

# HÀBITS DE MOBILITAT DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA DE LA UAB

Directora

Carme Miralles-Guasch

Investigadors

Pau G. Avellaneda

Maties Serracant Camps

Bellaterra, abril de 2002

# ÍNDIX

|  |           |
|--|-----------|
| Índex .....  | 1         |
| <b>1. PRESENTACIÓ .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2. METODOLOGIA EMPRADA .....</b>                                    | <b>5</b>  |
| <b>2.1 Contingut de l'enquesta .....</b>                               | <b>5</b>  |
| <b>2.2 Mètode d'enquesta .....</b>                                     | <b>6</b>  |
| <b>3. ANÀLISI DE RESULTATS .....</b>                                   | <b>7</b>  |
| <b>3.1 La comunitat universitària .....</b>                            | <b>9</b>  |
| 3.1.1 Els membres .....  | 9         |
| 3.1.2 La tinença de carnet de conduir .....                            | 10        |
| 3.1.3 La disponibilitat de vehicle privat .....                        | 13        |
| 3.1.4 El tipus de desplaçament .....                                   | 14        |
| En funció del mitjà de transport .....                                 | 14        |
| 3.1.5 L'hora d'arribada i la durada del desplaçament .....             | 15        |
| En funció de l'hora d'arribada .....                                   | 15        |
| En funció de la durada del desplaçament .....                          | 16        |
| 3.1.6 <i>En síntesi</i> .....  | 17        |
| <b>3.2 El comportament modal .....</b>                                 | <b>19</b> |
| 3.2.1 En funció dels membres .....                                     | 19        |
| 3.2.2 En funció de la tinença de carnet de conduir .....               | 22        |
| 3.2.3 En funció de la disponibilitat de vehicle privat .....           | 25        |
| 3.2.4 En funció del tipus de desplaçament .....                        | 26        |
| En funció del mitjà de transport .....                                 | 26        |
| 3.2.5 En funció de l'hora d'arribada i la durada de desplaçament ..... | 27        |
| En funció de l'hora d'arribada .....                                   | 28        |
| En funció de la durada del desplaçament .....                          | 28        |
| 3.2.6 Motius de l'elecció del mitjà de transport .....                 | 29        |
| 3.2.7 <i>En síntesi</i> .....  | 32        |

|            |  |    |
|------------|--|----|
| <b>3.3</b> | <b>El repartiment modal</b> .....                            | 34 |
| 3.3.1      | El repartiment modal .....                                   | 34 |
| 3.3.2      | <i>En síntesi</i> .....                                      | 36 |
| <b>3.4</b> | <b>La incidència de la <i>Integració tarifària</i></b> ..... | 37 |
| 3.4.1      | La incidència de la integració tarifària .....               | 37 |
| 3.4.2      | <i>En síntesi</i> .....                                      | 39 |
| <b>4.</b>  | <b>CONCLUSIONS I CONSIDERACIONS FINALS</b> .....             | 40 |

## 1. PRESENTACIÓ

La manca de resultats efectius derivats de l'aplicació de diferents polítiques i mesures per incentivar l'ús de mitjans de transport motoritzats col·lectius i disminuir la presència de mitjans de transport motoritzats individuals al Campus de Bellaterra, va motivar els òrgans de gestió de la Universitat Autònoma de Barcelona a indagar en les causes que podien provocar aquest tipus de comportament entre els membres de la seva comunitat.

Aquesta voluntat es va concretar l'any 2001 amb la signatura d'un acord entre l'Àrea de Logística i Medi Ambient del Vicerectorat de Campus i Qualitat Ambiental de la Universitat Autònoma de Barcelona i el Grup de Recerca de Mobilitat, Transport, i Territori del Departament de Geografia d'aquesta Universitat en el que es definia la realització d'un estudi sobre els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària: *Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB*.

Seguint la voluntat expressada en el citat acord, l'any 2002 s'ha realitzat un nou estudi que sota el títol *Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB, 2002* pretén aprofundir en el coneixement dels hàbits de mobilitat de la comunitat universitària. Així, novament, l'objectiu principal d'aquest estudi no és altre que identificar els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària i les raons d'aquest per tal de poder establir les mesures adients que contribueixin a minimitzar l'impacte social i ambiental que el model de mobilitat actual comporta sobre el territori gestionat per la UAB i la comunitat que l'"habita".

L'estudi s'estructura en tres grans blocs. En el primer s'exposa la metodologia emprada: l'*Enquesta sobre els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB, 2002*. En el segon bloc es presenten i s'analitzen els resultats obtinguts en l'Enquesta; després de presentar la població objecte d'estudi agrupada segons diferents criteris relacionats bé amb la seva condició d'universitari bé amb les seves característiques respecte la mobilitat, s'analitza el comportament i el repartiment modals de cadascun d'aquests grups i la influència que la Integració tarifària ha tingut en cadascun d'ells. Per tal de facilitar-ne la lectura, cadascun dels apartats d'aquest bloc conclou amb una síntesi de les idees principals aparegudes al llarg de l'anàlisi. Finalment, en el tercer bloc es presenten les conclusions derivades de l'anàlisi realitzada així com una comparació dels resultats obtinguts per al curs actual amb els obtinguts per al curs 2001-02.

En aquest sentit és interessant destacar que entre els cursos 2001-02 i 2002-03 s'ha observat una diferència significativa en els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària: mentre ha davallat l'ús dels mitjans de transport motoritzats individuals ha augmentat significativament l'ús de mitjans de transport motoritzats col·lectius. Aquest canvi, a banda de a les polítiques de promoció del transport col·lectiu endegades per la Universitat, respon bàsicament al comportament modal dels individus de 1er curs de llicenciatura incorporats a la Universitat aquest darrer curs acadèmic. Un comportament que ve definit, fonamentalment, per una significativa menor tinença de carnet de conduir, per una menor disponibilitat de vehicle i, encara que de forma menys rellevant, per una major concentració dels nous membres de la comunitat universitària en centres de treball o estudi més ben servits en transport col·lectiu.

## 2. METODOLOGIA EMPRADA

Per tal de conèixer els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària cal, en primer lloc, conèixer el volum d'aquesta i les seves característiques derivades de la seva relació amb la UAB. En segon lloc cal conèixer quins són els mitjans de transport utilitzats pels diferents membres d'aquesta comunitat per a accedir a la UAB. Per tal de comprendre les raons d'aquest comportament, a més, caldrà conèixer altres elements tals com la tinença de carnet de conduir, la disponibilitat de vehicle o el tipus de desplaçament de cadascun dels membres de la comunitat universitària.

Per tal d'obtenir aquestes dades del 25 de febrer a l'1 d'abril de 2002 s'ha realitzat una enquesta entre els membres de la comunitat universitària: *l'Enquesta sobre els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB, 2002*.

### 2.1 Contingut de l'enquesta

A partir de l'enquesta s'obtenen diversos tipus d'informació referents als hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB:

- Informació relativa als membres de la comunitat universitària com a persones amb possibilitats de desplaçar-se: edat, sexe, tinença de carnet de conduir i disponibilitat de vehicle.
- Informació relativa a la vinculació del membre de la comunitat universitària amb aquesta: col·lectiu universitari al qual pertany, centre on desenvolupa la seva activitat laboral o acadèmica i dies per setmana que va a la UAB.
- Informació relativa al desplaçament que realitzen per accedir a la UAB: hora de sortida, hora d'arribada a la Universitat, temps de desplaçament i mitjans de transport utilitzats.
- Informació relativa a la influència de la Integració tarifària en tant que reestructuradora de l'oferta de transport col·lectiu en l'àmbit d'influència de la UAB.

La informació obtinguda de l'enquesta s'ha tractat estadísticament per tal d'obtenir resultats que ens ajudin a entendre els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB. Podrem conèixer, per exemple, quina proporció dels desplaçaments realitzats per la població universitària per accedir a la UAB es satisfà amb mitjans de transport motoritzats individuals (cotxe o moto), quina part de la comunitat universitària no té possibilitats d'arribar a la UAB amb aquest tipus de mitjans de transport, en quina mesura el sexe és un factor condicionant del comportament modal o si hi ha diferències de comportament entre els estudiants de llicenciatura i el Personal d'Administració i Serveis.

## 2.2 Mètode d'enquesta

L'*Enquesta sobre els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària* s'ha realitzat sota els paràmetres que es descriuen a continuació:

- *Univers d'estudi (comunitat universitària)*: 36.845 individus.
- *Mida de la mostra*: 1.600 unitats.
- *Marge d'error*:  $\pm 2,45$  % (en el cas dels resultats agregats per al conjunt de la comunitat universitària) i  $\pm 4,95$  % (en el cas dels resultats desagregats per col·lectius universitaris).
- *Nivell de confiança*: 2 (la qual cosa suposa un 95,5 % de probabilitats d'encertar l'estimació a partir de les dades mostrals).
- *Tipus de mostreig*: aleatori estratificat d'afixació simple o uniforme<sup>1</sup>. Aquest tipus d'afixació implica donar la mateixa importància a tots els estrats en quant a la mida de la mostra. Aquest fet afavoreix la precisió en els estrats de mida més petita alhora que perjudica els de mida més gran. Per tal de corregir aquesta deficiència, en els casos en què es tenen dades referents a l'univers d'estudi (cas dels col·lectius universitaris i de les àrees de treball o estudi) s'ha aplicat un factor de correcció en funció de la mida de cadascun dels estrats i del seu pes en el conjunt de la comunitat universitària.

---

<sup>1</sup> Segons AZORÍN, F. & SÁNCHEZ-CRESPO, J.L. (1986), *Métodos y aplicaciones del muestreo*, Alianza Editorial, Madrid

### 3. ANÀLISI DE RESULTATS

En l'apartat que s'inicia a continuació es presenten els resultats obtinguts de l'*Enquesta sobre els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària, 2002* amb l'objecte de caracteritzar els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB.

En primer lloc (3.1 *La comunitat universitària*) es presenta la població objecte d'estudi agrupada segons diferents criteris relacionats bé amb la seva condició d'universitari, bé amb les seves característiques respecte la mobilitat.

En segon lloc (3.2 *El comportament modal*) s'analitza el comportament modal dels diferents grups caracteritzats en l'apartat anterior (3.1); això és, en quina proporció utilitzen els diferents mitjans de transport cadascun dels individus dels grups especificats i quin és el principal motiu alegat alhora d'escollir-lo.

En tercer lloc (3.3 *El repartiment modal*) s'analitza la proporció dels diferents mitjans de transport amb què són satisfets els desplaçaments dels membres de la comunitat universitària. Si en el comportament modal es tenen en compte els hàbits dels individus, en el repartiment modal es tenen en compte els desplaçaments que fan aquests individus.

Finalment (3.4 *La incidència de la Integració tarifària*) s'analitza en quina mesura la Integració tarifària ha canviat els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària i els motius que ho han propiciat.

Per a la complerta comprensió de l'anàlisi que aquí es presenta és necessari, prèviament, fer algunes consideracions metodològiques:

- La situació laboral i el poder adquisitiu són variables que poden influir en el comportament modal dels individus. Per tal d'aprofundir en el coneixement dels hàbits de mobilitat de la comunitat universitària aquesta s'ha fraccionat en quatre col·lectius universitaris amb característiques socio-econòmiques internes més o menys homogènies. Així, es distingeix entre:
  - Estudiants de 1er cicle
  - Estudiants de 2on cicle
  - Estudiants de 3er cicle i Personal Docent i Investigador (PDI)
  - Personal d'Administració i Serveis (PAS)



- De la mateixa manera, i a banda de l'oferta de transport existent en el lloc d'origen del desplaçament, la facilitat d'accés al lloc de destinació també influeix en el comportament modal. Per tal de detectar fins a quin punt aquest factor és determinant en el cas de la UAB, es distingiran diferents àrees de treball o estudi amb característiques internes semblants pel que fa a la seva accessibilitat en els diferents mitjans de transport. Així, es distingeix entre:
  - Àrea 1: Facultat de Ciències
  - Àrea 2: Facultat de Ciències de la Comunicació
  - Àrea 3: Facultat de Ciències de l'Educació i Facultat de Traducció i Interpretació
  - Àrea 4: Facultat de Ciències Econòmiques, Facultat de Dret i Facultat de Ciències Polítiques i Sociologia
  - Àrea 5: Facultat de Psicologia i Facultat de Filosofia i Lletres
  - Àrea 6: Facultat de Medicina
  - Àrea 7: Facultat de Veterinària i Rectorat
  - Àrea 9: Enginyeries
  - Àrea 8: altres espais del Campus
  
- Per bé que s'utilitzen diversos termes per a identificar-lo, tots els resultats obtinguts es refereixen al Campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona.
  
