3 o més persones	8,2	9,7	5,0	7,7	8,2
NC	13,1	15,7	24,1	15,8	14,5
TOTAL	100	100	100	100	100

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Ombrejat gris. valors significativament més alts



PART 3: RESUM EXECUTIU



El present document és un resum executiu on es presenten els principals resultats de l'anàlisi realitzada de l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària de la UAB 2015. Les taules i gràfics que apareixen a continuació no segueixen una numeració correlativa, ja que per tal de facilitar la seva localització conserven la numeració de l'informe complet.

COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- Segons la informació facilitada per la UAB relativa al curs 2014-2015, **la comunitat universitària de la UAB situada en el campus la formen un total de 39.841 persones.** La gran majoria corresponen a la població estudiant de graus (67,5%) i, a força distància, de post graus, màster o Doctorat (16%).

Taula 1*. *Distribució de la comunitat universitària segons col·lectiu. 2015*

Col·lectiu	N	%
Estudiant de grau	26.976	67,7%
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	6.396	16,1%
PDI+Esfera	4.236	10,6%
PAS	2.233	5,6%
Total	39.841	100,0%

Font: Dades facilitades per l'OGID referides al curs 2014-2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- **Barcelona és el lloc de residència més habitual** de la població que forma la comunitat universitària assignada al campus de Bellaterra amb diferència. Així, el 28,1% dels membres de la comunitat universitària que es desplaça setmanalment al campus de Bellaterra ho fa des de la ciutat de Barcelona. Aquesta proporció es manté estable en tota la sèrie històrica de l'enquesta.

Taula 4*. *Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2015*

Territori	2006	2009	2011	2013	2015
Municipi					
Barcelona	31,1	27,2	25,7	27,6	28,1
Sabadell	9	9,1	10,5	9,9	9,3
Cerdanyola del Vallès+Vila UAB	11	10,8	9,3	9,9	8,1
Terrassa	5,5	6,3	6,3	6,6	6,6
Sant Cugat del Vallès	4,6	3,9	3,8	3,3	3,8
Vila UAB**	4,4	4,5	2,7	1,3	2,4
Resta territoris					
Resta Vallès Occidental	8,1	10,4	10,5	10,2	9,3
Vallès Oriental	7	5	5,9	6	8,1
Baix Llobregat	4	5,6	6	5,1	6,3
Anoia - Bages	4,5	3,9	4,5	4,5	5,1
Resta Barcelonès	3,6	4,9	4,8	4,4	4
Maresme	4,1	3,8	3,5	4,3	4,3
Alt Penedès - Garraf	1,3	1,9	2	1,8	1,7
Resta Catalunya	1,8	2,7	4,4	4,4	2,8
Fora d'Espanya	--	--	0,1	0,3	--
Fora de Catalunya	--	--	0,1	0,3	0,1
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006, 2009, 2011, 2013 i 2015

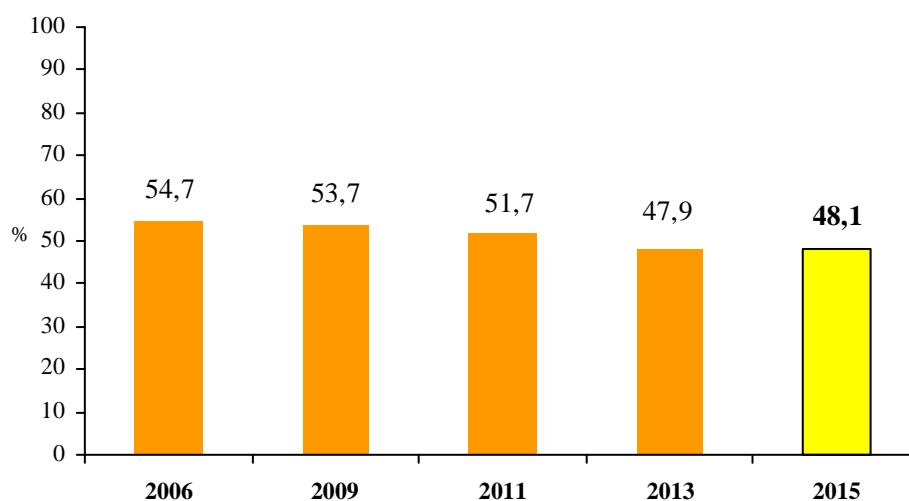
* * En les anàlisis presentades se separa el campus de la UAB de la resta de la ciutat donada la seva diferenciació geogràfica i d'usos.

* La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- **L'1% de la comunitat universitària** del campus de la UAB a Bellaterra declara tenir alguna **limitació de la mobilitat**. Els col·lectius que tenen un major percentatge en aquest aspecte són PDI-Esfera (2,3%) i PAS (1,9%). En ambdós casos aquest percentatge s'ha incrementat des de 2013 gairebé un punt percentual. En el cas dels estudiants, tant de grau com de postgraus, aquest percentatge és significativament menor (0,8% i 0,6% respectivament). Per gènere no es detecten diferències significatives però cal apuntar que s'han tornat a invertir els percentatges com els anys anteriors a 2013 essent més alt entre els homes (1,2%) que entre les dones (0,8%).

- El **70,4%** de la comunitat universitària **té carnet de conduir cotxe** i el **14,0%** **carnet de conduir moto**, és a dir, compta amb un dels primers requisits per utilitzar el transport privat. No s'observen diferències significatives respecte el 2013 respecte la tinença de carnet de conduir cotxe o moto.
- El **46,1%** de la comunitat universitària **disposa de cotxe**, el **6,4%** de **moto** i el **19,0%** de **bicicleta**. D'aquesta manera, la tinença de bicicleta apta per accedir a la UAB supera a la tinença de moto, sent especialment destacada la bicicleta entre els PAS i PDI-Esfera (27,3% i 25,3% respectivament).
- S'observa una **reducció del pes de la població universitària amb vehicle des de 2006**. Aquesta tendència és **especialment accentuada entre l'alumnat de grau**, que redueix el pes de la tinença de cotxe del 46,7% l'any 2009 al 38,7% el 2015 (veure Gràfic 8).

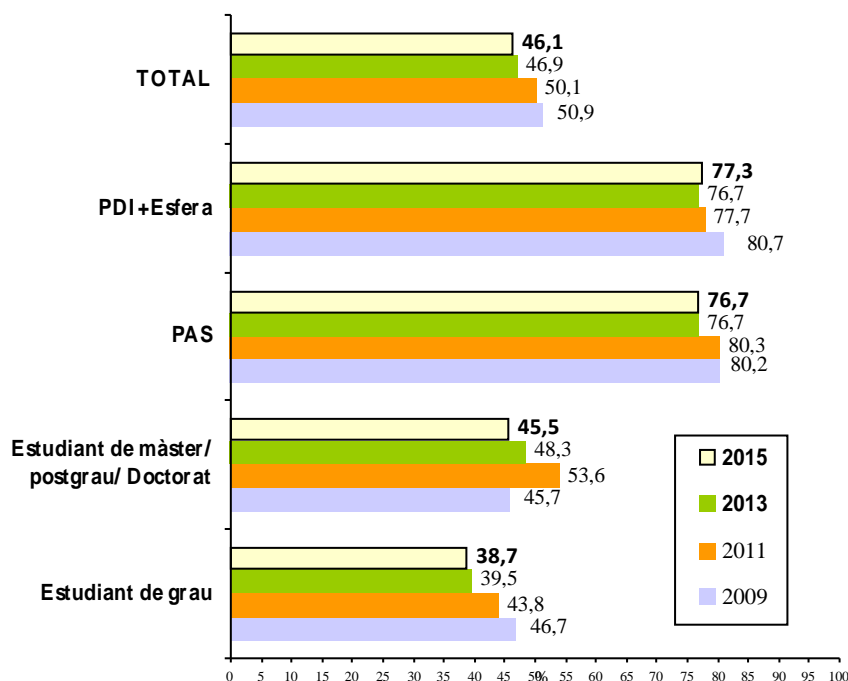
Gràfic 10. Evolució de la tinença de cotxe o moto. 2006-2015



Font: GEMOTT. 2006-2015

Evolució segons col·lectiu:

Gràfic 8. Tinença de cotxe segons col·lectiu. 2009-2015



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013 i 2015.

DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- El **2,1% de la comunitat universitària** del campus de la UAB de Bellaterra afirma que **no acostuma a desplaçar-se al campus habitualment**. A nivell global aquesta proporció es manté similar a les dues edicions anteriors de l'enquesta (2011 i 2013). També seguint la mateixa pauta que en les edicions anteriors, els estudiants de postgraus, màsters i Doctorat són els que declaren no desplaçar-se al campus habitualment en major proporció (5,5%).
- Entre la comunitat universitària que es desplaça al campus habitualment, l'assistència mitjana al campus se situa en **4,4 dies per setmana**.
- De mitjana, la comunitat universitària va al campus **1,1 cops al dia**.
- El transport públic és l'opció de transport majoritària al llarg d'aquests 10 anys observats, per sobre del 50% en tots els casos. El 2015 la quota de mercat del transport públic se situa en el punt màxim de la sèrie (62,6%), gairebé 3 punts

percentuals per sobre que el 2013 i gairebé 10 punts per sobre que l'any 2001, en que era del 52,6%. La sèrie històrica mostra un increment del transport públic del 2001 al 2004 en què s'obté un primer punt màxim (61,2%), coincidint amb el període en el que la integració tarifària va abaratir el cost dels desplaçaments amb mitjans públics de manera significativa. El 2006 la quota de transport públic decreix significativament (53,1%) i a partir d'aquest any es constata una nova tendència a l'alça en cada edició fins a 2015, en que el percentatge de transport públic es situa inclús per sobre el 2004 .

- En segon lloc, **el 31,9% de la comunitat universitària opta pel transport privat**, sent l'arribada en cotxe en solitari el més freqüent (20,9%). L'opció del vehicle privat continua decreixent de forma continuada des de 2006 en què la quota d'aquest mode era del 41,1%. L'any 2015 decreix 2,6 punts percentuals respecte el 2013.
- **Només el 5,6% de la comunitat universitària accedeix a la UAB en mode no motoritzat**, percentatge molt similar al de 2013 (5,8%). S'observa una tendència a la baixa des de 2009, any en que s'arribava a la màxima quota de mercat (7,2%).

Taula 12*. *Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar. 2001-2015*

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
No motoritzat	4,0	4,2	3,4	5,8	7,2	6,4	5,8	5,6
Caminant	3,9	3,7	3,3	5	6,4	5,1	4,7	4,2
Bicicleta	0,1	0,4	0,1	0,8	0,8	1,3	1,1	1,3
Transport públic	52,6	60,0	61,2	53,1	54,3	56,7	59,7	62,6
Autobús	8,4	9,5	7,9	7,4	7,7	7,2	7,8	8,4
FGC	32,6	35,3	36,8	33	34,4	33,5	36,5	36,1
RENFE (+bus intern UAB)	11,6	15,2	16,6	12,7	12,2	16	15,4	18,2
Transport privat	43,4	35,8	35,5	41,1	38,5	36,9	34,5	31,9
Cotxe conductor sol	25,5	21,3	21,2	27,9	26,2	24,6	22,2	20,9
Cotxe conductor + altres persones	7,9	8,4	6,6	5,7	7,3	7,1	7,8	6,5
Cotxe acompanyant	8,6	5,7	6,8	6,3	3,7	3,4	3,3	3,0
Moto	1,3	0,4	0,8	1,1	1,4	1,8	1,2	1,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- **L'accés al campus en transport públic es manté molt elevat inclús entre els que disposen de vehicle.** Així, el 34% de la comunitat universitària que disposa de cotxe opta pel transport públic per arribar al campus. Aquest percentatge s'incrementa respecte el 2013 en 4 punts percentuals.

Taula 16*. Mode en el que s'accedeix si es disposa de cotxe. 2011-2015

Mode de transport	2011	2013	2015
No Motoritzat	4,0	3,0	3,0
Transport Públic	29,2	30,3	34,0
Transport Privat	66,8	66,6	63,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2001-2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- **El mode de transport en el que accedeixen al campus les persones que disposen de vehicle varia segons col·lectiu.** Així, els estudiants de grau són els que opten pel transport públic en major proporció tot i disposar de vehicle (39,8%). En sentit invers, els PAS són els que ho fan en menor proporció (14%) i, en canvi, opten pel transport privat de forma significativament per sobre la resta de col·lectius (83,3%).

