

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 2017. 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 2016-2017, **la comunitat universitària de la UAB situada al campus està formada per un total de 40.799 persones**, de les quals el 64,1% són estudiants de grau, el 19,4% estudiants de màster, postgrau o doctorat, el 10,7% personal investigador (PDI i Esfera) i, finalment, el 5,8% personal de servei (PAS).

Taula 1*. *Distribució de la comunitat universitària segons col·lectiu. 2017*

Col·lectiu	N	%
Estudiant de grau	26.154	64,1%
Estudiant de màster/postgrau/doctorat	7.895	19,4%
PDI+Esfera	4.375	10,7%
PAS	2.375	5,8%
Total	40.799	100,0%

Font: Dades facilitades per l'OGID referides al curs 2016-2017

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

- **Més d'una quarta part de la població (25,9%), que forma la comunitat universitària assignada al campus UAB, resideix a Barcelona ciutat.** Aquesta proporció decreix lleugerament respecte al 2015 (28,1%), si bé es manté força estable en tota la sèrie històrica de l'enquesta. Els següents municipis d'origen de major freqüència són Sabadell (10,5%), Cerdanyola del Vallès (9,9%) i Terrassa (6,3%).

Taula 4*. *Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2017*

Territori	2006	2009	2011	2013	2015	2017
Municipi						
Barcelona	31,1	27,2	25,7	27,6	28,1	25,9
Sabadell	9,0	9,1	10,5	9,9	9,3	10,5
Cerdanyola del Vallès	11	10,8	9,3	9,9	8,1	9,9
Terrassa	5,5	6,3	6,3	6,6	6,6	6,3
Sant Cugat del Vallès	4,6	3,9	3,8	3,3	3,8	3,8
Vila UAB*	4,4	4,5	2,7	1,3	2,4	3,1
Resta territoris						
Resta Vallès Occidental	8,1	10,4	10,5	10,2	9,3	9,8
Vallès Oriental	7,0	5,0	5,9	6,0	8,1	8,4
Baix Llobregat	4,0	5,6	6,0	5,1	6,3	6,7
Anoia - Bages	4,5	3,9	4,5	4,5	5,1	3,3
Resta Barcelonès	3,6	4,9	4,8	4,4	4,0	4,2
Maresme	4,1	3,8	3,5	4,3	4,3	4,0
Alt Penedès - Garraf	1,3	1,9	2	1,8	1,7	1,7
Resta Catalunya	1,8	2,7	4,4	4,4	2,8	2,3
Fora d'Espanya	--	--	0,1	0,3	--	--
Fora de Catalunya	--	--	0,1	0,3	0,1	0,1
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006, 2009, 2011, 2013, 2015 i 2017

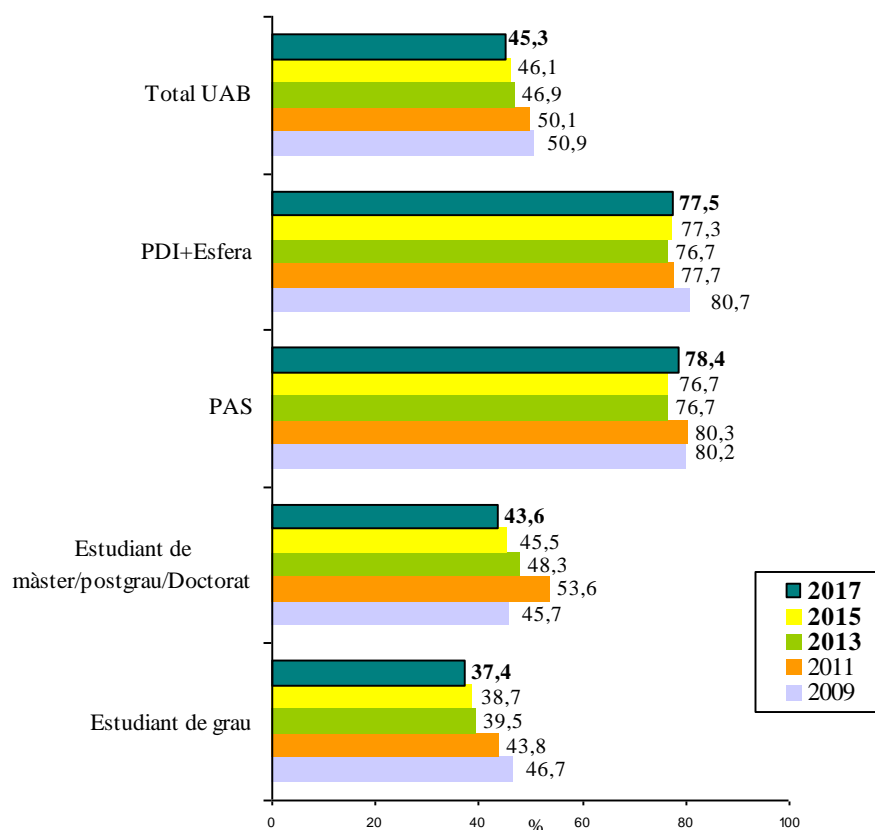
* En les anàlisis presentades se separa el campus de la UAB de la resta de la ciutat donada la seva diferenciació geogràfica i d'usos.

* 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'1,2% de la comunitat universitària** del campus de la UAB a Bellaterra declara tenir alguna **limitació de la mobilitat**.
- Seguint la mateixa tendència que l'any 2015, els col·lectius que tenen un major percentatge de persones amb limitació de la mobilitat són PDI+Esfera (2,5%) i PAS (2,0%). En el cas dels estudiants de grau, aquest percentatge és significativament menor (0,8%). Per gènere no es detecten diferències significatives: 1,1% en el cas dels homes i 1,2% en el de les dones.
- **El 68,8% de la comunitat universitària té carnet de conduir cotxe i el 14,4% carnet de conduir moto.** La tinença de carnet de conduir cotxe ha disminuït lleugera però consecutivament des de l'any 2009, any en que representaven el 72,5%.

- **El 45,3% de la comunitat universitària disposa de cotxe, el 7,0% de moto i el 18,8% de bicicleta.** Aquests percentatges es mantenen molt similars als de 2015, si bé en el cas del cotxe es redueix 5 punts percentuals respecte l'any 2009 (50,9%). PAS i PDI+Esfera destaquen per disposar en major freqüència que la resta de col·lectius tant de cotxe, com de moto i de bicicleta.
- S'observa una **reducció important en la tinença de cotxe per part dels estudiants de grau des de 2009: del 46,7% l'any 2009 al 37,4% el 2017.**

Gràfic 7. Tinença de cotxe segons col·lectiu. 2009-2017



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2015 i 2017.

DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- L'assistència mitjana al campus de la UAB de la comunitat universitària és de 4,5 dies per setmana i la recurrència diària mitjana d'1,2 cops al dia.
- **El transport públic segueix sent l'opció de transport majoritària, amb una quota de mercat del 60,1%**, lleugerament per sota que a 2015. Tanmateix, podem dir que la proporció de transport públic s'ha mantingut molt homogènia en les 3 darreres edicions de l'enquesta (al voltant del 60%).
- **El 32,4% de la comunitat universitària opta pel transport privat**, majoritàriament el cotxe en solitari (21,7%). L'opció del vehicle privat experimentava una tendència a la baixa continuada des de 2006 (en què la quota d'aquest mode era del 41,1%) que es veu frenada aquest any 2017, mantenint-se molt similar a 2015 (31,9%).
- **Amb una quota de mercat molt menor als modes mecanitzats, el 7,5% de la comunitat universitària accedeix a la UAB en mode no motoritzat**, percentatge 2 punts percentuals més que el 2015 (5,6%) i situant-se per sobre que el 2009, any en que s'arribava a la màxima quota de mercat fins ara (7,2%).

Taula 12*. Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar. 2001-2017

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015	2017
No motoritzat	4,0	4,2	3,4	5,8	7,2	6,4	5,8	5,6	7,5
Caminant	3,9	3,7	3,3	5,0	6,4	5,1	4,7	4,2	5,4
Bicicleta	0,1	0,4	0,1	0,8	0,8	1,3	1,1	1,3	2,1
Transport públic	52,6	60	61,2	53,1	54,3	56,7	59,7	62,6	60,1
Autobús	8,4	9,5	7,9	7,4	7,7	7,2	7,8	8,4	8,6
FGC	32,6	35,3	36,8	33	34,4	33,5	36,5	36,1	32,7
RENFE (+bus intern UAB)	11,6	15,2	16,6	12,7	12,2	16	15,4	18,2	18,9
Transport privat	43,4	35,8	35,5	41,1	38,5	36,9	34,5	31,9	32,4
Cotxe conductor sol	25,5	21,3	21,2	27,9	26,2	24,6	22,2	20,9	21,7
Cotxe conductor + altres persones	7,9	8,4	6,6	5,7	7,3	7,1	7,8	6,5	5,5
Cotxe acompanyant	8,6	5,7	6,8	6,3	3,7	3,4	3,3	3,0	3,2
Moto	1,3	0,4	0,8	1,1	1,4	1,8	1,2	1,6	2,0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2017

* 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:** el 31,4% de la comunitat universitària que disposa de cotxe opta pel transport públic per arribar al campus. Aquest percentatge decreix lleugerament respecte el 2015 (34,0%).

Taula 17*. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe. 2011-2017

Mode de transport	2011	2013	2015	2017
No Motoritzat	4,0	3,0	3,0	4,2
Transport Públic	29,2	30,3	34,0	31,4
Transport Privat	66,8	66,6	63,0	64,4
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2017

*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 (36,5%), mentre que entre PAS i PDI+Esfera que disposa de vehicle l'opció de transport públic es significativament menor (13,6% i 23,4%, respectivament).

Taula 18*. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe segons col·lectiu. 2017

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
No Motoritzat	3,1	5,3	5,3	5,6	4,2
Transport Públic	36,5	34,5	13,6	23,4	31,4
Transport Privat	60,3	60,2	81,1	71,1	64,4
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

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

- **La multimodalitat decreix de forma significativa respecte a 2015, trencant amb la tendència a l'alça de les darreres 2 edicions de l'enquesta.** Així, al 2017 el percentatge de persones que declara utilitzar un altre mitjà de transport per arribar a la UAB, abans del mitjà principal, és del 44%, situant-se per sota al nivell de 2013 (50,6%). Tanmateix, aquest menor pes de la multimodalidad es deu bàsicament a la combinació del transport públic amb modes no motoritzats, bàsicament caminar, fet que es podria atribuir a la forma metodològica com s'ha recollit enguany aquesta pregunta¹.
- El 68,9% dels que arriben al campus en transport públic combinen més d'un mitjà de transport, mentre que en el cas del transport privat aquest percentatge és només del 7,0% i en el dels no motoritzats del 3,6%. Aquest clar predomini de la multimodalitat en els desplaçaments en transport públic és constant en totes les edicions de l'enquesta.

Taula 19*. *Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2017*

	Mode final			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
Multimodal	3,6	68,9	7,0	44,0
Unimodal	96,4	31,1	93,0	56,0
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

Ombrejat gris. valors significativament més alts

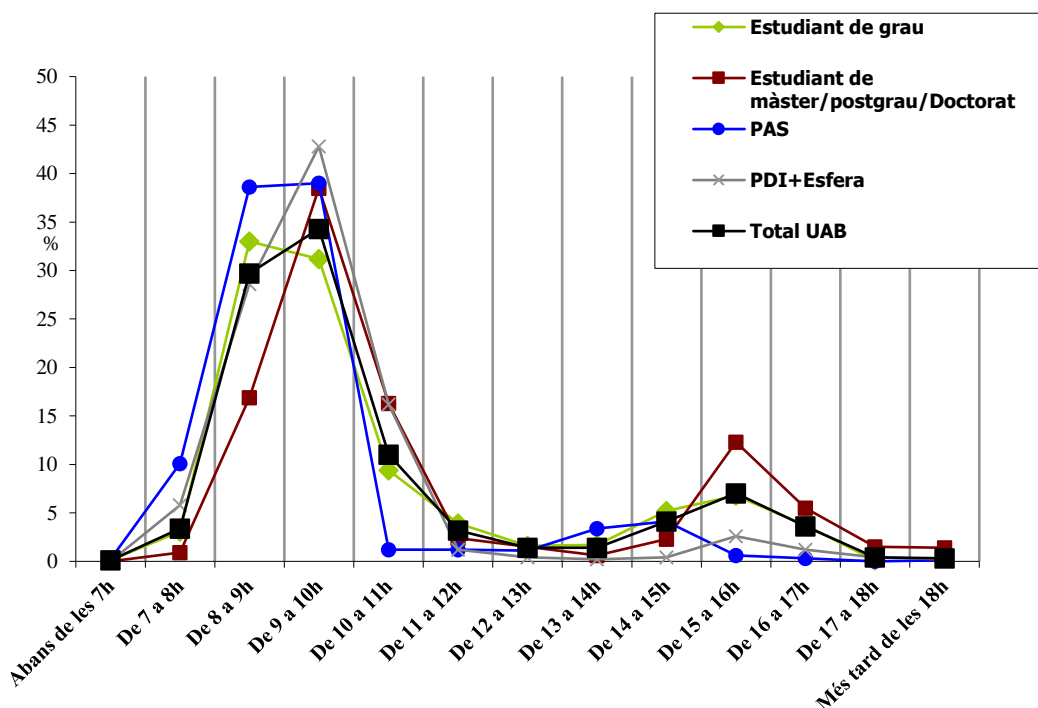
*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- Entre les persones que combinen més d'un mitjà de transport per arribar a la UAB **destaca el pes de les que combinen diferents mitjans de transport públic**, principalment metro+FGC (14,1%) i bus+FGC (11,0%), seguit de metro+Renfe (6,3%), bus+Renfe (6,2%) i Renfe+FGC (5,3%).