- En l'anàlisi que ha permès obtenir els resultats que aquí es presenten únicament s'ha tingut en compte el darrer desplaçament d'accés a la Universitat.
  
- Tant el comportament modal com el repartiment modal s'ha fet tenint en compte únicament el mitjà de transport amb el que els membres de la comunitat universitària accedeixen a la UAB.
  
- Per bé que l'anàlisi relatiu a la durada del desplaçament es fa a partir de les respostes donades pels enquestats, cal tenir en compte que aquest no és un temps real sinó percebut. Així, en funció de la percepció del temps de recorregut que tingui cada individu tendirà a exagerar el temps real o a minimitzar-lo.

### 3.1 La comunitat universitària

S'entén per *comunitat universitària* totes aquelles 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.

En aquest apartat es presenta la població objecte d'estudi agrupada segons diferents criteris relacionats bé amb la seva condició d'universitari, bé amb les seves característiques respecte la mobilitat.

#### 3.1.1 Els membres

La comunitat universitària està formada per diferents col·lectius que realitzen la seva activitat en àrees distintes.

- La comunitat universitària la formen 36.845 individus distribuïts desigualment en diferents col·lectius i àrees de treball o estudi.

*Taula 1. Població censada.*

| ÀREES DE TREBALL O ESTUDI | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   | Total  |
|---------------------------|-----------|-----------|-------------|-------|--------|
| Àrea 1                    | 2.060     | 2.397     | 982         | 162   | 5.601  |
| Àrea 2                    | 1.045     | 1.488     | 349         | 69    | 2.951  |
| Àrea 3                    | 3.254     | 569       | 655         | 66    | 4.544  |
| Àrea 4                    | 3.064     | 4.691     | 859         | 96    | 8.710  |
| Àrea 5                    | 2.786     | 4.142     | 1.526       | 103   | 8.557  |
| Àrea 6                    | 875       | 0         | 370         | 102   | 1.347  |
| Àrea 7                    | 364       | 805       | 243         | 400   | 1.812  |
| Àrea 8                    | 1.112     | 777       | 163         | 26    | 2.078  |
| Àrea 9                    | 1.040     | 0         | 9           | 196   | 1.245  |
| TOTAL                     | 15.600    | 14.869    | 5.156       | 1.220 | 36.845 |

- La major part dels membres de la comunitat universitària són estudiants de 1er cicle (42,3 %) i 2on cicle (40,4 %). Els estudiants de 3er cicle i el Personal Docent i Investigador (PDI) (14,0 %) i el Personal d'Administració i Serveis (PAS) (3,3 %) són els col·lectius amb menys individus.

- L'Àrea 4 i l'Àrea 5 concentren gairebé la meitat dels membres de la comunitat universitària amb un 23,8 % i un 23,5 % respectivament. Els àmbits amb menys pes relatiu són l'Àrea 6 i l'Àrea 7 amb un 3,6 % i un 5,2 % respectivament.

**Taula 2. Població censada (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris i àrees de treball o estudi.*

| ÀREES DE TREBALL O ESTUDI | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | Total |
|---------------------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| Àrea 1                    | 5,6       | 6,5       | 2,7         | 0,4 | 15,2  |
| Àrea 2                    | 2,8       | 4,0       | 0,9         | 0,2 | 8,0   |
| Àrea 3                    | 8,8       | 1,5       | 1,8         | 0,2 | 12,3  |
| Àrea 4                    | 8,3       | 12,7      | 2,3         | 0,3 | 23,6  |
| Àrea 5                    | 7,6       | 11,2      | 4,1         | 0,3 | 23,2  |
| Àrea 6                    | 2,4       | 0,0       | 1,0         | 0,3 | 3,7   |
| Àrea 7                    | 1,0       | 2,2       | 0,7         | 1,1 | 4,9   |
| Àrea 8                    | 3,0       | 2,1       | 0,4         | 0,1 | 5,6   |
| Àrea 9                    | 2,8       | 0,0       | 0,0         | 0,5 | 3,4   |
| TOTAL                     | 42,3      | 40,4      | 14,0        | 3,3 | 100,0 |

- L'Àrea 1, l'Àrea 4 i l'Àrea 5 concentren la major part dels individus de cadascun dels col·lectius definits. El PAS n'és una excepció en tant que concentra la major part dels seus membres a l'Àrea 7.

**Taula 3. Població censada (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris i àrees de treball o estudi.*

| ÀREES DE TREBALL O ESTUDI | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|---------------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| Àrea 1                    | 13,2      | 16,1      | 19,1        | 13,3  |
| Àrea 2                    | 6,7       | 10,0      | 6,8         | 5,7   |
| Àrea 3                    | 20,9      | 3,8       | 12,7        | 5,4   |
| Àrea 4                    | 19,6      | 31,6      | 16,7        | 7,9   |
| Àrea 5                    | 17,9      | 27,9      | 29,6        | 8,4   |
| Àrea 6                    | 5,6       | 0,0       | 7,2         | 8,4   |
| Àrea 7                    | 2,3       | 5,4       | 4,7         | 32,8  |
| Àrea 8                    | 7,1       | 5,2       | 3,2         | 2,1   |
| Àrea 9                    | 6,7       | 0,0       | 0,2         | 16,1  |
| TOTAL                     | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

### 3.1.2 La tinença de carnet de conduir

La tinença o no de carnet de conduir (bé sigui de cotxe o de moto) condiona en gran mesura l'actitud a prendre a l'hora d'escollir el mitjà de transport a utilitzar per a desplaçar-se a la UAB. Mentre els que tenen carnet de conduir poden realitzar el seu desplaçament amb qualsevol dels mitjans de transport que arriben a la UAB, els que no en tenen únicament poden arribar a la UAB amb mitjans de transport no motoritzats o bé amb mitjans de transport motoritzats col·lectius.

- El 61,3 % de la comunitat universitària té carnet de conduir mentre que el 38,7 % restant (14.272 individus) no.

**Taula 4. Tinença de carnet de conduir (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| CARNET CONDUIR | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | TOTAL |
|----------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| SÍ             | 20,7      | 26,3      | 11,4        | 2,8 | 61,3  |
| NO             | 21,6      | 14,0      | 2,6         | 0,5 | 38,7  |
| TOTAL          | 42,3      | 40,4      | 14,0        | 3,3 | 100,0 |

- La proporció de tinença de carnet de conduir augmenta progressivament en funció de l'edat, l'estabilització laboral i el poder adquisitiu, característiques que defineixen els diferents col·lectius. Així, mentre entre el PAS un 85,0 % tenen carnet de conduir, aquesta xifra es redueix al 49,0 % entre els estudiants de 1er cicle.
- És important destacar que un 50 % dels estudiants de 1er cicle i un 34,7 % dels estudiants de 2on cicle no tenen carnet de conduir.
- El 92 % de la població sense carnet forma part dels col·lectius 1er i 2on cicle.

**Taula 5. Tinença de carnet de conduir (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris.*

| CARNET CONDUIR | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|----------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| SÍ             | 49,0      | 65,2      | 81,2        | 85,0  |
| NO             | 51,0      | 34,7      | 18,7        | 15,0  |
| TOTAL          | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

- La proporció de persones sense carnet de conduir és més elevada entre el sexe femení (43.4 %) que entre el sexe masculí (30.2 %).

**Taula 6. Tinença de carnet de conduir (en %).**

*Distribució per sexe.*

| CARNET CONDUIR | S. Femení | S. Masculí |
|----------------|-----------|------------|
| SÍ             | 56,6      | 69,8       |
| NO             | 43,4      | 30,2       |
| TOTAL          | 100.0     | 100.0      |

- Aquesta diferència observada per al conjunt de la comunitat universitària es repeteix per a cadascun dels col·lectius definits a partir de la seva vinculació amb la UAB. Amb tot, aquesta diferència és més gran entre els col·lectius de 1er i 2on Cicle, més joves, amb menys estabilitat laboral i amb menys poder adquisitiu.

**Taula 7. Tinença de carnet de conduir (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris i sexe.*

| CARNET CONDUIR | 1er cicle |         | 2on cicle |         | 3er C + PDI |         | PAS    |         |
|----------------|-----------|---------|-----------|---------|-------------|---------|--------|---------|
|                | S. Fem    | S. Masc | S. Fem    | S. Masc | S. Fem      | S. Masc | S. Fem | S. Masc |
| SÍ             | 45,7      | 56,8    | 60,5      | 73,6    | 80,4        | 82,2    | 82,0   | 89,7    |
| NO             | 54,3      | 43,2    | 39,5      | 26,4    | 19,6        | 17,8    | 18,0   | 10,3    |
| TOTAL          | 100.0     | 100.0   | 100.0     | 100.0   | 100.0       | 100.0   | 100.0  | 100.0   |

- En el conjunt de la comunitat universitària que no disposa de carnet la distribució dels motius al·legats per la no tinença de carnet de conduir és molt heterogènia. Hi ha 4 motius que són al·legats per més del 15% de la població sense carnet.
- Entre els motius es destaquen la manca de temps (24,7 %), els motius econòmics (23,0 %) i la manca de motivació (15,6 %)
- Per altra banda, cal destacar també que un 23,2 % de la població s'està traient el carnet de conduir. Per col·lectius, la proporció és del 26,5 % en els estudiants de primer cicle, i va disminuint en la resta de col·lectius fins al 4,9 % en el PAS.

**Taula 8. Motiu de la no tinença de carnet de conduir (en %).**

Total

| ÀREES DE TREBALL O ESTUDI | TOTAL |
|---------------------------|-------|
| Motius econòmics          | 23,0  |
| Manca de temps            | 24,7  |
| Motius ideològics         | 1,2   |
| Problemes físics          | 0,2   |
| Se l'està traient         | 23,2  |
| Manca de motivació        | 15,6  |
| No el necessita           | 9,9   |
| Altres                    | 2,3   |
| TOTAL                     | 100,0 |

### 3.1.3 La disponibilitat de vehicle privat

A banda de la tinença de carnet de conduir, la disponibilitat de vehicle privat per a realitzar els desplaçaments a la UAB condiona en bona mesura el comportament modal dels diferents membres de la comunitat universitària.

- D'entre aquells que tenen carnet de conduir més d'un 40 % no tenen un vehicle privat a la seva completa disposició, la qual cosa disminueix notablement les seves possibilitats de realitzar el seu desplaçament a la UAB amb un mitjà de transport motoritzat individual.

**Taula 9. Disponibilitat de vehicle (en %).**

Total i pes dels col·lectius universitaris.

| DISPONIBILITAT DE VEHICLE   | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | TOTAL |
|-----------------------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| En disposen completament    | 18,9      | 23        | 11,4        | 3,7 | 57,1  |
| No en disposen completament | 8,7       | 11,8      | 3,7         | 0,4 | 24,6  |
| No disposen de vehicle      | 6,1       | 8,1       | 3,3         | 0,4 | 17,9  |
| Altres                      | 0         | 0,2       | 0,2         | 0,1 | 0,4   |
| TOTAL                       | 33,7      | 43,1      | 18,6        | 4,6 | 100   |

Nota: únicament inclou els membres de la comunitat universitària que tenen carnet de conduir

- Les diferències entre els col·lectius universitaris són substancials. Mentre més de la meitat dels estudiants de 1er i 2on cicle amb carnet no disposen completament d'un vehicle, aquesta proporció disminueix fins a una sisena part en el cas del PAS.

**Taula 10. Disponibilitat de vehicle (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris.*

| DISPONIBILITAT DE VEHICLE   | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|-----------------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| En disposen completament    | 56,2      | 53,5      | 61,1        | 80,9  |
| No en disposen completament | 25,8      | 27,3      | 20,1        | 9,1   |
| No disposen de vehicle      | 18,0      | 18,8      | 17,9        | 8,8   |
| Altres                      | 0,0       | 0,4       | 0,9         | 1,2   |
| TOTAL                       | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

Nota: únicament inclou els membres de la comunitat universitària que tenen carnet de conduir

### 3.1.4 El tipus de desplaçament

La complexitat dels desplaçaments que un individu realitza per satisfer les seves necessitats quotidianes condiona d'una forma important el seu comportament modal.

*En funció del mitjà de transport*

Entenem per *desplaçament unimodal* aquell que utilitza un sol mitjà de transport per a fer tot el recorregut. Per *desplaçament multimodal* entenem aquell que usa diversos mitjans de transport.

- El 78,1 % dels membres de la comunitat universitària realitzen el seu desplaçament quotidià a la UAB en un sol mitjà de transport. Al 21,9 % restant li cal prendre diversos mitjans de transport.