Taula 17*. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
No Motoritzat**	3,1	2,0	2,7	3,8	3,0
Transport Públic	39,8	34,2	14,0	26,4	34,0
Transport Privat	57,1	63,8	83,3	69,8	63,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2001-2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

Ombrejat gris: valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

- **La multimodalitat s'incrementa un any més de forma significativa.** El 2015 el percentatge de persones que declaren utilitzar un altre mitjà de transport per arribar a la UAB abans del mitjà principal és del 59%, gairebé 9 punts percentuals més que el 2013 (50,6%).
- El 47% de la multimodalitat es realitza emprant en l'etapa anterior del desplaçament un mode no motoritzat principalment el caminar (45,1%).
- Entre les persones que combinen més d'un mitjà de transport per arribar a la UAB destaca el pes de les que abans d'arribar al campus utilitzen un mitjà de transport públic (45,6%), principalment el metro (23%) i bus (15,1%).
- Finalment, només el 7,3% dels desplaçaments multimodals tenen en l'etapa anterior a l'arribar al campus l'ús d'un mode de transport privat.
- Concretament, en conjunt, del total de persones que fan desplaçaments multimodals el més freqüent és que es tracti de combinacions de caminar i FGC (22,1%) i de metro i FGC (17,6%). La tercera opció és caminar +RENFE (13,2%) seguit de BUS+FGC (10,4%) i caminar+BUS (8,9%)
- **La multimodalitat es concentra en el mode de transport públic (92,6%) mentre que en el cas del transport privat és molt reduïda (2,4%).**

Taula 21*. *Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2015*

	Mode final			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
Multimodal	5,5*	92,6	2,4	59,0
Unimodal	94,5	7,4	97,6	41,0
TOTAL	100	100	100	100

Ombrejat gris: valors significativament més alts

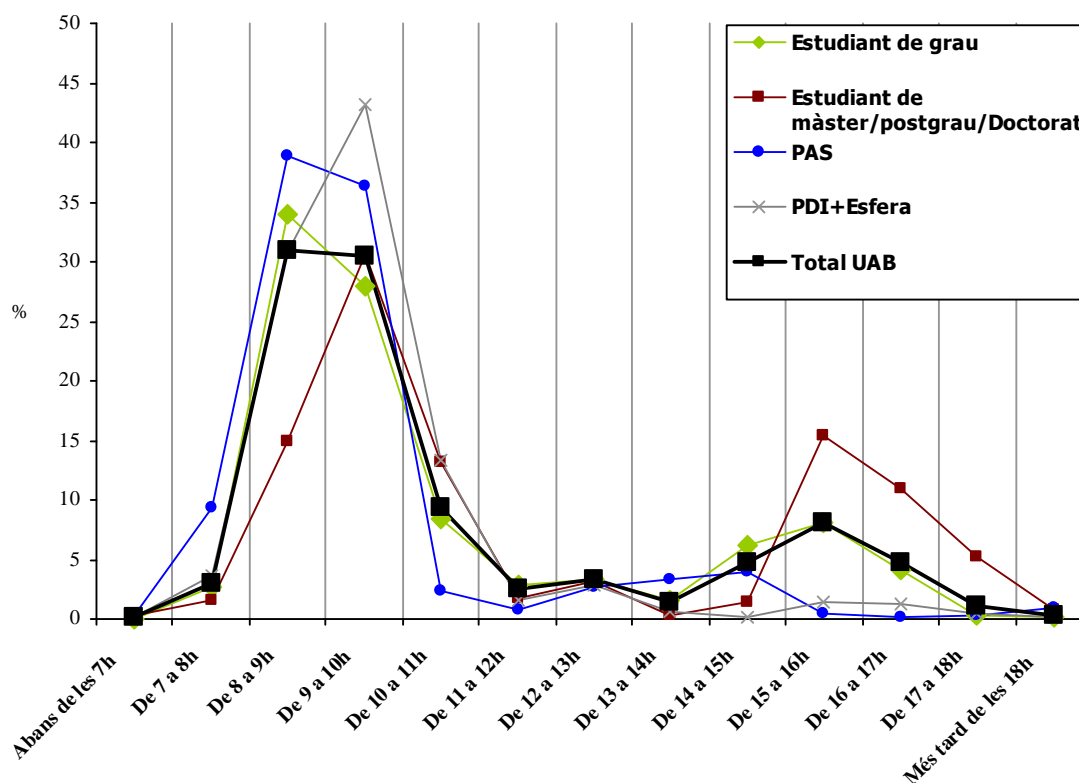
Vermell negreta: valors significativament més baixos

* dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- Si es compara amb 2013, la multimodalitat entre els que arriben al campus en transport públic creix significativament, refermant la hipòtesi de que existeix una major conscienciació de les etapes del desplaçament.
- A 2015, **el 9,5% de la comunitat universitària comparteix vehicle, el que equival al 30% de les persones que es desplacen a Bellaterra en transport privat**, percentatge que és manté molt similar en les darreres 4 edicions de l'enquesta: el 29% el 2009 i 2011 i el 32% el 2013.
- L'índex d'ocupació del vehicle també és manté en el mateix nivell des de 2009, sent d'1,11 persones per vehicle els 4 anys observats: 2009, 2011, 2013 i 2015.
- En conjunt, **els que utilitzen el vehicle en alguna etapa de desplaçament declaren que al cotxe acostumen a ser una mitjana d'1,54 persones.**
- **El 49,6% dels que trien el vehicle privat com a mode de transport per accedir a la UAB ho fa en cotxe dièsel i el 37,3% de gasolina.** Només el 6% dels que es desplacen en vehicle privat tria altres tipus de vehicles com ara híbrids, segway, moto elèctrica o dièsel. Tot i tenir encara poc pes relatiu, destaca un increment significatiu d'aquest tipus de vehicle respecte el 2013.
- La **concentració de viatges en hora punta** en l'accés al campus és generalitzada. Els màxims nivells d'arribades es produeixen, entre 8h i 9h del matí i entre 9h i 10h. A la tarda s'observa una punta d'arribades entre les 15h i 16h.

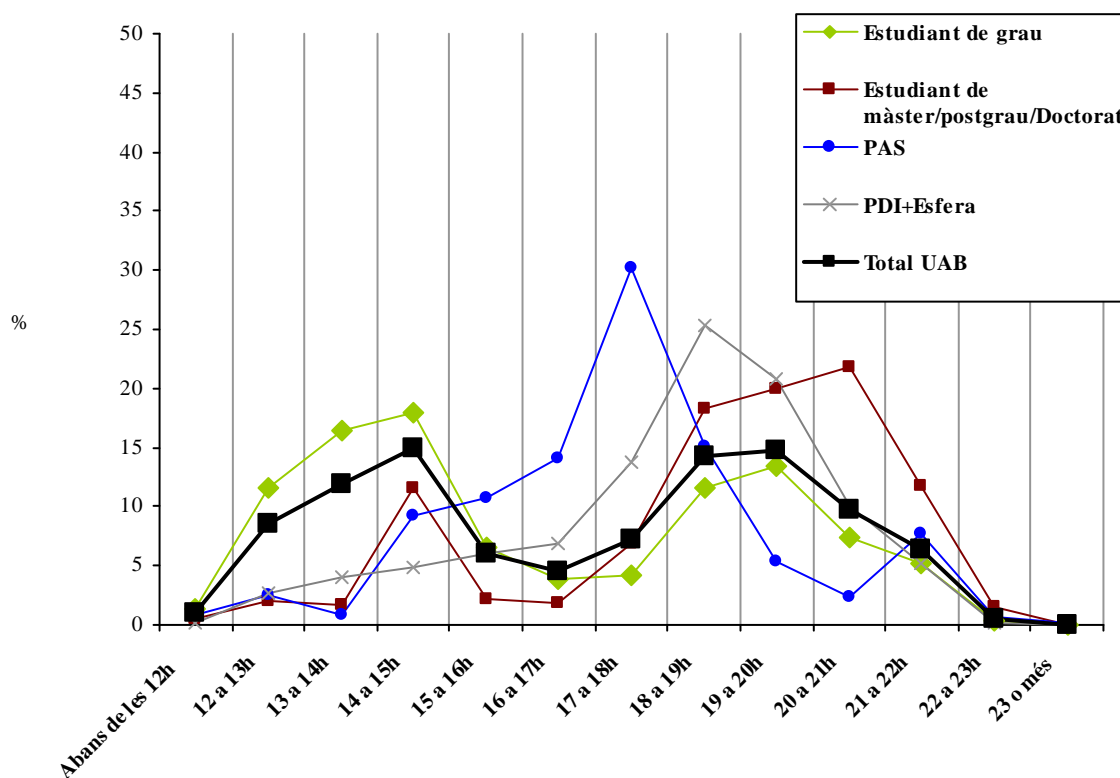
Gràfic 15*. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2015



Font: GEMOTT. 2015

- **La sortida de la UAB és una mica més esglaonada** que l'entrada ja que l'anàlisi per hores no mostra puntes tan marcades. Tot i això s'observen **dos moments de major acumulació de sortides**. En primer lloc **entre les 13 i les 15h** surt el 26,9% dels membres de la comunitat universitària. A continuació es redueix de manera progressiva el percentatge de persones que surten de la UAB i tornen a augmentar **entre els 18 i 20h**, en que es concentra el 29,1% dels desplaçaments de sortida.
- La sortida de la UAB presenta una major diferenciació per col·lectius que l'arribada. Així, l'alumnat de grau és el que més es comporta conforme a la distribució mitjana, amb les mateixes hores punta. El PAS, a diferència de la resta de col·lectius, té una punta de sortida molt marcada entre les 17 i les 18h (30,2%).

Gràfic 17*. Distribució horària de la sortida de la UAB segons col·lectiu. 2015



Font: GEMOTT. 2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- De mitjana el **temps d'estada** de les persones que estudien o treballen com a personal de la UAB és de 6,4 hores. El temps d'estada de PAS i de PDI-Esfera és significativament superior (8,0 i 8,4 hores) que el de la resta de la comunitat universitària, especialment en comparació amb l'alumnat de grau (5,8 hores).

Taula 38*. Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB segons col·lectiu. 2015

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau / Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
4 o menys hores	36,5	23,4	3,3	8,2	29,4
5 a 7 hores	40,6	29,0	25,2	17,8	35,4
8 a 10 hores	14,9	36,3	67,5	57,2	26,0
Més de 10 hores	7,9	11,3	4,1**	16,8	9,2
MITJANA (HORES)	5,8	7,1	8,0	8,4	6,4
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- **La durada mitjana dels desplaçaments per accedir al campus incrementa respecte el 2013 (de 47,8 a 49,7 minuts), mostrant una tendència a l'alça des de 2006, quan la durada era de 37,8 minuts.** Tanmateix, es manté la distribució: són quasi tan freqüents les persones que triguen de 20 a 39 min (26,9%), com les que ho fan de 60 a 89 min (28,8%) i una mica menys els que triguen de 40 a 59 min (22,9%).

Taula 39*. Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'entrada a la UAB. Intervals. 2001-2015

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
<20 min	25,9	33,8	30,3	23,1	15,9	11,1	11,8	9,9
20 a 39 min	31,4	25,7	22,3	31,2	28,5	29,6	29,1	26,9
40 a 59 min	30,4	30,3	33,4	20,2	22	24,3	22,0	22,9
60 a 89 min	9,1	8,1	12	20,4	25,7	25,6	26,6	28,8
90 i més min	3,2	2,1	2	5,1	7,9	9,4	10,4	11,5
MITJANA (minuts)	ND	ND	ND	37,8	45,3	47,2	47,8	49,7
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2013

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- Les persones que accedeixen al campus amb transport públic són les que inverteixen major temps de mitjana en el desplaçament (59,8 minuts). La durada mitjana és menor en el cas del mode no motoritzat (25,3) i els que arriben al campus en transport privat (34,1). Així, mentre que el 45,2% dels que arriben en modes no motoritzats tarda menys de 20 minuts, la durada dels desplaçaments en transport privat es concentra entre 20 a 39 minuts (en un 45,9%); i en transport públic, el 57,4% dels desplaçaments d'arribada tenen una durada superior a 60 minuts.

Taula 40*. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2015

	Mode			Total
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
<20 min	45,2	2,5	18,3	9,9
20 a 39 min	35,7	16,3	45,9	26,9
40 a 59 min	13,1**	23,8	22,7	22,9
60 a 89 min	4,8**	40,3	10,5	28,8
90 i més min	1,2**	17,1	2,6	11,5
MITJANA (minuts)	25,3	59,8	34,1	49,7
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

**dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- La durada mitjana del **desplaçament de sortida** és lleugerament superior a la de l'arribada (52,3 minuts de mitjana).
- Entre les persones que opten pel transport públic, l'abonament T-Jove és l'opció més freqüent (57,9%) seguit de la T-10 (23,2%). Tot i seguir sent la segona opció en tipus de bitllet, s'observa una dràstica disminució de la T-10 respecte les dues darreres edicions de l'enquesta: 2013 (33%) i 2011 (50,9%). En canvi, augmenta de manera important l'ús de la T-Jove en aquests anys (d'un 21,8% el 2011 al 57,9% actual). La T-50/30 també ha vist reduïda la seva penetració com abonament, a favor d'un lleuger increment de la T-Mes.

Taula 43*. Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. 2006-2015

	2006	2009	2011	2013	2015
T-Jove	10,3	14,5	21,8	44,2	57,9
T-10	54,5	53,6	50,9	33	23,2
T-50/30	14,5	16,4	11,4	6,7	2,9
T-Mes	5,5	3,2	3	4,3	5,2
T-Trimestre	4,3	4,7	3,8	4	4,1
Abonament anual	--	2,6	3,3	1,2	1,1
Bitllet senzill	1,7	1,4	2,3	0,6	0,5
Mensual Renfe**	-	-	-	-	1,5
Bonotren 10 viatges Renfe*	-	-	-	-	1,5
Altres	7,6	4,1	3,6	5,8	2,0
No paga bitllet	1,6	2,1	--	0,2	0,2
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

* La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

**dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

ELECCIÓ DE LA MODALITAT I ANÀLISI DEL CANVI

En aquest punt és important recordar que quan parlem de “mode” fem referència a la modalitat o tipologia de desplaçament, com és el cas dels modes no motoritzats, transport públic o privat; en canvi, el mitjà de transport apunta al sistema concret amb què s’efectua el desplaçament a dintre d’aquella modalitat, per exemple, el tren, el metro, l’autobús o el cotxe.

- El motiu principal més citat per justificar l’elecció d’un mitjà de transport és que es tracta del mitjà més ràpid (21,3%), seguit del més proper al lloc de residència (15,8%), o bé que la manca d’oferta de transport públic en l’origen del desplaçament obliga a triar un altre mode (15,8%).
- El conjunt d’arguments, agrupant el principal i la resta de motius, indica que, a més de la rapidesa (46,5%), la comoditat (39%) i la combinació d’horaris (38,1%) són arguments amb major pes del que inicialment es defensa.
- De nou, es posa de manifest, que les motivacions manifestes que argumenten eleccions de comportament són complexes i sovint, malgrat es prioritza un motiu central, hi intervenen més raons, de manera que, donant la possibilitat a la comunitat universitària d’explicar la resta de motius és possible aproximar-se a la comprensió de per què s’escull un mitjà de manera més precisa.
- L’evolució en els darrers 5 anys mostra **estabilitat en els principals motius** per l’elecció del mitjà de transport. Respecte el 2013 no s’observen diferències significatives.

Taula 49*. Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2015

Motius	Motiu principal	Altres motius**	Total
Més ràpid	21,3	27,4	46,5
Més còmode, agradable	9,2	32,4	39
Combinació d'horaris més bona	10,4	30,0	38,1
Més proximitat al lloc de residència	15,8	23	36,9
Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen	15,8	17,5	31,7
Més puntual o regular	5,1	29,2	32,1
Més barat	10,7	20,3	29,4
No disposa de vehicle privat	5,6	20,3	23,7
No tenir carnet de conduir	5,3	12,1	16,4
Necessitat per fer altres desplaçaments	—	1,3	1,2
Ecologia (sostenibilitat, mediambiental)	—	1,6	1,5
Autonomia, independència, flexibilitat/libertat d'horaris	—	1	0,9
Altres	0,2	3,2	3,2
NC	0,6	0	0,6
TOTAL	100	**	**

Font: GEMOTT. 2013

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

** en primer lloc es pregunta pel motiu principal i a continuació per la resta de motius.

*** RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

ORDRE=TOTAL MOTIUS

- Els **usuaris del transport privat** són els que mostren un **major consens en determinar els motius** d'elecció del mitjà per arribar a la UAB. Així, un 46% dels usuaris d'aquest mode el tria per la rapidesa i un 20,2% perquè no disposa d'una bona oferta de transport públic alternativa.
- Tot i que entre els que accedeixen al campus en transport públic hi ha major diversitat d'arguments, el motiu més citat és disposar d'una alternativa de transport públic pròxima al domicili.
- Finalment, els que es desplacen en modes no motoritzats o fan majoritàriament perquè resulta més barat i perquè és més agradable.

