

# Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB

## 2006

---

*Bellaterra, desembre 2006*

# Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB, 2006

**Universitat Autònoma de Barcelona**  
*Àrea de Serveis Logístics i d'Administració*  
*Unitat de gestió de la mobilitat*

*Desembre 2006*



**Realitzada per:**

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona



Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori (UAB)



**Amb el suport de:**

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

**Direcció facultativa:** Rafael Requena.

**Direcció tècnica:** Carme Miralles-Guasch.

**Equip tècnic:** Daniel Polo, Eva Freixa, Núria Pérez, Manel Pons, Aina Pedret.

# Índex

<b>Resum executiu</b> .....	<b>4</b>
<b>Introducció</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Anàlisi de la mobilitat</b> .....	<b>7</b>
1.1 Repartiment modal.....	9
1.2 Índex d'ocupació del cotxe.....	15
1.3 Motius d'ús del mitjà de transport.....	16
1.4 Tipus de bitllet.....	19
1.5 Durada del desplaçament.....	20
1.6 Distribució horària.....	22
1.7 Multimodalitat.....	25
<b>2. Anàlisi territorial de la mobilitat</b> .....	<b>29</b>
2.1 Repartiment modal.....	31
2.2 Durada del desplaçament.....	33
2.3 Multimodalitat.....	35
2.4 Disponibilitat de vehicle privat.....	36
2.5 Motius per no utilitzar la bicicleta.....	37
2.6 Valoració de l'autobús.....	38
2.7 Valoració de FGC.....	39
2.8 Valoración de RENFE.....	40

<b>3. La comunitat universitària</b> .....	<b>41</b>
3.1 Els membres de la comunitat universitària.....	43
3.2 Recurrència.....	45
3.3 Tinença de carnet de conduir.....	47
3.4 Disponibilitat de vehicle privat.....	48
<b>4. Satisfacció dels usuaris</b> .....	<b>49</b>
4.1 Importància dels atributs.....	51
4.2 Valoració del transport públic.....	52
4.3 Valoració de l'autobús interurbà.....	53
4.4 Valoració de FGC.....	54
4.5 Valoració de RENFE.....	55
4.6 Valoració del bus intern de la UAB.....	56
4.7 Valoració de la bicicleta.....	57
4.8 Motius per no venir amb bicicleta.....	58
4.9 Opinió sobre l'accés al campus amb cotxe.....	60
4.10 Regulació de l'automòbil.....	62
<b>5. Evolució dels hàbits de mobilitat a la UAB</b> .....	<b>65</b>
5.1 Repartiment modal.....	67
5.2 Durada del desplaçament.....	68
5.3 Motius d'elecció del mitjà.....	69
5.4 Tinença de carnet de conduir.....	70
<b>6. Conclusions</b> .....	<b>71</b>
Annex 1. Metodologia.....	80
Annex 2. Model de qüestionari.....	83

## Resum executiu

### *Repartiment modal*

- El 53,1% dels membres de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport públic per accedir a la UAB. Els desplaçaments a peu i en bicicleta representen un 5,8%.
- El cotxe, amb un 40%, és el mitjà de transport més utilitzat per realitzar els desplaçaments amb destinació a la UAB, seguit per FGC amb un 33,0%.
- El repartiment modal divergeix significativament d'uns col·lectius a uns altres. Els estudiants es desplacen majoritàriament en transport públic (58,1% els estudiants de primer cicle), mentre que els membres del PDI i molt especialment del PAS (67,3%) ha fan sobretot en mitjans de transport privat.

### *Ocupació del cotxe*

- La major part dels que es desplacen en cotxe no comparteixen el vehicle amb altres persones. L'índex d'ocupació és de 1,18 persones / cotxe.

### *Durada del desplaçament*

- La meitat dels universitaris (54,3%) triguen menys de 40 minuts per arribar a la UAB.
- La durada del desplaçament és més elevada per als usuaris del transport públic que per als que usen el transport privat.

## Introducció

La Universitat Autònoma de Barcelona, tal com estableix el seu **Pla Estratègic d'Accessibilitat**, afronta la gestió de la mobilitat que genera amb l'objectiu de maximitzar l'accessibilitat als seus campus segons criteris de sostenibilitat, seguretat i equitat. Per tal d'assolir aquest objectiu, s'ha creat la Unitat de Gestió de la Mobilitat de la UAB. Aquesta Unitat, principalment, s'encarrega de la relació amb els agents implicats, la generació de la informació necessària i l'elaboració de propostes d'actuació.

Dins l'àmbit de la generació d'informació, la UAB realitza periòdicament **l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la comunitat universitària** amb l'objectiu d'obtenir informació sobre la seva mobilitat, les seves característiques i les seves necessitats, i com a part prèvia a la generació de propostes d'actuació.

L'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la comunitat universitària de 2006 és la quarta edició d'aquesta enquesta que es va iniciar el 2001. S'ha realitzat mitjançant un conveni de col·laboració entre la Universitat Autònoma de Barcelona, el Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport, i Territori (GEMOTT) i l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) i ha comptat amb la col·laboració de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

L'informe de resultats de la present edició de l'enquesta s'estructura en sis blocs :

El primer bloc (**1. Anàlisi de la mobilitat**) descriu el repartiment modal i altres característiques fonamentals dels desplaçaments dels membres de la comunitat universitària.

En el segon bloc (**2. Anàlisi territorial de la mobilitat**) s'aprofundeix en els resultats treballats en la secció anterior incorporant la perspectiva territorial, o sigui, tenint en compte la localització i l'oferta de transport públic del municipi de residència dels entrevistats.

En el tercer bloc (**3. La comunitat universitària**) es presenta la població objecte d'estudi agrupada segons diferents criteris relacionats amb la seva condició d'universitari, personal i d'altres paràmetres determinants dels hàbits de mobilitat.

El quart bloc (**4. Satisfacció dels usuaris**) s'estudien les valoracions que fan els usuaris vers diversos mitjans de transport, així com el seu grau d'acord amb algunes mesures de regulació de l'ús del cotxe.

El cinquè bloc (**5. Evolució dels hàbits de mobilitat a la UAB**) mostra l'evolució temporal de les principals variables estudiades en els diverses edicions realitzades d'aquest estudi.

En el sisè bloc (**6. Conclusions**) es realitza una síntesi dels principals resultats.

Finalment, s'incorporen en dos annexos els apunts metodològics i el qüestionari emprat en la present edició.

# 1. Anàlisi de la mobilitat



En aquest apartat s'analitza el **repartiment modal**, que és la proporció dels diferents mitjans de transport amb què són satisfets els desplaçaments. Els mitjans de transport s'agrupen en:

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

També s'analitzen diversos aspectes de la mobilitat de la comunitat universitària que configuren els seus hàbits, tals com la **distribució horària** dels desplaçaments al llarg del dia, la **durada** del desplaçament o la **multimodalitat** (combinació de diferents modes de transport).

L'anàlisi es farà per al conjunt de la comunitat universitària però també per a aquells grups i subgrups identificats i descrits en el tercer capítol: segons el gènere, en funció de la seva vinculació amb la UAB, de la tinença o no de carnet de conduir, i de la disponibilitat de vehicle privat.

## 1.1 Repartiment modal

Si analitzem l'evolució de les dades des de la primera edició de l'enquesta, observem que malgrat haver-se produït variacions en el repartiment modal, **l'escenari de 2006 és molt semblant a la situació de 2001.**

En la darrera edició s'ha produït un retrocés en l'ús del transport públic gairebé de la mateixa magnitud que l'increment que aquest mitjà experimentava al llarg de les anteriors edicions.

*Taula 1: Evolució del repartiment modal*

	2001	2002	2004	2006
<b>No motoritzat</b>	<b>4,0%</b>	<b>4,2%</b>	<b>3,4%</b>	<b>5,8%</b>
Caminant	3,9%	3,7%	3,3%	5,0%
Bicicleta	0,1%	0,4%	0,1%	0,8%
<b>Transport públic</b>	<b>52,6%</b>	<b>60,0%</b>	<b>61,2%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	8,4%	9,5%	7,9%	7,4%
FGC	32,6%	35,3%	36,8%	33,0%
RENFE	11,6%	15,2%	16,6%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>43,4%</b>	<b>35,8%</b>	<b>35,5%</b>	<b>41,1%</b>
Cotxe conductor sol	25,5%	21,3%	21,2%	27,9%
Cotxe conductor + altres persones	7,9%	8,4%	6,6%	5,7%
Cotxe acompanyant	8,6%	5,7%	6,8%	6,3%
Moto	1,3%	0,4%	0,8%	1,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2001, 2002, 2004. IERMB 2006

→ *En funció del col·lectiu*

Si es comparen únicament les dues darreres edicions de l'enquesta (2006 i 2004), s'observa un **increment de l'ús del transport privat** i un **descens del transport públic**. Així, mentre l'any 2004 el transport privat representava un 36,1% dels desplaçaments, el 2006 aquest percentatge puja fins al 41,1%, especialment en la modalitat de conductor sol. Aquest increment es produeix de forma més notòria en el col·lectiu d'estudiants de 1er cicle, passant del 26,9% l'any 2004 al 34,2% actual.

Pel que fa referència al transport públic, aquest ha experimentat un descens, passant del 61,2% al 53,1%. El mitjà que pateix un major descens és **RENFE**, seguit de FGC que tot i experimentar un lleuger descens es manté força estable. **FGC** perd la major part dels desplaçaments en el grup d'edat més jove, és a dir, entre els estudiants de 1r cicle. L'**autobús** interurbà és l'únic mitjà de transport públic que manté la seva quota de desplaçaments, un 7,4%.

→ En funció del col·lectiu

**2004**

**Taula 2: Repartiment modal 2004**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	TOTAL
<b>No motoritzat</b>	<b>4,0%</b>	<b>3,7%</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,3%</b>	<b>3,5%</b>
Caminant	4,0%	3,5%	1,5%	1,0%	3,3%
Bicicleta	0,0%	0,2%	0,0%	0,3%	0,1%
<b>Transport públic</b>	<b>69,1%</b>	<b>58,1%</b>	<b>51,9%</b>	<b>27,1%</b>	<b>60,4%</b>
Autobús	9,5%	6,7%	4,3%	3,5%	7,4%
FGC	40,1%	35,2%	38,1%	20,3%	36,9%
RENFE	19,5%	16,2%	9,5%	3,3%	16,2%
<b>Transport privat</b>	<b>26,9%</b>	<b>38,2%</b>	<b>46,7%</b>	<b>71,9%</b>	<b>36,1%</b>
Cotxe conductor sol	11,0%	25,7%	36,0%	49,8%	22,1%
Cotxe conductor + altres persones	6,2%	6,0%	6,5%	13,8%	6,5%
Cotxe acompanyant	9,0%	5,5%	3,5%	6,3%	6,8%
Moto	0,7%	1,0%	0,6%	2,0%	0,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)					36.861

**2006**

**Taula 3: Repartiment modal 2006**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	TOTAL
<b>No motoritzat</b>	<b>7,7%</b>	<b>4,6%</b>	<b>5,6%</b>	<b>1,5%</b>	<b>5,9%</b>
Caminant	7,1%	3,8%	4,3%	1,0%	5,0%
Bicicleta	0,7%	0,8%	1,3%	0,5%	0,8%
<b>Transport públic</b>	<b>58,1%</b>	<b>54,1%</b>	<b>46,1%</b>	<b>31,2%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	8,3%	8,1%	4,9%	4,5%	7,4%
FGC	33,1%	33,2%	35,1%	22,6%	33,0%
RENFE	16,7%	12,8%	6,1%	4,0%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>34,2%</b>	<b>41,3%</b>	<b>48,3%</b>	<b>67,3%</b>	<b>41,1%</b>
Cotxe conductor sol	19,8%	28,5%	37,4%	51,5%	27,9%
Cotxe conductor + altres persones	4,8%	6,3%	5,6%	8,6%	5,7%
Cotxe acompanyant	8,7%	5,3%	3,5%	6,1%	6,3%
Moto	0,9%	1,1%	1,8%	1,1%	1,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)					37.911

→ *En funció del gènere*

En funció del gènere s'observa com les dones accedeixen a la UAB en menor mesura amb transport privat i en major mesura amb transport públic.

Els homes destaquen per fer més desplaçaments en cotxe com a conductors sols i com a conductors amb acompanyants. En canvi, les dones presenten una major proporció d'ús del cotxe com acompanyants (8,3%) que els homes.

**Taula 4: Repartiment modal segons gènere 2006**

	Home	Dona	Total
<b>Transport no motoritzat</b>	<b>6,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>5,9%</b>
Caminant	4,7%	5,3%	5,0%
Bicicleta	1,3%	0,5%	0,8%
<b>Transport públic</b>	<b>49,0%</b>	<b>56,0%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	6,3%	8,2%	7,4%
FGC	31,5%	34,0%	33,0%
RENFE	11,2%	13,7%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>45,0%</b>	<b>38,3%</b>	<b>41,1%</b>
Cotxe conductor sol	32,6%	24,5%	27,9%
Cotxe conductor + altres persones	6,2%	5,3%	5,7%
Cotxe acompanyant	3,6%	8,3%	6,3%
Moto	2,6%	0,2%	1,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	15.785	22.126	37.911

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció de la tinença de carnet*

El repartiment modal dels membres de la comunitat universitària varia notòriament en funció de la tinença o no de carnet de conduir. Les diferències són significatives entre els transports motoritzats. Així, destaca que un 40,6% dels membres de la comunitat que tenen carnet accedeixen al campus en transport públic, mentre que l'ús d'aquest mode puja fins el 83% entre els qui no disposen de carnet.

**Taula 5: Repartiment modal en funció de la tinença de carnet**

	Disposició de carnet cotxe o moto		
	Si	No	Total
<b>No motoritzat</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,3%</b>	<b>5,9%</b>
Caminant	4,6%	6,0%	5,0%
Bicicleta	0,6%	1,2%	0,8%
<b>Transport públic</b>	<b>40,6%</b>	<b>83,0%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	5,7%	11,5%	7,4%
FGC	25,9%	50,1%	33,0%
RENFE	9,0%	21,4%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>54,1%</b>	<b>9,7%</b>	<b>41,1%</b>
Cotxe conductor sol	39,4%	0,2%	27,9%
Cotxe conductor + altres persones	7,7%	1,0%	5,7%
Cotxe acompanyant	5,4%	8,6%	6,3%
Moto	1,6%	0,0%	1,2%
Total	100%	100%	100%
Total (N)	26.755	11.756	37.911

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció de la disposició de vehicle*

La tinença de carnet de conduir no és un element suficient per desplaçar-se en vehicle privat sinó que cal tenir en compte la disposició de vehicle. La combinació de les dues variables influeix en el repartiment modal del membres de la comunitat universitària amb carnet de conduir.