**Taula 11. Tipus de desplaçament en funció del mitjà de transport (en %).**

Total i pes dels col·lectius universitaris.

| TIPUS DESPLAÇAMENT | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | TOTAL |
|--------------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| Unimodal           | 32,1      | 31,7      | 11,2        | 3,0 | 78,1  |
| Multimodal         | 10,2      | 8,7       | 2,8         | 0,3 | 21,9  |
| TOTAL              | 42,3      | 40,4      | 14,0        | 3,3 | 100,0 |

- La unimodalitat augmenta, encara que de forma poc destacada, amb l'edat, l'estabilització laboral i el poder adquisitiu. Així, mentre entre els estudiants de 1er cicle la unimodalitat és de poc més d'un 75,9%, entre els membres del PAS aquesta sobrepassa el 90 %.

**Taula 12. Tipus de desplaçament en funció del mitjà de transport (en %).**

Distribució per col·lectius universitaris.

| TIPUS DESPLAÇAMENT | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|--------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| Unimodal           | 75,9      | 78,5      | 80,2        | 91,0  |
| Multimodal         | 24,1      | 21,5      | 19,8        | 9,0   |
| TOTAL              | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

### 3.1.5 L'hora d'arribada i la durada del desplaçament

L'hora d'arribada a la Universitat és un condicionant a tenir en compte a l'hora d'escollir el mitjà de transport amb què accedir a la Universitat. Així mateix, la durada del desplaçament pot condicionar l'ús d'un mitjà de transport o un altre.

#### *En funció de l'hora d'arribada*

L'oferta de transport motoritzat col·lectiu o la congestió dels vials d'accés a la Universitat i dels aparcaments varia al llarg del dia. L'hora d'arribada, doncs, pot condicionar el mitjà de transport a utilitzar.

- Gairebé el 90 % dels membres de la comunitat universitària arriben a la UAB al llarg del matí, la majoria dels quals ho fa durant la primera meitat (de 7:30 a 10:30). Gairebé tota la resta hi arriben al llarg de la primera meitat de la tarda i només una minoria hi accedeix a la segona meitat de la tarda o bé de nit.



**Taula 13. L'hora d'arribada a la UAB (en %).**

Total i pes dels col·lectius universitaris.

| FRANJA HORÀRIA   | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | TOTAL |
|------------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| De 7:30 a 10:29  | 34,6      | 30,3      | 11,1        | 2,8 | 78,7  |
| De 10:30 a 14:29 | 2,3       | 6,2       | 1,9         | 0,4 | 10,8  |
| De 14:30 a 17:29 | 5,1       | 3,6       | 0,9         | 0,1 | 9,7   |
| De 17:30 a 20:29 | 0,2       | 0,1       | 0,1         | 0,0 | 0,5   |
| De 20:30 a 7:29  | 0,1       | 0,2       | 0,0         | 0,0 | 0,4   |
| TOTAL            | 42,3      | 40,4      | 14,0        | 3,3 | 100,0 |

**Taula 14. L'hora d'arribada a la UAB (en %)**

Distribució per col·lectius universitaris.

| FRANJA HORÀRIA   | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| De 7:30 a 10:29  | 81,8      | 75,0      | 79,0        | 83,8  |
| De 10:30 a 14:29 | 5,5       | 15,2      | 13,8        | 10,8  |
| De 14:30 a 17:29 | 12,0      | 9,0       | 6,2         | 4,0   |
| De 17:30 a 20:29 | 0,5       | 0,2       | 1,0         | 0,0   |
| De 20:30 a 7:29  | 0,3       | 0,5       | 0,0         | 1,5   |
| TOTAL            | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

*En funció de la durada del desplaçament*

La durada del desplaçament és un element que condiciona la tria del mitjà de transport per accedir a la UAB. Alhora, sovint és un reflex del mitjà de transport utilitzat.

- 3 de cada 5 membres de la comunitat universitària (59,5 %) triguen menys de 40 minuts per accedir a la UAB, un temps que pot considerar-se raonable. Un altre 30 % triga entre 40 minuts i 1 hora i la resta (10,2 %) més de 60 minuts.

**Taula 15. La durada del desplaçament (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| DURADA (en minuts) | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | TOTAL |
|--------------------|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| < 20               | 14,1      | 13,2      | 4,8         | 1,7 | 33,8  |
| 21 – 40            | 9,9       | 10,4      | 4,5         | 0,9 | 25,7  |
| 41 – 60            | 12,3      | 13,4      | 4,0         | 0,6 | 30,3  |
| 61 – 90            | 4,9       | 2,5       | 0,6         | 0,1 | 8,1   |
| > 90               | 1,2       | 0,8       | 0,1         | 0,0 | 2,1   |
| TOTAL              | 42,3      | 40,4      | 14,0        | 3,3 | 100,0 |

- Aquesta observació, però, amaga una certa heterogeneïtat entre els col·lectius universitaris. Així, mentre entre els estudiants de 1er, 2on i 3er cicle i el PDI es repeteix la situació del conjunt, en el cas del PAS augmenta substancialment el pes d'aquells que arriben a la Universitat en menys de 20 minuts alhora que disminueix de forma significativa el d'aquells que ho fan en més de 40 minuts.

**Taula 16. La durada del desplaçament (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris.*

| DURADA (en minuts) | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|--------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| < 20               | 33,3      | 32,7      | 34,2        | 52,8  |
| 21 – 40            | 23,5      | 25,7      | 32,0        | 25,8  |
| 41 – 60            | 29,0      | 33,2      | 28,7        | 18,3  |
| 61 – 90            | 11,5      | 6,2       | 4,2         | 3,0   |
| > 90               | 2,8       | 2,0       | 0,7         | 0,3   |
| TOTAL              | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

### 3.1.6 En síntesi

- La comunitat universitària la formen 36.845 individus distribuïts desigualment en diferents col·lectius i àrees de treball o estudi. La major part són estudiants de 1er cicle (42,3 %) i 2on cicle (40,4 %). Els estudiants de 3er cicle i el Personal Docent i Investigador (14,0 %) i el Personal d'Administració i Serveis (3,3 %) són els col·lectius amb menys individus.

- El 61,3 % de la comunitat universitària té carnet de conduir mentre que el 38,7 % restant (14.272 individus) no. La proporció de tinença de carnet de conduir augmenta progressivament en funció de l'edat, l'estabilització laboral i el poder adquisitiu. Entre els motius alegats per no tenir carnet es destaquen la manca de temps (24,7 %) i els motius econòmics (23,0 %) i, per altra banda, cal destacar també que un 23,2 % s'està traient el carnet de conduir.
- D'entre aquells que tenen carnet de conduir més d'un 40 % no tenen un vehicle privat a la seva completa disposició, la qual cosa disminueix notablement les seves possibilitats de realitzar el seu desplaçament a la UAB amb un mitjà de transport motoritzat individual.
- El 78,1 % dels membres de la comunitat universitària realitzen el seu desplaçament quotidià a la UAB en un sol mitjà de transport. Al 21,9 % restant li cal prendre diversos mitjans de transport per arribar al mateix lloc.
- Gairebé el 90 % dels membres de la comunitat universitària arriben a la UAB al llarg del matí, la majoria dels quals ho fa durant la primera meitat (de 7:30 a 10:30). Gairebé tota la resta hi arriben al llarg de la primera meitat de la tarda i només una minoria hi accedeix a la segona meitat de la tarda o bé de nit.
- 3 de cada 5 membres de la comunitat universitària (59,5 %) triguen menys de 40 minuts per accedir a la UAB, un temps que pot considerar-se raonable. Un altre 30 % triga entre 40 minuts i 1 hora i la resta (10,2 %) més de 60 minuts.

### 3.2 El comportament modal de la comunitat universitària

S'entén per *comportament modal* l'actitud que les persones prenen a l'hora de triar el mitjà de transport a utilitzar per a realitzar un desplaçament. En aquest apartat, i per al cas que ens ocupa, s'analitza el mitjà de transport emprat pels diferents membres de la comunitat universitària en el seu desplaçament quotidià a la UAB.

L'anàlisi es farà per al conjunt de la comunitat universitària però també per a aquells grups i subgrups identificats i descrits en l'apartat anterior definits en funció de la seva vinculació amb la UAB, de la tinença o no de carnet de conduir, de la disponibilitat de vehicle privat, del tipus de desplaçament que realitza i de l'hora i la durada d'aquest desplaçament.

Els mitjans de transport utilitzats per la comunitat universitària s'agruparan en funció de les seves característiques tècniques així com de les seves connotacions socials i ambientals. Així, distingirem entre els mitjans de transport no motoritzats (caminant i bicicleta), els mitjans de transport motoritzats col·lectius (autobús, Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) i mitjans de transport motoritzats individuals (cotxe i moto en les seves diverses formes d'ús).

#### 3.2.1 En funció dels membres

S'analitza el comportament modal del conjunt de la comunitat universitària, de cadascun dels col·lectius definits a partir de la seva vinculació amb la UAB i de l'àrea de treball o estudi on realitzin la seva activitat.

- Tres de cada cinc membres (60.0%) de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport motoritzats col·lectius per accedir a la UAB. Un 35.8 % utilitza mitjans de transport motoritzats individuals i la resta mitjans de transport no motoritzats.
- El Ferrocarril és el mitjà de transport més utilitzat pels diferents membres de la comunitat universitària (50,6%) la majoria dels quals utilitza la línia de FGC (35.6%) i la resta la de RENFE (15,0 %). En segon lloc destaca l'ús del cotxe que satisfà poc més d'un terç dels desplaçaments. L'ús de la resta de mitjans de transport és minoritari, tot i que els desplaçaments en autobús representen gairebé el 10 % dels desplaçaments.

**Taula 17. El comportament modal en funció dels membres (en %).**

Total i pes dels col·lectius universitaris.

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle   | 2on cicle   | 3er C + PDI | PAS        | TOTAL        |
|---|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>2,1</b>  | <b>1,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,1</b> | <b>4,1</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 2,0         | 1,3         | 0,3         | 0,0        | 3,7          |
| Bicicleta                                   | 0,1         | 0,2         | 0,1         | 0,0        | 0,5          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>26,5</b> | <b>25,1</b> | <b>7,5</b>  | <b>0,9</b> | <b>60,0</b>  |
| Autobús                                     | 4,9         | 3,7         | 0,6         | 0,1        | 9,4          |
| Renfe                                       | 7,6         | 6,3         | 1,0         | 0,1        | 15,0         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 14,0        | 15,1        | 5,9         | 0,7        | 35,6         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>13,8</b> | <b>13,7</b> | <b>6,1</b>  | <b>2,3</b> | <b>35,8</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 7,1         | 8,5         | 4,1         | 1,6        | 21,3         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 3,7         | 3,1         | 1,2         | 0,4        | 8,4          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 2,8         | 2,0         | 0,6         | 0,3        | 5,7          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,2         | 0,1         | 0,1         | 0,0        | 0,5          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>42,3</b> | <b>40,4</b> | <b>14,0</b> | <b>3,3</b> | <b>100,0</b> |

- La proporció d'ús dels diferents tipus de mitjans de transport motoritzats divergeix significativament d'uns col·lectius a uns altres. Així, mentre per als estudiants de 1er i 2on cicle l'ús de mitjans de transport motoritzats col·lectius és força superior al de mitjans de transport individual (62,5 % versus 32,5 % i 62,2 % versus 34,0 % respectivament), per al PAS la distribució és inversa (28,5 % versus 69,8 % respectivament).
- Destaca, en aquest sentit, que gairebé dos tercers parts dels membres del PAS utilitzen mitjans de transport individuals per a desplaçar-se a la Universitat.
- La utilització de mitjans de transport no motoritzats és clarament inferior a la resta per als diferents col·lectius universitaris, oscil·lant entre un 5,0 % dels estudiants de 1er cicle i un 1,8 % del PAS).
- En conjunt es pot observar una tendència a l'ús de mitjans de transport motoritzat individual i particularment del cotxe no compartit a mesura que augmenta l'edat, l'estabilitat laboral i el poder adquisitiu dels membres de la comunitat universitària

**Taula 18. El comportament modal en funció dels membres (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris.*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle   | 2on cicle   | 3er C + PDI | PAS         |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>5,0</b>  | <b>3,7</b>  | <b>3,2</b>  | <b>1,8</b>  |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 4,8         | 3,2         | 2,2         | 1,3         |
| Bicicleta                                   | 0,3         | 0,5         | 1,0         | 0,5         |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>62,5</b> | <b>62,2</b> | <b>53,5</b> | <b>28,5</b> |
| Autobús                                     | 11,5        | 9,2         | 4,5         | 4,0         |
| Renfe                                       | 18,0        | 15,5        | 7,0         | 4,5         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 33,0        | 37,5        | 42,0        | 20,0        |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>32,5</b> | <b>34,0</b> | <b>43,3</b> | <b>69,8</b> |
| Cotxe com a conductor sol                   | 16,8        | 21,0        | 29,5        | 49,0        |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 8,8         | 7,7         | 8,2         | 11,0        |
| Cotxe com a acompanyant                     | 6,5         | 5,0         | 4,5         | 8,8         |
| Moto com a conductor sol                    | 0,5         | 0,2         | 1,0         | 1,0         |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  |

- Es poden distingir tres grans àrees respecte el comportament modal dels individus que hi realitzen la seva activitat: per una banda una àrea (formada per les Àrees 1, 2, 4, 5 i 6) on més del 60 % de la població utilitza mitjans de transport motoritzats col·lectius, una altra (formada per les Àrees 7, 8 i 9) on l'ús dels mitjans de transport individuals és superior a l'ús de la resta de mitjans de transport, i una darrera (formada per les Àrees 3 i 7) que es situa enmig d'aquestes dues, amb una repartició equilibrada entre els desplaçaments en mitjans de transport motoritzat individuals i col·lectius.