Taula 51*. Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB segons mode amb el que s'arriba al campus. 2015

Motiu principal	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Més ràpid	9,5*	9,8	46	21,3
Més proximitat al lloc de residència	19,9	22,2	2,3	15,8
Poca oferta de transport públic	1,1*	14,8	20,2	15,8
Més barat	30,3	12,6	3,6	10,7
Millor combinació d'horaris	3,6*	10,1	12,3	10,4
Més còmode/agradable	22,7	7,0	11,3	9,2
Més puntual/regular	6,1*	6,2	2,9	5,1
No disposa de vehicle privat	2,8*	8,4	0	5,6
No té carnet de conduir	1,3*	8,1	0	5,3
Altres	0	0,3*	1,2*	0,2*
NC	2,8*	0,6*	0,4	0,6*
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris: valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

** dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos.

- El **61,5%** de la comunitat universitària declara que voldria arribar a la UAB en un mitjà de transport diferent del que utilitza en l'actualitat. Aquest percentatge decreix significativament respecte el 2013 (68,8%), edició en la que va augmentar significativament. Així, tot i que enguany decreix, el percentatge dels que preferirien canviar de mode de transport es manté per sobre el 2011 (55,6%).
- Entre els que els hi agradaria canviar, l'opció **més freqüent és que es desitgi passar del transport públic al privat (25,6%)**, opció que presenta un increment significatiu respecte el 2013. En canvi, decreix respecte el 2013 el percentatge dels que canviarien de mitjà dins el mateix mode (14,6%).
- **Globalment, el 26,2% passaria a transport privat i el 12,6% al transport públic.**

Taula 53*. En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB: fluxos nets desitjats entre modes. 2011-2015

Fluxos entre modes	2011	2013	2015	Comparativa 2013-2015
No li agradaria canviar	41,7	27,2	36,6	↑
Li agradaria canviar	55,5	68,8	61,5	↓
No canviaria de mode (canviaria entre mitjans però dins de la mateixa modalitat)	12,4	22,1	14,6	↓
NM → TPUB o TPRIV	1,4	1,4	1,1	=
TPUB → NM	4,5	6,2	5,4	=
TPUB → TPRIV	19,9	20,8	25,6	↑
TPRIV → NM	2,9	4,4	2,8	↓
TPRIV → TPUB	14,3	13,0	12,0	=
NC	2,8	4,9	1,9	
TOTAL	100	100	100	

Total passarien a T.Privat	20,2%	21,4%	26,2%	↑
Total passarien a T.Públic	15,1%	13,8%	12,6%	=

Font: GEMOTT. 2011-2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- Aprofundint en els motius pels quals es desitjaria un canvi, entre el 12,6% que desitjaria passar a transport públic, els principals arguments que motiven aquest desig són, en primer lloc, considerar que es tracta d'un mode més còmode (34,9%), seguit de motius de caire econòmic (23,8%) i d'estalvi de temps de desplaçament (23,4%). Tanmateix, malgrat que aquest desig de canvi de modalitat aquest no es realitza principalment perquè no es disposa d'alternatives de transport públic (30,5%) o per que el seu actual mode de desplaçament resulta més ràpid (23,8%).
- Quant al 26,2% dels que declaren que voldrien passar al transport privat, els arguments principals se centren en l'estalvi de temps que els suposaria aquest canvi (53,4%) i la comoditat que li suposen (41,9%). Els principals motius per no fer-ho se centren en la manca de les condicions necessàries, vehicle (27,8%) o carnet (21,2%) o bé per motius econòmics (26,7%).

- Un nou pas en el coneixement dels canvis de modalitat entre la comunitat universitària consisteix en demanar si realment hi ha hagut aquest canvi en els darrers 2 anys. Els resultats respecte d'aquesta nova qüestió assenyalen que entre el grup majoritari (69,7%) de la comunitat universitària que declara que fa 2 anys ja formava part de la UAB, el **24,5% afirma que en aquest període de temps ha canviat de mitjà de transport** i el 72% que no ha variat el mitjà amb el qual arriba al campus.
- Entre aquells que fa 2 anys estaven al campus i han canviat de mitjà de transport, el **16,5% arribava amb algun mitjà de transport públic** i el 5,1% arribava en transport privat.
- Si ens centrem en els traspassos nets reals entre modes, s'observa que en conjunt el **6,8% no ha canviat de mode de transport**, de manera que el canvi ha estat de mitjà però dins d'una mateixa modalitat.
- Entre la resta d'opcions, el **més freqüent és que s'hagi passat de transport públic a transport privat (10,4%)** i únicament el 3,3% ha passat de transport privat a públic.
- **Globalment, el 10,9% ha passat a transport privat** (provenint del públic o del no motoritzat) i el **5,5% al transport públic** (provenint del privat o no motoritzat). La resta de canvis de modalitat són minoritàries.
- El 5,5% que ha passat del transport privat al transport públic en els darrers 2 anys, argumenta principalment que ha canviat de domicili (42%), el que li ha permès combinar millor amb l'oferta de transport públic per accedir a la UAB. En segon lloc se situen les raons econòmiques (18,3%), seguides de la impossibilitat de compartir vehicle (14,4%) i els canvis d'horaris (12,5%).

- Aquells membres de la comunitat universitària que han canviat al transport privat, i que representen el 10,9% dels que fa més de 2 anys que accedeixen al campus, argumenten principalment que els ha mogut la creença de que així estalvien temps (39,2%). Els motius secundaris tenen a veure amb raons econòmiques (20%) i d'horaris (18,1%) seguit de considerar que és més còmode i agradable (16,6%). Així mateix el 14,8% i el 10,3% respectivament han passat al vehicle privat donat que han aconseguit disposar de carnet i/o vehicle privat.

Taula 60*. *Canvis de modalitat en els darrers 2 anys: fluxos nets reals entre modes. 2015*

Fluxos entre modes	%
No ha canviat	72
Ha canviat	24,5
No ha canviat de mode (ha canviat de mitjà però dins de la mateixa modalitat)	6,8
NM → TPUB o TPRIV	2,7
TPUB → NM	0,8
TPUB → TPRIV	10,4
TPRIV → NM	0,5
TPRIV → TPUB	3,3
NC	3,4
TOTAL	100

Total han passat a T.Privat*	10,9%
Total han passat a T.Públic*	5,5%

Font: GEMOTT. 2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

**Sobre el total dels que fa 2 anys eren membres de la UAB

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC PER ACCEDIR A LA UAB

- La valoració mitjana dels **FGC** és de 7,1 en una escala de 0 a 10, sent significativament més elevada entre els seus usuaris (7,7).
- El **bus interurbà** obté una nota global de 5,4 si bé la valoració dels que en són usuaris és molt més alta (6,4).
- **RENFE** rep la valoració mitjana més baixa amb un 4,4 en una escala de 0 a 10. Com en la resta de mitjans, els que en són usuaris li atorguen una nota significativament millor (4,8).

Taula 64*. Valoració de la qualitat global del servei segons si s'és usuari o no. 2015

	RENFE (+bus intern)	FGC	Autobús Interurbà
% d'usuaris totals***	18,2	36,1	8,3
% d'usuaris sobre el total dels transports públics***	29	57,7	13,3
Qualitat global del servei**	4,42	7,06	5,36
Usuari/a	4,80	7,69	6,43
No usuari/a	4,32	6,63	5,22

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

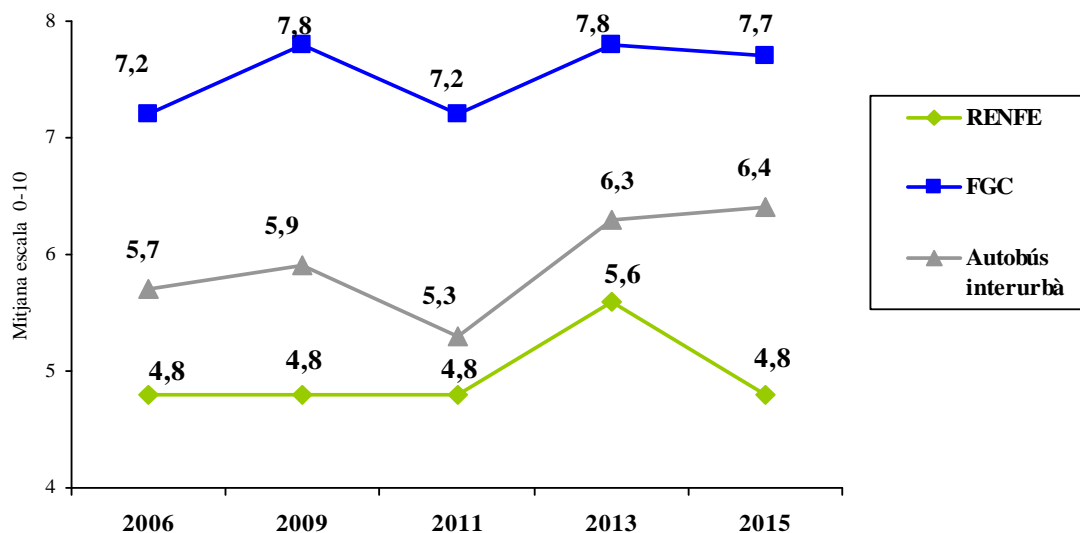
** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a molt malament' i el 10 a 'molt bé'.

*** Com a mitjà principal d'accés.

- **Es manté respecte el 2013 la valoració atorgada pels usuaris a FGC i l'Autobús interurbà, mentre que RENFE retorna a la valoració de les edicions anteriors a 2013, en que com enguany no s'arribava a l'aprovat (4,8 punts sobre 10). Aquest operador és sempre el que obté una nota més baixa tant per part dels usuaris com no usuaris.**

Gràfic 29. Evolució de la valoració de la qualitat global del servei. Usuaris. 2006-2015

Mitjana en una escala de 0 a 10.



Font: GEMOTT. 2006-2015

EL BUS INTERN DE LA UAB

- Globalment, el **46,1%** de la comunitat universitària declara fer servir la xarxa de bus intern del campus, front un 53% que afirma no fer-lo servir mai. Entre els usuaris, el **27,3%** en fa un ús ocasional i el **18,5** declara fer-ne un ús habitual.

Taula 65*. Línies de bus intern que fa servir. 2015

Línies bus intern*	%
El fa servir*	46,1
L1 Renfe_Rectorat per Ciències	22,3
L4 Renfe_Rectorat per Eix Central	20,5
L2 Renfe_Vila per Medicina Eix central	12,7
L5 Renfe_Vila per Eix Central	10,3
L3 Ciències i Biociències_Eureka	6,0
Nc	3,8
Mai	53,0
NC	0,9
TOTAL	--

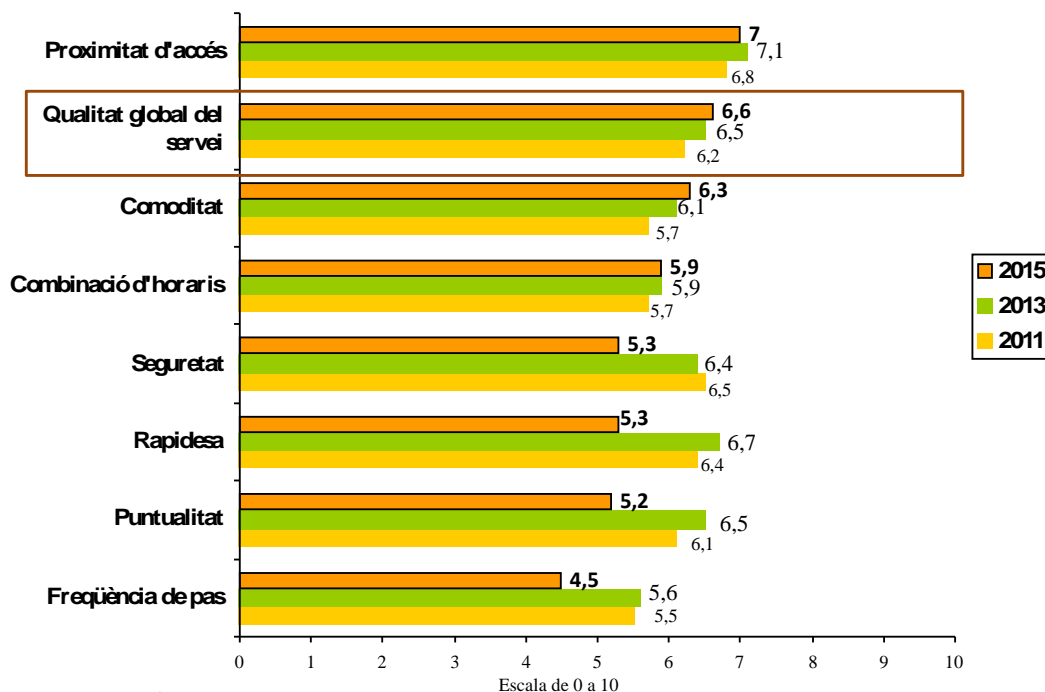
Font: GEMOTT. 2015

RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- El 53% de la comunitat universitària que no utilitza mai el bus intern **al·lega principalment que no el necessita (44,8%)**. Si bé en la major part dels casos no especifiquen per quina raó, els que sí ho fan al·leguen que no fan desplaçaments interns ja que el mitjà que els acosta al campus els deixa a prop de la seva destinació.
- En segon lloc, el **26,1% afirma que per fer desplaçaments interns utilitza altres mitjans**. La resta de motius són força menys freqüents.
- L'anàlisi d'aquests motius permet afirmar que **el fet de no ser usuari del bus intern esta més relacionat amb els propis hàbits que amb el disseny i gestió del servei** (horaris, rutes, parades, informació...).
- La xarxa interna d'autobusos **obté valoracions per sobre l'aprovat en tots els aspectes del servei a excepció de la freqüència de pas, que obté la pitjor valoració (4,5 punts sobre 10), significativament per sota que el 2013 (5,6)**. L'aspecte millor valorat és la proximitat d'accés (7,0).
- Tot i que **la valoració global** del bus intern atorgada pel conjunt de la comunitat universitària **es manté respecte el 2013** (6,5 i 6,6 respectivament), **en gairebé tots els aspectes del servei considerats la valoració empitjora**, sent especialment significatiu en el cas de la freqüència de pas, la puntualitat, la rapidesa i la seguretat. L'únic aspecte que millora molt lleugerament és la comoditat.