¹ En l'edició 2017 s'ha preguntat per quins mitjans de transport s'ha utilitzat per arribar a la UAB, sense especificar l'ordre de la cadena modal

- Tot i que en l'edició d'enguany s'ha recollit en menor freqüència combinacions de transport públic i modes no motoritzats, segueixen tenint un pes important (34,2%), destacant caminar+FGC (19,9%) com la combinació més freqüent.
- A 2017, **el 8,7% de la comunitat universitària comparteix vehicle**, el que equival al **27,1% de les persones que es desplacen a la UAB en transport privat**. Aquest darrer percentatge que decreix respecte les darreres dos edicions de l'enquesta: a 2015 era el 29,8% i a 2013 el 32,1%.
- **L'índex d'ocupació del vehicle és de 1,29 persones/vehicle**, molt similar a 2015 (1,31).
- En conjunt, els que utilitzen el vehicle, en alguna etapa de desplaçament, declaren que al cotxe acostumen a ser una mitjana d'1,51 persones.
- **El 48,5% dels que trien el vehicle privat com a mode de transport per accedir a la UAB ho fa en cotxe dièsel i el 40,1% de gasolina**. Només l'1,8% dels que es desplacen en vehicle privat tria altres tipus de vehicles com ara híbrids, *Segway*, moto elèctrica o dièsel.
- La **concentració de viatges en hora punta** en l'accés al campus és generalitzada. Els màxims nivells d'arribades es produeixen, entre les 8h i les 10h del matí. A la tarda s'observa una punta d'arribades entre les 15h i 16h. Aquesta punta d'arribada de primera hora de la tarda és especialment significativa en el cas dels estudiants de màster, postgrau i doctorat.

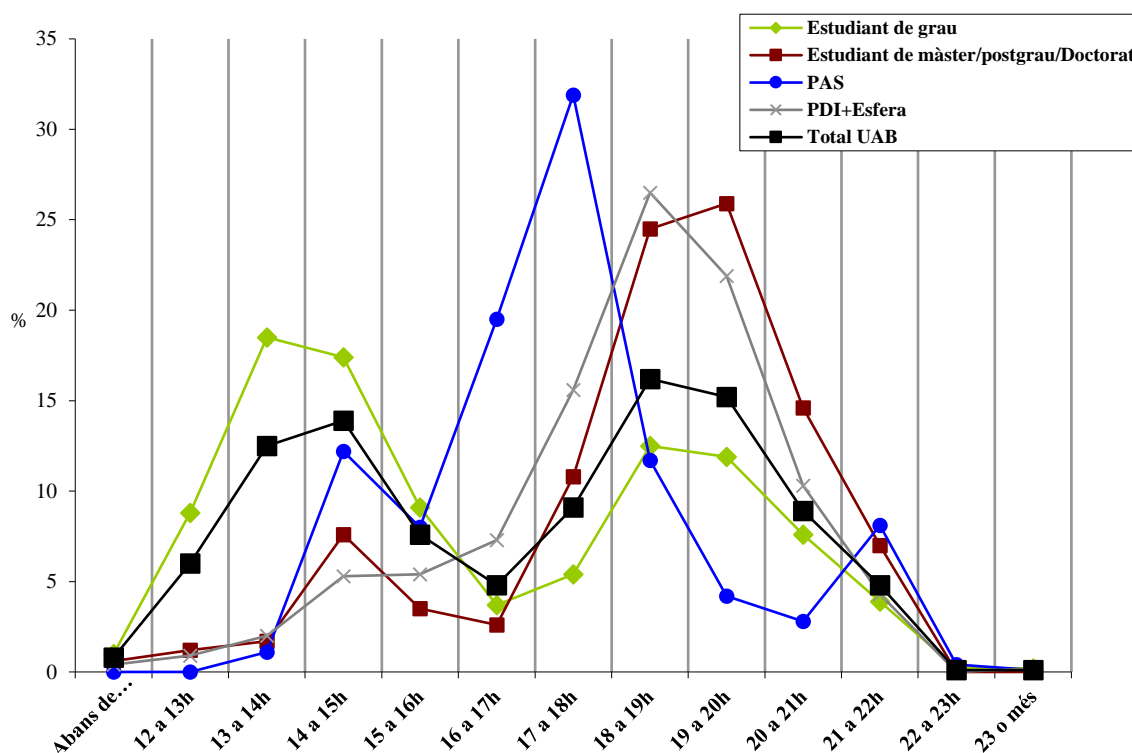
Gràfic 14*. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2017



Font: GEMOTT 2017

- En el cas de la sortida de la UAB, s'observen dos moments de major acumulació: entre les 13 i les 15h, en que surt el 26,3% dels membres de la comunitat universitària i entre les 18h i 20h, en que es concentra el 31,6% dels desplaçaments de sortida.
- La sortida de la UAB presenta una major diferenciació per col·lectius que l'arribada. L'alumnat de grau té una major concentració de sortida en la primera punta horària (de 13h a 15h) que la resta de col·lectius, mentre que els estudiants de tercer cicle i PDI+Esfera mostren una major freqüència de sortida entre les 18h i les 20h. El PAS, a diferència de la resta de col·lectius, té una punta de sortida molt marcada entre les 17 i les 18h (31,9%).

Gràfic 16*. Distribució horària de la sortida de la UAB segons col·lectiu. 2017



Font: GEMOTT 2017.

- De mitjana el **temps d'estada** de les persones que estudien o treballen com a personal de la UAB és de 6,6 hores. El temps d'estada de PDI+Esfera és significativament superior (8,6 hores) que el de la resta de la comunitat universitària, especialment en comparació amb l'alumnat de grau (5,9 hores).
- 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 (7,0 i 6,8 hores respectivament); mentre que els que utilitzen el transport públic hi estan una mitjana lleugerament inferior (6,5 hores). Aquest fet va associat a que l'ús del transport públic és més elevat en el cas dels estudiants de grau, que són els que menys hores passen al campus.