**Taula 19. El comportament modal en funció dels membres (en %).**

*Distribució per àrees de treball o estudi*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1            | 2            | 3            | 4            | 5            | 6            | 7            | 8            | 9            |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>6,8</b>   | <b>7,7</b>   | <b>4,2</b>   | <b>2,6</b>   | <b>4,1</b>   | <b>0,0</b>   | <b>2,8</b>   | <b>7,2</b>   | <b>0,2</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 6,5          | 7,7          | 2,6          | 2,6          | 3,2          | 0,0          | 2,8          | 7,0          | 0,2          |
| Bicicleta                                   | 0,3          | 0,0          | 1,7          | 0,0          | 0,9          | 0,0          | 0,0          | 0,2          | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>65,8</b>  | <b>71,7</b>  | <b>51,4</b>  | <b>62,2</b>  | <b>64,2</b>  | <b>72,3</b>  | <b>47,0</b>  | <b>29,9</b>  | <b>41,8</b>  |
| Autobús                                     | 10,5         | 5,6          | 6,6          | 8,7          | 13,8         | 12,0         | 7,5          | 3,2          | 6,0          |
| Renfe                                       | 24,1         | 18,8         | 9,8          | 11,1         | 16,3         | 25,4         | 4,6          | 9,2          | 13,7         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 31,2         | 47,4         | 35,0         | 42,4         | 34,2         | 34,9         | 34,8         | 17,4         | 22,2         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>27,5</b>  | <b>20,5</b>  | <b>44,4</b>  | <b>35,2</b>  | <b>31,8</b>  | <b>27,7</b>  | <b>50,3</b>  | <b>63,0</b>  | <b>58,0</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 16,6         | 16,5         | 25,2         | 23,4         | 15,9         | 23,0         | 32,5         | 28,7         | 30,7         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 8,9          | 2,4          | 12,5         | 7,5          | 8,4          | 3,3          | 9,0          | 9,9          | 11,8         |
| Cotxe com a acompanyant                     | 1,6          | 1,2          | 6,8          | 3,6          | 7,4          | 1,4          | 8,6          | 21,1         | 13,5         |
| Moto com a conductor sol                    | 0,5          | 0,4          | 0,0          | 0,6          | 0,0          | 0,0          | 0,2          | 3,2          | 2,0          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

### 3.2.2 En funció de la tinença de carnet de conduir

S'analitza el comportament modal de la comunitat universitària en funció de la seva tinença de carnet de conduir.

- El comportament modal dels membres de la comunitat universitària varia notòriament en funció de la tinença o no de carnet de conduir. Així, si bé per a ambdós col·lectius l'ús de mitjans de transport no motoritzats segueix essent una opció minoritària, les diferències augmenten pel que fa als mitjans de transport motoritzats.
- Els membres de la comunitat universitària que tenen carnet de conduir utilitzen majoritàriament mitjans de transport motoritzats individuals (52,9 % versus 34,6 %) mentre que aquells que no tenen carnet usen majoritàriament mitjans de transport motoritzats col·lectius (86,0 % versus 8,8 %).
- No cal dir que els membres de la comunitat universitària sense carnet que utilitzen mitjans de transport motoritzats individuals ho fan en cotxe com a acompanyants.

**Taula 20. Comportament modal en funció de la tinença de carnet de conduir (en %).**

*Distribució en funció de la tinença de carnet de conduir.*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | Sí           | No           |
|---|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | 3,5          | 5,2          |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 2,7          | 5,2          |
| Bicicleta                                   | 0,8          | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | 43,6         | 86,0         |
| Autobús                                     | 6,4          | 14,0         |
| Renfe                                       | 9,0          | 24,5         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 28,1         | 47,5         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | 52,9         | 8,8          |
| Cotxe com a conductor sol                   | 34,8         | 0,0          |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 12,6         | 0,0          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 4,7          | 8,8          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,8          | 0,0          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

- El comportament modal dels membres de la comunitat universitària amb carnet de conduir divergeix substancialment en funció del col·lectiu universitari al que pertanyen. Entre els individus de 1er cicle, 2on i 3er cicle i el PDI l'ús de mitjans de transport motoritzats col·lectius es troba entre el 40 i el 50 %, en el cas del PAS no supera el 20 %.
- És de destacar el fet que malgrat tenir carnet de conduir una bona part dels individus amb aquesta condició opten per utilitzar mitjans de transport motoritzats col·lectius. Aquest comportament té relació, com s'observa més endavant, amb la disponibilitat de vehicle.

**Taula 21. Comportament modal dels membres amb carnet de conduir (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle   | 2on cicle   | 3er C + PDI | PAS        | TOTAL        |
|---|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>1,2</b>  | <b>1,6</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,1</b> | <b>3,5</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 1,0         | 1,3         | 0,3         | 0,1        | 2,7          |
| Bicicleta                                   | 0,2         | 0,3         | 0,2         | 0,0        | 0,8          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>13,3</b> | <b>20,9</b> | <b>8,5</b>  | <b>0,9</b> | <b>43,6</b>  |
| Autobús                                     | 2,2         | 3,5         | 0,6         | 0,1        | 6,4          |
| Renfe                                       | 3,3         | 4,4         | 1,1         | 0,1        | 9,0          |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 7,8         | 13,0        | 6,7         | 0,6        | 28,1         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>19,4</b> | <b>20,4</b> | <b>9,5</b>  | <b>3,6</b> | <b>52,9</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 11,6        | 13,8        | 6,7         | 2,6        | 34,8         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 5,4         | 4,8         | 1,9         | 0,6        | 12,6         |
| Cotxe com a acompanyant                     | 2,1         | 1,6         | 0,7         | 0,3        | 4,7          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,3         | 0,2         | 0,2         | 0,1        | 0,8          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>33,9</b> | <b>43,0</b> | <b>18,6</b> | <b>4,6</b> | <b>100,0</b> |



**Taula 22. Comportament modal dels membres amb carnet de conduir (en %).**  
Distribució per col·lectius universitaris.

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle    | 2on cicle    | 3er C + PDI  | PAS          |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>3,6</b>   | <b>3,8</b>   | <b>2,8</b>   | <b>2,1</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 3,1          | 3,1          | 1,5          | 1,5          |
| Bicicleta                                   | 0,5          | 0,8          | 1,2          | 0,6          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>39,3</b>  | <b>48,7</b>  | <b>45,8</b>  | <b>19,1</b>  |
| Autobús                                     | 6,6          | 8,0          | 3,4          | 2,4          |
| Renfe                                       | 9,7          | 10,3         | 6,2          | 3,2          |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 23,0         | 30,3         | 36,3         | 13,5         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>57,1</b>  | <b>47,5</b>  | <b>51,4</b>  | <b>78,8</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 34,2         | 32,2         | 36,3         | 57,6         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 15,8         | 11,1         | 10,2         | 12,9         |
| Cotxe com a acompanyant                     | 6,1          | 3,8          | 3,7          | 7,1          |
| Moto com a conductor sol                    | 1,0          | 0,4          | 1,2          | 1,2          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

- El fet de no disposar de carnet de conduir fa que la major part dels membres de la comunitat universitària amb aquesta condició (entre un 79,4 % i un 89,5 % segons el col·lectiu) utilitzin mitjans de transport motoritzats col·lectius.

**Taula 23. Comportament modal dels membres sense carnet de conduir (en %).**  
Total i pes dels col·lectius universitaris.

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle   | 2on cicle   | 3er C + PDI | PAS        | TOTAL        |
|---|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>3,7</b>  | <b>1,3</b>  | <b>0,4</b>  | <b>0,0</b> | <b>5,4</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 3,7         | 1,3         | 0,4         | 0,0        | 5,4          |
| Bicicleta                                   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>46,9</b> | <b>32,5</b> | <b>5,7</b>  | <b>1,0</b> | <b>86,2</b>  |
| Autobús                                     | 9,1         | 4,1         | 0,6         | 0,2        | 13,9         |
| Renfe                                       | 14,1        | 9,1         | 0,6         | 0,2        | 24,1         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 23,7        | 19,3        | 4,5         | 0,7        | 48,2         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>5,1</b>  | <b>2,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,3</b> | <b>8,4</b>   |
| Cotxe com a conductor sol                   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0          |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 1,3         | 0,3         | 0,0         | 0,0        | 1,6          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 3,5         | 2,3         | 0,5         | 0,2        | 6,5          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,3         | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,3          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>55,7</b> | <b>36,3</b> | <b>6,6</b>  | <b>1,3</b> | <b>100,0</b> |

- Amb tot, i aquest és el fet que diferencia els diferents col·lectius universitaris, destaca el fet que una bona part dels individus amb aquesta condició opten per utilitzar mitjans de transport motoritzats individuals. En el cas del PAS aquest percentatge arriba fins al 20,7 %. No cal dir que ho fan en cotxe com a acompanyants o en moto.

**Taula 24. Comportament modal dels membres sense carnet de conduir (en %).**  
Distribució per col·lectius universitaris.

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle    | 2on cicle    | 3er C + PDI  | PAS          |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>6,7</b>   | <b>104,2</b> | <b>101,2</b> | <b>92,1</b>  |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 6,7          | 3,5          | 5,3          | 0,0          |
| Bicicleta                                   | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>84,3</b>  | <b>89,5</b>  | <b>86,6</b>  | <b>79,4</b>  |
| Autobús                                     | 16,3         | 11,2         | 9,3          | 12,7         |
| Renfe                                       | 25,4         | 25,2         | 9,3          | 14,3         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 42,6         | 53,1         | 68,0         | 52,4         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>9,1</b>   | <b>7,0</b>   | <b>8,0</b>   | <b>20,7</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 2,4          | 0,7          | 0,0          | 0,0          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 6,2          | 6,3          | 8,0          | 17,5         |
| Moto com a conductor sol                    | 0,5          | 0,0          | 0,0          | 3,2          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

### 3.2.3 En funció de la disponibilitat de vehicle privat

La tinença de carnet de conduir no és un element suficient per desplaçar-se en vehicle privat. Cal, a més, disposar d'un vehicle amb el que realitzar els desplaçaments. Serà, doncs, la combinació d'ambdues variables la que ens pot acostar a entendre el comportament modal dels membres de la comunitat universitària amb carnet de conduir.

- El comportament modal dels individus amb carnet de conduir divergeix substancialment en funció de la disposició que tinguin d'un vehicle privat. Així, mentre entre aquells que disposen completament d'un vehicle prop d'un 77 % es desplacen en mitjans de transport motoritzats individuals (bàsicament en cotxe), entre aquells que no en disposen la proporció és inversa: més d'un 87 % es desplacen en mitjans de transport motoritzats col·lectius.
- En el cas d'aquells que no disposen completament d'un vehicle privat gairebé dos de cada tres utilitzen mitjans de transport motoritzats col·lectius.

**Taula 25. Comportament modal en funció de la disponibilitat de vehicle privat (en %).**

Total per disponibilitat de vehicle privat.

| MITJÀ DE TRANSPORT                                 | En disposen completament | No en disposen completament | No disposen de vehicle |
|--|--------------------------|-----------------------------|------------------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>                     | <b>2,2</b>               | <b>5,2</b>                  | <b>5,4</b>             |
| <i>Caminant (+ de 5 minuts)</i>                    | 2,1                      | 3,0                         | 4,5                    |
| <i>Bicicleta</i>                                   | 0,1                      | 2,2                         | 0,9                    |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>             | <b>21,1</b>              | <b>62,1</b>                 | <b>87,6</b>            |
| <i>Autobús</i>                                     | 2,2                      | 13,8                        | 9,0                    |
| <i>Renfe</i>                                       | 2,1                      | 16,6                        | 20,2                   |
| <i>Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya</i> | 16,8                     | 31,7                        | 58,5                   |
| <b>Transport motoritzat individual</b>             | <b>76,7</b>              | <b>32,6</b>                 | <b>7,0</b>             |
| <i>Cotxe com a conductor sol</i>                   | 55,3                     | 12,9                        | 1,0                    |
| <i>Cotxe com a conductor amb altres persones</i>   | 17,1                     | 11,6                        | 0,1                    |
| <i>Cotxe com a acompanyant</i>                     | 3,0                      | 7,9                         | 5,9                    |
| <i>Moto com a conductor sol</i>                    | 1,3                      | 0,2                         | 0,0                    |
| <b>TOTAL</b>                                       | <b>100,0</b>             | <b>100,0</b>                | <b>100,0</b>           |

Nota: únicament inclou els membres de la comunitat universitària que tenen carnet de conduir

### 3.2.4 En funció del tipus de desplaçament

La complexitat del desplaçament, juntament amb l'oferta de mitjans de transport, pot condicionar substancialment el comportament modal dels diferents individus que formen part de la comunitat universitària.