Gràfic 31.* Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2015.
Total comunitat universitària



Font: GEMOTT. 2011-2015

La valoració del bus intern és significativament millor entre els usuaris que entre els no usuaris, com succeeix també en el cas de la resta de mitjans analitzats anteriorment.

Taula 69*. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons si s'és usuari o no. 2015

Aspectes	Usuari/ària	No usuari/ària	Total
Qualitat global del servei	6,98	6,02	6,6
Proximitat d'accés	7,55	6,27	7,04
Rapidesa	7,15	3,55	5,3
Puntualitat	6,89	3,66	5,24
Seguretat	6,95	3,79	5,33
Comoditat	6,78	5,71	6,36
Combinació d'horaris	6,2	5,52	5,93
Freqüència de pas	5,78	3,34	4,54

Font: GEMOTT. 2015.

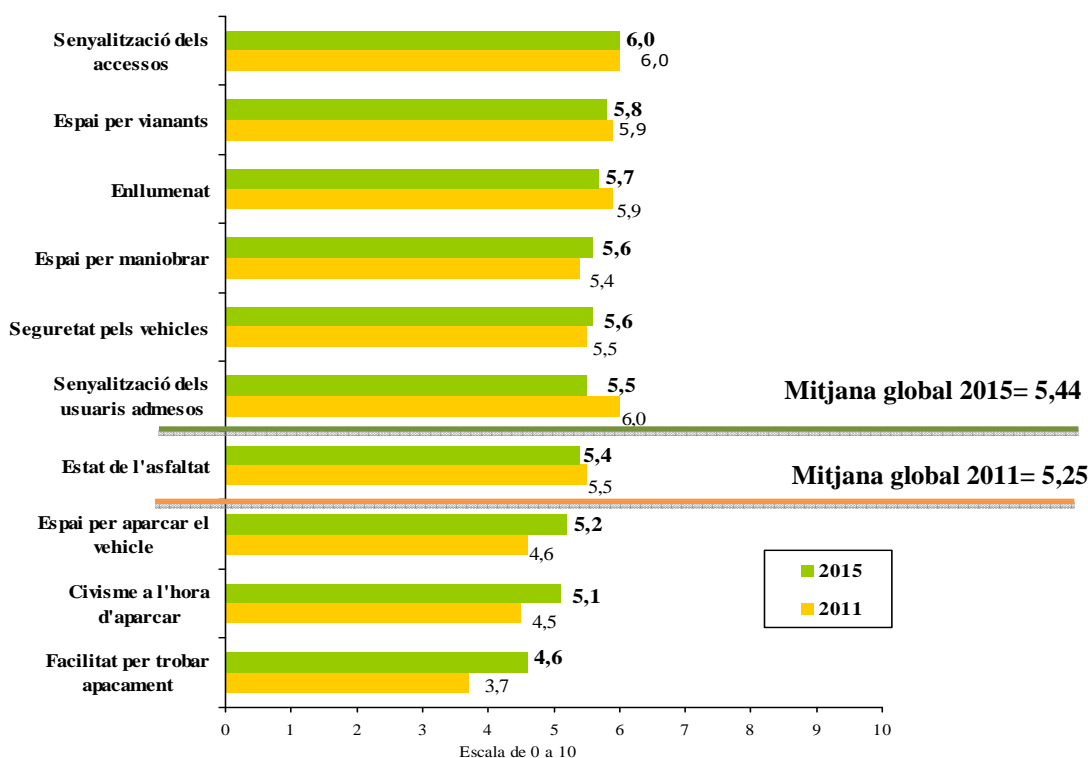
Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

APARCAMENT

- La comunitat universitària que accedeix al campus ha valorat els diferents aspectes del servei d'aparcament en una escala de 0 a 10. Tots els aspectes considerats obtenen valoracions per sobre de l'aprovat exceptuant la facilitat per trobar aparcament (4,6 punts sobre 10). La senyalització dels accessos és l'aspecte que obté una millor valoració (6,0).
- **S'ha calculat una valoració global del funcionament de l'aparcament** tenint en compte les valoracions dels diferents aspectes considerats. Així, **la nota global mitjana obtinguda és de 5,44 punts sobre 10, lleugerament per sobre que a 2011**, any en que també es va recollir l'opinió de l'aparcament, que era de 5,25.
- Els aspectes que milloren significativament en valoració respecte el 2011, són: la facilitat per trobar aparcament, l'espai per aparcar el vehicle i el civisme a l'hora d'aparcar. Contràriament, l'aspecte que empitjora en major mesura és la senyalització dels usuaris admesos.

Gràfic 32*. Valoració de l'aparcament de la UAB. 2011-2015



- Les persones de la comunitat universitària que accedeixen al campus en vehicle privat són els que atorguen les pitjors valoracions als diferents aspectes de funcionament de l'aparcament, significativament per sota que els que accedeixen en transport públic i en modes no motoritzats que, en general, són els que en fan una valoració més positiva.
- També s'ha preguntat a la comunitat universitària el seu grau d'acord amb diferents alternatives per a millorar el funcionament de l'aparcament. En general, existeix força consens amb que és necessari fer algun tipus d'actuació per millorar-ne el funcionament, ja que totes les actuacions proposades obtenen puntuacions per sobre de 5 punts excepte la de “no fer res, deixar-ho com està”, amb la que el 64% de la comunitat universitària hi està en desacord.
- **Les propostes que presenten més consens són les orientades a incentivar l'ús dels modes alternatius al cotxe:** “millorar el transport col·lectiu” (82,7% d'acord), “incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe” (69,9%) i millorar l'accés a mitjans no motoritzats (64,2%).

Taula 72*. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament.

Aspectes	Mitjana* (0-10)	% Desacord (0-4)	% Acord (7-10)
Incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe	7,3	13,1%	69,9%
Reduir la indisciplina	6,3	19,2%	48,7%
Millorar el transport col·lectiu	8,1	3,9%	82,7%
Millorar l'accés a mitjans no motoritzats (caminar, bici)	7,1	13,1%	64,2%
Prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament	5,5	31,2%	40,2%
Seguretat per les persones	6,0	31,2%	45,5%
Construir aparcaments als afores del campus	5,4	32,7%	40,3%
Cap, deixar-ho com està	2,9	64,0%	12,5%

Font: GEMOTT. 2015

*Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt en desacord' i el 10 a 'mol d'acord'.

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- **A la pregunta de si es considera pertinent prioritzar algun col·lectiu en l'accés a l'aparcament, el 47,2% de la comunitat universitària respon afirmativament**, davant del 35,9% que creu que no s'hauria de prioritzar cap col·lectiu i un 16,9% que no té una opinió formada (no sap/ no contesta). PDI-Esfera (70,4%) i PAS (61,4%) són els col·lectius que estan més a favor de la priorització, significativament per sobre que els estudiants de grau (42,2%) i de postgrau (47,7%).
- D'aquest 47,2% que creu que s'hauria de prioritzar l'aparcament segons col·lectiu, la major part (37,8%) optaria per prioritzar als estudiants de grau, fet que respon al major pes que té aquest col·lectiu en el conjunt de la comunitat universitària i al fet que cada col·lectiu s'atorgui el primer lloc en ordre de prioritats.
- Quant als criteris a prioritzar es poden agrupar en 3 grans categories. Gairebé dues terceres parts dels que consideren pertinent prioritzar l'accés a l'aparcament optaria per valorar les circumstàncies personals de cada membre. Concretament, el fet de donar prioritats a les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45 minuts és el criteri més recolzat (38%).

Taula 76*. I quin seria el criteri principal segons el qual prioritzar l'accés a l'aparcament?

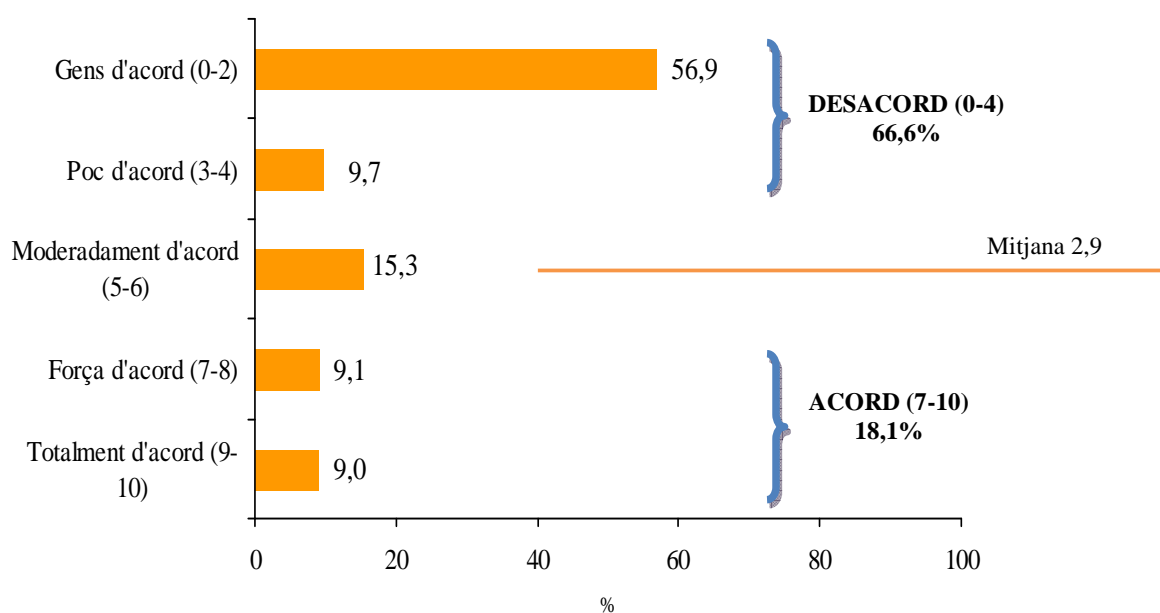
Criteri principals de priorització	%
Circumstàncies personals	64,5%
Les persones que no tenen accés a la UAB amb TP en menys de 45 min de trajecte	38,0%
Les persones que viuen més lluny de la UAB	15,8%
Persones amb algunes condicions personals concretes	10,7%
Usos	17,8%
Cotxes amb 3 o més persones	10,8%
Les persones que han d'estar més hores a la UAB	7,0%
Característiques coma personal de la UAB	6,7%
Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments	4,6%
En funció del càrrec	2,1%
NC	11,0%
Total	100,0%

Font: GEMOTT. 2015

*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- Finalment, s'ha preguntat a la comunitat universitària que valorin la possibilitat d'aportar 0,5€ al dia per l'aparcament, fet que permetria a la UAB, a més de cobrir les despeses de manteniment dels aparcaments, cobrir el cost del transport intern d'autobús, abaratir les tarifes i millorar la mobilitat en general. **Globalment, aquesta proposta no ha estat ben valorada, obtenint un nivell d'acord de 2,9 sobre 10.** Així, el **66% de la comunitat universitària està en desacord amb aquesta proposta** (indica un nivell d'acord de 0 a 4 en una escala de 10), davant el **18,1% que s'hi mostra clarament d'acord** (nivells d'acord de 7 a 10). El 15% restant no té un posicionament tan definit respecte aquesta proposta, atorgant una puntuació de 5 i 6 punts sobre 10 en el nivell d'acord (moderadament d'acord).

Gràfic 34. Aportar 0,5 € al dia per l'aparcament, permetria a la UAB, a més de cobrir les despeses de manteniment dels aparcaments, cobrir el cost del transport intern d'autobús, abaratir les tarifes i millorar la mobilitat en general.



Font: GEMOTT. 2015

- Les persones que accedeixen al campus en transport privat són les que mostren un **major desacord amb la proposta de pagament**, arribant a un percentatge de desacord (0-4) del 80%, significativament per sobre dels que hi accedeixen en transport públic (62,5%).
- També s'observen **diferències significatives segons col·lectius. El PAS són els que es mostren menys a favor d'aquesta aportació econòmica** (el 77,1% indica un nivell d'acord inferior a 4), **mentre que PDI-Esfera són el col·lectiu més favorable**, amb un nivell d'acord significativament per sobre que la resta: el 27,8% hi està d'acord (7-10)
- Independentment del grau d'acord amb la proposta, **la major part de la comunitat universitària (56,6%) creu que hi hauria d'haver algun criteri d'exempció**. Com en el cas de prioritzar l'accés a l'aparcament, **els criteris d'exempció més considerats es basen en circumstàncies personals**, i el cas de les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45 minuts és el criteri més recolzat.





PART 4. ANNEXOS



Annex I: Disseny metodològic

De manera annexa es presenta el detall de les característiques metodològiques de l'Enquesta de Mobilitat de la UAB 2015, que replica les onades de 2009, 2011 i 2013.

1.1. Enquesta autoadministrada per Internet

Característiques generals

Aquesta operació es va iniciar el 2001 i, fins el 2015, compta amb 8 edicions: 2001, 2002, 2004, 2006, 2009, 2011, 2013 i 2015.

Les 2001, 2002, 2004 i 2006 van ser realitzades a través d'enquesta presencial administrada a una mostra de persones pertanyents als diferents col·lectius de la UAB, presents al campus de Bellaterra, en el moment de l'enquestació:

- alumnat
- professorat i personal investigador (PDI)
- personal administratiu i de serveis (PAS)

En 2006, l'equip investigador que liderava el GEMOTT, va realitzar de forma paral·lela a l'enquesta presencial, una enquesta auto-administrada per correu electrònic, a col·lectius seleccionats (PAS i PDI) amb l'objectiu de disposar d'informació per validar un possible canvi de metodologia.