Taula 38*. *Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB segons col·lectiu. 2017*

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
4 o menys hores	34,3	18,2	1,4	5,5	26,2
5 a 7 hores	41,6	22,7	26,9	17,5	34,5
8 a 10 hores	16,5	48,0	68,2	60,5	30,4
Més de 10 hores	7,5	11,2	3,4	16,5	8,9
MITJANA (HORES)	5,9	7,4	7,9	8,6	6,6
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

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.

- **La durada mitjana dels desplaçaments per accedir al campus és de 48,1 minuts de mitjana**, lleugerament inferior que al 2015 (49,7 minuts), fet que es deu bàsicament a que els desplaçaments mes curts (menys de 20 minuts) guanyen pes. Tanmateix, la distribució segons intervals de temps es manté molt similar a 2015: són quasi tan freqüents les persones que triguen de 20 a 39 minuts (27,3%), com les que ho fan de 60 a 89 minuts (27,2%) i una mica menys els que triguen de 40 a 59 minuts (22,4%).

Taula 39*. *Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'entrada a la UAB. Intervals. 2001-2017*

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015	2017
<20 min	25,9	33,8	30,3	23,1	15,9	11,1	11,8	9,9	12,1
20 a 39 min	31,4	25,7	22,3	31,2	28,5	29,6	29,1	26,9	27,3
40 a 59 min	30,4	30,3	33,4	20,2	22	24,3	22,0	22,9	22,4
60 a 89 min	9,1	8,1	12	20,4	25,7	25,6	26,6	28,8	27,2
90 i més min	3,2	2,1	2	5,1	7,9	9,4	10,4	11,5	11,2
MITJANA (minuts)	ND	ND	ND	37,8	45,3	47,2	47,8	49,7	48,1
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2017

*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 (58,6 minuts). La durada mitjana és menor en el cas dels modes no motoritzats (26,9) i els que arriben al campus en transport privat (33,5). Així, mentre que el 43,3% 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 42,5%). En transport públic, gairebé el 80% dels desplaçaments tenen una durada superior a 40 minuts: el 38,3% d'entre 60 i 89 minuts i el 16,9% tenen una durada d'hora i mitja o més.

Taula 40*. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2017

	Mode			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
<20 min	43,3	3,0	21,8	12,1
20 a 39 min	35,0	18,1	42,5	27,3
40 a 59 min	11,7	23,7	22,2	22,4
60 a 89 min	8,0	38,3	10,8	27,2
90 i més min	1,9	16,9	2,7	11,2
MITJANA (minuts)	26,9	58,6	33,5	48,1
TOTAL	100	100	100	100

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

- La durada mitjana del **desplaçament de sortida** és lleugerament superior a la de l'arribada (**49,1 minuts de mitjana**). Aquest increment de temps està associat al transport públic (58,6 minuts de durada mitjana a l'arribada i 62,1 a la sortida), ja que en el cas dels modes no motoritzats i el transport privat la durada del desplaçament de sortida és lleugerament menor.

- Entre les persones que opten pel transport públic, l'abonament T-Jove és l'opció més freqüent (59,8%) seguit de la T-10 (20,1%). Segueix la tendència a la baixa en l'ús de la T-10 tot i que amb un decreixement menys pronunciat que en els darrers anys: a 2011 el 50,9% dels usuaris del transport públic per accedir a la UAB feia servir la T-10, a 2013 aquest percentatge va passar a ser del 33% i a 2015 del 23,2%. En sentit invers, augmenta de manera important l'ús de la T-Jove en aquests anys (d'un 21,8% el 2011 al 97,8% actual). La T-50/30 també ha vist reduïda la seva penetració com abonament significativament des de 2009, a favor d'un increment de la T-Mes.

Taula 43*. *Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. 2006-2017*

	2006	2009	2011	2013	2015	2017
T-Jove	10,3	14,5	21,8	44,2	57,9	59,8
T-10	54,5	53,6	50,9	33,0	23,2	20,1
T-50/30	14,5	16,4	11,4	6,7	2,9	0,7
T-Mes	5,5	3,2	3,0	4,3	5,2	6,9
T-Trimestre	4,3	4,7	3,8	4,0	4,1	6,6
Abonament anual	-	2,6	3,3	1,2	1,1	0,9
Bitllet senzill	1,7	1,4	2,3	0,6	0,5	0,8
Mensual Renfe*	-	-	-	-	1,5	1,3
Bonotren 10 viatges Renfe*	-	-	-	-	1,5	1,2
Altres	7,6	4,1	3,6	5,8	2,0	1,1
No paga bitllet	1,6	2,1	-	0,2	0,2	-
Nc	-	-	-	-	-	0,5
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006-2015

* En les edicions 2006-2013 inclosos en altres

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

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 dins d'aquella modalitat, per exemple, el tren, el metro, l'autobús o el cotxe.

- La **proximitat al lloc de residència** és el motiu principal més citat per justificar l'elecció d'un mitjà de transport (21,8%), seguit de que es tracta del mitjà **més ràpid** (20,8%) i de la **millor combinació d'horaris** (17,1%).
- El conjunt d'arguments, agrupant el principal i la resta de motius, indica que a més de la millor combinació d'horaris (50,5%), la rapidesa (50%) i la proximitat de residència (47,1%); hi ha altres motius als que s'atorga major importància del que inicialment es defensa: **la comoditat** (41%), **la puntualitat o regularitat del servei** (38,1%), així com la **manca d'oferta de transport públic** (28,8%) i també **el preu** (23,5%). Les motivacions manifestes que argumenten eleccions de comportament són complexes i sovint, malgrat es prioritza un motiu central, hi intervenen més raons. D'aquesta manera, 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. Tanmateix, enguany es produeix algun canvi en l'ordre d'importància d'alguns dels motius. Així, s'observa com la proximitat al lloc de residència és un dels motius que més pes guanya, juntament amb el fet de disposar d'una bona combinació d'horaris. Ambdós arguments reforcen la idea de disposar d'una xarxa de transport públic adaptada a les diferents necessitats de la comunitat universitària per tal d'incrementar-ne la demanda.