#### *En funció del mitjà de transport*

- Els membres de la comunitat universitària que utilitzen un sol mitjà de transport per al seu desplaçament es reparteixen equilibradament entre aquells que arriben en transport motoritzat individual (45,8 %) i els que ho fan en transport motoritzat col·lectiu (49,0 %). Contràriament, gairebé la totalitat de les persones que necessiten utilitzar més d'un mitjà de transport per arribar a la Universitat (99,0 %) realitzen el seu desplaçament en mitjans de transport motoritzats col·lectius.

**Taula 28. Comportament modal en funció del tipus de desplaçament (mitjà de transport) (en %).**  
Distribució per tipus de desplaçament.

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | Unimodal     | Multimodal   |
|---|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | 5,2          | 0,5          |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 4,7          | 0,0          |
| Bicicleta                                   | 0,5          | 0,5          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | 49,0         | 99,0         |
| Autobús                                     | 9,5          | 8,6          |
| Renfe                                       | 15,3         | 14,2         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 24,3         | 76,2         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | 45,8         | 0,5          |
| Cotxe com a conductor sol                   | 27,3         | 0,2          |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 9,9          | 0,0          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 8,1          | 0,2          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,6          | 0,2          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

### 3.2.5 En funció de l'hora d'arribada i la durada de desplaçament

L'oferta de mitjans de transport (derivada de la presència i de la freqüència en cas que existeixin en el cas dels motoritzats col·lectius i de la tinença de carnet de conduir i la disponibilitat de vehicle privat en el cas dels motoritzats individuals) no és homogènia al llarg de la jornada acadèmica o laboral. Aquest fet, juntament amb la durada del desplaçament (derivada de la distància i de la congestió del trànsit en el cas dels motoritzats col·lectius i de la congestió del trànsit i la possibilitat de trobar aparcament en el cas dels motoritzats individuals), pot condicionar l'elecció del mitjà de transport amb el que els diferents membres de la comunitat universitària accediran a la UAB.

No cal dir que hi ha altres variables derivades de les característiques socio-econòmiques dels membres de la comunitat universitària que accedeixen a la UAB en cada franja horària que poden influir en la distribució modal d'aquestes. Així, per exemple, el fet que una part important dels individus que accedeixen a la Universitat durant la primera franja horària siguin membres del PAS (un col·lectiu que utilitza massivament els mitjans de transport motoritzats individuals) pot comportar, sens dubte, un augment del pes d'aquest tipus de mitjà de transport durant aquesta franja horària per al conjunt de membres de la comunitat universitària.

### En funció de l'hora d'arribada

- Excepte en el cas de la franja horària de la segona meitat de la tarda (de 17:30 a 20:30) en què només un 30,0 % dels membres de la comunitat universitària es desplacen a la UAB en mitjans de transport motoritzats col·lectius, durant la resta del dia la major part de la comunitat universitària arriba en mitjans de transport motoritzats col·lectius.

**Taula 29. Comportament modal en funció de l'hora del desplaçament (en %).**

*Distribució per hora d'arribada.*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 7:30-10:30   | 10:30-14:30  | 14:30-17:30  | 17:30-20:30  | 20:30-7:30   |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>3,7</b>   | <b>7,0</b>   | <b>3,6</b>   | <b>23,4</b>  | <b>0,0</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 3,3          | 7,0          | 2,5          | 23,4         | 0,0          |
| Bicicleta                                   | 0,5          | 0,0          | 1,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>58,8</b>  | <b>59,1</b>  | <b>72,4</b>  | <b>30,0</b>  | <b>60,2</b>  |
| Autobús                                     | 10,7         | 5,5          | 3,5          | 0,0          | 2,3          |
| Renfe                                       | 14,3         | 13,4         | 20,8         | 7,7          | 57,9         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 33,7         | 40,1         | 48,1         | 22,3         | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>37,5</b>  | <b>33,9</b>  | <b>24,0</b>  | <b>46,6</b>  | <b>39,8</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 20,8         | 23,1         | 22,5         | 38,9         | 32,9         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 9,0          | 5,2          | 1,1          | 0,0          | 2,3          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 7,3          | 4,4          | 0,4          | 7,7          | 4,6          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,4          | 1,3          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

### En funció de la durada del desplaçament

- Mentre en els desplaçaments de més curta durada hi dominen els individus que utilitzen mitjans de transport motoritzats individuals (58,5 % en el cas dels desplaçaments inferiors als 20 minuts), en els desplaçaments que empren més temps hi dominen els individus que utilitzen mitjans de transport motoritzats col·lectius (94,8 % en el cas dels desplaçaments superiors als 90 minuts).
- Si tenim en compte que aquest és un fet progressiu, a mida que augmenta la durada del desplaçament augmenta també la proporció d'individus que utilitza mitjans de transport motoritzats col·lectius, podem establir que hi ha una relació directa entre l'ús d'un mitjà de transport i la durada del desplaçament.

- Dit d'una altra manera, els individus que utilitzen mitjans de transport motoritzats individuals triguen menys a arribar a la UAB que aquells que utilitzen mitjans de transport motoritzats col·lectius.

**Taula 30. Comportament modal en funció de la durada del desplaçament (en %).**

*Distribució per durada del desplaçament.*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | < 20         | 21 - 40      | 41 - 60      | 61 - 90      | > 90         |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>11,6</b>  | <b>0,8</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 10,4         | 0,7          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Bicicleta                                   | 1,3          | 0,1          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>30,3</b>  | <b>56,1</b>  | <b>84,7</b>  | <b>95,2</b>  | <b>94,8</b>  |
| Autobús                                     | 9,4          | 6,7          | 11,8         | 7,0          | 15,2         |
| Renfe                                       | 5,4          | 12,3         | 21,7         | 34,6         | 31,4         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 15,5         | 37,1         | 51,2         | 53,6         | 48,1         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>58,1</b>  | <b>43,1</b>  | <b>15,3</b>  | <b>4,8</b>   | <b>5,2</b>   |
| Cotxe com a conductor sol                   | 39,4         | 24,2         | 5,2          | 1,2          | 5,2          |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 8,5          | 12,1         | 5,0          | 3,1          | 0,0          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 9,0          | 6,6          | 5,0          | 0,5          | 0,0          |
| Moto com a conductor sol                    | 1,2          | 0,2          | 0,1          | 0,0          | 0,0          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

### 3.2..6 Motiu de l'elecció del mitjà de transport

Es presenta en aquest apartat la informació relativa als motius que la població destaca com a principals a l'hora d'escollir el mitjà de transport utilitzat per accedir al campus. L'anàlisi d'aquesta informació permet avaluar la percepció d'elements com la comoditat, la rapidesa o el preu, que responen a l'experiència individual de cada membre de la comunitat universitària.

- Els motius d'elecció del mitjà de transport més representatius per a la comunitat universitària són la comoditat (38,5 %), la rapidesa (28,7%) i la manca d'oferta de transport col·lectiu (12,4 %).

**Taula 31. Motiu de l'elecció del mitjà de transport***Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| MOTIU   | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS | TOTAL |
|---|-----------|-----------|-------------|-----|-------|
| 1-Més barat   | 3,9       | 3,3       | 0,7         | 0,2 | 8,1   |
| 2-Més ràpid   | 11,5      | 11,5      | 4,8         | 0,9 | 28,7  |
| 3-Més còmode / agradable                              | 14,8      | 16,7      | 5,7         | 1,3 | 38,5  |
| 4-Poca oferta de transport col·lectiu                 | 5,9       | 4,4       | 1,5         | 0,6 | 12,4  |
| 5-No té carnet de conduir                             | 2,2       | 0,8       | 0,2         | 0,1 | 3,4   |
| 6-No disposa de vehicle                               | 1,5       | 1,6       | 0,5         | 0,1 | 3,7   |
| 7-Impediment o dificultat d'usar transport col·lectiu | 0,1       | 0,0       | 0,1         | 0,1 | 0,3   |
| 8-Impediment o dificultat d'usar vehicle privat       | 0,2       | 0,2       | 0,1         | 0,0 | 0,5   |
| 9-Altres  | 2,2       | 1,6       | 0,4         | 0,1 | 4,4   |
| TOTAL   | 42,5      | 40,1      | 14,1        | 3,3 | 100,0 |

- Diferenciant les respostes dels col·lectius, els estudiants de 1er i 2on cicle són els que més valoren els costos econòmics (9,3 % i 8,1 %), mentre que els estudiants de 1er Cicle i el PAS són aquells que més atribueixen el seu comportament a la manca d'oferta de transport col·lectiu (13,8 % i 17,8 %).
- El PAS és, amb diferència, el col·lectiu que més alega impediment o dificultat d'usar transport col. La manca de carnet de conduir és un motiu destacat a 1er cicle (5,3 %) i va perdent pes en la resta de col·lectius, mentre que la no disponibilitat de vehicle és manté al voltant del 3,5 % entre 1er, 2on i 3er cicle i PDI, baixant fins al 2,5 % al PAS.

**Taula 32. Motiu de l'elecció del mitjà de transport***Distribució per col·lectius universitaris.*

| MOTIU   | 1er cicle | 2on cicle | 3er C + PDI | PAS   |
|---|-----------|-----------|-------------|-------|
| 1-Més barat   | 9,3       | 8,1       | 5,2         | 6,0   |
| 2-Més ràpid   | 27,1      | 28,7      | 34,3        | 25,8  |
| 3-Més còmode / agradable                              | 34,9      | 41,6      | 40,3        | 39,3  |
| 4-Poca oferta de transport col·lectiu                 | 13,8      | 10,9      | 10,8        | 17,8  |
| 5-No té carnet de conduir                             | 5,3       | 2,0       | 1,8         | 1,5   |
| 6-No disposa de vehicle                               | 3,5       | 4,1       | 3,5         | 2,5   |
| 7-Impediment o dificultat d'usar transport col·lectiu | 0,3       | 0,0       | 0,7         | 3,5   |
| 8-Impediment o dificultat d'usar vehicle privat       | 0,5       | 0,5       | 0,5         | 0,5   |
| 9-Altres  | 5,3       | 4,1       | 3,0         | 3,3   |
| TOTAL   | 100,0     | 100,0     | 100,0       | 100,0 |

- S'observa diferències significatives entre la distribució dels motius pels quals s'escolleix un o altre mitjà de transport, en funció del mitjà utilitzat. Així, mentre que aquells que utilitzen els transports motoritzats col·lectius atribueixen el seu comportament a la comoditat (40,2 %) i a la rapidesa (21,7 %), els que utilitzen mitjans de transport motoritzats individuals es distribueixen entre els que aleguen rapidesa (39,2 %) i comoditat (37,7 %).
- Entre els motius dels que utilitzen mitjans de transport motoritzat individual cal destacar també la importància de les motivacions econòmiques (8,3 %), que responen, però, fonamentalment a les respostes d'aquells que utilitzen el cotxe de forma compartida, ja sigui com a conductor o com a acompanyant.
- Un 11,4 % de la població que utilitza el transport motoritzat col·lectiu justifica la seva elecció per la impossibilitat d'utilitzar un vehicle motoritzat individual, ja sigui per no tinença de carnet de conduir o per manca de disponibilitat de vehicle.