D'aquesta manera, ja en 2006 existia la intenció de canviar de metodologia de treball de camp, adaptant l'operació a les noves tecnologies disponibles. En l'edició 2009, l'equip del GEMOTT i l'equip de mobilitat de la UAB, van valorar de manera detinguda els avantatges i inconvenients de les diferents opcions metodològiques: enquesta presencial, enquesta telefònica i enquesta autoadministrada per Internet, així com la possibilitat de combinar diferents tècniques. Els criteris per a l'elecció de la nova metodologia, consolidada en les onades 2011, 2013 i ara 2015, es poden consultar als informes relatius a 2009, 2011 i 2013.

Al mateix temps, igual que en l'onada 2011 i 2013, la programació del qüestionari i la gestió de l'enquesta l'ha realitzat l'equip de l'Oficina de l'Autònoma Interactiva Docent (OAID), el que implica continuïtat en l'equip de treball així com capitalització del *know-how* en la UAB, ja que es genera aprofitament de l'experiència del procés per ambdós equips i estalvi significatiu de cost per al conjunt de l'operació fent servir recursos propis de la universitat.

Procediment

El procediment emprat per tal de dur a terme l'enquesta 2015 ha estat el següent:

- Enviament de l'enquesta a tota la comunitat de la UAB

De manera interna la UAB va enviar un *mailing* demanant la col·laboració en l'enquesta. L'enquesta s'allotja al campus virtual de tal manera que tota la comunitat universitària té accés restringit i segur, i no es fa necessari fer servir *links*.

En aquesta onada no s'han fet servir *pop-ups* cridant a la participació però sí hi ha hagut *bànners* en el web de la UAB i s'han fet diverses crides a la participació.

Donat que els enviaments eren interns i no provenien de cap servidor extern no s'han produït fenòmens de rebuig per *firewalls*.

- Seguiment del nivell de resposta

El programari de l'OAID permet fer seguiment del nivell de participació i segmentar les crides a la participació.

1.2. Univers i mostra final

Mostra total

L'enquesta de la UAB de 2015 ha aconseguit una mostra total de 4.543 enquestes de persones que són membres de la comunitat universitària de la UAB.

Taula 85. Mostra total aconseguida. 2001-2015

	Dates	Tipus treball de camp ¹	Univers ²	Mostra ³	Error ⁴	% Cobertura univers
2001	02 a 18/05	Presencial*	ND	1.600	±2,45%	ND
2002	25/02 a 01/04	Presencial*	ND	1.600	±2,45%	ND
2004	01 a 05/03	Presencial*	ND	1.600	±2,45%	ND
2006	17/04 a 05/05	Presencial*	37.911	4.525	±1,40%	11,9
2009	08/05 a 03/06	On-line**	43.579	6.735	±1,12%	15,5
2011	29/03 a 06/05	On-line**	53.354	5.390	±1,29%	10,1
2013	15/04 a 23/05	On-line**	47.866	5.980	±1,21%	12,5
2015	20/4 a 5/06	On-line**	39.841	4.543	±1,37%	11,4

Font: GEMOTT. 2015

¹peu de carrer. Només comunitat universitària del Campus de Bellaterra present en el moment de l'enquestació.

²Total univers: inclou tota la comunitat universitària. Onades 2006-2011 dades estimades de diverses fonts. Onada 2013 i 2015: dades oficials facilitades per OGID.

³Total mostra: inclou tota la comunitat universitària.

⁴Per a les dades globals, sota supòsit de MAS (Mostreig Aleatori Simple) en universos finits, en cas de màxima indeterminació ($p = q = 50$), per a un nivell de confiança de 95,5%.

ND: no disponible, resta de dades copiades dels informes anteriors.

Filtre: comunitat universitària del campus de Bellaterra que acostuma a desplaçar-se a la UAB

Degut a que l'enquesta s'envia a tota la comunitat universitària, cal seleccionar només els casos de persones que tenen com a centre de treball el campus de Bellaterra i excloure les que pertanyen a altres campus o edificis (Sabadell i altres). Aquest filtre permetrà elaborar dades comparatives amb les onades anteriors.

En segon lloc, per a l'estudi de les característiques de la mobilitat de la comunitat universitària del Campus de Bellaterra només s'inclouen les persones que acostumen a anar a treballar a la UAB, és a dir, ho fan com a mínim d'1 cop per setmana.

En aquest cas la mostra final de l'univers de referència sobre el qual es donen resultats generals a l'informe són **les persones que tenen el seu centre de treball al campus de Bellaterra i que acostumen a desplaçar-se al campus en una setmana habitual.**

Així, en l'onada 2015, es disposa d'una mostra global de 4.425 enquestes vàlides de la comunitat universitària adscrita al campus de la UAB a Bellaterra.

Taula 86. Mostra de la comunitat universitària de la UAB del Campus de Bellaterra

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015
Mostra	1.600	1.600	1.600	4.525	6.352	5.181	5.814	4.425
Error***	±2,45%	±2,45%	±2,45%	±1,40%	±1,16%	±1,32%	±1,23%	±1,39%

Font: GEMOTT 2015.

* a peu de carrer. Només comunitat universitària del Campus de Bellaterra present en el moment de l'enquestació.

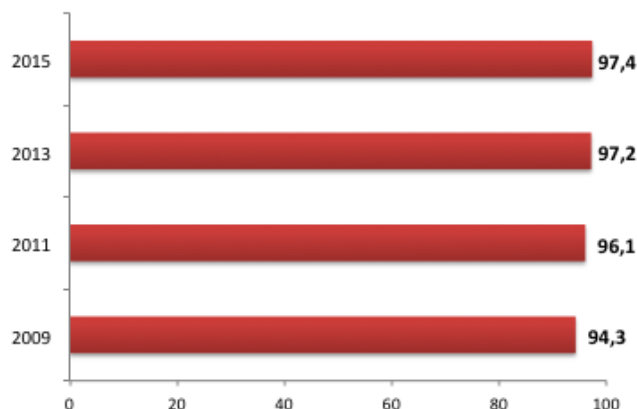
** Total mostra: inclou tota la comunitat universitària.

***Per a les dades globals, sota supòsit de MAS (Mostreig Aleatori Simple) en universos finits, en cas de màxima indeterminació ($p = q = 50$), per a un nivell de confiança de 95,5%. Per a les mostres de 2009 i 2011 univers d'univers de referència equival a l'univers total, ja que no es disposa de les dades separades entre campus.

ND: no disponible, resta de dades copiades dels informes anteriors.

Concretament, el 97,4% de la mostra de la comunitat universitària de la UAB tindria el centre de referència al campus de la UAB a Bellaterra.

Gràfic 35 .% de mostra ubicada al Campus de Bellaterra



Font: GEMOTT 2015

Ponderació

La metodologia de treball de camp utilitzada consisteix en la rebuda aleatòria dels qüestionaris, de tal manera que no es marquen unes quotes a complir sinó que es reben tantes enquestes com sigui possible. Com s'ha comentat durant el treball de camp s'ha fet seguiment del nivell mostral per cada quota que es desitjava controlar, és a dir, per assegurar que es disposava de suficients enquestes de cada perfil, però no establint una quota fixa a priori. Concretament s'ha fet seguiment de la mostra segons centre de pertinença, gènere i col·lectiu (PAS, PDI, alumnat Màsters i Doctorat i de Grau).

D'altra banda, la UAB ha facilitat la distribució de la comunitat universitària per centres, tipus de col·lectiu i gènere, de tal manera que es coneixia la distribució real de cada col·lectiu per gènere. Un cop finalitzat el treball de camp s'ha equilibrat la mostra al pes que realment tenen en l'univers d'acord a la seva distribució per gènere i tipus de col·lectiu. D'aquesta manera, es garanteix que, en l'anàlisi de resultats globals, cada col·lectiu i de cada gènere té el pes que li correspon d'acord al que representa en el conjunt de la comunitat universitària així com que tant homes com dones aporten al conjunt de la mostra el pes que realment tenen. Concretament l'índex de ponderació creat és el següent:

Taula 87. Índex de ponderació 2015

Col·lectiu i gènere	Univers (%)	Mostra real (%)	Índex de ponderació	Mostra ponderada (%)
Alumnat de grau, homes	28%	20%	1,42	28%
Alumnat de grau, dones	40%	47%	0,84	40%
Alumnat de màster i doctorat, homes	7%	3%	2,31	7%
Alumnat de màster i doctorat, dones	9%	5%	1,81	9%
PDI+Esfera, homes	6%	6%	1,03	6%
PDI+Esfera, dones	5%	5%	0,89	5%
PAS, homes	2%	5%	0,44	2%
PAS, dones	4%	9%	0,40	4%
TOTAL	100%	100%		100%

Font: GEMOTT Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per la UAB, curs 2014-2015 i EHM CU'2015

Definició dels col·lectius

Donat els canvis que des de 2001 hi ha hagut en la normativa universitària i la diversificació de tipus de formació que la UAB ofereix, es fa necessari concretar quins perfils i característiques s'inclouen en cada col·lectiu.

Alumnat de Grau

En aquest segment s'inclouen els estudiants de graus. Quan aquesta operació es va posar en marxa no existia alumnat de grau de tal manera que per alguns resultats que s'ofereixen en el present informe, sempre que ha estat possible s'han recalculat els resultats d'onades anteriors agrupant tots aquests perfils.

Alumnat de Màster i Doctorat

Aquest segment agrupa l'alumnat de doctorat i màsters oficials i l'alumnat de certificats, postgraus i màsters propis.

PDI+ Esfera

En aquest col·lectiu s'han inclòs tant el PDI com els enquestats i enquestades que s'han identificat com a parc de recerca.

PAS

Personal d'administració i serveis.

1.3. Fitxa tècnica de l'enquesta

De manera resumida, les característiques tècniques de l'enquesta sobre els hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2015 al campus de Bellaterra, són les següents:

Univers: Membres de la comunitat universitària del campus UAB de Bellaterra que pertanyen a algun dels següents 4 col·lectius: PAS, PDI, estudiants de Màster i Doctorat, estudiants de Grau.

El total de l'univers d'estudi i la seva distribució a partir de les dades facilitades per l'OGID de la UAB.

Univers total: 39.841

Mostra: 4.543 enquestes totals. 4.425 enquestes de persones que tenen el seu centre de treball o estudis al campus de la UAB a Bellaterra i que declaren acudir almenys 1 cop per setmana.

Marge d'error: $\pm 1,37\%$ per al conjunt de la mostra. $\pm 1,39\%$ per a persones que tenen el seu centre de treball o estudi al campus de Bellaterra i que declaren acudir almenys 1 cop per setmana.

Sota el supòsits de MAS (mostreig aleatori simple) per poblacions finites, amb un nivell de confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$).

Procediment de mostreig: aleatori simple en base a tots els individus membres de la comunitat universitària (Marc de mostreig: comunitat amb NIU). Un cop finalitzat el treball de camp s'han ponderat els resultats equilibrant la mostra a l'univers d'estudi d'acord a la seva distribució per gènere i col·lectiu, sobre el total de l'univers.

Treball de camp: del 20/04 a 5/06/2015.

1.4. Anàlisi territorial

Com en onades anteriors, s'ha realitzat una agrupació dels municipis de residència dels membres de la comunitat universitària a fi de realitzar una anàlisi en clau territorial dels hàbits de mobilitat.

L'agrupació desglossa els municipis amb suficient mostra per permetre anàlisis significatives: Barcelona, Cerdanyola, Sabadell, Sant Cugat, Terrassa i Vila Universitària.

La resta de municipis s'han agrupat en funció de la comarca en què estan adscrits, constituint així els àmbits restants d'aquesta categorització: Alt Penedès - Garraf, Anoia - Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental, Resta de Catalunya.

En el cas de Barcelonès i Vallès Occidental, no hi figuren els 6 municipis que s'analitzen aïlladament.

1.5. Anàlisi i lectura de resultats

Per a finalitzar aquest apartat, es vol fer menció a algunes consideracions que facilitin la correcta interpretació i lectura de l'informe.

Anàlisi i lectura de les dades de l'enquesta

Les dades han estat analitzades amb estadística descriptiva univariable i bivivariable. Així, la major part de l'anàlisi biserial s'ha basat en taules de contingència per tal de donar resposta a interrogants bàsics sobre si les dades globals corresponen per igual a diferents col·lectius o s'observen diferències.

En cada cas s'han realitzat els contrastos d'hipòtesis adequats fent servir els estadístics de significació més adients a cada tipus de contrast (χ^2 , test de residus corregits ajustats per a les variables nominals, i T-Student o equivalent per a les variables contínues, i d'altres).

Característiques de les taules

Si no s'indica el contrari, les taules que es faciliten en l'informe mostren els resultats en %.

Les dades estan calculades en percentatge vertical (la columna suma 100%), excepte que s'indiqui el contrari.

Si no s'especifica el contrari, les taules mostren resultats de resposta simple, és a dir, la pregunta a que correspon el resultat només permet una resposta per enquestat, de tal manera que el total de respostes suma el 100% de casos.

Quan la pregunta és múltiple, és a dir, l'enquestat/da pot donar més d'una resposta s'indica a peu de taula. Es tractarà doncs de taules en les que la suma de resultats sumarà més del 100%.

S'ha marcat en cada taula de contingència les cel·les amb un nombre de casos insuficient, menys de 30 casos, i que per tant mostren resultats que no són inferibles al conjunt de la població estudiada.

Annex II: Qüestionari

BLOC 1a. CARACTERÍSTIQUES SOCIODEMOGRÀFIQUES

Començarem amb unes breus preguntes sobre les teves característiques personals.

A1

P.1. Gènere

Home1

Dona2

A2

P.2. Any de naixement? _____

Oberta

A3

P.3. Quin és el teu municipi de residència durant el curs?

Desplegable

Barcelona
Terrassa
Sabadell
Sant Cugat del Vallès
Cerdanyola del Vallès
Rubí
Badalona
Mataró
Manresa
L'Hospitalet de Llobregat
Barberà del Vallès
Mollet del Vallès
Granollers
Ripollet
Castellar del Vallès
Santa Coloma de Gramenet
Montcada i Reixac
Altres _____

P.3b. (P.3=Altres) En cas d'haver respost "Altres" a la pregunta anterior, pots indicar el teu centre d'estudis o treball?