Taula 49*. Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2017

Motius	Motiu principal	Altres motius**	Total
Millor combinació d'horaris	17,1	33,4	50,5
Més ràpid	20,8	29,2	50,0
Més proximitat al lloc de residència	21,8	25,3	47,1
Més còmode, agradable	7,2	33,8	41,0
Més puntual o regular	5,6	32,5	38,1
Poca oferta de transport públic/ No tinc més (o millors) opcions de transport públic des del lloc de residència o origen	14,6	14,2	28,8
Més barat	7,0	16,6	23,5
No disposa de vehicle privat	1,7	14,3	16,1
No tenir carnet de conduir	1,9	12,1	14,0
Ecologia (sostenibilitat, mediambiental)	-	1,5	1,5
Necessitat per fer altres desplaçaments/encadenar altres destins	-	0,9	0,9
Autonomia, independència, flexibilitat/libertat d'horaris	-	0,2	0,2
Altres	-	1,4	1,4
NC	2,2	2,7	4,9
TOTAL	100	**	**

Font: GEMOTT. 2017

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

** **RESPOSTA MÚLTIPLE**: cada enquestat/da 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 42,3% dels usuaris d'aquest mode el tria per **la rapidesa** i un 29,5% per que li permet una **millor combinació d'horaris**.
- 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** (29,2%)
- Finalment, els que es desplacen en **modos no motoritzats** o fan majoritàriament per la **proximitat amb el lloc de residència** (27,1%), per què resulta **més barat** (21,2%) i perquè és **més agradable** (16,4%).

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. 2017

Motiu principal	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Més ràpid	14,7	10,1	42,3	20,9
Més proximitat al lloc de residència	27,1	29,2	7,1	21,9
Poca oferta de transport públic/ no tinc més o millors opcions de t. públic des del lloc origen	0,0	24,4	0,0	14,7
Més barat	21,2	5,5	6,5	7
Millor combinació d'horaris	5,6	11,9	29,5	17,1
Més còmode/agradable	16,4	5,3	8,8	7,2
Més puntual/regular	4,8	6,9	3,5	5,6
No disposa de vehicle privat	2,9	2,5	0	1,9
No té carnet de conduir	1,4	3,0	0	1,7
NC	5,9	1,3	2,2	1,9
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

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

- El **62,2% de la comunitat universitària declara que voldria arribar a la UAB en un mitja de transport diferent del que utilitza en l'actualitat**, percentatge que es manté estable a l'edició de 2015.
- Entre els que els hi agradaria canviar, l'**opció més freqüent és que es desitgi passar del transport públic al privat (23,4%)**, opció que presenta un lleuger descens respecte el 2015. **També decreixen respecte 2015 els que prefereixen canviar d'un mode privat a un de públic (del 12% al 9,9%)**. La resta d'opcions de canvi guanyen pes, tot i que de forma poc significativa respecte a 2015.
- **Globalment, el 24,5% passaria a transport privat i el 10,7% al transport públic.**

Taula 53*. En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB: fluxos nets desitjats entre modes. 2011-2017

Fluxos entre modes	2011	2013	2015	2017	Comparativa 2015-2017
No li agradaria canviar	41,7	27,2	36,6	34,2	=
Li agradaria canviar	55,5	68,8	61,5	62,2	=
No canviaria de mode (canviaria entre mitjans però dins de la mateixa modalitat)	12,4	22,1	14,6	15,2	=
NM → TPUB o TPRIV	1,4	1,4	1,1	1,9	=
TPUB → NM	4,5	6,2	5,4	7,1	=
TPUB → TPRIV	19,9	20,8	25,6	23,4	=
TPRIV → NM	2,9	4,4	2,8	4,5	=
TPRIV → TPUB	14,3	13,0	12,0	9,9	↓
NC	2,8	4,9	1,9	3,6	=
TOTAL	100	100	100	100	

Total passarien a T. Privat	20,20%	21,40%	26,24%	24,50%	=
Total passarien a T. Públic	15,10%	13,80%	12,55%	10,70%	=

Font: GEMOTT. 2011-2017

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

- Com s'ha analitzat, **el 10,7% desitjaria passar a un mitjà de transport públic**. Els arguments que motiven aquest desig són principalment per **motius econòmics** (41,8%), seguit de ser un mitjà **més còmode** (32%).
- 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 (79,7%) i la **comoditat** que li suposen (74%).
- El principal argument dels qui **no desitjaria canviar de mitjà** i arriben al campus en transport públic és la proximitat al lloc de destí/origen del mitjà que actualment utilitzen (47,9%) Seguidament es troba disposar d'una combinació d'horaris més bona (40,3%), la puntualitat i regularitat del transport o la comoditat del mateix (36,6% i 33,8% respectivament) i la rapidesa del desplaçament i l'estalvi de temps que suposa (31,5%).

- Els qui **desitgen seguir utilitzant el transport privat** ho fan pels següents argument principals: **l'estalvi de temps de desplaçament** (75,2%), la **comoditat** del transport privat (61,4%), **no disposar de flexibilitat horària** (54,8%), el fet de que considerar el **transport públic poc puntual o regular** (40,5%), juntament amb la poca **oferta de transport públic des del lloc de residència o origen** (39,4%).
- Finalment, s'ha preguntat als entrevistats de la comunitat universitària si realment han canviat de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers dos anys. **El 78,9% de la comunitat universitària declara que fa 2 anys ja formava part de la UAB.** D'aquests, **el 28% afirma que en aquest període de temps ha canviat de mitjà de transport**, de manera que el 66,7% 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 20,4% arribava amb algun mitjà de transport públic, el 4,8% arribava en transport privat** i el 2,8% arribava en transport no motoritzat.
- Si ens centrem en els traspassos nets reals entre modes, s'observa que en conjunt **el 7,6% no ha canviat de mode de transport**, de manera que el canvi ha estat de mitjà però dins d'una mateixa modalitat. Entre els que han canviat, **el més freqüent és que s'hagi passat de transport públic a transport privat (12,7%) i únicament el 2,6% ha passat de transport privat a públic.**
- **Globalment, el 13,3% ha passat a transport privat** (provenint del públic o del no motoritzat) i el **4,6% al transport públic** (provenint del privat o no motoritzat).
- L'argument més citat dels que **han passat al transport públic** en els darrers 2 anys és el fet d'**haver canviat de domicili** (29,4%), el que li ha permès combinar millor amb l'oferta de transport públic per accedir a la UAB. En segon lloc, es situa la **proximitat al lloc de residència** (18,3%), seguit de la **comoditat** (17,8%) i **deixar de disposar o de tenir accés al vehicle privat** (17,5%). També tenen un pes destacable les **raons econòmiques** (15,3%).

- Aquells membres de la comunitat universitària que **han canviat al transport privat argumenten principalment que els ha mogut la creença de que així estalvien temps** (69,3%), seguit de uns **horaris més adaptats a les seves necessitats** (51,2%), així com per ser un **transport més agradable i còmode** (46,6%). Els motius secundaris tenen a veure amb considerar raons de puntualitat (38,4%), la poca oferta de transport públic (31,5%), la disposició de vehicle privat o l'adquisició del carnet de conduir (25,4% i 22% respectivament), la proximitat al lloc de residència (23,2) o per raons econòmiques (21,5%).