**Taula 33. Motiu de l'elecció del mitjà de transport**

*Distribució per categories de mitjans de transport utilitzats..*

| MOTIU   | Transport No motoritzat | Transport motoritzat col·lectiu | Transport motoritzat individual | TOTAL |
|---|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------|
| Més barat   | 7,5                     | 8,1                             | 8,3                             | 8,1   |
| Més ràpid   | 39,6                    | 21,7                            | 39,2                            | 28,7  |
| Més còmode / agradable                              | 20,0                    | 40,2                            | 37,7                            | 38,5  |
| Poca oferta de transport col·lectiu                 | 0,9                     | 13,7                            | 11,3                            | 12,4  |
| No té carnet de conduir                             | 0,0                     | 5,4                             | 0,3                             | 3,4   |
| No disposa de vehicle                               | 2,7                     | 6,0                             | 0,0                             | 3,7   |
| Impediment o dificultat d'usar transport col·lectiu | 0,0                     | 0,0                             | 0,9                             | 0,3   |
| Impediment o dificultat d'usar vehicle privat       | 0,0                     | 0,8                             | 0,1                             | 0,5   |
| Altres  | 29,2                    | 4,2                             | 2,2                             | 4,4   |
| TOTAL   | 100,0                   | 100,0                           | 100,0                           | 100,0 |

- La distribució dels mitjans de transport utilitzats mostra diferències importants en relació als motius de la seva elecció. Així, aquella població que afirma escollir el mitjà de transport en funció de la rapidesa utilitza majoritàriament el transport motoritzat individual (49,3 %) mentre aquells que valoren més la comoditat utilitzen majoritàriament el transport motoritzat col·lectiu (62,8%).



- El transport motoritzat individual és utilitzat pel 36,7 % de la població que alega el motiu econòmic com a motiu per escollir el mitjà de transport. Cal però tenir en compte que aquest percentatge inclou gairebé únicament aquells que utilitzen el cotxe de forma compartida.

**Taula 34. Comportament modal (agregat) (en %)**

Distribució per motiu pel qual s'escolleix el mitjà de transport .

| MITJÀ DE TRANSPORT              | Més barat | Més ràpid | Més còmode / agradable | Poca oferta de transport col·lectiu | No té carnet de conduir | No disposa de vehicle | Impediment o dificultat d'usar transport col·lectiu | Impediment o dificultat d'usar vehicle privat | Altres | TOTAL |
|---------------------------------|-----------|-----------|------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-----------------------|---|---|--------|-------|
| Transport no motoritzat         | 3,5       | 5,2       | 2,0                    | 0,3                                 | 0,0                     | 2,8                   | 0,0   | 0,0   | 25,0   | 3,8   |
| Transport motoritzat col·lectiu | 59,8      | 45,6      | 62,8                   | 66,6                                | 96,8                    | 97,2                  | 0,0   | 93,0  | 57,3   | 60,2  |
| Transport motoritzat individual | 36,7      | 49,3      | 35,2                   | 33,1                                | 3,2                     | 0,0                   | 100,0   | 7,0   | 17,7   | 36,0  |
| TOTAL                           | 100,0     | 100,0     | 100,0                  | 100,0                               | 100,0                   | 100,0                 | 100,0   | 100,0   | 100,0  | 100,0 |

### 3.2.7 En síntesi

- Tres de cada cinc membres (60.0%) de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport motoritzats col·lectius per accedir a la UAB. Un 35.8 % utilitza mitjans de transport motoritzats individuals i la resta mitjans de transport no motoritzats.
- El Ferrocarril és el mitjà de transport més utilitzat, sumant FGC (35.6 %) i RENFE (15,0 %), seguit pel cotxe, amb poc més d'un terç dels desplaçaments, i l'autobús, amb un 10 %.
- Entre els estudiants de 1er i 2on cicle l'ús de mitjans de transport motoritzats col·lectius és força superior al de mitjans de transport individual (62,5 % versus 32,5 % i 62,2 % versus 34,0 % respectivament). Per als estudiants de 3er cicle i PDI i per al PAS la distribució és inversa (53.5 % versus 42,0 % i 28,5 % versus 69,8 % respectivament). S'observa una tendència a l'ús de mitjans de transport motoritzat individual a mida que augmenta l'edat, l'estabilitat laboral i el poder adquisitiu dels membres de la comunitat universitària

- Aquells que tenen carnet de conduir utilitzen majoritàriament mitjans de transport motoritzats individuals (52,9 % versus 34,6 % TMC) mentre que aquells que no tenen carnet usen majoritàriament mitjans de transport motoritzats col·lectius (86,0 % versus 8,8 % TMI).
- D'entre aquells que disposen completament d'un vehicle, un 77 % es desplacen en mitjans de transport motoritzats individuals. Entre aquells que no en disposen la proporció és inversa: més d'un 87 % es desplacen en mitjans de transport motoritzats col·lectius.
- Gairebé la totalitat de les persones que necessiten utilitzar més d'un mitjà de transport per arribar a la Universitat (99,0 %) realitzen el seu desplaçament en mitjans TMC.
- Mentre en els desplaçaments de més curta durada hi dominen els individus que utilitzen mitjans de transport motoritzats individuals (58,5 % en el cas dels desplaçaments inferiors als 20 minuts), en els desplaçaments que empren més temps hi dominen els individus que utilitzen mitjans de transport motoritzats col·lectius (94,8 % en els superiors als 90 minuts).
- Els motius d'elecció del mitjà de transport més representatius són la comoditat (38,5 %), la rapidesa (28,71 %) i la manca d'oferta de transport col·lectiu (12,35 %). Els estudiants de 1er i 2on cicle són els que més valoren els costos econòmics (9,3 % i 8,12 %), mentre que els estudiants de 1er Cicle i el PAS són aquells que més atribueixen el seu comportament a la manca d'oferta de TMC (13,8 % i 17,8 %).
- Un 11,4 % de la població que utilitza el TMC justifica la seva elecció per la impossibilitat d'utilitzar un vehicle motoritzat individual. Aquella població que afirma escollir el mitjà de transport en funció de la rapidesa utilitza majoritàriament el TMI (49,3 %) mentre aquells que valoren més la comoditat utilitzen majoritàriament el transport motoritzat col·lectiu (62,8%).

### 3.3 El repartiment modal

S'entén per repartiment modal la proporció dels diferents mitjans de transport amb què són satisfets els desplaçaments dels membres de la comunitat universitària. Si en el comportament modal es tenen en compte els hàbits dels individus, en el repartiment modal es tenen en compte els desplaçaments que fan aquests individus.

En aquest cas el repartiment modal coincideix de forma molt destacada amb el comportament modal

#### 3.3.1 El repartiment modal

- Els 36.845 individus que formen la comunitat universitària realitzen un total de 34.200 desplaçaments diaris a la UAB.
- La coincidència del comportament modal amb el repartiment modal vé determinada per una major freqüència en nombre de dies per setmana del col·lectiu del PAS i una menor freqüència del 3er Cicle i el PDI.
- La major part dels desplaçaments realitzats pels membres de la comunitat universitària a la UAB es fan en mitjans de transport motoritzats col·lectius (60,0 %). Un 35,8 % es fan en mitjans de transport motoritzats individuals i únicament un 4,2 % en mitjans de transport no motoritzats.
- Entre els primers destaca l'ús dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb més d' un terç del total (35,3 %). Entre els motoritzats individuals el cotxe és el que més desplaçaments satisfà, especialment usat "com a conductor sol" (21,3 %). La major part dels desplaçaments realitzats amb mitjans de transport no motoritzats es realitzen a peu.

**Taula 35. El repartiment modal (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle   | 2on cicle   | 3er C + PDI | PAS        | TOTAL        |
|---|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>2,2</b>  | <b>1,5</b>  | <b>0,5</b>  | <b>0,1</b> | <b>4,2</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 2,1         | 1,3         | 0,3         | 0,0        | 3,7          |
| Bicicleta                                   | 0,1         | 0,2         | 0,2         | 0,0        | 0,4          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>27,2</b> | <b>25,0</b> | <b>6,9</b>  | <b>1,0</b> | <b>60,0</b>  |
| Autobús                                     | 4,9         | 3,8         | 0,7         | 0,1        | 9,5          |
| Renfe                                       | 7,9         | 6,2         | 0,9         | 0,2        | 15,2         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 14,3        | 15,0        | 5,3         | 0,7        | 35,3         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>13,9</b> | <b>13,7</b> | <b>5,8</b>  | <b>2,5</b> | <b>35,8</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 7,0         | 8,6         | 3,9         | 1,7        | 21,3         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 3,7         | 3,1         | 1,2         | 0,4        | 8,4          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 2,9         | 2,0         | 0,6         | 0,3        | 5,7          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,2         | 0,0         | 0,1         | 0,0        | 0,4          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>43,2</b> | <b>40,1</b> | <b>13,1</b> | <b>3,5</b> | <b>100,0</b> |

- En el cas dels desplaçaments realitzats per estudiants de 1er, 2on i 3er cicle i el PDI, per bé que amb lleugeres diferències, es repeteix el repartiment modal del conjunt de la Universitat, amb un predomini dels desplaçaments en mitjans de transport motoritzats col·lectius per damunt dels realitzats en mitjans de transport motoritzats individuals.
- En el cas dels desplaçaments realitzats pels membres del PAS, però, els termes s'inverteixen completament. Així, mentre la proporció de desplaçaments realitzats en mitjans de transport motoritzats col·lectius disminueix fins a un 28,6 %, la proporció dels realitzats en mitjans de transport motoritzats individuals s'eleva fins al 69,6 %. Els desplaçaments en mitjans de transport no motoritzats també disminueixen substancialment.
- Conjuntament, s'observa un increment progressiu de l'ús dels mitjans de transport motoritzats individuals a mida que incrementa l'edat, l'estabilitat laboral i el poder adquisitiu dels membres de la comunitat universitària.

**Taula 36. El repartiment modal (en %).**  
Distribució per col·lectius universitaris.

| MITJÀ DE TRANSPORT                          | 1er cicle    | 2on cicle    | 3er C + PDI  | PAS          |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>5,0</b>   | <b>3,6</b>   | <b>3,6</b>   | <b>1,8</b>   |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 4,7          | 3,3          | 2,4          | 1,3          |
| Bicicleta                                   | 0,3          | 0,4          | 1,1          | 0,5          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>62,8</b>  | <b>62,3</b>  | <b>52,3</b>  | <b>28,6</b>  |
| Autobús                                     | 11,3         | 9,5          | 5,0          | 4,0          |
| Renfe                                       | 18,4         | 15,5         | 7,1          | 4,5          |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 33,1         | 37,4         | 40,3         | 20,1         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>32,1</b>  | <b>34,1</b>  | <b>44,2</b>  | <b>69,6</b>  |
| Cotxe com a conductor sol                   | 16,3         | 21,4         | 29,9         | 49,0         |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 8,6          | 7,7          | 8,8          | 11,1         |
| Cotxe com a acompanyant                     | 6,7          | 4,9          | 4,4          | 8,6          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,5          | 0,1          | 1,1          | 1,0          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

### 3.3.2 En síntesi

- Els 36.845 individus que formen la comunitat universitària realitzen un total de 34.200 desplaçaments diaris a la UAB.
- La coincidència del comportament modal amb el repartiment modal vé determinada per una major freqüència en nombre de dies per setmana del col·lectiu del PAS i una menor freqüència del 3er Cicle i el PDI.
- La major part dels desplaçaments realitzats pels membres de la comunitat universitària a la UAB es fan en mitjans de transport motoritzats col·lectius (60,0 %). Un 35,8 % es fan en mitjans de transport motoritzats individuals i únicament un 4,2 % en mitjans de transport no motoritzats.

### 3.4 La incidència de la *Integració tarifària*

La millora en la qualitat de l'oferta que la Integració tarifària suposa és un element que, sens dubte, hauria de contribuir a augmentar l'ús dels mitjans de transport motoritzats col·lectius entre els membres de la comunitat universitària. La integració tarifària inicià la seva posada en funcionament l'1 de gener de 2001. És per això que hi ha membres que de la comunitat universitària que s'han incorporat amb posterioritat a la integració i per tant no és possible avaluar la incidència de la integració en el seu comportament.

#### 3.4.1 La incidència de la integració tarifària

- Un 6,9 % de la comunitat universitària ha canviat els seus hàbits de mobilitat en els seus desplaçaments a la UAB des que es va començar a aplicar la Integració tarifària.
- Si no es té en compte la població que no fa més d'un any que va a la UAB, el percentatge de població que ha canviat el seu comportament modal s'eleva a 7,6

**Taula 37. Canvi de comportament modal amb la Integració Tarifària (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| <b>CANVI DE COMPORTAMENT MODAL</b> | <b>1er cicle</b> | <b>2on cicle</b> | <b>3er C + PDI</b> | <b>PAS</b> | <b>TOTAL</b> |
|------------------------------------|------------------|------------------|--------------------|------------|--------------|
| SÍ                                 | 2,9              | 3,2              | 0,7                | 0,1        | 6,9          |
| NO                                 | 31,6             | 35,8             | 12,6               | 3,1        | 83,0         |
| No fa més d'un any que va la UAB   | 8,1              | 1,3              | 0,6                | 0,0        | 10,1         |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>42,5</b>      | <b>40,3</b>      | <b>14,0</b>        | <b>3,2</b> | <b>100,0</b> |

- El PAS, amb un 3.1 % és el col·lectiu que menys ha canviat els seus hàbits de desplaçament. L'altre extrem l'ocupa el col·lectiu format pels estudiants de 2n cicle (7,9 %). El comportament dels estudiants de llicenciatura no difereix substancialment del comportament general.