Oberta

A4

P.4. Quin és el teu codi postal durant el curs? _____

Oberta

A5

P.5. Ens podries facilitar el nom del carrer i el número en el que vius? Aquesta informació té la finalitat de calcular distàncies i opcions de mobilitat més exactes. Recorda que les dades s'analitzaran de manera agregada i són totalment confidencials. Si us plau, segueix el següent format: TIPUS DE VIA, NOM DEL CARRER, NÚM. DEL PORTAL (Ex: Avinguda Diagonal, 230).

Oberta

BLOC 1b. CARACTERÍSTIQUES COMUNITAT UAB

B6

P.6. A quin col·lectiu universitari pertanyes? Si pertanyes a més d'un col·lectiu pots marcar més d'una opció. [PROGRAMACIÓ: múltiple]

Estudiant de grau.....	1	<input type="checkbox"/>
Estudiant de màster o postgrau.....	2	<input type="checkbox"/>
Estudiant de doctorat.....	3	<input type="checkbox"/>
PAS.....	4	<input type="checkbox"/>
PDI.....	5	<input type="checkbox"/>
Esfera UAB.....	6	<input type="checkbox"/>

B7

P.7. Quin és el teu centre d'estudi o treball habitual? Si ets PAS o PDI, a més d'estudiant, fes referència únicament al teu centre de treball. [PROGRAMACIÓ: resposta única]

Fac. de Ciències.....	103	<input type="checkbox"/>
Fac. de Biociències.....	113	<input type="checkbox"/>
Fac. de CC. de la Comunicació.....	105	<input type="checkbox"/>
Fac. d'Economia i Empresa.....	104	<input type="checkbox"/>
Fac. de Dret.....	106	<input type="checkbox"/>
Escola d'Enginyeria.....	118	<input type="checkbox"/>
Fac. de CC. de l'Educació.....	111	<input type="checkbox"/>
Fac. de CC. Polítiques i Sociologia.....	108	<input type="checkbox"/>
Fac. de Filosofia i Lletres.....	101	<input type="checkbox"/>
Fac. de Medicina.....	102	<input type="checkbox"/>
Fac. de Psicologia.....	109	<input type="checkbox"/>
Fac. de Traducció i Interpretació.....	110	<input type="checkbox"/>
Fac. de Veterinària.....	107	<input type="checkbox"/>
Sabadell. Escola d'Empresarials.....	201	<input type="checkbox"/>
Sabadell. Escola d'Informàtica.....	206	<input type="checkbox"/>
EU. Arxivística.....	519	<input type="checkbox"/>
EU. Prevenció.....	516	<input type="checkbox"/>
EU. Turisme.....	514	<input type="checkbox"/>
Escola de Postgrau.....	600	<input type="checkbox"/>
Rectorat.....	800	<input type="checkbox"/>
Altres centres.....		<input type="checkbox"/>
		900

B7_A

P.7b. (P.7=Altres) En cas d'haver respost "Altres" a la pregunta anterior, pots indicar el teu centre d'estudis o treball?

Oberta

B8

P.8. Tens alguna discapacitat que limiti la teva mobilitat?

- Sí..... 1
 No..... 2
 NC..... 99

B9

P.9. Disposes de carnet de cotxe?

Sí 1

No 2

NC..... 99

B10

P.10. Disposes de carnet de moto?

Sí 1

No 2

NC..... 99

B11

P.11. Disposes de cotxe?

Sí 1

No 2

NC..... 99

B12

P.12. Disposes de moto?

Sí 1

No 2

NC..... 99

B13

P.13. Disposes de bicicleta per a accedir a la UAB?

Sí 1

No 2

NC..... 99

M14

P.14. Durant el curs, acostumes a venir a la UAB?

Sí 1

No 2

NC..... 99

M15

P.15. Quants dies a la setmana véns a la UAB? [PROGRAMACIÓ: Màx 7, mínim 1] *DESPLEGABLE*

M16

P.16. Quants cops al dia véns a la UAB en un dia laborable? Indica el total de vegades, independentment de si véns a estudiar o treballar. En el cas de que el nombre de vegades canviï en funció del dia de la setmana, fes referència a l'últim dia lectiu. PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA.

***Obligatòria**

[PROGRAMACIÓ SELECCIONABLE: mínim 1 màx. 3]

P.16b. (p. 16 =>1). Abans has indicat que véns més d'un cop a la UAB. Podries indicar les diferents hores en les que véns i marxés?[segmentació en secció independent)

M16_1

1. 1a Arribada. Si us plau, expressa l'hora en el següent format: Hores:Minuts (exemple: 09:30).

[RESPOSTA OBERTA](#)

M16_2

2. 1a Sortida. Si us plau, expressa l'hora en el següent format: Hores:Minuts (exemple: 09:30).

[RESPOSTA OBERTA](#)

M16_3

3. 2a Arribada. Si us plau, expressa l'hora en el següent format: Hores:Minuts (exemple: 09:30).

[RESPOSTA OBERTA](#)

M16_4

4. 2a Sortida. Si us plau, expressa l'hora en el següent format: Hores:Minuts (exemple: 09:30).

[RESPOSTA OBERTA](#)

M16_5

5. 3a Arribada. Si us plau, expressa l'hora en el següent format: Hores:Minuts (exemple: 09:30).

[RESPOSTA OBERTA](#)

M16_6

6. 3a Sortida. Si us plau, expressa l'hora en el següent format: Hores:Minuts (exemple: 09:30).

[RESPOSTA OBERTA](#)

M17

P.17. A quina hora ARRIBES habitualment en un dia laborable a la UAB? Si véns en més d'una ocasió, indica'ns l'hora a la que arribes el primer cop. Si ets PAS o PDI, a més d'estudiant, fes referència al desplaçament per feina per la primera entrada a aquesta. En el cas de que l'hora d'arribada canviï en funció del dia de la setmana, fes referència a l'últim dia lectiu.

Hora: .

Minuts:

[Oberta \[PROGRAMACIÓ HORÀRIA\]](#)

M18

P.18. Quant de temps trigues en fer tot el desplaçament? Des de l'origen (casa o altres llocs) fins a l'aula o lloc de treball. Si us plau, expressa el temps en el següent format: Hores:Minuts. (Exemple: 01:30)

[oberta](#)

M19

P.19. A quina hora MARXES habitualment en un dia laborable de la UAB? Si véns en més d'una ocasió, indica'ns l'hora a la que marxés al final del dia. Si ets PAS o PDI, a més d'estudiant, fes referència al desplaçament per feina per la darrera sortida d'aquesta.

En el cas de que l'hora en que marxés canviï en funció del dia de la setmana, fes referència a l'últim dia lectiu.

Hora

Minuts:

[Oberta \[PROGRAMACIÓ HORÀRIA\]](#)

M20

P.20. Quant de temps triges en fer tot el desplaçament de sortida? Des del teu lloc de treball o estudi fins el teu destí. Si us plau, expressa el temps en el següent format: Hores:Minuts. (Exemple: 01:30)

oberta

BLOC 2. HÀBITS MOBILITAT

M21

P.21. Amb quin mitjà de transport arribes a la UAB? Si fas servir un mitjà mecanitzat (autobús, tren, cotxe, moto) fes referència a aquest, no al desplaçament a peu des de la parada o estació. Si combines més d'un mitjà mecanitzat, fes referència a l'últim. En el cas de que el mitjà de transport canviï en funció del dia de la setmana, fes referència a l'últim dia lectiu. PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Caminant, des del punt d'origen1
- Bicicleta, des del punt d'origen.....2
- Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB).....4
- FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)6
- RENFE (+ bus intern UAB).....7
- Cotxe conductor sol9
- Cotxe conductor + altres persones10
- Cotxe acompanyant.....11
- Moto conductor12
- Moto acompanyant13
- NC.....99

M22

P.22 (PREGUNTA DE SEGMENTACIÓ: P.21). Quin és el principal motiu pel qual utilitzes aquest mitjà de transport? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Combinació d'horaris més bona1
- Més proximitat al lloc de residència.....2
- Més barat3
- Més ràpid4
- Més puntual o regular5
- Més còmode o agradable6
- Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen7
- No tenir carnet de conduir8
- No disposar de vehicle privat9
- NC.....99

M23

P.23. (PREGUNTA DE SEGMENTACIÓ: P.21). Per quins altres motius utilitzes aquest mitjà de transport? Pots marcar més d'un motiu [PROGRAMACIÓ: múltiple]

- Combinació d'horaris més bona 1
- Més proximitat al lloc de residència..... 2
- Més barat 3
- Més ràpid 4
- Més puntual o regular 5
- Més còmode o agradable 6
- Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen 7
- No tenir carnet de conduir 8

No disposar de vehicle privat 9
NC.....99

M24

P.24. Vols indicar algun altre motiu? Pots indicar-ne tants com desitgis.

oberta

M25

P.25. [P.21 = 4,6 o 7] Quin bitllet fas servir? [PROGRAMACIÓ: només una resposta] SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEPENDENT

Bitllet senzill 1
T-10 2
T-50 o T-30 3
T - Mes 4
T - Trimestre 5
T - Jove..... 6
Altres..... 96

NC..... 99

M25_A

P.25b. [P.25=Altres] En cas d'haver respost "Altres" a la pregunta anterior, pots especificar quin? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

M26

P.26. Utilitzes un altre mitjà de transport abans que aquest? Quin és aquest altre mitjà de transport? *Oberta*

No utilitzo cap altre mitjà 97
Caminant 1
Bicicleta 2
Autobús urbà (del teu municipi) 3
FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) . 6
RENFE (+ bus intern UAB) 7
Metro 8
Cotxe conductor sol 9
Cotxe conductor + altres persones 10
Cotxe acompanyant 11
Moto conductor 12
Moto acompanyant 13
NC..... 99

M27

P.27. Habitualment per a accedir a la UAB, pots indicar quin és l'ordre de transports que fas servir? (per exemple caminant fins el metro, metro fins FGC, autobús intern de la UAB fins la facultat)

oberta

M28

P.28. Si arribes en cotxe o fas servir el cotxe en alguna etapa prèvia del desplaçament fins a la UAB, ens pots indicar quantes persones hi viatgen en total? [PROGRAMACIÓ SELECCIONABLE: desplegable]

No vaig en cotxe en cap etapa del desplaçament.....	97	<input type="checkbox"/>
1.....	1	<input type="checkbox"/>
2.....	2	<input type="checkbox"/>
3.....	3	<input type="checkbox"/>
4.....	4	<input type="checkbox"/>
5.....	5	<input type="checkbox"/>
No ho sé.....	98	<input type="checkbox"/>
Nc.....	99	<input type="checkbox"/>

M29

P.29. Si arribes en cotxe o fas servir el cotxe o moto en alguna etapa prèvia del desplaçament fins la UAB, ens pots indicar de quin vehicle es tracta? [PROGRAMACIÓ SELECCIONABLE: desplegable]

No vaig en cotxe en cap etapa del desplaçament..	97	<input type="checkbox"/>
Cotxe de gasolina	1	<input type="checkbox"/>
Cotxe dièsel.....	2	<input type="checkbox"/>
Cotxe elèctric.....	3	<input type="checkbox"/>
Moto de gasolina	4	<input type="checkbox"/>
Moto elèctrica.....	5	<input type="checkbox"/>
Altres	8	<input type="checkbox"/>

No ho sap.....	98	<input type="checkbox"/>
Nc	99	<input type="checkbox"/>

M29_A

P.29b. (P.29=Altres) En cas d'haver respost "Altres" a la pregunta anterior, pots especificar quin? Oberta

M30

P.30. En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB? PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

Cap altre, ja m'agrada amb el que ho faig ...97

Caminant.....	1	<input type="checkbox"/>
Bicicleta	2	<input type="checkbox"/>
Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	4	<input type="checkbox"/>
FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	6	<input type="checkbox"/>
RENFE (+ bus intern UAB)	7	<input type="checkbox"/>
Cotxe conductor sol	9	<input type="checkbox"/>
Cotxe conductor + altres persones.....	10	<input type="checkbox"/>
Cotxe acompanyant	11	<input type="checkbox"/>
Moto conductor	12	<input type="checkbox"/>
Moto acompanyant	13	<input type="checkbox"/>
NC.....	99	<input type="checkbox"/>

M31

P.31. (P.30 ≠97 i 99) Per quin motiu/s t'agradaria venir en aquest mitjà de transport? Si us plau indica tants motius com consideris. [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEPENDENT]

oberta

M32

p.32. (P.30 ≠97 i 99) Per quin motiu/us no canvies de mitjà de transport? Si us plau indica tants motius com consideris. [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEPENDENT]

oberta _____

M33

P.33. En els darrers 2 anys, has canviat de mitjà de transport per a accedir a la UAB? És a dir, abans utilitzaves algun altre mitjà? Especifica quin. PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

No, fa 2 anys utilitzava el mateix mitjà que ara.....97

Fa 2 anys no venia a la UAB.....98

Caminant.....	1	<input type="checkbox"/>
Bicicleta.....	2	<input type="checkbox"/>
Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB).....	4	<input type="checkbox"/>
FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya).....	6	<input type="checkbox"/>
RENFE (+ bus intern UAB).....	7	<input type="checkbox"/>
Cotxe conductor sol.....	9	<input type="checkbox"/>
Cotxe conductor + altres persones.....	10	<input type="checkbox"/>
Cotxe acompanyant.....	11	<input type="checkbox"/>
Moto conductor.....	12	<input type="checkbox"/>
Moto acompanyant.....	13	<input type="checkbox"/>
NC	99	<input type="checkbox"/>

M34

P.34 [P.33≠97-98-99] Per quin motiu/us vas canviar de mitjà de transport? Si us plau indica tants motius com consideris [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEPENDENT]

BLOC 3. OPINIÓ MITJANS D'ACCÉS AL CAMPUS UAB BELLATERRA

P.35. Ens agradaria saber la teva opinió sobre els diferents mitjans de transport per a accedir al campus de la UAB

Valors 0 a 10

		Molt malament									Molt bé	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
S35A	A. RENFE (+bus intern UAB)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
S35B	B. FGC	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
S35C	C. Autobús interurbà	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

P.36. Com valors els següents aspectes de la xarxa de busos interns de la UAB?