Taula 60*. Canvis de modalitat en els darrers 2 anys: fluxos nets reals entre modes. 2017

Fluxos entre modes	%
No ha canviat	66,7
Ha canviat	28,0
No ha canviat de mode (ha canviat de mitjà però dins de la mateixa modalitat)	7,6
NM → TPUB o TPRIV	2,5
TPUB → NM	1,6
TPUB → TPRIV	12,7
TPRIV → NM	0,9
TPRIV → TPUB	2,6
NC	5,3
TOTAL	100
Total han passat a T. Privat*	13,3%
Total han passat a T. Públic*	4,6%

Font: GEMOTT. 2017

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

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

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC PER ACCEDIR A LA UAB

- La valoració mitjana dels **FGC** és de 7,08 en una escala de 0 a 10, sent significativament més elevada entre els seus usuaris (7,81).
- El **bus interurbà** obté una nota global de 5,45 si bé la valoració dels que en són usuaris és molt més alta (6,70).
- **RENFE** rep la valoració mitjana més baixa amb un 4,69 en una escala de 0 a 10. Com en la resta de mitjans, els que en són usuaris li atorguen una nota significativament millor (5,19).

Taula 64*. Valoració de la qualitat global del servei segons si s'és usuari o no. 2017.

	RENFE (+bus intern)	FGC	Autobús Interurbà
% d'usuaris totals**	18,9	32,7	8,6
% d'usuaris sobre el total dels transports públics**	31,4	54,4	14,3

Qualitat global del servei	4,69	7,08	5,45
Usuari/a	5,19	7,81	6,70
No usuari/a	4,53	6,67	5,26

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

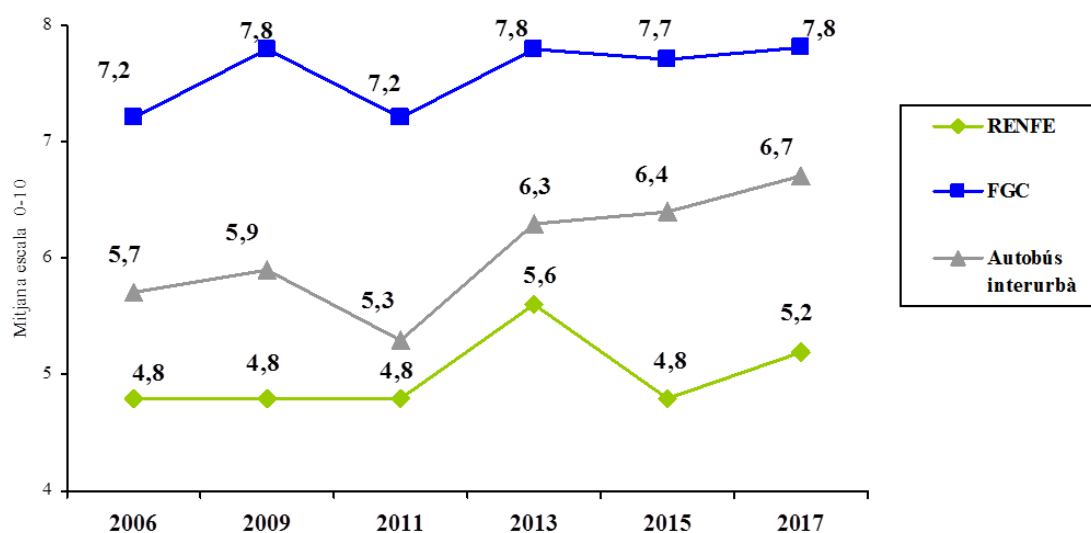
* Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt malament' i el 10 a 'molt bé'.

** Com a mitjà principal d'accés.

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

- **Es manté, respecte el 2015, la valoració atorgada pels usuaris a FGC, mentre que l'autobús interurbà i RENFE pugen lleugerament de nota** En el cas de RENFE, es recupera l'aprovat respecte a 2015 en que no va arribar a aquest llindar (4,8 sobre 10 a 2015). Aquesta operadora és sempre el que obté una nota més baixa tant per part dels usuaris com no usuaris.

Gràfic 28. Evolució de la valoració de la qualitat global del servei. Usuaris. 2006-2017
Mitjana en una escala de 0 a 10.



Font: GEMOTT. 2006-2017

EL BUS INTERN DE LA UAB

- El **48,6% de la comunitat universitària fa servir la xarxa de bus intern del campus**, front un 50,2% que afirma no fer-lo servir mai. Entre els usuaris, **el 29,6% en fa un ús ocasional i el 19% declara fer-ne un ús habitual**. Les línies més utilitzades són la L1 Renfe-Rectorat per Ciències (23,8%) i la L4 Renfe-Rectorat per Eix Central (22,8%).

Taula 65*. Línies de bus intern fa servir.2017

Línies bus intern*	%
El fa servir*	48,6
L1 Renfe_Rectorat per Ciències	23,8
L4 Renfe_Rectorat per Eix Central	22,8
L2 Renfe_Vila per Medicina Eix central	13,5
L5 Renfe_Vila per Eix Central	12,0
L3 Ciències i Biociències_ Eureka	7,9
Nc	4,7
Mai	50,2
NC	1,2
TOTAL	-