**Taula 38. Canvi de comportament modal amb la Integració Tarifària (en %).**

*Distribució per col·lectius universitaris.*

| <b>CANVI DE COMPORTAMENT MODAL</b> | <b>1er cicle</b> | <b>2on cicle</b> | <b>3er C + PDI</b> | <b>PAS</b>   |
|------------------------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------|
| SÍ                                 | 6,8              | 7,9              | 5,3                | 3,1          |
| NO                                 | 74,2             | 88,8             | 90,1               | 95,8         |
| No fa més d'un any que va la UAB   | 18,9             | 3,3              | 4,6                | 1,0          |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>100,0</b>     | <b>100,0</b>     | <b>100,0</b>       | <b>100,0</b> |

- Si s'analitza el mitjà de transport utilitzat abans de la integració tarifària s'observa que majoritàriament es correspon amb població que ja utilitzava el transport motoritzat col·lectiu (75,3 %). Tan sols un 5,3 % correspon a persones que utilitzaven el cotxe.

**Taula 39. Mitjà de transport utilitzat abans del Canvi de comportament modal (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.*

| <b>MITJÀ DE TRANSPORT</b>                   | <b>1er cicle</b> | <b>2on cicle</b> | <b>3er C + PDI</b> | <b>PAS</b> | <b>TOTAL</b> |
|---|------------------|------------------|--------------------|------------|--------------|
| <b>Transport no motoritzat</b>              | <b>3,7</b>       | <b>14,3</b>      | <b>1,2</b>         | <b>0,1</b> | <b>19,4</b>  |
| Caminant (+ de 5 minuts)                    | 3,7              | 12,5             | 1,2                | 0,1        | 17,6         |
| Bicicleta                                   | 0,0              | 1,8              | 0,0                | 0,0        | 1,8          |
| <b>Transport motoritzat col·lectiu</b>      | <b>33,6</b>      | <b>33,8</b>      | <b>6,8</b>         | <b>1,0</b> | <b>75,3</b>  |
| Autobús                                     | 11,2             | 8,9              | 1,9                | 0,1        | 22,1         |
| Metro                                       | 7,5              | 3,6              | 1,9                | 0,1        | 13,0         |
| Renfe                                       | 9,3              | 12,5             | 1,2                | 0,6        | 23,6         |
| Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya | 5,6              | 8,9              | 1,9                | 0,1        | 16,5         |
| <b>Transport motoritzat individual</b>      | <b>1,9</b>       | <b>1,8</b>       | <b>1,2</b>         | <b>0,4</b> | <b>5,3</b>   |
| Cotxe com a conductor sol                   | 1,9              | 1,8              | 1,2                | 0,4        | 5,3          |
| Cotxe com a conductor amb altres persones   | 0,0              | 0,0              | 0,0                | 0,0        | 0,0          |
| Cotxe com a acompanyant                     | 0,0              | 0,0              | 0,0                | 0,0        | 0,0          |
| Moto com a conductor sol                    | 0,0              | 0,0              | 0,0                | 0,0        | 0,0          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>39,2</b>      | <b>49,9</b>      | <b>9,3</b>         | <b>1,6</b> | <b>100,0</b> |

- Deixant de banda aquells membres de la comunitat universitària que no han canviat d'hàbits de mobilitat amb l'aplicació de la Integració tarifària perquè ja utilitzava mitjans de transport motoritzats col·lectius, més d'un 26% no ho han fet perquè no els suposava cap millora econòmica substancial i gairebé un 13 % per desconeixement de l'existència d'aquesta. Poc més d'un 60 % no han variat el seu comportament modal per altres raons.

**Taula 40. Motiu de la manca de canvi de comportament modal (en %).**

*Total i pes dels col·lectius universitaris.()*

| MOTIU  | 1er cicle   | 2on cicle   | 3er C + PDI | PAS        | TOTAL        |
|--|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| Desconeixement existència Integració tarifària | 3,6         | 7,3         | 1,4         | 0,5        | 12,9         |
| No suposa cap millora econòmica substancial    | 10,2        | 10,6        | 4,3         | 1,3        | 26,3         |
| Altres   | 26,9        | 21,3        | 9,9         | 2,7        | 60,8         |
| <b>TOTAL</b>                                   | <b>40,7</b> | <b>39,2</b> | <b>15,6</b> | <b>4,5</b> | <b>100,0</b> |

*exceptuant aquells que ja utilitzaven el transport motoritzat col·lectiu*

### 3.5.2 En síntesi

- Un 6,9 % de la comunitat universitària ha canviat els seus hàbits de mobilitat en els seus desplaçaments a la UAB des que es va començar a aplicar la Integració tarifària.
- Si no es té en compte la població que no fa més d'un any que va a la UAB, el percentatge de població que ha canviat el seu comportament modal s'eleva a 7,6.
- El PAS, amb un 3.1 % és el col·lectiu que menys ha canviat els seus hàbits de desplaçament. L'altre extrem l'ocupa el col·lectiu format pels estudiants de 2n cicle (7,9 %). El comportament dels estudiants de llicenciatura no difereix substancialment del comportament general.
- Deixant de banda aquells membres de la comunitat universitària que no han canviat d'hàbits de mobilitat amb l'aplicació de la Integració tarifària perquè ja utilitzava mitjans de transport motoritzats col·lectius, més d'un 26% no ho han fet perquè no els suposava cap millora econòmica substancial i gairebé un 13 % per desconeixement de l'existència d'aquesta. Poc més d'un 60 % no han variat el seu comportament modal per altres raons.



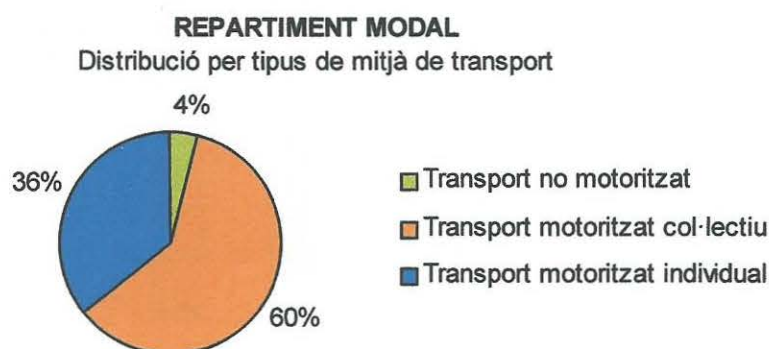
#### 4. CONCLUSIONS I CONSIDERACIONS FINALS

El Campus de Bellaterra de la UAB, situat a l'interior de la Regió Metropolitana de Barcelona però en una posició perifèrica respecte la ciutat central, ha esdevingut una de les noves centralitats generadores de mobilitat obligada més important a escala regional, per la seva magnitud i per les actuacions d'augment de l'oferta de transport col·lectiu dutes a terme. Davant la dinàmica de dispersió residencial i d'augment del nombre de desplaçaments per mobilitat obligada en vehicle privat, la UAB ha estat capaç de mantenir una quota important d'utilització del transport col·lectiu. No obstant això, les conseqüències de caràcter ambiental i social del gran nombre de desplaçaments realitzats en cotxe són importants.

- La comunitat universitària la formen 36.845 individus que realitzen un total de 34.200 desplaçaments diaris.

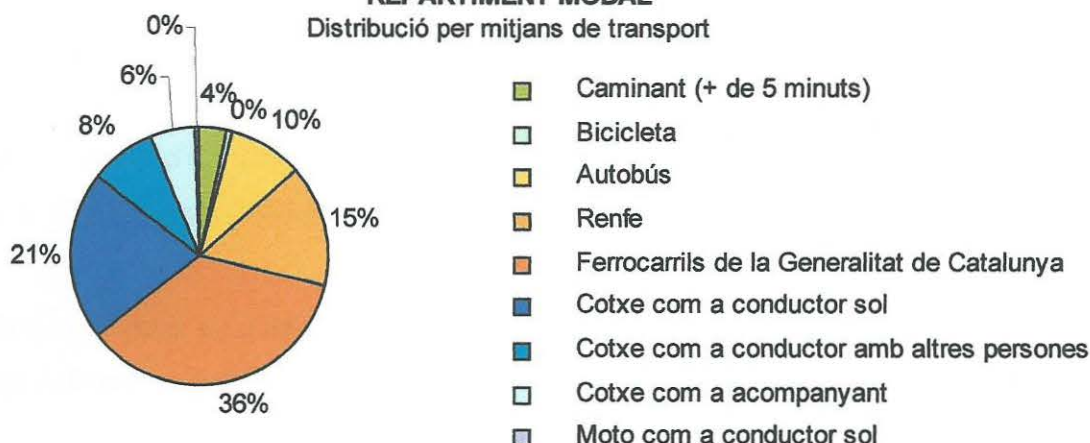
##### El repartiment i el comportament modals

- Tres de cada cinc membres (60,0 %) de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport motoritzats col·lectius (TMC) per accedir a la UAB. Un 35,8 % utilitza mitjans de transport motoritzats individuals (TMI) i la resta mitjans de transport no motoritzats (TNM).
- El comportament modal de la comunitat universitària es correspon de forma important amb el repartiment modal del conjunt de desplaçaments diaris al campus de la UAB. Si s'observen les dades per grups de mitjans de transport, els percentatges de repartiment són exactament iguals: 60,0 % TMC, 35,8 % TMI i 4,2 % TNM.

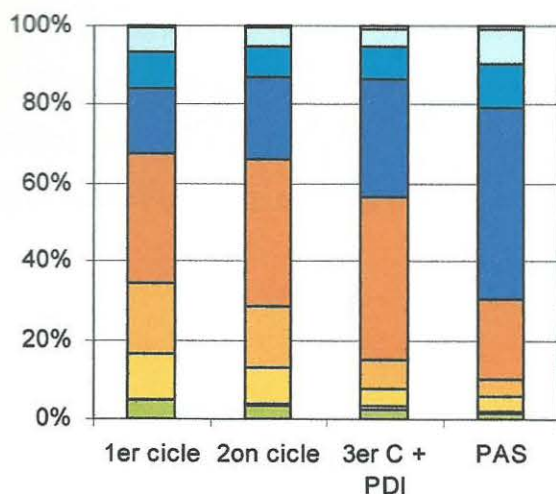


### REPARTIMENT MODAL

Distribució per mitjans de transport

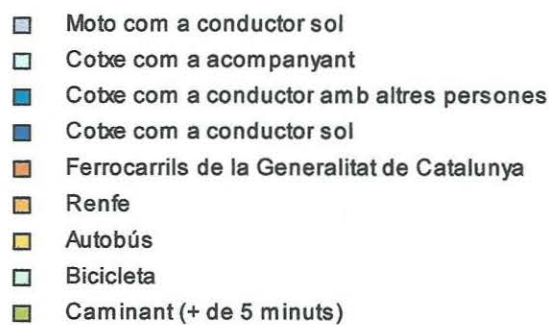


- El ferrocarril, amb un 50,6 % dels desplaçaments, és el mitjà de transport més utilitzat, distingint entre Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (35,6 %) i RENFE (15,0 %). En segon lloc destaca l'ús del cotxe que satisfà poc més d'un terç dels desplaçaments (35,3 %). L'ús de la resta de mitjans de transport és minoritari, tot i que l'autobús representa gairebé el 10 % d'aquests.
- En conjunt es pot observar una tendència a l'ús de mitjans de transport motoritzat individual i particularment del cotxe no compartit a mida que augmenta l'edat, l'estabilitat laboral i el poder adquisitiu dels membres de la comunitat universitària. Així, mentre per als estudiants de 1er i 2on cicle l'ús de mitjans de transport motoritzats col·lectius és força superior al de mitjans de transport individual (62,5 % versus 32,5 % i 62,2 % versus 34,0 % respectivament), per als estudiants de 3er cicle i PDI hi ha un relatiu equilibri entre TMC i TMI (53,5 % versus 42,0 %) i per al PAS hi ha un important desequilibri en favor del TMI (69,8 % versus 28,5 %).