Valors 0 a 10

		Molt malament										Molt bé	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36A	A. Combinació d'horaris	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36B	B. Proximitat d'accés	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36C	C. Rapidesa	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36D	D. Comoditat	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36E	E. Freqüència de pas	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36F	F. Seguretat	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36G	G. Puntualitat	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S36H	H. Qualitat global del servei	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

S37

P.37. Habitualment utilitzes el bus intern de la UAB? PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Sí, habitualment..... 1
- Ocasionalment 2
- Mai 3
- Nc 99

S38

P.38. [P.37=3] Per quin motiu/s no el fas servir mai? Si us plau indica tants motius com consideris [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEPENDENT]
Oberta

S39

P.39. [P.37=1 o 2] Quines línies fas servir? Si fas servir més d'una línia, pots marcar més d'una opció. PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: múltiple] [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEPENDENT]

- L1 Renfe-Rectorat per Ciències 1
- L2 Renfe-Vila per Medicina Eix central..... 2
- L3 Ciències i Biociències- Eureka 3
- L4 Renfe-Rectorat per Eix Central..... 4
- L5 Renfe-Vila per Eix Central 5
- Nc 99

BLOC 4. APARCAMENT

P.40. En la teva opinió, com valoren el funcionament de l'aparcament a la UAB?

	Molt malament									Molt bé	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40A Enllumenat	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40B Senyalització dels accessos	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40C Estat de l'asfaltat	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40D Senyalització dels usuaris admesos	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40E Espai per a vianants	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40F Seguretat pels vehicles	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40G Espai per a maniobrar	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40H Facilitat de trobar aparcament	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40I Espai per a aparcar el vehicle	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P40J Civisme a l'hora d'aparcar	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

P.41. La UAB té unes 7.000 places d'aparcament i no en pot construir més. Valora les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament.

	Gens d'acord									Molt d'acord	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41A Incentivar econòmicament l'ús dels mitjans alternatius al cotxe	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41B Reduir la indisciplina	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41C Millorar el transport col·lectiu	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41D Millorar l'accés en mitjans no motoritzats (caminar, bici)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41E Prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41F Seguretat per a les persones	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41G Construir aparcaments a les afores del Campus	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P41H Cap, deixar-ho com està	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

P42

P.42. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament? PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA.

***Obligatòria** [PROGRAMACIÓ: resposta única]

SÍ.....**1**

NO.....**2**

NC.....**99**

P43

P.43. (p.42=sí) En cas de prioritització de l'accés a l'aparcament per col·lectiu, quin creus que hauria de ser aquest col·lectiu? PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: resposta única] [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEP.]

Alumnat de Grau	1	<input type="checkbox"/>
Alumnat de màster o postgrau	2	<input type="checkbox"/>
Alumnat de doctorat.....	3	<input type="checkbox"/>
PAS	4	<input type="checkbox"/>
PDI a temps complet.....	5	<input type="checkbox"/>
PDI temporal	6	<input type="checkbox"/>
Esfera UAB.....	7	<input type="checkbox"/>
Usuaris dels FGC que aparquen a la UAB i marxen fora	8	<input type="checkbox"/>
Visites puntuals.....	9	<input type="checkbox"/>
Clients dels comerços i serveis de la UAB.....	10	<input type="checkbox"/>
NC.....	99	<input type="checkbox"/>

P44

P.44. (P.42=SÍ + SEGMENTACIÓ P.43) I quin seria el criteri principal segons el qual prioritzar l'accés a l'aparcament? D'aquestes opcions s'exclouen les persones amb mobilitat reduïda que tenen les seves places reservades. PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: resposta única] [SEGMENTACIÓ SECCIÓ INDEP.]

1. Les persones que viuen més lluny de la UAB
2. Les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45 minuts de trajecte
3. Persones amb algunes condicions personals concretes (fills en edat escolar, persones dependents a càrrec)
4. En funció del càrrec.
5. Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments
6. Les persones que han d'estar més hores a la UAB
7. Cotxes amb 3 o més persones
9. NC

P45

P.45. Aportar 0,5 € al dia per l'aparcament, permetria a la UAB, a més de cobrir les despeses de manteniment dels aparcaments, cobrir el cost del transport intern d'autobús, abaratir les tarifes i millorar la mobilitat en general. Fins a quin punt estaries d'acord amb que es realitzés una mesura d'aquest tipus? PER MOTIUS DE PROGRAMACIÓ I PER A PODER SEGUIR AMB L'ENQUESTA, LA RESPOSTA A AQUESTA PREGUNTA ÉS OBLIGATÒRIA. *Obligatòria

	Gens d'acord								Molt d'acord		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Aportar 0,5€ al dia per l'aparcament											

P46

P.46. Quin criteri creus que hauria de comportar una exempció o descompte en aquesta aportació. *Obligatòria [PROGRAMACIÓ: resposta única]

97. Cap, tothom per igual

1. Les persones que viuen més lluny de la UAB
2. Les persones que no tenen accés a la UAB amb transport públic en menys de 45min de trajecte
3. Persones amb algunes condicions personals concretes (fills en edat escolar, persones dependents a càrrec)
4. En funció del càrrec
5. Si la teva feina o activitat a la UAB requereix desplaçaments
6. Les persones que han d'estar més hores a la UAB
7. Cotxes amb 3 o més persones
9. NC

BLOC 5. SMART MOBILITY

P47

P.47. La UAB està treballant en el desenvolupament de diverses aplicacions que facilitaran la gestió dels desplaçaments (càlcul de rutes òptimes, horaris i temps de pas real, trobar companys de viatge, col·laboració en la millora del transport, trobar aparcament, etc.). Quines necessitats penses que haurien de satisfer les aplicacions de mobilitat de la UAB?

Oberta

BLOC 6. OBSERVACIONS FINALS

OBS

P.48. Per finalitzar, i si ho vols, pots afegir qualsevol comentari o observació que creguis convenient. La teva aportació ens ajudarà a millorar.

Annex III: Estimacions de poblacions i desplaçaments



NOTA METODOLÒGICA:

- L'estimació dels desplaçaments diaris màxims es calcula tenint en compte per a cada enquestat/ada:

- ✓ Nombre de desplaçaments diaris declarats

Interpretació: desplaçaments màxims si en un dia qualsevol tots els membres de la comunitat universitària accedissin al campus.

- L'estimació dels desplaçaments setmanals màxims es calcula tenint en compte per a cada enquestat/ada:

- ✓ Nombre de desplaçaments diaris declarats * nombre de dies que accedeix al campus

Interpretació: desplaçaments màxims si en una setmana qualsevol tots els membres de la comunitat universitària accedissin al campus.

- L'estimació dels desplaçaments diaris mitjans o ponderats es calcula tenint en compte per a cada enquestat/ada:

- ✓ Nombre de desplaçaments diaris declarats * % de dies que s'accedeix al campus.

Interpretació: desplaçaments mitjans en un dia tipus de cada membre, ponderats per la probabilitat que en un dia tipus accedís al campus. Indicador amb major validesa i de referència.

- L'estimació dels desplaçaments setmanals mitjans o ponderats es calcula tenint en compte per a cada enquestat/ada:

- ✓ (Nombre de desplaçaments diaris declarats * % de dies que s'accedeix al campus) *
(nombre de dies que accedeix al campus)

Interpretació: desplaçaments mitjans en una setmana tipus de cada membre, ponderats per la probabilitat que en un dia tipus accedís al campus. Indicador amb major validesa i de referència.

- Les elevacions a població es calculen a partir de les dades lliurades per l'OGID sobre el total de la comunitat universitària a partir d'una ponderació simple. Els filtres corresponen a les respostes de l'enquesta.

Les dades elevades tant a total de població com en estimació de desplaçaments cal entendre-les com estimacions, amb marges d'errors globals que augmenten en tenir en compte els encreuaments per diferents variables.

Es recomana no prendre com a referència els nombres exactes.

Taula 88. Estimació dels desplaçaments diaris i setmanals mitjans segons col·lectiu. 2015

Col·lectiu	Població*		Desplaçaments diaris mitjans o ponderats			Desplaçaments setmanals mitjans o ponderats		
	N	%	N	%	Mitjana/dia	N	%	Mitjana/setmana
Estudiant de grau	26.976	67,7%	52.489,90	69,4%	1,95	247.591,12	70,3%	9,18
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	6.396	16,1%	10.513,11	13,9%	1,64	45.567,02	12,9%	7,12
PAS	2.233	5,6%	4.806,53	6,4%	2,15	23.995,82	6,8%	10,75
PDI+Esfera	4.236	10,6%	7.756,12	10,3%	1,83	34.917,35	9,9%	8,24
TOTAL	39.841	100,0%	75.565,65	100,0%	1,90	352.071,31	100,0%	8,84

Font: GEMOTT. 2015

* Estimació de la comunitat de la UAB que té com a lloc de treball o estudi el campus de Bellaterra i s'hi desplaça almenys un cop per setmana.

Taula 89. Estimació dels desplaçaments diaris i setmanals màxims segons col·lectiu. 2015

Col·lectiu	Població*		Desplaçaments diaris mitjans o ponderats			Desplaçaments setmanals mitjans o ponderats		
	N	%	N	%	Mitjana/dia	N	%	Mitjana/setmana
Estudiant de grau	26.976	67,7%	57.847,33	67,1%	2,14	261.961,65	69,3%	9,71
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	6.396	16,1%	13.998,29	16,2%	2,19	53.102,50	14,0%	8,30
PAS	2.233	5,6%	4.905,01	5,7%	2,20	23.909,46	6,3%	10,71
PDI+Esfera	4.236	10,6%	9.492,88	11,0%	2,24	38.616,07	10,2%	9,12
TOTAL	TOTAL 39.841	100,0%	86.243,50	100,0%	2,16	377.589,68	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT. 2015

* Estimació de la comunitat de la UAB que té com a lloc de treball o estudi el campus de Bellaterra i s'hi desplaça almenys un cop per setmana.

Taula 90. Estimació del nombre de persones segons repartiment modal i col·lectiu 2015. Nombre de persones

Mode principal	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
No motoritzat	1.714	268	65	151	2.198
Caminant	1404	189	33	37	1663
Bicicleta	310	79	32	114	535
Transport públic	18.444	4.170	662	1.708	24.984
Autobús	2691	505	70	84	3350
FGC	9657	2841	487	1399	14384
RENFE (+bus intern UAB)	6096	824	105	225	7250
Transport privat	6.819	1.958	1.505	2.376	12.658
Cotxe conductor sol	3936	1516	1061	1767	8280
Cotxe conductor + altres persones	1590	292	310	381	2573
Cotxe acompanyant	930	96	79	93	1198
Moto	363	54	55	135	607
TOTAL**	26.977	6.396	2.233	4.235	39.841

Font: GEMOTT. 2015.

* Els valors poden variar respecte a totals globals exposats al principi de l'estudi, donat que en aquesta taula no es mostren les persones que no contesten alguna de les preguntes

Taula 91. Estimació del nombre de desplaçaments diaris mitjans segons repartiment modal i col·lectiu 2015. Nombre de desplaçaments diaris mitjans

Mode principal	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	Personal UAB			Total
			Total	PAS	PDI+Esfera	
No motoritzat	4.127	522	553	170	383	5.202
Caminant	3463	389	169	73	96	4021
Bicicleta	664	133	384	97	287	1181
Transport públic	35.516	6.767	4.141	1.325	2.816	46.423
Autobús	5536	773	266	152	114	6.575
FGC	18342	4491	3268	971	2297	26.101
RENFE (+bus intern UAB)	11638	1503	607	202	405	13.748
Transport privat	12.850	3.224	7.867	3.311	4.556	23.941
Cotxe conductor sol	7.312	2.451	5578	2288	3290	15341
Cotxe conductor+ altres persones	3.081	507	1588	721	866	5176
Cotxe acompanyant	1.796	185	374	202	172	2355
Moto	660	81	327	100	228	1068
TOTAL**	100.858	20.504	24.569	9.443	15.126	75.566

Font: GEMOTT. 2015

* Els valors poden variar respecte a totals globals exposats al principi de l'estudi, donat que en aquesta taula no es mostren les persones que no contesten alguna de les preguntes

Taula 92. *Estimació del nombre de persones que comparteixen vehicle segons col·lectiu 2015. Nombre de persones i % horitzontal*

Comparteix vehicle	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Comparteix (persones)	2.520	388	389	474	3.771
Cotxe conductor + altres persones	1590	292	310	381	2573
Cotxe acompanyant	930	96	79	93	1198
Comparteix (%horitzontal)	66,8	10,3	10,3	12,6	100,0
Cotxe conductor + altres persones	61,8	11,3	12,0	14,8	100
Cotxe acompanyant	77,6	8,0	6,6	7,8	100

Font: GEMOTT. 2015

Taula 93. *Estimació del nombre de desplaçaments dels que comparteixen vehicle segons col·lectiu 2015*

Mode principal	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	Personal UAB			Total
			Total	PAS	PDI+ Esfera	
Comparteix (desplaçaments)	4.877	692	1.962	923	1.039	7.531
Cotxe conductor + altres persones	3.081	507	1588	721	866	5176
Cotxe acompanyant	1.796	185	374	202	172	2355

Font: GEMOTT. 2015

* Els valors poden variar respecte a totals globals exposats al principi de l'estudi, donat que en aquesta taula no es mostren les persones que no contesten alguna de les preguntes

Annex V: Llistat de taules i gràfics



PART 1: DESCRIPCIÓ DE LA COMUNITAT UAB I ELS HÀBITS DE MOBILITAT

1. La comunitat universitària

1.1. Característiques generals de la comunitat universitària

1.1.1. Col·lectiu i gènere

Taula 1. *Distribució de la comunitat universitària segons col·lectiu. 2015* 08

Taula 2. *Distribució de la comunitat universitària segons gènere. 2015* 08

Taula 3. *Distribució de la comunitat universitària segons gènere i col·lectiu. 2015* 09

1.1.2. Lloc de residència

Taula 4. *Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2015*..... 10

1.1.3. Edat

Gràfic 1. *Mitjana d'edat de la comunitat UAB segons col·lectiu. 2009-2015* 11

Taula 5. *Mitjana d'edat de la comunitat UAB segons gènere. 2009- 2015* 12

1.2. Característiques relacionades amb la mobilitat

1.2.1. Població amb limitació de la mobilitat

Taula 6. *Població amb limitació de mobilitat segons col·lectiu. 2009- 2015* 13

Taula 7. *Població amb limitació de mobilitat segons gènere. 2009- 2015* 13

1.2.2. Absència de mobilitat i recurrència setmanal i diària

Gràfic 2. *% de la comunitat universitària del campus de la UAB-Bellaterra que no es desplaça normalment al campus segons col·lectiu. 2009-2015* 15