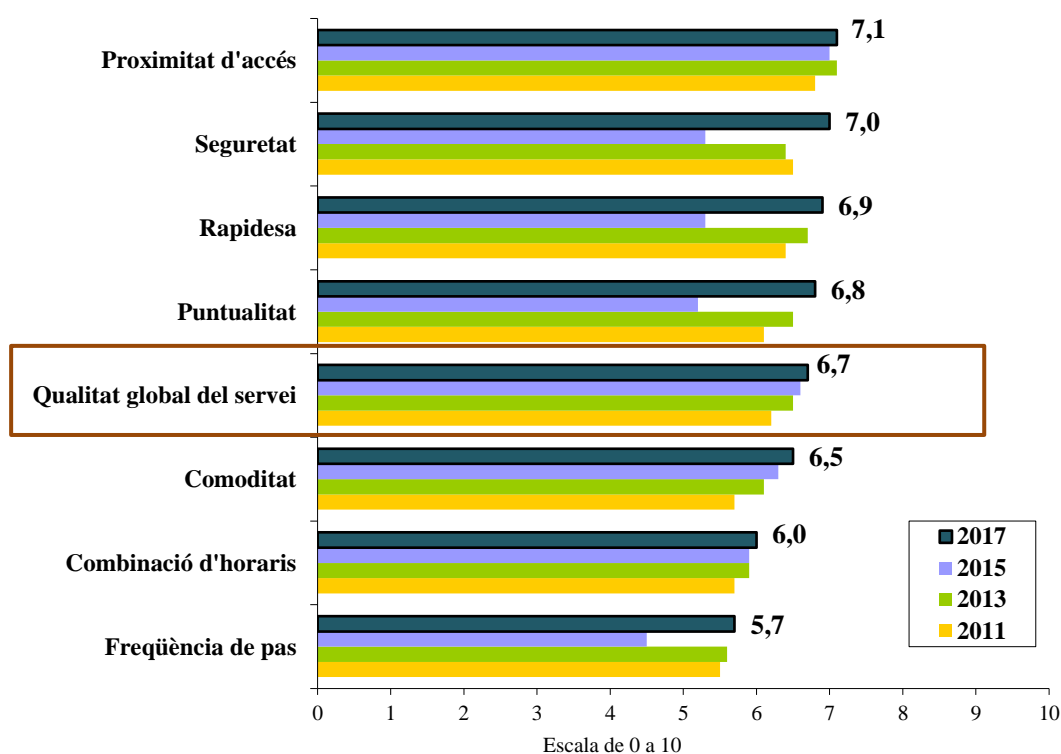
Font: GEMOTT. 2017

*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.

- El **35,5% dels que no utilitzen mai el bus intern al·leguen que no ho necessiten**, sense especificar per quina raó. **Les altres respostes més citades estan relacionades amb l'ús d'altres mitjans de transport**, ja sigui com a substitutiu del bus en els desplaçaments interns, com és el cas del 26,9% que declara que prefereix caminar, o bé perquè accedeixen a la UAB amb mitjans que ja els aproximen a la facultat o centre de treball dins el campus: **el 18,7% amb vehicle propi, el 15,4% en FGC i l'1,8% en autobús interurbà**. La resta de motius són força menys freqüents: el 2,6% declara que no té prou informació, un 1,8% que és un servei que no respon a les seves necessitats i l'1,3% per incompatibilitat d'horaris.
- La xarxa interna d'autobusos **obté una valoració global de 6,7 punts sobre 10 i valoracions per sobre l'aprobat en tots els aspectes del servei**.

- L'aspecte **millor valorat** és la **seguretat (7,0)** i el que obté una **nota més baixa** la **freqüència de pas (5,7)** que, tanmateix, millora significativament respecte a 2015 que no arribava a l'aprovat (4,5).
- En general, **la valoració millora en tots els aspectes del servei considerats**, sent especialment significativa en el cas de la **seguretat, la puntualitat i la rapidesa**.
- **La valoració del bus intern és significativament millor entre els usuaris que entre els no usuaris**, tant en la valoració global (7,0 i 6,2, respectivament) com en tots els aspectes concrets del servei de bus intern considerats.

Gràfic 30. Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2015.
Total comunitat universitària



Integració dels busos de la UAB al sistema tarifaria de l'ATM

- Gairebé el 80% de la comunitat universitària que accedeix a la UAB en transport públic coneix la recent integració dels busos de la UAB al sistema tarifari de l'ATM. En el cas dels usuaris del bus, aquest percentatge incrementa a un 89,2%.
- Tot i que els estudiants de grau són el col·lectiu que utilitza en major proporció el bus UAB, el PAS és el que té un major coneixement d'aquesta integració: el 91,4% d'aquest col·lectiu declara tenir coneixement de la integració, mentre que l'extrem oposat els que menys coneixement tenen són els estudiants de màster, postgrau i doctorat (68,9%).

Taula 71*. Coneixement de la recent integració dels busos UAB al sistema tarifari de l'ATM segons si s'és usuari del bus UAB. 2017

	Usuari/ària	No usuari/ària	Total
Si	89,2	69,1	79,9
No	10,8	30,9	20,1
TOTAL	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

Ombrejat gris. valors significativament més alts

- Només el **36,1%** dels que accedeixen a la UAB en transport públic i utilitzen el bus intern valida el bitllet al pujar. El personal de serveis (49,1%) i el PDI+Esfera (45,8%) són els col·lectius que validen el bitllet amb major proporció, significativament per sobre que els estudiants de grau (35,5%) i postgrau (34,1%).
- Entre els que validen el bitllet, el **principal motiu** pel qual diuen fer-ho és per **col·laborar i per civisme** (62,8%), seguit amb diferència pel **sorteig** (24,7%) i per **costum, ja que no costa res** (22,9%). El motiu varia en funció del col·lectiu: PDI+Esfera declara en major proporció que la resta de col·lectius el fet de col·laborar i el civisme, mentre que els estudiants declaren validar el bitllet amb major percentatge pel sorteig.

- Entre els que **no validen el bitllet**, el motiu més citat és la **mandra i el fet de que no sigui obligatori** (32%), seguit del **desconeixement** (16,9%).

Taula 73*. *Validació del bitllet integrat al BUS UAB segons col·lecti. 2017*

Usuaris del T. Públic i del BUS UAB	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Si	35,5	34,1	49,1	45,8	36,1
No	64,5	65,9	50,9	54,2	63,9
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Ús de les pantalles electròniques i/o els codis QR

- S'ha preguntat als usuaris del bus UAB si fan ús de les pantalles electròniques i/o codis QR. El 25,7% declara fer ús de les pantalles electròniques, el 2,8% dels codis QR i el 7,1% tant d'una cosa com l'altre. Tanmateix, **la majoria (64,3%) dels usuaris del bus no fan ús ni de les pantalles electròniques ni dels codis QR.**
- **Els estudiants de tercer cicle són el col·lectiu que major ús fa d'aquests sistemes.**

Taula 78*. *Ús de les pantalles electròniques i/o els codis QR per a conèixer l'horari de pas del bus segons col·lectiu*

Usuaris del BUS UAB	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Sí, tant de les pantalles electròniques com dels codis QR	6,9	9,2	5,2	5,5	7,1
Sí, de les pantalles electròniques	25,2	28,7	26,8	22,3	25,7
Sí, dels codis QR	2,8	2,4	2,2	4,3	2,8
No, cap de les dues opcions	65,1	59,7	65,7	68,0	64,3
Total	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

Ombrejat gris. valors significativament més alts

SERVEI DE BICIUAB

- Recentment, la UAB ha posat en marxa el **Servei BiciUAB** que té per objectiu satisfer les possibles necessitats del ciclista. **A la pregunta de si coneixen aquest servei, el 27,7% de la comunitat universitària respon afirmativament.** El personal de serveis (PAS), que és el col·lectiu que declara una major tinença de bicicleta, és el que es mostra més coneixedor del BiciUAB (47,3%), significativament per sobre que la resta de col·lectius.
- En aquest mateix sentit, els que accedeixen al campus en bicicleta coneixen en major proporció (39,7%) aquest servei que els no usuaris d'aquest mitjà (27,5%).
- **El 48,2% dels que coneixen aquest servei creu que pot servir per utilitzar més la bicicleta.**