### COMPORTAMENT MODAL

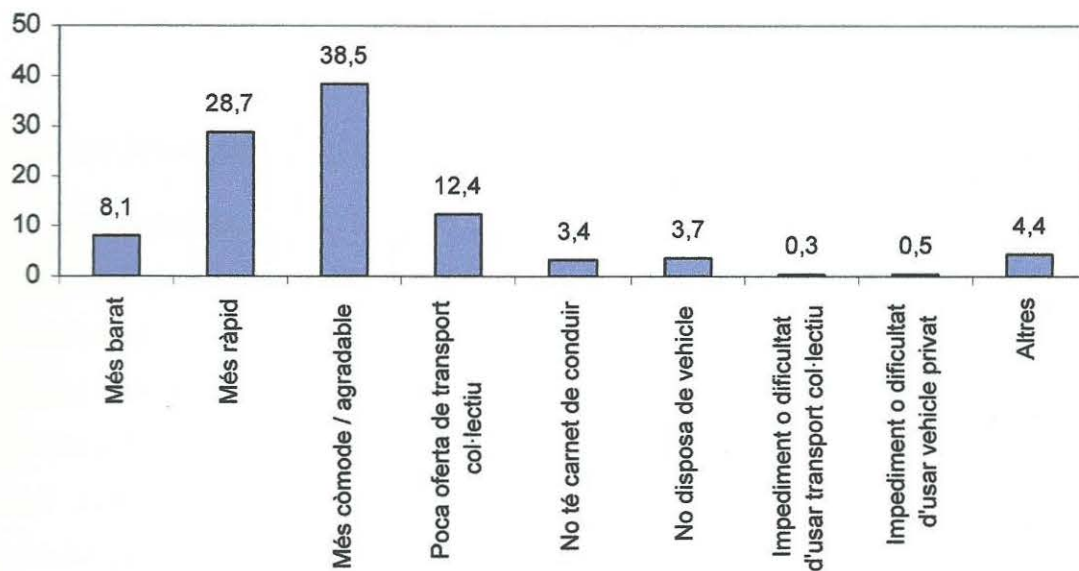
Distribució per col·lectiu universitari



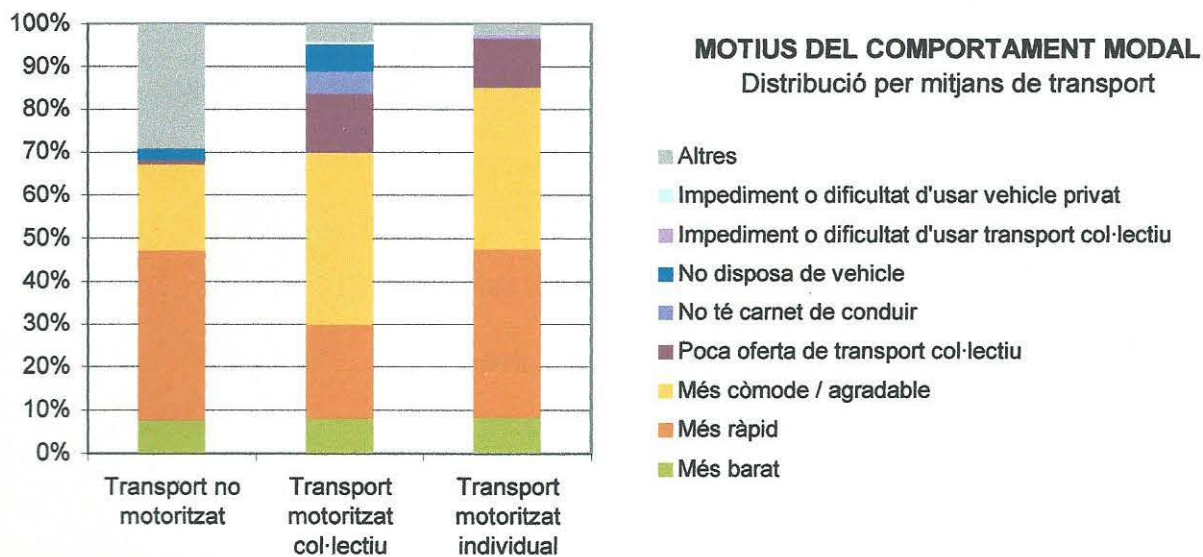
### Els motius del comportament modal

- La comoditat (38,5 % de la població), la rapidesa (28,7 %) i la poca oferta de transport col·lectiu (12,35 %) són els principals motius d'elecció del mitjà de transport. Els estudiants de 1er Cicle i el PAS són els col·lectius que més atribueixen el seu comportament a la manca d'oferta de transport col·lectiu (13,8 % i 17,8 %). El cost econòmic és un motiu poc destacat, situant-se al voltant del 9 % entre els estudiants de 1er i 2on cicle.
- Aquells que tot i donar importància a les motivacions econòmiques utilitzen el TMI accedeixen majoritàriament en cotxe de forma compartida.

**MOTIUS DEL COMPORTAMENT MODAL**



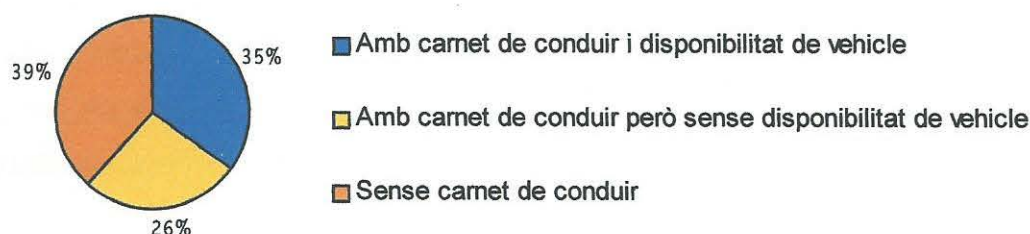
- Tot i que la comoditat i la rapidesa són els motius principals alegats pels usuaris del TMC i del TMI, la seva importància varia segons el mitjà escollit. Aquells que utilitzen els TMC atribueixen el seu comportament a la comoditat (40,2 %) i a la rapidesa (21,7 %), mentre que els que utilitzen TMI es distribueixen entre els que aleguen rapidesa (39,2 %) i comoditat (37,7 %).



#### Els elements que condicionen el comportament modal

- El 65 % dels individus (al voltant de 24.000 persones ) no pot accedir de forma quotidiana a la UAB en TMI, bé perquè no té carnet de conduir bé perquè no disposa de vehicle propi. D'aquests, tan sols un 14 % utilitza el TMI d'acompanyant, mentre que la resta accedeix forçosament en transport col·lectiu o no motoritzat. Els col·lectius amb més dificultats són els formats pels individus amb menys estabilitat laboral i menys poder adquisitiu (estudiants de 1er i 2on cicle). La proporció de tinença de carnet de conduir i de disponibilitat de vehicle augmenta progressivament en funció de l'edat, l'estabilització laboral i el poder adquisitiu, característiques que defineixen els diferents col·lectius.
- Per les especials característiques demogràfiques de la UAB hi ha permanentment un important percentatge de persones (9,0 %) que s'estan traient el carnet de conduir. Aquest fet implica a la pràctica una reducció del percentatge de persones amb carnet de conduir respecte a la població major de 18 anys de la regió metropolitana.
- Existeix una important correlació entre la disponibilitat de vehicle privat i la seva utilització en l'accés a la UAB. 3 de cada 4 de les persones que disposen completament de vehicle privat l'utilitzen diàriament per anar a la UAB. El comportament modal és completament invers entre aquells que no disposen de carnet, que utilitzen majoritàriament mitjans de transport motoritzats col·lectius (86,0 % en TMC versus 8,8 % en TMI), i entre aquells que tenen carnet de conduir però no disposen completament d'un vehicle (62,1 % en TMC versus 32,6 % en TMI).

### ACCESSIBILITAT DELS MEMBRES DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA AMB MITJANS DE TRANSPORT MOTORITZATS INDIVIDUALS



- Un 11,4 % de la població que utilitza el transport motoritzat col·lectiu justifica la seva elecció per la impossibilitat d'utilitzar un vehicle motoritzat individual, ja sigui per no tinença de carnet de conduir o per manca de disponibilitat de vehicle. La manca de carnet de conduir és un motiu destacat a 1er cicle (5,3 %) i va perdent pes en la resta de col·lectius.
- Per bé que d'una forma molt tènue, es pot establir una relació inversa entre la proximitat de l'àrea de treball o estudi a l'estació dels FGC i l'ús d'aquest mitjà de transport. En aquest sentit també es podria establir una relació semblant amb l'oferta d'aparcament, que és major a les àrees més allunyades de l'eix central i de l'estació de FGC. El fet que els membres de les àrees més allunyades de l'estació (Facultats de Medicina i Enginyeria i altres centres situats majoritàriament a la Vila Universitària), que podríem considerar també com a més perifèriques, siguin els que menys utilitzin aquest mitjà de transport així ho fa pensar.
- Gairebé el 90 % dels membres de la comunitat universitària arriba a la UAB al llarg del matí, la majoria dels quals ho fa durant la primera meitat (de 7:30 a 10:30). Gairebé tota la resta hi arriba al llarg de la primera meitat de la tarda i només una minoria hi accedeix a la segona meitat de la tarda o bé de nit. Aquest comportament implica la necessitat d'una gestió acurada de la oferta del transport col·lectiu durant aquest període horari que coincideix amb el període de major circulació en el conjunt de la xarxa viària.

- Un 60 % de la comunitat universitària triga menys de 40 minuts per accedir a la UAB i només un 10,2 % necessita més de 60 minuts. S'observa una relació important entre el temps de desplaçament i el mitjà de transport utilitzat. Els individus que utilitzen mitjans de transport motoritzats individuals triguen menys a arribar a la UAB que aquells que utilitzen mitjans de transport motoritzats col·lectius. El temps mitjà de desplaçament dels que utilitzen TMC és de 45 minuts mentre que entre els que utilitzen TMI és tan sols de 25 minuts. Aquest fet es relaciona amb el fet que aquells que afirmen que la rapidesa és el motiu principal en l'elecció del mitjà de transport optin majoritàriament per el TMI.
- Un 6,9 % de la comunitat universitària ha canviat els seus hàbits de mobilitat en els seus desplaçaments a la UAB des que es va començar a aplicar la Integració tarifària. Si no es té en compte la població que no fa més d'un any que va a la UAB, i que per tant no ha viscut el canvi esdevingut amb la Integració tarifària, el percentatge de població que ha canviat el seu comportament modal s'eleva al 7,6 %. El PAS és el col·lectiu que menys ha canviat els seus hàbits de desplaçament.
- Més d'un 26 % de la comunitat universitària no ha canviat d'hàbits perquè no els suposava cap millora econòmica substancial, fet que es pot relacionar amb que més d'un 70 % dels desplaçaments en TMC són unimodals (utilitzen un únic mitjà de transport). Gairebé un 13 % de la població mostra desconeixement de l'existència de la integració tarifària.

Tot i la important oferta de transport col·lectiu existent es destaca el manteniment d'una important participació del vehicle privat i una més que significativa correlació entre disponibilitat de vehicle privat i accés en vehicle privat: aquells que tenen cotxe accedeixen de forma molt majoritària en cotxe. Aquest comportament posa en evidència la manca d'elements restrictius que, tal com succeeix als grans centres urbans, situen al transport col·lectiu en una situació de major competitivitat respecte al vehicle privat, en termes de temps de desplaçament i de despesa econòmica.

Identificats els elements que incentiven l'ús dels mitjans de transports motoritzats individuals i els que dificulten l'ús dels motoritzats col·lectius, es tracta de prendre iniciatives que dificultin l'ús dels primers i incentivin l'ús dels segons. No es tracta, doncs, de satisfer la demanda sinó de gestionar-la amb criteris de sostenibilitat ambiental i social. En aquest sentit, a banda de la millora de la qualitat de l'oferta de transport motoritzat col·lectiu, l'aparcament és la principal variable a controlar per tal de regular la mobilitat de la comunitat universitària i reduir les disfuncionalitats provocades pel model de mobilitat actual.

La Universitat no pot aspirar a canviar tendències que responen a dinàmiques generals de comportament socio-cultural, com l'increment dels índexs de motorització o la dispersió residencial en un territori metropolità cada vegada més ampli. No obstant, en aquest escenari d'increment generalitzat del nombre de desplaçaments en vehicle privat, si que es poden establir mesures que tendeixin a corregir aquestes dinàmiques entre els membres de la seva comunitat.

En l'anàlisi de les dades sobre el comportament de la comunitat universitària i la seva evolució al llarg del temps cal tenir en compte algunes especificitats demogràfiques significatives. En el seu conjunt, la població universitària pateix cada any una important renovació, que pot suposar al voltant del 15 % de la població total. Aquesta incorporació anual de persones de 18 i 19 anys i la joventut general de la comunitat universitària (un 75 % de la població és menor de 25 anys) esdevé un element d'oportunitat positiu en tant que és al llarg d'aquests anys que consoliden els seus hàbits de mobilitat. La Universitat té, en aquest sentit, un paper fonamental i un repte en tant que serà durant l'estada en aquesta institució que es determinarà en la major part dels casos el comportament modal dels individus que per ella passen.

La mobilitat sostenible i solidària és un objectiu que ha de perseguir la societat en el seu conjunt i la Universitat en particular per ser l'origen de les noves tendències de pensament respecte a l'organització del territori, la mobilitat i els transports.