Mentre prop d'un 68% de les persones que disposen de vehicle es desplacen amb transport privat, entre aquells que no disposen de vehicle es produeix l'efecte invers, és a dir, un 82% utilitzen el transport públic.

**Taula 6: Repartiment modal en funció de la disposició de vehicle**

	Disposició de cotxe o moto		
	Si	No	Total
<b>No motoritzat</b>	<b>3,4%</b>	<b>8,9%</b>	<b>5,9%</b>
Caminant	2,9%	7,6%	5,0%
Bicicleta	0,4%	1,3%	0,8%
<b>Transport públic</b>	<b>28,5%</b>	<b>82,8%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	3,6%	12,0%	7,4%
FGC	18,5%	50,5%	33,0%
RENFE	6,4%	20,2%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>68,1%</b>	<b>8,3%</b>	<b>41,1%</b>
Cotxe conductor sol	50,5%	0,5%	27,9%
Cotxe conductor + altres persones	9,7%	0,9%	5,7%
Cotxe acompanyant	5,9%	6,9%	6,3%
Moto	2,1%	0,0%	1,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	20.749	17.162	37.911

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 1.2 Índex d'ocupació del cotxe

L'índex d'ocupació dels cotxes que arriben a la UAB és **1,18 persones/cotxe**.

Els estudiants de 1er cicle tendeixen a compartir més el cotxe (1,35) que la resta, en especial els membres del PDI i els estudiants de 3r cicle, que presenten l'índex d'ocupació més baix (1,08).

*Taula 7: Índex d'ocupació del cotxe*

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant 3r cicle	PAS	Total
Índex d'ocupació del cotxe	1,35	1,15	1,08	1,10	1,18

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia



## 1.3 Motius d'ús del mitjà de transport

En aquest apartat es presenta la informació relativa als motius que la comunitat universitària destaca a l'hora d'escollir el mitjà de transport per accedir al campus. L'anàlisi d'aquesta informació permet avaluar la percepció dels diferents elements com la rapidesa, la comoditat o la seguretat, que responen a l'experiència de cada persona.

Els motius d'elecció més importants per a la comunitat universitària són la **rapidesa** (23,1%), la **comoditat** (21,5%) i la **proximitat al lloc de residència** (19,4%).

En observar les respostes dels diferents col·lectius es poden destacar els següents trets:

- El PAS no té tant en compte la proximitat al lloc de residència com els altres col·lectius. En canvi, argumenten motius de rapidesa en una major proporció que la resta de col·lectius.
- La comoditat és un factor menys rellevant pels estudiants de 1er i 2on cycle que pels de 3er cycle, PDI i PAS.
- El factor econòmic no representa un element rellevant en l'elecció del mitjà de transport (4,7%).

**Taula 8: Motius d'ús del mitjà de transport**

	Estudiant 1r cycle	Estudiant 2n cycle	PDI o estudiant de 3r cycle	PAS	Total
Més ràpid	22,6%	24,5%	20,1%	28,2%	23,1%
Més còmode/agradable	18,1%	21,1%	28,4%	26,6%	21,5%
Més proximitat al lloc de residència	21,6%	19,7%	17,5%	7,4%	19,4%
Poca oferta de transport públic	13,7%	13,9%	14,6%	13,6%	13,9%
No disposa de vehicle privat	7,1%	5,5%	2,6%	3,7%	5,5%
Millor combinació d'horaris	5,2%	5,4%	4,9%	8,5%	5,4%
Més barat	6,0%	4,4%	3,3%	2,5%	4,7%
No té carnet de conduir	1,6%	1,7%	0,9%	0,9%	1,5%
Més puntual/regular	1,1%	1,0%	2,3%	1,4%	1,3%
Única alternativa possible	0,7%	0,9%	1,3%	3,5%	1,0%
Descontentament transport públic	0,3%	0,5%	0,4%	0,0%	0,4%
Altres	1,9%	1,4%	3,7%	3,7%	2,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	14.732	14.323	6.973	1.807	37.834

## → En funció del mode emprat per accedir al campus

S'observen diferències significatives entre la distribució dels motius pels quals s'escull un o altre mitjà de transport:

- Els individus que utilitzen mitjans de transport privat atribueixen principalment la seva elecció a la **rapidesa** (39,1%). Un 17,3% al·leguen escassetat en l'oferta de transport col·lectiu com a element determinant de la seva elecció.
- Els usuaris del transport públic atribueixen un major pes a la **proximitat al lloc de residència** (32,0%).
- El motiu principal d'elecció dels usuaris de modes no motoritzats és també la **proximitat al lloc de residència** (33,9%). En segon lloc destaquen la comoditat (22,4%).

**Taula 9: Motiu d'ús en funció del mode**

	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
Més ràpid	12,7%	11,9%	39,1%	23,1%
Més còmode/agradable	22,4%	14,7%	30,3%	21,5%
Més proximitat al lloc de residència	33,9%	32,0%	1,2%	19,4%
Poca oferta de transport públic	3,3%	12,5%	17,3%	13,9%
No disposa de vehicle privat	1,1%	10,2%	0,2%	5,5%
Millor combinació d'horaris	1,5%	6,0%	5,0%	5,4%
Més barat	17,2%	4,9%	2,7%	4,7%
No té carnet de conduir	0,0%	2,7%	0,2%	1,5%
Més puntual/regular	0,0%	2,2%	0,3%	1,3%
Única alternativa possible	0,0%	0,7%	1,6%	1,0%
Descontentament transport públic	0,4%	0,5%	0,2%	0,4%
Altres	7,5%	1,6%	2,1%	2,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.200	20.076	15.558	37.834

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció del mode emprat per accedir al campus*

**Taula 10: Motiu d'ús en funció del mode (desagregat)**

	<b>Caminant</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Autobús</b>	<b>FGC</b>	<b>RENFE</b>	<b>Transport Privat</b>	<b>Total</b>
Més ràpid	8,6%	37,7%	16,2%	10,7%	12,5%	39,1%	23,1%
Més còmode/agradable	23,2%	17,0%	17,6%	17,0%	7,2%	30,3%	21,5%
Més proximitat al lloc de residència	39,6%	0,0%	30,0%	32,0%	33,1%	1,2%	19,4%
Poca oferta de transport públic	3,9%	0,0%	13,4%	9,8%	19,0%	17,3%	13,9%
No disposa de vehicle privat	1,3%	0,0%	9,3%	10,0%	11,1%	0,2%	5,5%
Millor combinació d'horaris	1,7%	0,0%	2,3%	7,3%	5,0%	5,0%	5,4%
Més barat	13,9%	37,0%	4,3%	4,3%	6,7%	2,7%	4,7%
No té carnet de conduir	0,0%	0,0%	2,6%	2,7%	2,9%	0,2%	1,5%
Més puntual/regular	0,0%	0,0%	0,8%	3,2%	0,4%	0,3%	1,3%
Única alternativa possible	0,0%	0,0%	0,3%	0,8%	0,9%	1,6%	1,0%
Descontentament transport públic	0,5%	0,0%	0,6%	0,7%	0,2%	0,2%	0,4%
Altres	7,4%	8,3%	2,7%	1,5%	1,1%	2,1%	2,1%
<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>Total (N)</b>	<b>1.888</b>	<b>312</b>	<b>2.808</b>	<b>12.472</b>	<b>4.796</b>	<b>15.558</b>	<b>37.834</b>

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 1.4 Tipus de bitllet

En relació als diferents títols de transport públic utilitzats per accedir al campus, cal destacar l'ús **predominant de la T-10**: més de la meitat dels membres de la comunitat universitària que utilitzen el transport públic ho fan amb aquest títol de transport (53,9%). La T-50/30 amb un 14,3% i la T-Jove amb un 10,2% són els bitllets més usats en segon terme.

En l'anàlisi pels diferents mitjans de transport, s'observa que l'ús de la T-10 és força més freqüent en l'autobús interurbà que en FGC i RENFE.

**Taula 11: Tipus de bitllet**

	Autobús	FGC	RENFE	Total
T-10	69,0%	52,9%	47,9%	53,9%
T-50/30	5,7%	16,4%	13,8%	14,3%
T-Jove	5,6%	10,5%	12,2%	10,2%
T-Mes	2,0%	5,2%	7,9%	5,4%
T-Trimestre	3,6%	4,2%	4,7%	4,2%
Bitllet senzill	2,3%	1,4%	2,2%	1,7%
No paga bitllet	0,3%	1,2%	3,6%	1,6%
Altres	8,6%	7,4%	7,2%	7,5%
NS/NC	2,7%	0,9%	0,4%	1,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.803	12.509	4.805	20.117

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 1.5 Durada del desplaçament

Els estudiants de primer cicle són els que esmercen més temps per arribar a la universitat (40,8 min). En canvi, el col·lectiu PAS és el que empra menys temps de desplaçament (30,6 min). Globalment **el col·lectiu universitari destina 37,8 minuts** per fer tot el desplaçament per arribar a la universitat.

Gairebé un terç dels desplaçaments que es realitzen per arribar a la universitat tenen una durada d'entre 20 i 39 minuts. Els estudiants de primer cicle són el col·lectiu que empra més temps per accedir-hi: un 30,8% dels estudiants de primer cicle triga més de 60 minuts.

En el cas del PAS augmenta substancialment el pes d'aquells que arriben a la Universitat en menys de 20 minuts (36,1%), alhora que disminueix el d'aquells que ho fan en més de 60 minuts (16,1%).

*Taula 12: Durada del desplaçament*

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
<20 min	21,6%	22,5%	24,1%	36,1%	23,1%
20 a 39 min	28,5%	31,9%	36,1%	28,3%	31,2%
40 a 59 min	19,2%	21,5%	20,1%	19,5%	20,2%
60 a 89 min	23,1%	20,5%	16,1%	15,0%	20,4%
90 i més min	7,7%	3,6%	3,6%	1,1%	5,1%
Mitjana (minuts)	40,8	36,9	35,4	30,6	37,8
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	14.773	14.332	6.985	1.821	37.911

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

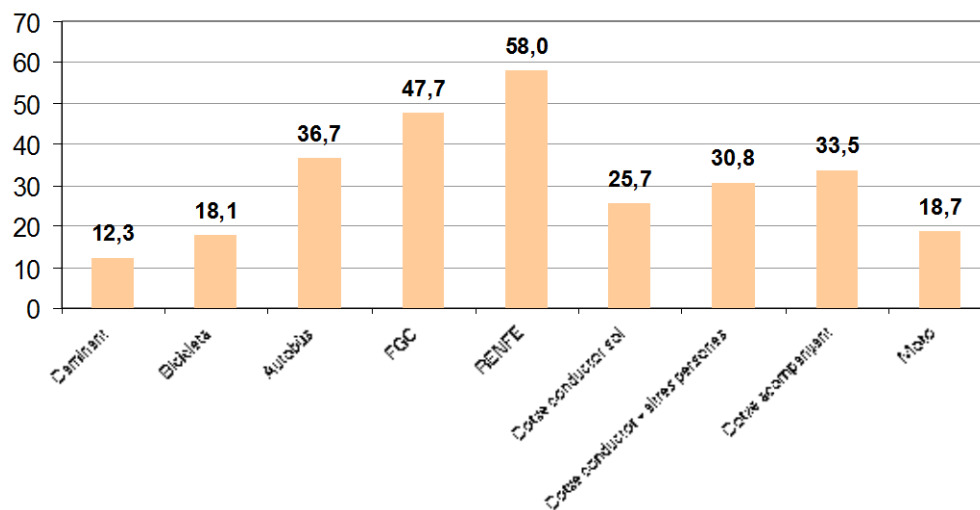
## → En funció del mitjà de transport

Els individus que accedeixen al campus amb **RENFE** són els que empren més temps en el desplaçament; un 19,2% ho fa per sobre dels 90 minuts i un 35,1% empra entre 60 i 90 minuts, mentre que només un 4% dels usuaris d'aquest mitjà esmercen menys de 20 minuts en arribar al campus.

Pràcticament la totalitat dels qui caminen o fan servir la bicicleta necessiten menys de 40 minuts per accedir al campus.

Dintre dels usuaris del transport privat, són els usuaris de la moto els que empren un menor temps de desplaçament (55,2% triga menys de 20 minuts).

**Gràfic 1: Durada mitjana del desplaçament en funció del mitjà (minuts)**



**Taula 13: Durada del desplaçament en funció del mitjà**

	Caminant	Bicicleta	Autobús	FGC	RENFE	Cotxe conductor sol	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
<20 min	83,2%	62,3%	20,1%	7,1%	4,0%	35,5%	30,8%	27,8%	55,2%	23,1%
20 a 39 min	16,4%	31,2%	39,5%	24,8%	18,3%	43,8%	34,4%	32,8%	35,2%	31,2%
40 a 59 min	0,4%	0,8%	18,0%	27,4%	23,5%	15,5%	20,8%	20,1%	9,6%	20,2%
60 a 89 min	0,0%	5,7%	19,0%	34,9%	35,1%	4,5%	12,4%	16,6%	0,0%	20,4%
90 i més min	0,0%	0,0%	3,5%	5,8%	19,2%	0,8%	1,5%	2,7%	0,0%	5,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	1.910	312	2.808	12.509	4.805	10.571	2.160	2.396	440	37.911

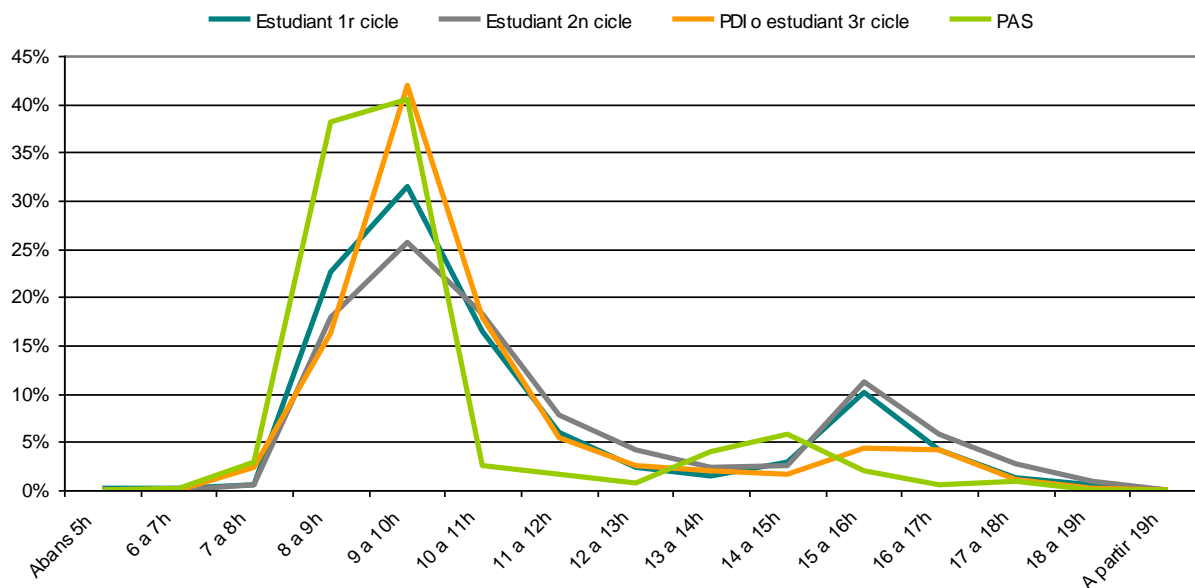
Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 1.6 Distribució horària

El gruix del col·lectiu universitari arriba a la universitat durant les primeres hores del matí, **entre les 8 i les 12 h:**

- El col·lectiu PAS hi arriba majoritàriament entre les 8 i les 10 del matí.
- El col·lectiu de PDI i estudiants de 3r cicle ho fan de 9 a 11 hores.
- El comportament del estudiants de primer i segon cicle és molt similar. Ambdós col·lectius concentren la seva arribada en dos moments: entre les 9 i les 11 del matí, i entre les 15 i les 17 hores.