Taula 79*. Coneixement del Servei BiciUAB, que té per objectiu satisfer les possibles necessitats del ciclista segons col·lectius. 2017

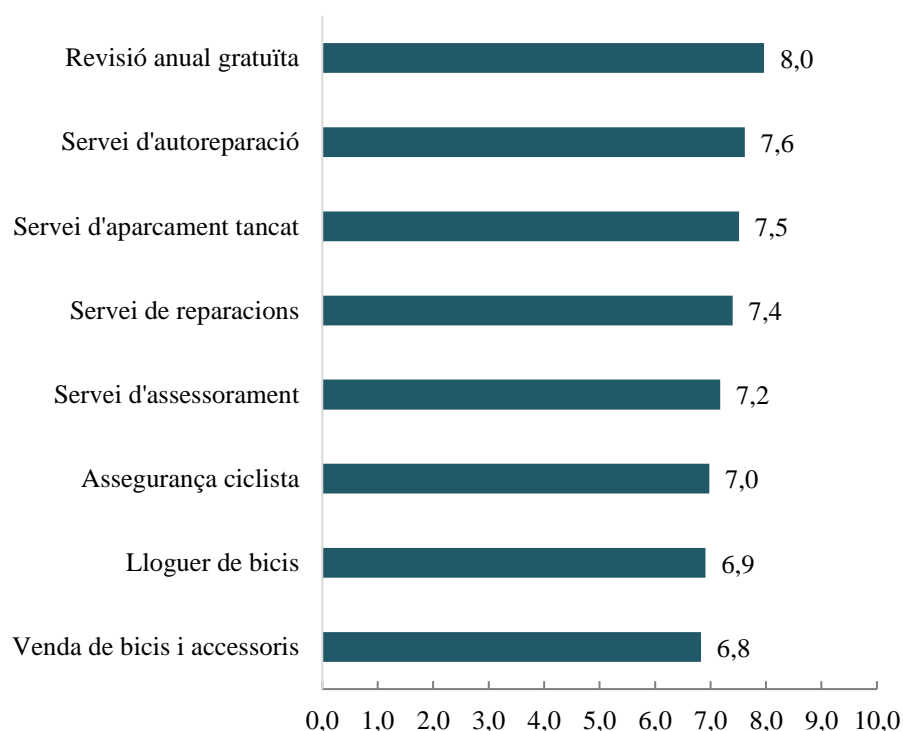
	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
Coneix el Servei BiciUAB	27,5	24,5	47,3	23,8	27,7
No coneix el Servei BiciUAB	72,5	75,5	52,7	76,2	72,3
Total	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

Ombrejat gris. valors significativament més alts

- Els que han declarat conèixer el BiciUAB han valorat diferents aspectes del servei. **L'aspecte millor valorat és la revisió anual gratuïta**, que obté una nota de 8 sobre 10. En l'extrem oposat, **l'aspecte pitjor valorat**, tot i obtenir una valoració també positiva (6,8 sobre 10) és la **venta de bicis i accessoris**.

Gràfic 34. Valoració del servei de BiciUAB. 2017



Font: GEMOTT 2017

- Entre les **millores proposades** la més destacada és la **d'ampliar l'aparcament, la seguretat i millorar el carril bici**. També s'ha citat altres millores com la de fer-ne una **major difusió, fer descomptes i sortejos, ampliar horari i punts d'informació i millorar el servei de lloguer**.

Taula 81*. Millores del servei de BiciUAB. 2017

	%
Coneixen el servei de BiciUAB	
El conec, però no l'utilitzo	23,5
Més aparcament, seguretat i millorar carril bici	13,1
Ja està bé	9,1
Més difusió	8,5
Descomptes i sortejos	6,2
Ampliar horari i punts d'informació	6,0
Servei de lloguer o <i>Bicing</i>	3,6
Massa aviat per valorar	1,9
Servei de dutxa	0,4
Altres	2,4
Ns/Nc	27,6

Font: GEMOTT. 2017

*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.

CARPOOLING

- S'ha preguntat als entrevistats que accedeixen al campus de la UAB en cotxe en solitari (el 21,7% de la comunitat universitària i el 67% dels que accedeixen al campus en vehicle privat) **per quins motius no comparteixen vehicle**. Els dos motius principals esmentat per aquest col·lectiu són: **tenir horaris que no s'adapten a d'altres persones (56,6%) i no tenir/conèixer ningú que visqui a prop de casa seva per poder compartir (41,7%)**.
- No s'observen diferències significatives en els motius per no compartir cotxe en funció dels diferents col·lectius, si bé els estudiants de grau són els que argumenten en major proporció (49,4%) no compartir pel fet de no trobar un acompanyant proper al seu domicili.

Taula 83*. Motius pels quals no comparteix cotxe segons col·lectiu. 2017

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
<i>*Usuaris del cotxe com a conductor sol</i>					
Tinc horaris que no s'adapten a d'altres persones	55,0	62,9	59,1	52,8	56,6
No hi ha ningú que visqui a prop de casa	49,4	36,9	32,4	35,2	41,7
Per tenir autonomia i comoditat	6,7	9,6	10,6	10,9	8,7
A vegades comparteixo	4,1	1,3	2,3	3,5	3,2
Encadenó altres destinacions (escola nens, 2a feina..)	2,7	0,0	7,7	3,9	3,1
Per arribar abans	1,3	1,4	1,2	0,5	1,1
No m'interessa	0,4	0,0	1,6	1,4	0,7
He posat anunci, però no he tingut èxit	0,8	1,4	0,3	0,0	0,7
Altres	3,9	11,0	6,9	8,3	6,6
Ns/Nc	3,5	0,0	3,2	6,7	3,5

Font: GEMOTT. 2017

*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.

Ombrejat gris. valors significativament més alts

- També s'ha preguntat quines condicions s'haurien de donar per que compartissin cotxe, suggerint les següents dos opcions: **que existís una APP per trobar companys de viatge, que obté un suport del 51,6%, i que hi hagués places d'aparcament per a vehicles d'alta ocupació, només sustentada pel 27%** dels usuaris del cotxe que viatgen sols. Entre altres opcions citades pels entrevistats de forma espontània destaca el fet de **tenir horaris fixes per poder coordinar-se amb altre gent (23,1%)**.
- **El 8,3% declara no interessar-li el fet de compartir cotxe, independentment de les condicions que es produeixin.**

Gràfic 36. Quines condicions s'haurien de donar per a que compartissis cotxe