Gràfic 3. *Recurrència setmanal: mitjana de vegades per setmana que es desplaça a la UAB segons col·lectiu. Dies/setmana. 2009-2015* 16

Taula 8. *Dies setmanals que va a la UAB segons col·lectiu 2015* 17

Gràfic 4. *Recurrència diària: mitjana de vegades al dia que es desplaça a la UAB segons col·lectiu. Vegades/dia. 2009-2015* 18

1.2.3. Tinença de carnet de conduir

Gràfic 5. *Tinença de carnet de conduir cotxe segons col·lectiu 2009-2015* 19

Gràfic 6. *Tinença de carnet de conduir moto segons col·lectiu 2009-2015* 19

Taula 9. *Tinença de carnet de conduir cotxe i/o moto segons col·lectiu i gènere. 2015 .. 20*

Gràfic 7. *Evolució de la tinença de carnet de conduir cotxe o moto. 2001-2015* 21

1.2.4. Disponibilitat de vehicle privat

Gràfic 8. *Tinença de cotxe segons col·lectiu 2009-2015* 23

Gràfic 9. *Tinença de moto segons col·lectiu 2009-2015* 23

Taula 10. *Tinença de cotxe o moto segons col·lectiu i gènere 2015* 24

Gràfic 10. *Evolució de la tinença de cotxe o moto 2006-2015* 25

1.2.5. Disponibilitat de bicicleta

Gràfic 11. *Tinença de bicicleta segons col·lectiu. 2011-2015* 26

Taula 11. *Tinença de bicicleta segons col·lectiu 2015* 26

2. Anàlisi de la mobilitat

2.1. Repartiment modal

Taula 12. <i>Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB 2001-2015</i>	31
Taula 13. <i>Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons col·lectiu 2015</i>	32
Taula 14. <i>Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons col·lectiu, 2006-2015. Alumnat de grau i de màsters/postgraus/doctorat</i>	33
Taula 15. <i>Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons col·lectiu, 2006-2015. PDI+Esfera i PAS</i>	34
Taula 16. <i>Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe. 2011-2015</i>	35
Taula 17. <i>Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe segons col·lectiu. 2015</i>	35

2.2. Multimodalitat

Gràfic 12. <i>Evolució del % de multimodalitat. % de persones que arriben al campus combinant més d'un mitjà de transport. 2011-2015</i>	36
Taula 18. <i>Mitjà emprat en l'etapa anterior en els desplaçaments multimodals. 2006-2015</i>	38
Taula 19. <i>Principals combinacions de mitjans en els desplaçaments multimodals. 2011-2015</i>	39
Taula 20. <i>Principals combinacions de mitjans en els desplaçaments multimodals. segons mitjà de transport principal 2011-2015</i>	41
Taula 21. <i>Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2015</i>	42
Taula 22. <i>Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2013</i>	42
Taula 23. <i>Multimodalitat segons mitjà de transport amb el que s'arriba al campus. 2015</i>	43
Taula 24. <i>Multimodalitat segons mitjà de transport amb el que s'arriba al campus. 2013</i>	43
Taula 25. <i>Multimodalitat segons col·lectiu. 2015</i>	44
Taula 26. <i>Multimodalitat segons col·lectiu. 2013</i>	44

2.3. Compartir vehicle i índex d'ocupació del cotxe

Taula 27. <i>Evolució del percentatge de persones que comparteixen vehicle en els seus desplaçaments per arribar a la UAB 2001-2015</i>	45
Taula 28. <i>Evolució del percentatge de persones que comparteixen vehicle segons col·lectiu. 2015</i>	46
Gràfic 13. <i>Evolució índex d'ocupació del cotxe. 2011-2015</i>	46
Taula 29. <i>Índex d'ocupació del cotxe segons col·lectiu 2015</i>	47
Taula 30. <i>Declaració del nombre de persones al cotxe segons col·lectiu 2015</i>	47

2.4. Tipus de vehicle privat

Taula 31. <i>Tipus de vehicle privat per arribar a la UAB segons col·lectiu 2015</i>	48
---	----

2.5. Hora d'arribada a la UAB

Gràfic 14. <i>Distribució horària de l'arribada a la UAB. 2015</i>	49
Taula 32. <i>Evolució de la distribució horària de l'arribada a la UAB. 2002-2015</i>	50
Taula 33. <i>Distribució horària de l'arribada a la UAB segons mode de transport principal 2015</i>	50
Gràfic 15. <i>Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2015</i>	51
Taula 34. <i>Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2015</i>	52

2.6. Hora de sortida de la UAB

Gràfic 16. <i>Distribució horària de la sortida de la UAB. 2015</i>	53
Taula 35. <i>Distribució horària de la sortida a la UAB segons mode de transport principal 2015</i>	54
Gràfic 17. <i>Distribució horària de la sortida de la UAB segons col·lectiu. 2015</i>	55
Gràfic 18. <i>Comparativa entre la distribució horària d'arribada i sortida de la UAB. 2015</i>	56

2.7. Estimació del temps d'estada a la UAB

Taula 36. <i>Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB. 2002-2015</i>	57
Taula 37. <i>Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB. segons mode de transport principal. 2013</i>	58
Taula 38. <i>Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB segons col·lectiu. 2015</i>	58

2.8. Durada del desplaçament d'arribada

Gràfic 19. <i>Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB. Minuts. 2006-2015</i>	59
Taula 39. <i>Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'entrada a la UAB. Intervals. 2001-2015</i>	59
Taula 40. <i>Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2015</i>	60
Taula 41. <i>Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2013</i>	60
Gràfic 20. <i>Durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB segons mitjà de transport principal. Minuts. 2011-2015</i>	61
Taula 42. <i>Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons col·lectiu mode de transport principal. 2011 -2015</i>	62

2.9. Durada del desplaçament de sortida

Gràfic 21. <i>Durada mitjana del desplaçament d'arribada i de sortida a la UAB. segons mode de transport principal. 2015</i>	63
Gràfic 22. <i>Durada mitjana del desplaçament d'arribada i de sortida a la UAB. segons mitjà de transport principal. 2015</i>	64

2.10. Tipus de bitllet

Taula 43. <i>Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. 2006 -2015</i>	65
Taula 44. <i>Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. segons mitjà de transport. 2015</i>	66
Taula 45. <i>Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. segons mitjà de transport. 2013</i>	67

3. Anàlisi territorial de la mobilitat

Taula 46. <i>Municipi de residència de la comunitat universitària. % i mostra disponible.</i>	
2015.....	72

3.1.1. Fitxa d'anàlisi per cada municipi

Taula 47. <i>Evolució del mode i mitjà de transport per accedir a la UAB. Principals municipis. 2006-2015</i>	76
--	----

Gràfic 23. <i>Durada mitjana del desplaçament d'arribada a la UAB. Principals municipis. 2006-2015</i>	78
---	----

3.1.2. Fitxa d'anàlisi per comarques i agrupacions territorials

Taula 48. <i>Evolució del mode i mitjà de transport per accedir a la UAB. Comarques o agrupacions. 2006-2015</i>	83
---	----

Gràfic 24. <i>Durada mitjana del desplaçament d'arribada i de sortida de la UAB. Principals municipis. 2006-2015</i>	85
---	----

PART 2: PERCEPCIÓ I VALORACIÓ D'ASPECTES RELACIONATS AMB LA MOBILITAT

4. Elecció de la modalitat i anàlisi del canvi

4.1. Motius d'ús del mitjà de transport

Taula 49. <i>Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2015</i>	92
---	----

Taula 50. <i>Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2006-2015</i>	93
--	----

Taula 51. <i>Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. segons mode amb el que s'arriba al campus. 2015</i>	94
--	----

4.2. Mitjà de transport amb el que li agradaria poder anar a la UAB

Gràfic 25. <i>En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB?. 2011-2015</i>	95
---	----

Taula 52. <i>En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB. 2011-2015</i>	96
--	----

Taula 53. <i>En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB: fluxos nets desitjats entre modes. 2011-2015</i>	97
---	----

Taula 54. <i>Traspassos nets desitjats entre modes segons col·lectiu. 2015</i>	98
---	----

4.3. Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB

Taula 55. <i>Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB Desitgen <u>passar a transport públic</u>. 2015</i>	99
--	----

Taula 56. <i>Motius desitjaria canviar de modalitat de transport per arribar a la UAB Desitgen <u>passar a transport privat</u>. 2015</i>	100
--	-----

4.4. Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB

Taula 57. <i>Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB Desitgen <u>passar a transport públic</u>. 2015</i>	101
---	-----

Taula 58. <i>Motius no canvia de modalitat de transport per arribar a la UAB Desitgen <u>passar a transport privat</u>. 2015</i>	102
---	-----

4.5. Canvi real de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys	
Gràfic 26. Estava al campus fa 2 anys	103
Gràfic 27. Canvi de mitjà transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys. Comunitat que estava en el campus fa 2 anys	103
Taula 59. Mode transport en que s'accedia a la UAB fa 2 anys. 2015	103
Taula 60. Canvis de modalitat en els darrers 2 anys: fluxos nets reals entre modes. 2015	104
Taula 61. Traspassos nets reals entre modes segons col·lectiu. 2015	105
4.6. Motiu del canvi real de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers 2 anys	
Taula 62. Motius ha canviat de modalitat de transport per arribar a la UAB. <u>Han canviat a transport públic.</u> 2015	106
Taula 63. Motius ha canviat de modalitat de transport per arribar a la UAB. <u>Han canviat a transport privat.</u> 2015	107
5. Valoració dels mitjans de transport públic per accedir a la UAB	
Gràfic 28. Valoració de la qualitat global del servei. 2015. Total comunitat universitària	111
Taula 64. Valoració de la qualitat global del servei segons si s'és usuari o no. 2013	112
Gràfic 29. Evolució de la valoració de la qualitat global del servei. Usuaris. 2006-2015. Mitjana en una escala de 0 a 10	113
6. El bus intern a de la UAB	
6.1. Ús de xarxa d'autobusos interns de la UAB	
Gràfic 30. % d'ús de la xarxa de bus intern de la UAB. 2015	117
Taula 65. Línies de bus intern fa servir. 2015	118
Taula 66. Ús de la xarxa interna del bus segons col·lectiu 2015	118
6.2. Motius per a no fer servir la xarxa d'autobusos interns de la UAB	
Taula 67. Motius pels quals no utilitza mai el bus intern. 2015	119
6.3. Valoració de la xarxa d'autobusos interns de la UAB	
Gràfic 31. Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2015. Total comunitat universitària	120
Taula 68. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons si s'és usuari o no. 2015	121
Taula 69. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons col·lectiu. 2015. Total comunitat universitària	122
Taula 70. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons col·lectiu. 2015. Usuaris/àries	122
7. Aparcament a la UAB	
7.1. Funcionament de l'aparcament a la UAB	
Gràfic 32. Valoració de l'aparcament a la UAB. 2011-2015	126
Taula 71. Valoració de l'aparcament de la UAB segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2015	127
7.2. Alternatives de millora de l'aparcament a la UAB	
Taula 72. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament	128

Taula 73. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament segons mode de transport amb el que arriba al campus 2015..... 129

Taula 74. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015 130

7.3. Criteris de prioritització en l'accés a l'aparcament

Gràfic 33. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament? .. 131

Taula 75. En cas de prioritització de l'accés a l'aparcament per col·lectius, quin creus que hauria de ser aquest col·lectiu? 131

Taula 76. I quin seria el criteri principal segons el qual prioritzar l'accés a l'aparcament? 132

Taula 77. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament segons mode de transport amb el que accedeix a la UAB.2015 133

Taula 78. Consideres pertinent prioritzar alguns col·lectius en l'accés a l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015 134

Taula 79. Quin col·lectiu creus que s'hauria de prioritzar segons col·lectiu de la UAB al que pertany.2015..... 134

Taula 80. Criteri principal segons el qual prioritzar l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany.2015..... 135

7.4. Proposta de pagament de l'aparcament

Gràfic 34. Valora la possibilitat d'aportar 0,5 € al dia per l'aparcament, fet que permetria a la UAB, a més de cobrir les despeses de manteniment dels aparcaments, cobrir el cost del transport intern d'autobús, abaratir les tarifes i millorar la mobilitat en general. 2015.....136

Taula 81. Valoració aportació 0,50 euros al dia per l'aparcament segons mode amb el que s'arriba al campus. 2015 137

Taula 82. Valoració aportació 0,50 euros al dia per l'aparcament segons col·lectiu de la UAB al que pertany. 2015 138

Taula 83. Quin criteri creus que hauria de comportar una exempció o descompte en aquesta aportació? Segons mode de transport amb el que s'accedeix a la UAB. 2015..... 139

Taula 84. Quin criteri creus que hauria de comportar una exempció o descompte en aquesta aportació? Segons col·lectiu de la UAB al que pertany 139

PART 4: ANNEXOS

Annex I: Disseny metodològic

1.1. Enquesta autoadministrada per Internet

1.2. Univers i mostra final

Taula 85. Mostra total aconseguida. 2001-2013 176

Taula 86. Mostra de la comunitat universitària de la UAB del Campus de Bellaterra..... 177

Gràfic 35. % de mostra ubicada al Campus de Bellaterra 178

Taula 87. Índex de ponderació 2013 179

1.3. Fitxa tècnica de l'enquesta

1.4. Anàlisi territorial

1.5. Anàlisi i lectura de resultats

Annex II: Qüestionari

Annex III: Estimacions de poblacions i desplaçaments

Taula 88. <i>Estimació dels desplaçaments diaris i setmanals <u>mitjans</u> segons col·lectiu 2015</i>	200
Taula 89. <i>Estimació dels desplaçaments diaris i setmanals <u>màxims</u> segons col·lectiu 2015</i>	200
Taula 90. <i>Estimació del nombre de persones segons repartiment modal i col·lectiu 2015. Nombre de persones</i>	201
Taula 91. <i>Estimació del nombre de desplaçaments diaris mitjans segons repartiment modal i col·lectiu 2015. Nombre de desplaçaments diaris mitjans</i>	201
Taula 92. <i>Estimació del nombre de persones que comparteixen vehicle segons col·lectiu 2015. Nombre de persones i % horitzontal</i>	202
Taula 93. <i>Estimació del nombre de desplaçaments dels que comparteixen vehicle segons col·lectiu 2015</i>	202