**Gràfic 2: Distribució horària**



Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció del col·lectiu*

**Taula 14: Distribució horària en funció del col·lectiu**

	<b>Estudiant 1r cicle</b>	<b>Estudiant 2n cicle</b>	<b>PDI o estudiant de 3r cicle</b>	<b>PAS</b>	<b>Total</b>
07:30-10:30	67,1%	57,5%	73,2%	83,7%	65,4%
10:30-14:30	14,9%	20,6%	15,1%	9,9%	16,9%
14:30-17:30	16,6%	19,6%	10,4%	5,3%	16,1%
17:30-20:30	0,9%	2,0%	0,5%	0,3%	1,2%
20:30-07:30	0,5%	0,2%	0,7%	0,8%	0,4%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>14773</b>	<b>14316</b>	<b>6985</b>	<b>1821</b>	<b>37895</b>

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia



→ *En funció del mitjà emprat per accedir al campus*

El mitjà emprat per accedir al campus és un factor que no influeix significativament en la distribució horària, ja que amb l'excepció de la bicicleta, la resta de mitjans presenten distribucions similars.

**Taula 15: Distribució horària en funció del mitjà de transport**

	<b>Caminant</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Autobús</b>	<b>FGC</b>	<b>RENFE</b>	<b>Transport Privat</b>	<b>Total</b>
07:30-10:30	65,6%	78,3%	70,1%	63,6%	65,7%	65,6%	65,4%
10:30-14:30	20,0%	5,3%	14,3%	20,2%	18,3%	14,1%	16,9%
14:30-17:30	12,1%	11,6%	15,1%	15,2%	14,5%	18,1%	16,1%
17:30-20:30	0,9%	4,8%	0,5%	0,9%	1,3%	1,6%	1,2%
20:30-07:30	1,4%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,7%	0,4%
<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>Total (N)</b>	<b>1.910</b>	<b>312</b>	<b>2.799</b>	<b>12.501</b>	<b>4.805</b>	<b>15.567</b>	<b>37.895</b>

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 1.7 Multimodalitat

Els **desplaçaments unimodals** són aquells que utilitzen un sol mitjà de transport per fer tot el recorregut entre el domicili i el campus de Bellaterra. Per **desplaçament multimodal** entenem aquell que encadena diversos mitjans de transport.

El 75,9% dels membres de la comunitat universitària realitzen el seu desplaçament quotidià a la UAB amb un sol mitjà de transport. Al 24,1% restant li cal combinar diversos mitjans de transport.

Els estudiants de 1r cicle són els que realitzen més desplaçaments multimodals com a conseqüència del major ús que fan del transport públic (vegeu també Taula 3).

*Taula 16: Multimodalitat en funció del col·lectiu universitari*

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Multimodal	27,0%	24,6%	19,4%	15,1%	24,1%
Unimodal	73,0%	75,4%	80,6%	84,9%	75,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	14.700	14.285	6.985	1.811	37.782

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció del mitjà de transport emprat*

Dels membres de la comunitat universitària que utilitzen un sol mitjà de transport per al seu desplaçament, la majoria arriben al campus amb **vehicle privat**.

Contràriament, gairebé la totalitat de les persones que necessiten utilitzar més d'un mitjà de transport per arribar a la Universitat realitzen el seu desplaçament amb **transport col·lectiu**. Així, més de la meitat (51,6%) dels usuaris de FGC com a darrer mitjà per accedir al campus han emprat abans un altre mitjà de transport. En el cas de RENFE aquest percentatge és del 41,8%.

**Taula 17: Multimodalitat en funció del mitjà de transport**

	Caminant	Bicicleta	Autobús	FGC	RENFE	Cotxe conductor sol	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
Multimodal	0,9%	8,6%	12,9%	51,6%	41,8%	0,8%	2,1%	5,4%	2,0%	24,1%
Unimodal	99,1%	91,4%	87,1%	48,4%	58,2%	99,2%	97,9%	94,6%	98,0%	75,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	1.877	312	2.793	12.483	4.796	10.544	2.140	2.396	440	37.782

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## → En funció del temps de desplaçament i l'hora d'arribada

En relació al **temps de desplaçament** s'observa que, com més s'incrementa aquest, major és el percentatge de desplaçaments multimodals, arribant fins al 65% en el cas de més de 90 minuts. Aquest fet és congruent amb el major temps de desplaçament que necessiten les persones que utilitzen el transport públic.

Tot i que no s'observen diferències molt significatives en relació a **l'hora d'arribada** al campus, la majoria de desplaçaments multimodals es realitzen entre les 10:30 i les 14:30.

**Taula 18: Multimodalitat en funció del temps de desplaçament**

	<20 min	20 a 39 min	40 a 59 min	60 a 89 min	90 i més min	Total
Multimodal	3,8%	8,7%	27,9%	56,7%	65,2%	24,1%
Unimodal	96,2%	91,3%	72,1%	43,3%	34,8%	75,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	8.714	11.789	7.651	7.705	1.923	37.782

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 19: Multimodalitat en funció de l'hora d'arribada**

	07:30-10:30	10:30-14:30	14:30-17:30	17:30-20:30	20:30-07:30	Total
Multimodal	24,4%	27,0%	20,4%	16,9%	15,0%	24,1%
Unimodal	75,6%	73,0%	79,6%	83,1%	85,0%	75,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	24.664	6.382	6.084	466	170	37.766

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *Multimodalitat: Mitjà emprat anteriorment*

En els viatges multimodals, en la penúltima etapa abans d'accedir al campus, **s'usa majoritàriament el transport públic** (79,4%), i dins d'aquest mode el metro és el principal mitjà (47,8%), seguit de l'autobús (22,5%). L'ús del transport privat en aquesta etapa representa un 8,7% i el transport no motoritzat un 11,9%.

De les persones que realitzen viatges multimodals i que accedeixen al campus amb FGC, un 83,7% ha utilitzat abans un altre mitjà de transport col·lectiu, principalment el metro (51,6%).

El comportament de les persones que accedeixen al campus amb RENFE és similar: un 73,9% dels usuaris de RENFE entren en l'etapa anterior el transport públic.

**Taula 20: Mitjà emprat anteriorment en els desplaçaments multimodals**

Mitjà de transport usat abans	%
<b>No motoritzat</b>	<b>11,9</b>
Caminant	8,7
Bicicleta	3,2
<b>Transport públic</b>	<b>79,4</b>
Autobús	22,5
FGC	1,8
RENFE	7,3
Metro	47,8
<b>Transport privat</b>	<b>8,7</b>
Cotxe conductor sol	2,7
Cotxe conductor + altres persones	0,3
Cotxe acompanyant	3,3
Moto	2,4
Total	100,0
Total (N)	9.110

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## **2. Anàlisi territorial de la mobilitat**

La dimensió de la mostra de la present edició de l'enquesta (4.525 individus) permet segmentar l'anàlisi en funció del **municipi de residència** dels membres de la comunitat universitària, i realitzar així una anàlisi dels hàbits de mobilitat incorporant la perspectiva territorial.

S'ha realitzat dues agrupacions de municipis per permetre aquesta anàlisi:

En primer lloc s'han agrupat en funció del corredor de transport ferroviari en què s'ubiquen, ja que l'oferta de serveis de transport públic pot ser molt determinant del repartiment modal que presentin els residents de cada àmbit. En aquesta agrupació no s'han incorporat els residents a Barcelona ciutat ni a la Vila Universitària. Aquesta agrupació es denomina "**corredor de transport**".

En segon lloc s'analitzen específicament els hàbits dels residents en aquells municipis que disposen d'una mostra suficient per ser tractats aïlladament (Barcelona, Cerdanyola del Valès, Vila Universitaria, Sant Cugat, Sabadell i Terrassa). Els municipis restants s'han agrupat fins constituir les comarques o, en algun cas, agrupacions de comarques. Aquesta agrupació es denomina "**municipi de residència**".

En el capítol metodològic es pot trobar una descripció acurada dels criteris emprats per realitzar les agrupacions de municipis esmentades.

## 2.1 Repartiment modal

S'observen diferències en el repartiment modal dels membres de la comunitat universitària en funció del **corredor de transport** en el qual viuen. Així els residents al corredor de RENFE Garraf són els que més empren el transport públic (63,3%). En canvi, aquells qui resideixen en municipis del corredor RENFE Vallès Oriental són els qui fan un major ús del vehicle privat (66,3%), gairebé en la mateixa proporció que els residents al corredor FGC Llobregat-Anoia (62,3%).

En l'anàlisi per **municipis i agrupacions de municipis** s'observa que gairebé 8 de cada 10 membres residents a la ciutat de Barcelona accedeixen el campus en transport col·lectiu. Per altra banda trobem que els residents a l'Anoia i el Bages (75,8%) i al Vallès Oriental (72,6%) són els qui major ús fan del vehicle privat.

**Taula 21: Mitjà emprat segons corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
Transport no motoritzat	0,0%	4,3%	7,1%	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
Transport col·lectiu	37,7%	49,2%	50,6%	33,8%	44,0%	61,6%	63,3%	57,6%	31,2%
Transport privat	62,3%	46,6%	42,3%	66,2%	50,9%	38,4%	36,7%	42,4%	67,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.214	12.690	7.496	1.869	11.150	1.804	1.074	1.226	4.395

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 22: Mitjà emprat segons municipi de residència**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Bax Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Valles Occidental	Vallès Oriental	Viia UAB	Resta Catalunya	Total
Transport no motoritzat	0%	0%	0%	0,2%	0%	12,4%	0%	0,3%	0%	0%	2,8%	0%	94,0%	0,0%	5,9%
Transport col·lectiu	56,5%	24,2%	43,3%	78,8%	59,9%	41,8%	57,8%	58,2%	66,9%	39,3%	31,4%	27,4%	0,5%	46,7%	53,1%
Transport privat	43,5%	75,8%	56,7%	21,0%	40,1%	45,9%	42,2%	41,6%	33,1%	60,7%	65,8%	72,6%	5,5%	53,3%	41,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	505	1.672	1.516	11.798	1.379	4.177	1.552	3.412	1.749	2.068	3.568	2.124	1.676	705	37.903

*No s'han inclòs els desplaçaments de residents que viuen fora de Catalunya*

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia



**Taula 23: Mitjà (desagregat) emprat segons corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
Caminant	0,0%	2,9%	4,9%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%
Bicicleta	0,0%	1,4%	2,2%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
<b>Transport no motoritzat</b>	<b>0,0%</b>	<b>4,3%</b>	<b>7,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>5,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>
Autobús	2,8%	11,5%	18,8%	0,7%	13,7%	36,6%	0,7%	0,0%	5,4%
FGC	19,6%	34,1%	23,1%	1,6%	25,4%	10,0%	30,2%	25,4%	11,5%
RENFE	15,3%	3,5%	8,7%	31,4%	4,9%	14,9%	32,4%	32,2%	14,3%
<b>Transport públic</b>	<b>37,7%</b>	<b>49,2%</b>	<b>50,6%</b>	<b>33,8%</b>	<b>44,0%</b>	<b>61,6%</b>	<b>63,3%</b>	<b>57,6%</b>	<b>31,2%</b>
Cotxe conductor sol	33,8%	32,1%	27,9%	42,2%	32,8%	23,8%	26,3%	31,4%	44,6%
Cotxe conductor + altres persones	12,0%	6,6%	6,5%	6,0%	7,4%	4,4%	3,1%	4,6%	11,8%
Cotxe acompanyant	14,8%	6,5%	5,7%	17,6%	8,7%	9,8%	1,4%	3,5%	10,1%
Moto	1,6%	1,5%	2,3%	0,4%	2,0%	0,4%	5,9%	3,0%	1,1%
<b>Transport privat</b>	<b>62,3%</b>	<b>46,6%</b>	<b>42,3%</b>	<b>66,2%</b>	<b>50,9%</b>	<b>38,4%</b>	<b>36,7%</b>	<b>42,4%</b>	<b>67,7%</b>
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.214	12.690	7.496	1.869	11.150	1.804	1.074	1.226	4.395

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 24: Mitjà (desagregat) emprat segons municipi de residència**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Bax Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Valles Occidental	Vallès Oriental	Vila UAB	Resta Catalunya	Total
<b>Transport no motoritzat</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0%</b>	<b>12,4%</b>	<b>0%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>0%</b>	<b>94,0%</b>	<b>0%</b>	<b>5,9%</b>
Caminant	0%	0%	0%	0,0%	0%	8,8%	0%	0,0%	0%	0%	2,0%	0%	87,8%	0%	5,0%
Bicicleta	0%	0%	0%	0,2%	0%	3,6%	0%	0,3%	0%	0%	0,8%	0%	6,2%	0%	0,8%
<b>Transport col·lectiu</b>	<b>56,5%</b>	<b>24,2%</b>	<b>43,3%</b>	<b>78,8%</b>	<b>59,9%</b>	<b>41,8%</b>	<b>57,8%</b>	<b>58,2%</b>	<b>66,9%</b>	<b>39,3%</b>	<b>31,4%</b>	<b>27,4%</b>	<b>0,5%</b>	<b>46,7%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	0,0%	5,1%	2,1%	2,6%	6,1%	33,6%	41,4%	0,7%	0,5%	1,2%	3,5%	0,6%	0,0%	8,0%	7,4%
FGC	5,5%	11,9%	19,2%	58,1%	24,6%	0,8%	6,7%	55,9%	65,1%	36,2%	20,7%	1,4%	0,5%	11,1%	33,0%
RENFE	51,0%	7,2%	22,0%	18,1%	29,2%	7,4%	9,7%	1,5%	1,3%	1,9%	7,2%	25,4%	0,0%	27,5%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>43,5%</b>	<b>75,8%</b>	<b>56,7%</b>	<b>21,0%</b>	<b>40,1%</b>	<b>45,9%</b>	<b>42,2%</b>	<b>41,6%</b>	<b>33,1%</b>	<b>60,7%</b>	<b>65,8%</b>	<b>72,6%</b>	<b>5,5%</b>	<b>53,3%</b>	<b>41,0%</b>
Cotxe conductor sol	30,7%	34,3%	47,8%	16,0%	25,0%	27,8%	26,1%	31,5%	24,0%	41,5%	48,7%	48,1%	3,9%	19,4%	27,9%
Cotxe conductor + altres pers	6,0%	18,2%	4,4%	2,5%	3,0%	8,3%	6,1%	3,0%	3,6%	8,4%	8,4%	8,6%	0,6%	20,9%	5,7%
Cotxe acompanyant	1,5%	23,3%	4,5%	1,7%	8,8%	6,9%	8,8%	5,5%	5,2%	10,6%	7,0%	15,5%	0,9%	12,9%	6,3%
Moto	5,3%	0,0%	0,0%	0,8%	3,3%	2,9%	1,1%	1,6%	0,3%	0,2%	1,7%	0,4%	0,0%	0,0%	1,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	505	1.672	1.516	11.798	1.379	4.177	1.552	3.412	1.749	2.068	3.568	2.124	1.676	705	37.903

No s'han inclòs els desplaçaments de residents que viuen fora de Catalunya

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 2.2 Durada del desplaçament

Els membres de la comunitat que viuen als corredors del Vallès i els que pertanyen a corredor de RENFE del Bages són els que empren menys temps per realitzar el seu desplaçament fins a la UAB.

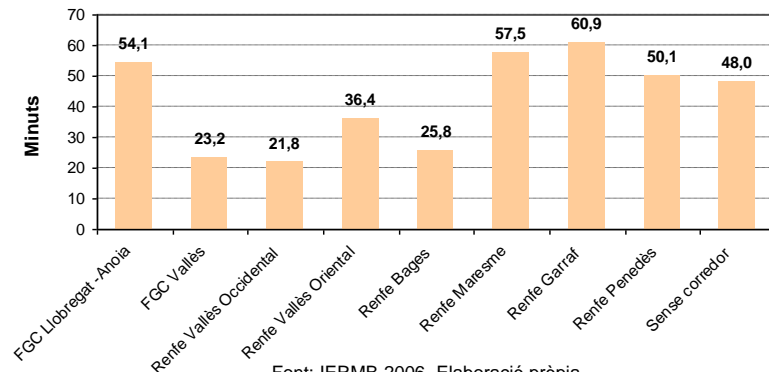
A l'altre extrem trobem que la quarta part dels membres del corredor RENFE Garraf tarden 60 minuts o més per accedir al campus.

**Taula 25: Temps de desplaçament en funció del corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
<20 min	2,1%	43,1%	50,1%	21,0%	38,6%	2,2%	4,4%	2,9%	13,0%
20 a 39 min	21,8%	42,2%	38,0%	42,5%	40,5%	18,2%	16,5%	35,5%	35,0%
40 a 59 min	26,1%	9,4%	5,8%	11,9%	11,7%	27,9%	20,7%	14,6%	20,6%
60 a 89 min	38,1%	4,8%	5,7%	17,5%	7,9%	36,4%	32,3%	37,4%	20,5%
90 i més min	11,9%	0,6%	0,4%	7,2%	1,3%	15,4%	26,1%	9,6%	11,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.214	12.690	7.496	1.869	11.150	1.804	1.074	1.226	4.395

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Gràfic 3: Temps de desplaçament en funció del corredor de residència (minuts)**

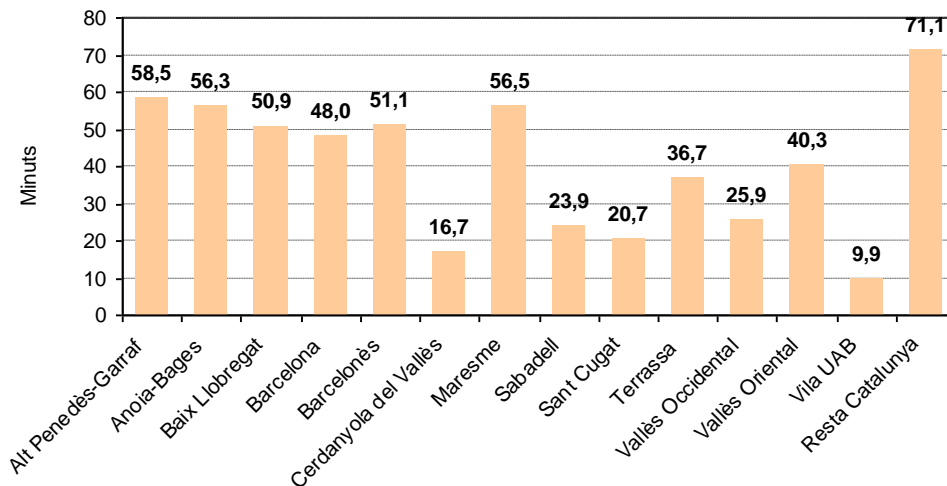


Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

Després de la Vila, els residents a Cerdanyola del Vallès són els que empren menys temps en accedir al campus: gairebé dues terceres parts ho fan en menys de 20 minuts.

Els residents a la Resta de Catalunya són els que necessiten més temps per fer el desplaçament: més d'un terç esmercen un temps superior a 70 minuts per arribar al campus.

**Gràfic 4: Temps mitjà de desplaçament en funció del municipi de residència (minuts)**



Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 26: Temps de desplaçament en funció del municipi de residència**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Vila UAB	Resta Catalunya	Total
1 <20 min	4,9%	5,2%	5,6%	3,2%	4,7%	61,5%	3,1%	35,8%	45,4%	11,2%	39,3%	10,4%	95,2%	5,4%	23,1%
2 20 a 39 min	17,5%	10,9%	37,4%	23,4%	28,0%	35,3%	16,9%	49,1%	48,8%	46,3%	40,4%	48,4%	4,8%	8,8%	31,2%
3 40 a 59 min	29,8%	29,8%	16,8%	34,6%	17,8%	2,5%	32,0%	11,8%	5,2%	21,7%	11,0%	14,6%	0,0%	28,2%	20,2%
4 60 a 89 min	21,7%	42,2%	18,9%	35,7%	41,1%	0,7%	32,9%	2,9%	0,7%	18,8%	7,9%	17,1%	0,0%	25,3%	20,4%
5 90 i més min	26,1%	12,0%	21,4%	3,2%	8,4%	0,0%	15,1%	0,4%	0,0%	1,9%	1,4%	9,5%	0,0%	32,3%	5,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	505	1.672	1.516	11.798	1.379	4.177	1.552	3.412	1.749	2.068	3.568	2.124	1.676	705	37.903

No s'han inclòs els desplaçaments de residents que viuen fora de Catalunya

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 2.3 Multimodalitat

Els individus que resideixen al corredor Renfe Vallès Oriental són els que realitzen un major número de viatges unimodals (94,5%), seguit pel corredor Renfe Vallès Occidental (88,9%).

En canvi, els membres de la comunitat residents a la resta de Barcelonès (44,8%) i Barcelona (41,2%) són els que realitzen un major número de viatges multimodals.

**Taula 27: Multimodalitat en funció del corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
Multimodal	28,9%	14,2%	11,0%	5,5%	13,5%	20,9%	46,5%	34,2%	22,3%
Unimodal	71,1%	85,8%	89,0%	94,5%	86,5%	79,1%	53,5%	65,8%	77,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.202	12.648	7.463	1.860	11.117	1.804	1.074	1.221	4.379

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 28: Multimodalitat en funció del municipi de residència**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Bax Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Valles Occidental	Vallès Oriental	Vila UAB	Resta Catalunya	Total
Multimodal	37,1%	16,6%	31,2%	41,2%	44,8%	2,9%	15,3%	22,6%	16,4%	20,9%	14,3%	7,6%	1,9%	23,7%	24,1%
Unimodal	62,9%	83,4%	68,8%	58,8%	55,2%	97,1%	84,7%	77,4%	83,6%	79,1%	85,7%	92,4%	98,1%	76,3%	75,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	505	1.665	1.506	11.777	1.379	4.152	1.552	3.403	1.749	2.068	3.559	2.107	1.652	697	37.774

No s'han inclòs els desplaçaments de residents que viuen fora de Catalunya

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 2.4 Disponibilitat de vehicle privat

L'àmbit de residència és també un factor que està relacionat amb la disponibilitat de vehicle. Així, com major és la proximitat al campus i millor és l'oferta de transport col·lectiu en l'entorn de residència, menor és la disponibilitat de vehicle privat, sent la Vila UAB l'àmbit amb menor proporció.

**Taula 29: Disponibilitat de vehicle en funció del corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
Si	63,7%	59,1%	56,1%	63,4%	59,5%	53,0%	52,2%	55,1%	73,0%
No	36,3%	40,9%	43,9%	36,6%	40,5%	47,0%	47,8%	44,9%	27,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	2.214	12.690	7.496	1.869	11.150	1.804	1.074	1.226	4.395

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 30: Disponibilitat de vehicle en funció del municipi**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Bax Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Valles Occidental	Vallès Oriental	Vila UAB	Resta Catalunya	Total
Disposa de vehicle	73,2%	72,6%	64,7%	41,9%	47,1%	57,1%	56,5%	57,7%	56,3%	62,7%	69,0%	73,2%	34,3%	68,1%	54,7%
No disposa de vehicle	26,8%	27,4%	35,3%	58,1%	52,9%	42,9%	43,5%	42,3%	43,7%	37,3%	31,0%	26,8%	65,7%	31,9%	45,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	505	1.672	1.516	11.798	1.379	4.177	1.552	3.412	1.749	2.068	3.568	2.124	1.676	705	37.903

*No s'han inclòs els desplaçaments de residents que viuen fora de Catalunya*

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 2.5. Motius per no utilitzar la bicicleta

Existeixen diferències significatives en els motius expressats per no utilitzar la bicicleta segons quin sigui l'àmbit de residència. En aquest cas s'ha fet l'agrupació dels municipis de residència en sis àmbits depenent de la proximitat al campus, ja que són els membres residents als àmbits propers a la universitat els susceptibles d'accedir-hi amb aquest mitjà.

Cal destacar la diferència entre els motius esmentats pels residents a la Vila i els residents en la resta d'àmbits. Per als primers i també pels residents de Cerdanyola la principal causa és no disposar de bicicleta (68,9% i 47,9% respectivament). Per a la resta ho és principalment la distància a recórrer.

**Taula 31: Motius per no utilitzar la bicicleta segons el municipi de residència**

	Vila UAB	Cerdanyola	Sabadell	Sant Cugat	Resta Vallès Occidental	Resta municipis	Total
Massa distància de trajecte	4,6%	12,8%	51,0%	58,9%	71,4%	87,3%	68,9%
No disposa de bicicleta	68,9%	47,9%	17,9%	9,8%	9,6%	4,5%	14,0%
Inseguretat itinerari	2,7%	5,5%	13,7%	17,1%	9,1%	3,3%	6,0%
Itinerari complex, cansat o desconegut	6,1%	5,5%	6,2%	2,0%	2,2%	0,4%	2,1%
Incomoditat	1,5%	7,6%	3,2%	1,9%	1,9%	0,9%	2,0%
No sap/ no li agrada anar en bici	1,5%	8,5%	1,6%	2,6%	1,7%	0,6%	1,8%
Altres	9,9%	3,7%	1,8%	2,4%	1,9%	0,8%	1,8%
Ha d'acompanyar persones/treballar	0,0%	4,2%	1,1%	2,1%	0,9%	0,0%	0,8%
Problemes de salut	2,9%	1,2%	1,4%	0,0%	0,5%	0,5%	0,7%
Inseguretat aparcament	1,8%	2,2%	0,6%	1,2%	0,4%	0,1%	0,6%
NS/NC	0,0%	0,9%	1,6%	2,1%	0,6%	1,6%	1,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	1.572	4.027	3.403	1.774	5.607	21.216	37.599

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 2.6 Valoració de l'autobús interurbà

En el cas de la valoració de l'autobús interurbà, les diferències existents entre els corredors no són significatives, a causa del reduït nombre de persones que accedeixen en autobús al campus.

**Taula 32: Valoració de l'autobús en funció del corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Sense corredor
Combinació d'horaris	2,1	6,7	5,5	6,7	5,4	4,5	8,0	5,0
Proximitat d'accés	5,8	4,7	8,2	8,6	8,2	7,4	7,0	7,0
Rapidesa	5,5	7,3	5,9	6,2	6,0	6,2	5,0	6,2
Freqüència de pas	1,0	5,9	5,1	5,7	5,0	3,9	7,0	4,4
Seguretat	4,2	7,0	5,9	7,6	6,0	5,8	5,0	6,2
Puntualitat	6,7	7,5	4,4	7,1	4,6	5,2	5,0	5,9
Comoditat	4,6	5,3	5,5	6,1	5,5	6,3	7,0	5,6
Qualitat global del servei	4,1	6,4	5,7	5,7	5,8	5,3	6,0	5,6
Total mostral (N)	7*	7*	164	2*	178	74*	1*	24*

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 33: Valoració de l'autobús en funció del municipi**

	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Resta Catalunya
Combinació d'horaris	3,3	4,6	5,6	5,8	5,5	4,3	7,0	8,0	6,0	5,1	3,0	5,4
Proximitat d'accés	6,6	7,0	7,4	7,1	8,3	7,4	4,7	5,0	4,7	8,3	3,0	7,3
Rapidesa	5,4	7,7	4,5	6,5	5,9	6,1	7,3	9,0	6,7	6,2	3,7	6,9
Freqüència de pas	2,6	3,4	4,8	4,5	5,1	3,8	6,3	7,0	5,0	4,3	2,6	3,9
Seguretat	5,1	5,8	6,6	7,0	5,9	5,6	7,3	10,0	5,7	6,7	4,5	6,5
Puntualitat	6,7	5,0	6,0	7,4	4,4	5,0	6,6	10,0	7,7	6,0	3,3	6,9
Comoditat	4,7	5,9	6,8	5,9	5,5	6,2	5,6	7,0	4,3	6,0	4,2	7,3
Valoració mitjana	4,6	6,1	6,2	6,9	5,7	5,1	6,7	8	5,7	6	2,6	6,3
Total mostra (N)	10*	4*	36*	10*	163	70*	3*	1*	3*	14*	2*	4*

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 2.7 Valoració FGC

La puntuació de la qualitat global del servei de FGC es troba entre els 7 i els 8 punts en tots els corredors de transport.

**Taula 34: Valoració de FGC en funció del corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
Combinació d'horaris	7,4	7,5	7,5	7,4	7,5	7,4	7,5	7,5	7,9
Proximitat d'accés	5,9	7,1	7,1	2,8	7,0	4,8	5,8	6,0	5,5
Rapidesa	7,0	7,5	7,5	8,3	7,5	6,0	7,2	7,4	7,4
Freqüència de pas	7,2	7,2	7,2	7,9	7,2	6,6	7,3	7,4	7,3
Seguretat	7,5	7,9	7,9	8,3	7,9	7,8	7,5	7,8	8,0
Puntualitat	8,4	8,4	8,3	10,0	8,5	7,8	8,6	8,7	8,5
Comoditat	7,1	7,4	7,1	8,2	7,5	7,2	6,7	6,8	7,1
Qualitat global del servei	7,1	7,4	7,3	7,9	7,4	7,0	7,2	7,2	7,3
Total mostrat (N)	52*	506	203	2*	334	22*	39*	37*	59*

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 35: Valoració de FGC en funció del municipi**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Vallès Occidental	Vallès Oriental
Combinació d'horaris	8,0	7,7	7,4	7,5	7,5	7,0	7,2	7,6	7,7	7,2	7,6	8,0
Proximitat d'accés	2,8	5,5	5,3	7,0	5,7	8,4	5,0	7,1	7,5	6,7	6,1	4,9
Rapidesa	7,5	7,3	6,7	6,8	6,9	7,4	6,6	7,7	7,6	7,0	7,6	6,3
Freqüència de pas	8,0	7,5	7,0	7,1	7,1	8,3	6,2	7,3	7,3	6,8	7,4	8,1
Seguretat	8,5	7,6	7,7	7,8	7,6	8,7	7,8	7,8	7,9	7,9	8,2	7,4
Puntualitat	8,3	8,3	8,2	8,3	8,6	9,0	7,8	8,5	8,1	8,5	8,7	8,3
Comoditat	6,7	7,9	6,7	6,9	6,6	8,4	7,1	7,6	7,3	7,2	7,3	6,8
Valoració mitjana	6,5	7,1	6,8	7,1	7,2	7,7	6,8	7,6	7,4	7,1	7,5	6,3
Total mostrat (N)	3*	22*	35*	810	40*	4*	12*	225	134	89*	86*	4*

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia



## 2.8 Valoració RENFE

Dels tres serveis de transport públic avaluats, RENFE és el que presenta major variació en les puntuacions segons l'àmbit de residència dels enquestats. La millor valoració global la fan els residents al corredor FGC Vallès, mentre els residents a Renfe Vallès Oriental atorguen la puntuació global més baixa.

**Taula 36: Valoració de RENFE en funció del corredor de transport**

	Corredor FGC Llobregat - Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Occidental	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Sense corredor
Combinació d'horaris	4,2	5,6	4,6	3,1	5,1	4,1	4,8	3,8	3,7
Proximitat d'accés	5,1	5,9	6,6	5,6	7,4	5,2	5,3	5,3	4,4
Rapidesa	5,3	6,6	5,9	4,7	6,3	5,3	3,5	4,9	4,6
Freqüència de pas	4,1	6,1	4,0	3,3	4,6	3,9	4,0	3,7	3,7
Seguretat	5,9	7,6	6,4	6,1	6,6	5,6	6,0	5,6	6,3
Puntualitat	3,6	5,8	3,4	2,4	4,2	3,2	2,2	3,3	3,6
Comoditat	5,9	6,6	5,9	4,8	6,1	5,3	4,4	5,8	5,8
Qualitat global del servei	4,8	6,2	5,0	3,8	5,5	4,6	4,4	4,4	4,4
Total mostral (N)	40*	17*	78*	72*	49*	31*	42*	48*	72*

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 37: Valoració de RENFE en funció del municipi**

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Barcelona	Barcelonès	Cerdanyola del Vallès	Maresme	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Vallès Occidental	Vallès Oriental
Combinació d'horaris	4,0	3,5	3,9	4,8	4,4	4,8	3,9	5,9	6,8	6,3	4,2	2,8
Proximitat d'accés	4,0	4,6	4,2	6,2	5,5	7,6	5,2	5,7	7,3	7,4	5,0	5,3
Rapidesa	3,5	5,6	4,5	5,9	5,5	6,2	4,7	6,3	7,3	6,9	6,1	4,2
Freqüència de pas	4,4	4,5	3,4	4,4	4,0	4,2	4,2	6,4	7,0	6,1	3,9	3,1
Seguretat	5,9	5,2	5,9	6,5	6,3	6,4	4,9	7,8	7,4	7,3	6,6	6,0
Puntualitat	2,6	4,9	3,2	3,7	3,5	3,6	2,9	6,4	7,2	6,3	3,2	2,4
Comoditat	4,3	5,5	5,5	6,2	5,9	5,8	5,3	6,6	6,8	7,0	6,0	4,7
Valoració mitjana	4,1	4,8	4,2	5,2	4,7	5,3	4,4	6,2	7,2	6,7	4,7	3,7
Total mostral (N)	31*	14*	40*	253	48*	37*	18*	6*	3*	5*	31*	62*

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

### **3. La comunitat universitària**

En el present estudi 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.

La comunitat universitària la formen individus distribuïts en diferents col·lectius i àrees de treball o estudi. La major part dels membres de la comunitat universitària són estudiants de 1r cicle i 2n cicle. Els estudiants de tercer cicle es tracten conjuntament amb el Personal Docent i Investigador (PDI). El Personal d'Administració i Serveis (PAS) completa els col·lectius considerats.

En aquest apartat es presenta la població objecte d'estudi agrupada segons diferents criteris relacionats bé amb la seva condició d'universitari (col·lectiu), bé amb les seves característiques respecte a la mobilitat (gènere, disponibilitat de carnet i vehicle, àmbit de residència).

## 3.1 Els membres de la comunitat universitària

La comunitat universitària la formen **37.911 individus**.

La major part dels membres de la comunitat universitària són estudiants de 1r cicle (39,0%) i de 2on cicle (37,8%). Els estudiants de 3er cicle i el Personal Docent i Investigador (PDI) (18,4%) i el Personal d'Administració i Serveis (PAS) (4,8%) són els col·lectius amb menys individus.

La comunitat universitària està constituïda en una major proporció per dones (58,4%).

**Taula 38: Col·lectius universitaris**

	N	%
Estudiant 1r cicle	14.773	39,0
Estudiant 2n cicle	14.332	37,8
PDI o estudiant de 3r cicle	6.985	18,4
PAS	1.821	4,8
Total UAB	37.911	100,0

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 39: Gènere**

	N	%
Home	15.785	41,6
Dona	22.126	58,4
Total UAB	37.911	100,0

D'acord amb la mostra de l'enquesta, la majoria de membres de la comunitat universitària que es desplacen al campus de Bellaterra són residents a Barcelona.

Altres municipis propers i ben comunicats amb el campus, com Cerdanyola del Vallès, Sabadell i Sant Cugat, també concentren un bon nombre de membres de la comunitat.

Un cop descomptats els principals municipis, són la resta del Vallès Occidentals i el Vallès Oriental les comarques que més persones envien al campus de Bellaterra.

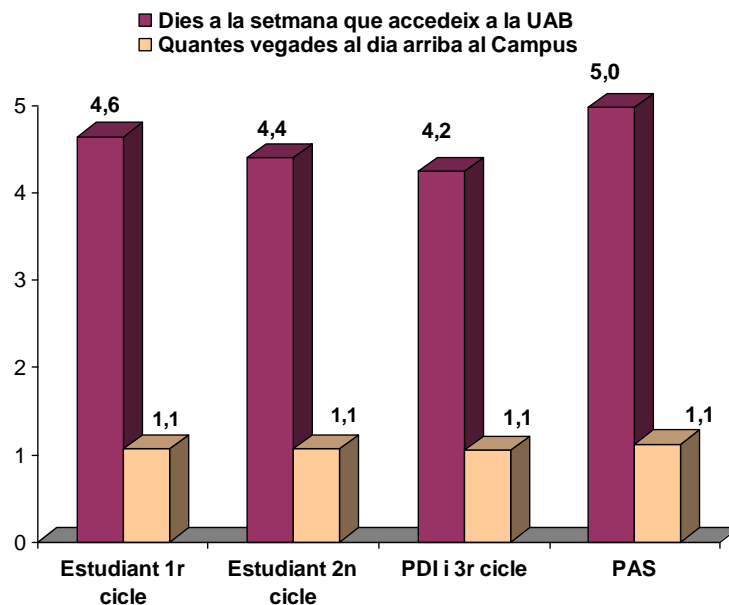
<b>Municipis</b>		
Barcelona	11.798	31,1%
Cerdanyola del Vallès	4.177	11,0%
Sabadell	3.412	9,0%
Terrassa	2.068	5,5%
Sant Cugat del Vallès	1.749	4,6%
Vila UAB	1.676	4,4%
<b>Comarques</b>		
Resta Vallès Occidental	3.054	8,1%
Vallès Oriental	2.640	7,0%
Anoia - Bages	1.708	4,5%
Maresme	1.552	4,1%
Baix Llobregat	1.516	4,0%
Resta Barcelonès	1.379	3,6%
Alt Penedès - Garraf	480	1,3%
Resta Catalunya	701	1,8%
<b>Total</b>	<b>37.911</b>	<b>100,0%</b>

## 3.2 Recurrència

Els membres del col·lectiu PDI i estudiants de 3r cicle són els que accedeixen el Campus en una proporció de dies a la setmana (4,2) significativament menor que la resta de col·lectius, en especial, en relació amb el col·lectiu de PAS que és el que més hi accedeix (5,0).

Per altra banda, en relació al número de vegades que els diferents col·lectius accedeixen a la UAB no s'observen diferències i en tots ells és d'1,1.

*Gràfic 5: Recurrència setmanal (mitjana)*

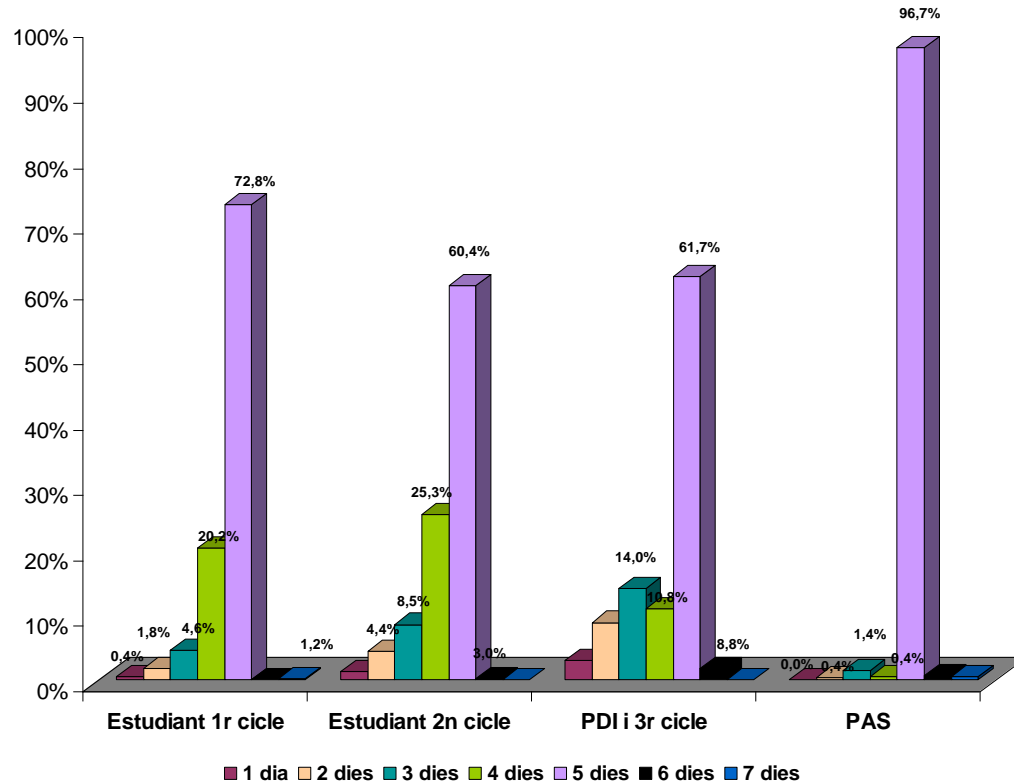


Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció del col·lectiu*

El col·lectiu format per PAS destaca en relació als altres per accedir al Campus en una major proporció (96,7%) els 5 dies de la setmana, mentre els estudiants de segon cicle són els qui en menor proporció (60,3%) accedeixen 5 dies a la setmana.

**Gràfic 6: Recurrència setmanal (intervalls)**



## 3.3 Tinença de carnet de conduir

El 29,4% de la comunitat universitària té carnet de conduir. La disponibilitat de carnet és un element important per poder accedir al campus en vehicle privat motoritzat, però no és tan condicionant com la disponibilitat de vehicle, tal i com veurem més endavant.

Els estudiants de primer cycle són els que presenten uns nivells més baixos de disponibilitat de permisos de conduir, tant de moto i ciclomotor com de cotxe. En aquest últim tipus de carnet destaquen el col·lectiu PAS, en què un 86,3% disposa d'aquest permís.

**Taula 40: Tinença de carnet segons el col·lectiu**

	Estudiant 1r cycle	Estudiant 2n cycle	PDI o estudiant de 3r cycle	PAS	Total UAB
Disposa de carnet de cotxe o moto	57,9%	75,6%	82,8%	86,9%	70,6%
Disposa de carnet de moto/ciclomotor	25,6%	34,6%	26,6%	26,2%	29,2%
Disposa de carnet de cotxe	52,7%	72,7%	82,0%	86,3%	67,3%
No disposa de carnet	42,1%	24,4%	17,2%	13,1%	29,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	14.773	14.332	6.985	1.821	37.911

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 41: Tinença de carnet segons el col·lectiu i gènere**

	Estudiant 1r cycle		Estudiant 2n cycle		PDI o estudiant de 3r cycle		PAS	
	Home	Dona	Home	Dona	Home	Dona	Home	Dona
Disposa de carnet de cotxe o moto	65,2%	54,0%	77,7%	74,3%	83,5%	81,7%	90,5%	84,6%
Disposa de carnet de moto/ciclomotor	31,1%	22,7%	42,4%	29,6%	31,0%	19,1%	40,7%	16,8%
Disposa de carnet de cotxe	60,3%	48,7%	75,0%	71,3%	83,5%	79,6%	90,3%	83,7%
No disposa de carnet	34,8%	46,0%	22,3%	25,7%	16,5%	18,3%	9,5%	15,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	5.106	9.667	5.580	8.752	4.383	2.602	716	1.105

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia



### 3.4 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 el comportament modal. Aquells qui no en tenen únicament poden arribar a la UAB amb transport públic, amb modes no motoritzats, o bé com acompanyants d'un conductor.

Un 45,3% dels membres de la comunitat universitària no disposa de vehicle. Existeixen marcades diferències en funció del col·lectiu universitari, sent els estudiants de 1er cicle els que tenen una menor disponibilitat de vehicle (45,7%) i el PAS una major disponibilitat de vehicle (77,7%). Exceptuant el cas del col·lectiu PDI, els homes presenten un percentatge més elevats de disponibilitat de vehicle que les dones.

**Taula 37: Disponibilitat de vehicle**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total UAB
Disposa de cotxe o moto	45,7%	56,1%	65,1%	77,7%	54,7%
Disposa de moto/ciclomotor	11,2%	11,5%	7,7%	9,2%	10,5%
Disposa de cotxe	40,9%	53,0%	63,7%	77,1%	51,4%
No disposa de vehicle	54,3%	43,9%	34,9%	22,3%	45,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	14.773	14.332	6.985	1.821	37.911

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 38: Disponibilitat de vehicle segons gènere**

	Estudiant 1r cicle		Estudiant 2n cicle		PDI o estudiant de 3r cicle		PAS	
	Home	Dona	Home	Dona	Home	Dona	Home	Dona
Disposa cotxe o moto	52,9%	41,9%	60,7%	53,1%	64,3%	66,5%	81,0%	75,5%
Disposa de moto/ciclomotor	14,1%	9,6%	14,5%	9,5%	8,7%	5,9%	16,0%	4,9%
Disposa de cotxe	46,9%	37,8%	56,8%	50,6%	63,0%	64,9%	80,0%	75,2%
No disposa de vehicle	47,1%	58,1%	39,3%	46,9%	35,7%	33,5%	19,0%	24,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	5.106	9.667	5.580	8.752	4.383	2.602	716	1.105

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## **4. Satisfacció dels usuaris**

En el present apartat es presenten les valoracions que han fet els membres de la comunitat universitària sobre els diferents **mitjans de transport** disponibles per accedir al campus: bicicleta, autobús interurbà, FGC i RENFE.

En el cas de RENFE, els seus usuaris han d'utilitzar també l'**autobús intern de la UAB** que enllaça l'estació de ferrocarril amb les facultats del campus; per aquest motiu s'ha demanat la valoració d'aquest servei d'autobús.

El grau de satisfacció dels individus de cada un d'aquests mitjans s'avalua entre 0 (nul·la satisfacció) fins a 10 (plena satisfacció). També s'exposen els motius pels quals els membres de la comunitat no empen la bicicleta per accedir al campus.

També s'han proposat una sèrie de mesures per **regular l'ús del cotxe a la UAB**, i s'ha demanat als membres de la comunitat que les valoressin.

## 4.1 Importància dels atributs

Quan fan una valoració global d'un servei de transport, els individus poden estar considerant **múltiples factors** o atributs alhora, als quals se'ls pot atorgar una importància relativa diferent. En el present estudi s'ha preguntat sobre una selecció d'aquests factors que típicament es coneix que influeixen en la valoració dels serveis de transport (rapidesa, comoditat, etc.). Analitzant la correlació entre la valoració global i la valoració desagregada de cadascun d'aquests factors es pot obtenir una mesura de la seva importància relativa. Aquesta mesura la proporciona l'estadístic *beta*; com més alt és el seu valor, més importància relativa té per als entrevistats el factor considerat.

L'estadístic  $R^2$  indica el grau d'ajust de la correlació. Com més alt és el seu valor, més es pot entendre que el conjunt de factors considerats en la correlació (rapidesa, comoditat, etc.) expliquen la valoració global que fan els individus; per exemple, els set factors considerats en l'autobús interurbà expliquen el 69,1% de la seva valoració global. El tram restant fins al 100% es pot entendre vinculat a altres factors o bé a particularitats subjectives de cada persona.

Així, la comoditat és el factor que més pes té dintre de la valoració del mitjà que fan els usuaris de **FGC** i **RENFE**. En la valoració del **bus intern UAB**, el factor que té més importància és la rapidesa, mentre que en la valoració de l'**autobús interurbà** ho és la freqüència de pas.

**Taula 39: Importància dels atributs.**

	Autobús	Bus intern UAB	FGC	RENFE
	Beta			
Combinació d'horaris	0,174	_____	0,164	0,165
Proximitat d'accés	0,068	_____	0,119	0,089
Rapidesa	0,151	0,306	0,137	0,088
Freqüència de pas	0,240	0,215	0,212	0,211
Seguretat	0,186	0,207	0,100	0,087
Puntualitat	0,150	0,289	0,073	0,235
Comoditat	0,234	0,177	0,317	0,298
$R^2$	0,691	0,871	0,568	0,745

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 4.2 Valoració del transport públic

Les persones que accedeixen al campus amb transport públic atorguen una puntuació de 6,4 al conjunt d'aquests mitjans. La **seguretat** és l'atribut més ben valorat amb una notable diferència (7,2), mentre la **frequència de pas** és l'aspecte amb una valoració pitjor (6,1).

Cal tenir en compte que, malgrat que tots aquests atributs es valoren per sobre dels 5 punts, això no es correspon necessàriament amb un significat "d'aprovat". De fet, l'experiència que aporten els estudis existents de valoració dels serveis de transport a la regió metropolitana de Barcelona mostra que les valoracions "d'aprovat" o "correcte" es corresponen amb l'interval de valoracions 6-7. Per sobre del 7, s'entén que els atributs estan ben valorats, i per sota del 6, mal valorats.

Entre els diferents serveis de transport públic el més ben valorat és **FGC** amb un 7,2. A molta distància, i amb valoracions relativament baixes, es troben l'**autobús interurbà** (5,7) i **RENFE** (4,8).

**Taula 40: Valoració del transport públic**

	<b>Autobús</b>	<b>FGC</b>	<b>RENFE</b>	<b>Total</b>
Seguretat	6,0	7,8	6,3	7,2
Proximitat d'accés	7,8	6,9	5,7	6,7
Puntualitat	5,0	8,3	3,5	6,7
Comoditat	5,8	7,1	5,7	6,6
Rapidesa	5,9	7,1	5,3	6,5
Combinació d'horaris	5,2	7,5	4,3	6,4
Frequència de pas	4,6	7,1	4,1	6,1
Qualitat global del servei	5,7	7,2	4,8	6,4
Total mostral (N)	321	1.475	570	2.372

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 4.3 Valoració de l'autobús interurbà

La **proximitat d'accés** és l'aspecte més ben valorat (7,8) pels usuaris de l'autobús interurbà, mentre que la freqüència de pas és l'aspecte que rep una menor valoració, amb un 4,6.

Existeixen diferències significatives entre els diferents col·lectius: els estudiants de 3er cicle i PDI valoren de forma positiva (sempre superior a 5) tots els aspectes; els estudiants de 1er i 2n cicle els valoren pitjor, especialment en el cas de la combinació d'horaris, la proximitat d'accés o la seguretat. El PAS és el que considera de forma més negativa la qualitat global del servei amb un 5,2.

No s'observen diferències significatives en relació al gènere.

**Taula 41: Valoració de l'autobús interurbà segons el col·lectiu**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Proximitat d'accés	7,5	7,7	9,0	7,5	7,8
Seguretat	5,9	5,7	7,1	6,2	6,0
Rapidesa	5,9	5,5	6,8	5,8	5,9
Comoditat	5,8	5,6	6,5	5,7	5,8
Combinació d'horaris	5,0	4,9	6,4	5,3	5,2
Puntualitat	5,6	4,4	5,5	4,4	5,0
Freqüència de pas	4,6	4,4	5,4	4,9	4,6
Qualitat global del servei	5,6	5,4	6,7	5,2	5,7
Total mostral (N)	140	132	41*	9*	321

\*Quan el número d'observacions mostrals és menor de 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 42: Valoració de l'autobús interurbà segons el gènere**

	Home	Dona	Total
Proximitat d'accés	8,0	7,6	7,8
Seguretat	6,1	5,9	6,0
Rapidesa	6,0	5,8	5,9
Comoditat	5,7	5,9	5,8
Combinació d'horaris	5,2	5,2	5,2
Puntualitat	5,1	5,0	5,0
Freqüència de pas	4,6	4,6	4,6
Qualitat global del servei	5,6	5,7	5,7
Total mostral (N)	112	209	321

## 4.4 Valoració de FGC

La **puntualitat** és l'aspecte més ben valorat (8,3) per tots els usuaris de FGC amb independència del col·lectiu al qual pertanyen, seguit per la seguretat (7,8) i la combinació d'horaris (7,5).

Cal destacar que cap aspecte estudiat és suspès ni de forma global ni per cada un dels col·lectius, tot i que es pot comprovar que existeixen diferències entre el col·lectiu PDI, que valora de forma molt positiva tots els aspectes, i els estudiants, que ho fan significativament de forma inferior.

No s'observen diferències significatives en relació al gènere.

**Taula 43: Valoració FGC segons el col·lectiu**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Puntualitat	8,2	8,3	8,5	8,7	8,3
Seguretat	7,8	7,7	8,1	7,7	7,8
Combinació d'horaris	7,4	7,5	7,9	7,7	7,5
Freqüència de pas	7,1	7,1	7,4	7,3	7,1
Rapidesa	7,0	7,0	7,5	7,2	7,1
Comoditat	6,9	7,1	7,5	6,9	7,1
Proximitat d'accés	6,6	6,8	7,4	6,9	6,9
Qualitat global del servei	7,1	7,1	7,6	7,3	7,2
Total mostral (N)	581	558	287	49*	1.475

\*Quan el número d'observacions mostrals és menor de 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 44: Valoració FGC segons el gènere**

	Home	Dona	Total
Puntualitat	8,3	8,4	8,3
Seguretat	7,9	7,8	7,8
Combinació d'horaris	7,5	7,6	7,5
Rapidesa	7,1	7,1	7,1
Freqüència de pas	7,2	7,1	7,1
Comoditat	7,0	7,1	7,1
Proximitat d'accés	7,0	6,8	6,9
Qualitat global del servei	7,2	7,2	7,2
Total mostral (N)	585	889	1.475

## 4.5 Valoració de RENFE

RENFE és l'únic mitjà de transport públic que suspèn en la valoració de la qualitat global del servei amb un 4,8.

La **seguretat** és el factor més ben valorat amb un 6,3, seguit de la proximitat i la comoditat amb un 5,7. Els ítems relacionats amb el temps (freqüència de pas i puntualitat) són valorats de forma negativa amb un 4,1 i un 3,5 respectivament.

Els diferents col·lectius atorguen una puntuació similar als diferents aspectes excepte en el cas de la freqüència de pas, que el PDI valora de forma significativament més positiva que els altres col·lectius.

No s'observen diferències significatives en relació al gènere.

**Taula 45: Valoració RENFE segons el col·lectiu**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Seguretat	6,3	6,1	6,8	5,2	6,3
Proximitat d'accés	5,6	5,6	6,6	6,5	5,7
Comoditat	5,7	5,9	5,4	5,2	5,7
Rapidesa	5,5	5,2	4,9	5,0	5,3
Combinació d'horaris	4,1	4,4	5,2	3,4	4,3
Freqüència de pas	4,1	3,8	5,4	2,4	4,1
Puntualitat	3,5	3,3	4,0	2,1	3,5
Qualitat global del servei	4,8	4,7	5,3	3,5	4,8
Total mostral (N)	291	220	51*	9*	570

\*Quan el número d'observacions mostrals és menor de 100 la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

**Taula 46: Valoració RENFE segons el gènere**

	Home	Dona	Total
Seguretat	6,3	6,3	6,3
Proximitat d'accés	5,7	5,7	5,7
Comoditat	5,7	5,8	5,7
Rapidesa	5,3	5,4	5,3
Combinació d'horaris	4,5	4,2	4,3
Freqüència de pas	4,3	4,0	4,1
Puntualitat	3,5	3,4	3,5
Qualitat global del servei	4,8	4,8	4,8
Total mostral (N)	211	359	570



## 4.6 Valoració del Bus intern de la UAB

L'aspecte més ben valorat pels usuaris del Bus intern de la UAB és la **puntualitat** del servei amb un 6,3, seguit per la freqüència de pas (6,0) i la rapidesa (5,9). Els aspectes més mal valorats i que no arriben a l'aprovat són la comoditat (4,4) i la seguretat (4,9).

En l'anàlisi per col·lectius universitaris cal destacar que el PDI valora més positivament que la resta de col·lectius tots els elements. Per altra banda, els membres de PAS són els que valoren de forma més negativa tots els aspectes del servei, i en especial la comoditat, a la qual li atorguen un 3,4.

En l'anàlisi per gènere s'observa que els homes valoren més positivament que les dones tots els aspectes.

**Taula 47: Valoració bus intern de la UAB**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Home	Dona	Total UAB
Puntualitat	6,2	6,3	7,7	5,5	6,8	6,1	6,3
Freqüència de pas	5,9	5,8	7,1	5,5	6,4	5,7	6,0
Rapidesa	6,0	5,8	6,3	4,6	6,0	5,8	5,9
Seguretat	5,0	4,8	6,1	4,2	5,2	4,8	5,0
Comoditat	4,3	4,3	5,4	3,4	4,6	4,3	4,4
Qualitat global del servei	5,8	5,6	6,8	5,0	6,0	5,6	5,8
Total mostral (N)	291	220	51*	9*	211	359	570

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 les xifres s'han d'interpretar amb cautela

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 4.7 Valoració de la bicicleta

L'aspecte més ben valorat de la bicicleta com a mitjà de transport és la **rapidesa** (7,0), mentre que l'aspecte valorat de forma més negativa és la seguretat en l'aparcament (5,3).

**Taula 48: Valoració bicicleta**

	TOTAL
Rapidesa	7,0
Seguretat de trajecte	5,7
Seguretat de l'aparcament	5,3
Valoració de la comoditat	6,8
Qualitat global del trajecte	6,5
Total mostral (N)	35*

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 les xifres s'han d'interpretar amb cautela

## 4.8 Motius per no venir en bicicleta

El motiu principal per no accedir al campus en bicicleta, en tots els col·lectius universitaris, és l'**excessiva distància del trajecte** (68,9%). El fet de no disposar de bicicleta (14,0%) és el segon motiu pel qual s'afirma no emprar aquest mitjà per accedir al campus.

Pel que fa a la diferència entre els diferents col·lectius, cal destacar que els estudiants de 1er i 2on cicle consideren que la distància del trajecte és excessiva amb un percentatge superior que els altres dos col·lectius. Així mateix, els estudiants són els que consideren menys problemàtic el fet de que l'itinerari sigui complex, cansat o desconegut, així com la inseguretat de l'itinerari.

Un dels motius que diferencia el PAS dels altres col·lectius és que dóna força importància a acompanyar a altres persones com a motiu per a no usar la bicicleta (6,2%), mentre que en els altres col·lectius aquest motiu és gairebé insignificant.

**Taula 49: Motius per no venir en bicicleta**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Massa distància de trajecte	70,5%	71,9%	63,0%	54,4%	68,9%
No disposa de bicicleta	16,0%	13,6%	11,1%	12,6%	14,0%
Inseguretat itinerari	4,3%	5,5%	9,1%	12,0%	6,0%
Incomoditat	1,6%	1,3%	4,7%	2,2%	2,1%
Itinerari complex, cansat o desconegut	2,1%	1,6%	2,5%	3,8%	2,0%
No sap/ no li agrada anar en bici	1,7%	1,7%	1,9%	3,4%	1,8%
Ha d'acompanyar persones/treballar	0,2%	0,4%	1,5%	6,2%	0,8%
Problemes de salut	0,4%	0,4%	1,9%	1,7%	0,7%
Inseguretat aparcament	0,5%	0,7%	0,3%	0,7%	0,6%
Altres	1,7%	1,8%	2,0%	2,2%	1,8%
NS/NC	1,0%	1,3%	1,9%	0,8%	1,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total (N)	14.675	14.222	6.891	1.811	37.599

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció del gènere*

En relació al gènere s'observa que les diferències són molt escasses.

**Taula 50: Motius per no venir en bicicleta segons gènere**

	Home	Dona
Massa distància de trajecte	68,6%	69,1%
No disposa de bicicleta	13,9%	14,1%
Inseguretat itinerari	5,8%	6,1%
Incomoditat	2,5%	1,7%
Itinerari complex, cansat o desconegut	2,1%	2,1%
No sap/ no li agrada anar en bici	1,0%	2,4%
Ha d'acompanyar persones/treballar	0,9%	0,3%
Inseguretat aparcament	0,9%	0,7%
Problemes de salut	0,7%	0,7%
Altres	1,9%	1,7%
NS/NC	1,7%	1,0%
Total	100,0%	100,0%
Total (N)	15.576	22.023

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 4.9 Opinió sobre l'accés al campus amb cotxe

En el qüestionari s'ha inclòs una pregunta dicotòmica (sí / no) referent a l'ús de l'automòbil per accedir al campus, en el sentit d'esbrinar si els entrevistats pensen que se'n fa un ús excessiu; la major part (70%) així ho entenen.

En analitzar-ho en funció del col·lectiu, s'observa com els estudiants de 2on cycle i el PAS són els més crítics amb el nombre de cotxes que arriba al campus, ja que el 74,2% i el 75,2% respectivament consideren que la xifra no és sostenible. Els estudiants de 1er cycle són en canvi els menys crítics.

En relació al gènere no s'observen diferències notables, tot i que les dones consideren en major mesura que el nombre de cotxes que arriba al campus és insostenible.

**Taula 51: Opinió sobre l'accés al campus en cotxe segons el col·lectiu i el gènere**

	Estudiant 1r cycle	Estudiant 2n cycle	PDI o estudiant de 3r cycle	PAS	Home	Dona	Total
Creu que el nombre de cotxes que arriba al campus és sostenible	33,5%	24,6%	29,2%	24,8%	30,7%	27,6%	28,9%
Creu que el nombre de cotxes que arriba al campus és insostenible	65,5%	74,2%	69,3%	75,2%	68,3%	71,2%	70,0%
NS/NC	1,1%	1,1%	1,5%	0,0%	1,0%	1,2%	1,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total mostral (N)	1.763	1.711	834	217	1.884	2.641	4.525

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## → En funció del mitjà usat per accedir al campus

En la valoració del nombre del cotxes que accedeixen al campus s'observen diferències significatives en funció del mitjà de transport que utilitzen els entrevistats:

- D'una banda, els usuaris del cotxe (tant conductors com acompanyants) són els qui consideren més insostenible el nombre de cotxes que arriben al campus.
- De l'altra, aquells qui es desplacen caminant o amb moto són els qui menys problemàtic consideren el nombre de cotxes.

**Taula 52: Opinió sobre l'accés al campus en cotxe en funció del mitjà de transport**

	Caminant	Bicicleta	Autobús	FGC	RENFE	Cotxe conductor sol	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total UAB
Creu que el nombre de cotxes que arriba al campus és sostenible	33,6%	28,2%	26,2%	33,7%	33,8%	24,4%	19,7%	20,9%	35,2%	28,9%
Creu que el nombre de cotxes que arriba al campus és insostenible	63,2%	71,8%	73,1%	64,1%	64,7%	75,6%	80,3%	79,1%	64,8%	70,0%
NS/NC	3,3%	0,0%	0,7%	2,2%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
<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>	<b>100,0%</b>
Total mostral (N)	228	37*	335	1.493	574	1.262	258	286	52	4.525

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

\*Quan el número d'observacions mostrals és inferior a 100 les xifres s'han d'interpretar amb cautela

## 4.10 Regulació de l'automòbil

Als membres de la comunitat que han respost que el nombre de cotxes que arriben a la universitat és insostenible se'ls ha demanat l'opinió sobre quatre instruments de regulació de l'ús del cotxe.

La proposta que gaudeix d'un major grau d'acord és l'increment dels serveis de transport públic (8,9), seguida per les mesures destinades a afavorir l'ús compartit del cotxe (8,1).

Les que reben un menor grau d'acord són les mesures destinades a l'increment dels espais destinats a l'aparcament (5,8) i a les mesures contra la indisciplina en l'aparcament (5,8).

**Taula 53: Valoració de les actuacions de regulació de l'automòbil**

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Grau d'acord de l'increment dels serveis de transport públic	8,8	8,8	9,0	9,0	8,9
Grau d'acord de les mesures per afavorir l'ús compartit del cotxe	8,3	8,1	8,0	7,4	8,1
Grau d'acord de les mesures contra la indisciplina en l'aparcament	6,0	5,4	6,4	6,4	5,8
Grau d'acord de l'increment dels espais destinats a l'aparcament	6,3	6,1	4,1	5,0	5,8
Total mostral (N)	1.147	1.265	578	163	3.153

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

→ *En funció del gènere*

De l'anàlisi per gènere s'extreu que les dones mostren un major grau d'acord que els homes en totes les propostes d'actuació.

La diferència més significativa es dona en el grau d'acord amb l'increment dels espais destinats a l'aparcament, en la que els homes mostren més desacord (5,4) que les dones (6,0).

**Taula 54: Valoració de les actuacions de regulació de l'automòbil segons gènere**

	Home	Dona	Total
Grau d'acord de l'increment dels serveis de transport públic	8,8	8,9	8,9
Grau d'acord de les mesures per afavorir l'ús compartit del cotxe	7,9	8,2	8,1
Grau d'acord de les mesures contra la indisciplina en l'aparcament	5,7	5,9	5,8
Grau d'acord de l'increment dels espais destinats a l'aparcament	5,4	6,0	5,8
Total mostral (N)	1.285	1.868	3.153

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia



→ *En funció del mitjà per accedir al campus*

Els individus que accedeixen al campus com a conductor amb altres persones són els que valoren més positivament la proposta de crear mesures per afavorir l'ús compartit del cotxe (8,6). Els qui ho fan com a conductor sol són els que la valoren més negativament (7,6).

En la proposta d'incrementar els espais destinats a l'aparcament, els que ho valoren més positivament també són els conductors amb altres persones (6,6), i els usuaris de la bicicleta els que la valoren pitjor (4,0)

**Taula 55: Valoració de les actuacions de regulació de l'automòbil segons el mitjà emprat per accedir al campus**

	Caminant	Bicicleta	Autobús	FGC	RENFE	Cotxe conductor sol	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
Grau d'acord de l'increment dels serveis de transport públic	8,8	8,9	8,9	8,8	9,1	8,8	9,0	9,0	9,2	8,9
Grau d'acord de les mesures per afavorir l'ús compartit del cotxe	8,2	8,1	8,0	8,1	8,3	7,8	8,6	8,8	7,9	8,1
Grau d'acord de l'increment dels espais destinats a l'aparcament	5,1	4,0	5,4	5,1	5,4	6,5	6,6	6,2	4,4	5,8
Grau d'acord de les mesures contra la indisciplina en l'aparcament	5,7	5,0	5,7	6,1	5,8	5,6	6,0	6,0	5,1	5,8
Total mostral (N)	141	27	242	956	370	951	205	226	34	3.153

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## **5. Evolució dels hàbits de mobilitat a la UAB**

La present constitueix la quarta edició de l'estudi d'Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB que es realitzà per primera vegada en el curs 2000-2001.

La continuïtat temporal en l'aprofundiment del coneixement dels hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB permet començar a apuntar algunes tendències en l'evolució de les principals variables d'estudi.

## 5.1 Repartiment modal

El repartiment modal de la comunitat universitària ha experimentat diverses modificacions en els darrers 6 anys, tot i que la situació actual és força similar a la de l'any 2001.

Des de la primera edició de l'enquesta, el transport públic s'ha mantingut com el principal mode per accedir al campus i ha anat augmentant la proporció d'ús, tot i que el 2006 s'ha trencat aquesta tendència i ha disminuït en benefici del transport privat.

*Taula 56: Evolució del repartiment modal*

	2001	2002	2004	2006
<b>No motoritzat</b>	<b>4,0%</b>	<b>4,2%</b>	<b>3,4%</b>	<b>5,8%</b>
Caminant	3,9%	3,7%	3,3%	5,0%
Bicicleta	0,1%	0,4%	0,1%	0,8%
<b>Transport públic</b>	<b>52,6%</b>	<b>60,0%</b>	<b>61,2%</b>	<b>53,1%</b>
Autobús	8,4%	9,5%	7,9%	7,4%
FGC	32,6%	35,3%	36,8%	33,0%
RENFE	11,6%	15,2%	16,6%	12,7%
<b>Transport privat</b>	<b>43,4%</b>	<b>35,8%</b>	<b>35,5%</b>	<b>41,1%</b>
Cotxe conductor sol	25,5%	21,3%	21,2%	27,9%
Cotxe conductor + altres persones	7,9%	8,4%	6,6%	5,7%
Cotxe acompanyant	8,6%	5,7%	6,8%	6,3%
Moto	1,3%	0,4%	0,8%	1,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2001, 2002, 2004. IERMB 2006

## 5.2 Durada del desplaçament

La durada del desplaçament ha augmentat respecte els anys anteriors. Mentre dos anys enrere un terç dels membres de la comunitat accedien al campus en menys de 20 minuts, actualment només un 19,8% ho fa en aquest temps.

L'any 2006 la franja majoritària de durada, amb gairebé un terç dels membres, es situa entre els 20 i els 39 minuts. La franja de temps més alta (més de 90 minuts) també ha augmentat respecte els anys anteriors. Enguany un 5,3% dels membres tarda 90 minuts o més per arribar al campus mentre el 2004 només ho feia un 1,6%.

**Taula 57: Evolució del temps de desplaçament**

2001	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
<20 min	11,5%	9,3%	3,7%	1,5%	25,9%
20 a 39 min	13,2%	13,7%	3,5%	1,0%	31,4%
40 a 59 min	11,7%	13,5%	4,5%	0,7%	30,4%
60 a 89 min	4,7%	3,4%	0,8%	0,2%	9,1%
90 i més min	1,7%	1,4%	0,2%	0,0%	3,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

2002	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
<20 min	33,3%	32,7%	34,2%	52,8%	33,8%
20 a 39 min	23,5%	25,7%	32,0%	25,8%	25,7%
40 a 59 min	29,0%	33,2%	28,7%	18,3%	30,3%
60 a 89 min	11,5%	6,2%	4,2%	3,0%	8,1%
90 i més min	2,8%	2,0%	0,7%	0,3%	2,1%
Total	100,1%	99,8%	99,8%	100,2%	100,0%

2004	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
<20 min	30,4%	29,2%	28,1%	45,3%	33,3%
20 a 39 min	20,0%	23,2%	26,1%	25,3%	23,7%
40 a 59 min	33,9%	32,4%	37,1%	26,0%	32,4%
60 a 89 min	13,5%	13,0%	7,3%	3,3%	9,3%
90 i més min	2,2%	2,2%	1,5%	0,3%	1,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

2006	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
<20 min	21,6%	22,5%	24,1%	36,1%	23,1%
20 a 39 min	28,5%	31,9%	36,1%	28,3%	31,2%
40 a 59 min	19,2%	21,5%	20,1%	19,5%	20,2%
60 a 89 min	23,1%	20,5%	16,1%	15,0%	20,4%
90 i més min	7,7%	3,6%	3,6%	1,1%	5,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2001, 2002, 2004. IERMB 2006

## 5.3 Multimodalitat

La multimodalitat ha disminuït gairebé un 8% respecte el 2004. Els estudiants i el PDI són els col·lectius que han disminuït de forma més significativa els viatges de tipus multimodal, mentre el PAS manté els seus hàbits en relació a la multimodalitat del viatge.

Tenint en compte que la multimodalitat s'associa majoritàriament amb l'ús del transport públic, aquesta relació és congruent amb el descens experimentat també pel transport públic.

**Taula 58: Multimodalitat 2004**

2004

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Multimodal	42,9%	36,7%	33,1%	19,3%	33,0%
Unimodal	57,1%	63,3%	66,9%	80,8%	67,0%

Font: GEMOTT 2004

**Taula 59: Multimodalitat 2006**

2006

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total
Multimodal	27,0%	24,6%	19,4%	15,1%	24,1%
Unimodal	73,0%	75,4%	80,6%	84,9%	75,9%

Font: IERMB 2006. Elaboració pròpia

## 5.4 Tinença de carnet de conduir

En el col·lectiu que més ha augmentat l'ús del transport privat, els estudiants de 1r cicle, és on s'ha produït també un augment més important de la tinença de carnet respecte a l'edició anterior, passant del 44,4% l'any 2004 al 57,9% l'any 2006.

Els altres col·lectius mantenen un percentatges similars respecte el 2001.

**Taula 60: Evolució de la tinença de carnet**

		Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	PDI o estudiant de 3r cicle	PAS	Total UAB
<b>2001</b>	Disposa de carnet de cotxe o moto	58,0%	69,5%	84,8%	90,4%	67,2%
	No disposa de carnet	42,0%	30,5%	15,2%	9,6%	32,8%
<b>2002</b>	Disposa de carnet de cotxe o moto	49,0%	65,2%	81,2%	85,0%	61,3%
	No disposa de carnet	51,0%	34,7%	18,7%	15,0%	38,7%
<b>2004</b>	Disposa de carnet de cotxe o moto	44,4%	73,8%	84,0%	86,3%	83,2%
	No disposa de carnet	55,6%	26,2%	16,0%	13,8%	41,8%
<b>2006</b>	Disposa de carnet de cotxe o moto	57,9%	75,6%	82,8%	86,9%	70,6%
	No disposa de carnet	42,1%	24,4%	17,2%	13,1%	29,4%

Font: GEMOTT 2001, 2002, 2004. IERMB 2006

## 6. Conclusions



Des del punt de vista de la mobilitat el campus de la UAB és un **important centre generador de desplaçaments quotidians** atès l'elevat nombre d'estudiants, de professors i personal investigador, així com també personal d'administració i de serveis, que s'hi desplacen cada dia: gairebé 40.000 persones.

D'altra banda, també cal tenir present que el campus de la UAB progressivament ha anat assumint algunes de les **funcions pròpies de les ciutats**, ja que té també una assumeix una funció residencial i també s'hi localitzen serveis complementaris dels quals se sap que atreuen persones de l'entorn no directament vinculades amb l'activitat universitària.

De la mateixa manera que passa en una ciutat, aquest espai disposa d'una trama urbana amb necessitats específiques en matèria de mobilitat que a més de condicionar la mobilitat interna condicionen també la manera d'accedir al campus.

L'especificitat del campus de la UAB ajuda a entendre gran part de les pautes que han resultat de l'explotació i anàlisi de l'enquesta de mobilitat. En les pàgines següents s'exposen les principals conclusions de l'estudi.

**1. L'emplaçament del campus en un espai periurbà provoca que gairebé tots els desplaçaments per accedir al campus siguin fets amb modes motoritzats.**

✓ El campus de Bellaterra **no connecta amb cap trama urbana**, de manera que l'accés amb modes no motoritzats només resulta viable si es resideix al mateix campus o en alguns barris dels municipis més propers. En aquest segon cas, però, els vials d'accés no reuneixen suficients condicions de seguretat i comoditat.

✓ Tot plegat es reflexa en els resultats de l'enquesta, que mostra com **els desplaçaments a peu i en bicicleta representen només el 5% de total**. Cal tenir en compte gran part d'aquest volum dels desplaçaments s'explica pels residents a la Vila Universitària, que representen el 4,4% dels membres de la comunitat universitària.

**2. Una part important dels membres de la comunitat universitària no tenen accés a mitjans de transport privat, esdevenint el transport públic un factor essencial per a la seva mobilitat.**

✓ Les dades de l'enquesta mostren que, en el cas dels **estudiants de 1er cicle**, el 42,1% no disposen de carnet de conduir i el 54,3% no tenen accés al vehicle privat. En els estudiants de 2n cicle aquestes proporcions són menors (24,4% i 43,9% respectivament), però encara superiors a la mitjana de la resta de col·lectius (PDI i PAS).

✓ Conseqüentment, el **repartiment modal dels desplaçaments és significativament diferent** entre aquests col·lectius: mentre el 58,1% dels estudiants de 1er cicle utilitzen el transport públic, aquesta quota baixa fins al 31,2% en el cas del PAS. En estar constituïda la majoria de la comunitat universitària per col·lectius amb poc accés al vehicle privat (estudiants), l'ús global del transport públic assoleix el 53,1% de quota.

✓ Aquesta elevada proporció d'ús del transport públic fa del campus de Bellaterra un **cas excepcional dintre de la Regió Metropolitana de Barcelona**, on globalment predomina l'ús de mitjans de transport privats per realitzar desplaçaments interurbans. El fet que fins i tot els col·lectius amb més accés al vehicle privat (PAS i PDI) presentin també un important ús del transport públic reflexa l'existència d'una elevada oferta de transport públic entre el campus i els municipis on resideixen els membres de la comunitat universitària: Barcelona, Cerdanyola, Sabadell, Terrassa i Sant Cugat.

**3. La localització del campus de Bellaterra en un entorn marcadament metropolità origina unes intenses relacions de mobilitat amb nuclis urbans pròxims i sobretot amb aquells que disposen d'una bona dotació de serveis de transport públic.**

✓ L'àmbit principal de residència de les persones que accedeixen al campus són el **Barcelonès i el Vallès Occidental**. Dels 37.911 membres de la UAB, un 31,1% provenen de Barcelona, malgrat trobar-se a una distància superior que **Sabadell, Terrassa, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès**, que són els nuclis propers de major pes demogràfic. Les ciutats de l'entorn de Barcelona (L'Hospitalet, Badalona, etc.) també generen un important nombre de desplaçaments cap a la UAB.

✓ Aquest fet posa de manifest que l'àmbit d'influència de la UAB no respon únicament al criteri de proximitat física, sinó que resta molt condicionat per la **configuració dels serveis de transport públic**. Els residents a l'entorn de Barcelona i al Vallès Occidental gaudeixen de la millor oferta de transport públic per accedir al campus de Bellaterra.

✓ Els residents en altres comarques que utilitzen el transport públic necessiten majoritàriament passar per la ciutat de Barcelona degut a l'esquema radial de les línies ferroviàries a la RMB. En aquests casos s'observa un augment de la **multimodalitat** i conseqüentment una **major durada mitjana** dels desplaçaments.

- ✓ Entre els diferents corredors de transport considerats en l'estudi, aquells on es registra un **major ús del vehicle privat** són **FGC Llobregat Anoia** i **RENFE Vallès Oriental**. En aquests dos casos la deficient interconnexió entre línies ferroviàries properes i també la manca de serveis d'autobús que connectin amb el campus de forma ràpida desincentiven l'ús del transport públic.
- ✓ En el cas de RENFE Vallès Oriental (que comprèn els residents de municipis amb parades dels trams de línia Montcada - Sant Celoni i Montcada - La Garriga), la dificultat radica sobretot en el transbordament que cal realitzar a Montcada i Reixac, on el desajust horari entre les línies ocasiona una important penalització en temps a l'usuari.
- ✓ Lògicament, les persones que **no resideixen en municipis que disposin de serveis ferroviaris** són els que fan un major ús del transport privat (67,7%), principalment en cotxe.

#### 4. *El temps emprat per desplaçar-se al campus tendeix a incrementar-se lleugerament.*

✓ El temps que els membres de la comunitat universitària necessiten esmerçar per arribar al campus mostra una sensible tendència a incrementar-se. Aquest fet es produeix malgrat que paral·lelament es produeixin dos fenòmens que juguen un efecte contrari:

- Es redueix la **quota d'ús del transport públic**, que és el mitjà amb un temps de desplaçament relativament més elevat.
- Es redueix la **multimodalitat**, és a dir, la realització de transbordaments que impliquen un major temps de desplaçament.

✓ És a dir, el creixent ús del vehicle privat no es tradueix en una disminució de la durada dels desplaçaments. Dos factors poden ser la causa d'aquest fet:

- El **lloc de residència** dels membres de la comunitat universitària tendeix a allunyar-se del campus. En general, l'increment de les distàncies dels desplaçaments originats per treball i estudis és un fenomen constant en la regió metropolitana de Barcelona.
- L'increment de la **congestió en la xarxa viària** metropolitana i les vies d'accés al campus de Bellaterra. En general, la congestió viària és creixent a la regió metropolitana i, segons els darrers estudis realitzats pel PITC\* i el PDM\*\*, aquesta tendència es mantindrà en els propers anys malgrat que puguin entrar en servei noves carreteres.

\* PITC: Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (DPTOP)

\*\* PDM: Pla Director de Mobilitat de la RMB (ATM)

**5. Les valoracions expressades pels usuaris reflexen les diferències existents en les condicions dels serveis de transport públic que permeten accedir al campus.**

✓ Els resultats referents a la satisfacció dels usuaris del transport públic mostren una marcada diferència entre dos conjunts de serveis:

- D'una banda **FGC** rep una valoració molt alta (7,2), malgrat ser un servei amb problemes de congestió durant les primeres hores del matí. Se'n destaca especialment la seva puntualitat (8,3).
- De l'altra, l'autobús interurbà (5,7) i RENFE (4,8) reben unes valoracions baixes segons els estàndards actuals dels índexs de satisfacció del client del transport públic. Al contrari que FGC, en el cas de **RENFE** es considera que el seu pitjor atribut és la puntualitat (3,5). L'element més criticat de l'**autobús** és la freqüència de pas (4,6).

✓ A més del conjunt de factors propis del servei que presta, la baixa puntuació de RENFE (4,8) pot veure's afectada per tractar-se d'un desplaçament que requereix l'ús posterior de **l'autobús intern de la UAB** que enllaça el campus amb l'estació de tren. Cal tenir en compte que la puntuació global de l'autobús intern és baixa (5,8), especialment pel que respecta a la comoditat del trajecte (4,4).

✓ Hi ha poques connexions amb el campus amb autobús, i la majoria de les existents connecten municipis que ja disposen de servei ferroviari. En aquest sentit, **l'autobús ofereix actualment un servei complementari** que, en termes de satisfacció de l'usuari, únicament pot competir amb RENFE. Per aquest motiu es podria explicar la baixa quota d'ús que té l'autobús (7,2%) respecte a RENFE (12,7%) i sobretot FGC (33%).

**6. Els membres de la comunitat universitària creuen que es fa un ús excessiu del cotxe per accedir al campus i es mostren favorables a introduir mesures per fer-ne un ús més racional.**

✓ En l'actualitat es fa un **ús poc eficient del cotxe** per accedir al campus, ja que la mitjana d'ocupació és de 1,18 persones / cotxe, pràcticament idèntica a la mitjana del conjunt de la regió metropolitana (1,2 aprox.). Només els estudiants de 1er cicle mostren una tendència sensiblement major a compartir el cotxe (1,35 persones / cotxe).

✓ El 70% dels membres de la comunitat universitària considera que en l'actualitat **s'utilitza excessivament el cotxe** per accedir al campus de Bellaterra. Conseqüentment, les persones entrevistades es mostren favorables a que s'implantin totes les possibles mesures que s'han proposat en l'enquesta per racionalitzar l'ús del cotxe.

✓ Seguint el patró general que mostren altres estudis sobre percepcions i expectatives en la mobilitat, **les mesures adreçades a incrementar el transport públic són les que reben més suport** per part dels enquestats (8,9 punts). També rep una valoració molt favorable la proposta d'estimular l'ús compartit del cotxe (8,1).

✓ **Les mesures que incideixen sobre l'ús del cotxe al campus reben menys suport:** tant les actuacions contra la indisciplina en l'aparcament com l'increment de les places d'aparcament obtenen un 5,8. És a dir, els enquestats són poc favorables a modificar les condicions actuals de l'oferta i gestió de l'aparcament al campus.



# Annex 1. Metodologia

## **CARACTERÍSTIQUES DE L'ENQUESTA:**

**Univers:** Membres de la comunitat universitària del campus UAB de Bellaterra que pertanyen necessàriament a algun dels següents 4 col·lectius: PAS, PDI i estudiants de 3r cicle, estudiants de 1r cicle, estudiants de 2n cicle.

**Mostra:** 4525 individus.

**Error relatiu:**  $\pm 1,48\%$ . S'ha calculat sota el supòsit de mostratge aleatori estratificat per poblacions finites, amb un nivell de confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ( $p=q=0,5$ ).

**Mostreig:** aleatori estratificat bietàpic (col·lectiu i individu membre de la comunitat universitària). La selecció de les últimes unitats (individus) ha estat mitjançant un sistema de selecció sistemàtica d'arrencada aleatòria amb control de quotes de centre de pertinença i gènere.

L'univers d'estudi s'ha constituït a partir de les següents dades censals:

- Estudiants de primer i segon cicle: dades proporcionades per l'Oficina d'Estudis i Gestió de la Informació, referents a desembre de 2005.

-Estudiants de tercer cicle, PAS i PDI: dades proporcionades per l'Oficina d'Estudis i Gestió de la Informació, referents a gener de 2006.

**Treball de camp:** s'ha realitzat entre el 17 d'abril i el 5 de maig del 2006.

## ANÀLISI TERRITORIAL:

S'han realitzat dues agrupacions dels municipis de residència dels membres de la comunitat universitària a fi de realitzar una anàlisi en clau territorial dels hàbits de mobilitat (capítol 2).

La primera agrupació, denominada **corredor de transport**, agrupa els municipis que disposen d'estació de tren en els diferents corredors de la regió metropolitana de Barcelona:

- FGC Llobregat-Anoia: municipis entre L'Hospitalet i Manresa + L'Hospitalet i Igualada.
- FGC Vallès: municipis entre Sant Cugat i Terrassa + Sant Cugat i Sabadell.
- Renfe Vallès Occidental: de L'Hospitalet a Martorell resseguint la línia C7 de RENFE.
- Renfe Vallès Oriental: municipis entre Montcada i Sant Celoni + Montcada i La Garriga.
- Renfe Bages: municipis entre Cerdanyola i Manresa.
- Renfe Maresme: municipis entre Sant Adrià i Blanes.
- Renfe Garraf: municipis entre l'Hospitalet i El Vendrell, resseguint la línia C2 de RENFE (per Vilanova).
- Renfe Penedès: municipis entre l'Hospitalet i El Vendrell, resseguint la línia C4 de RENFE (per Vilafranca).
- Sense corredor: resta de municipis de Catalunya, excloent Barcelona i la Vila Universitària, que no s'han incorporat en cap corredor.

Cal tenir en compte que un mateix municipi pot estar integrat en més d'un corredor (per exemple: L'Hospitalet).

La segona agrupació, que s'ha anomenat **municipi**, desglossa els municipis amb suficient mostra per permetre anàlisis significatives: Barcelona, Cerdanyola, Sabadell, Sant Cugat, Terrassa i Vila Universitària.

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

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

## **Annex 2. Model de qüestionari**

