

DIRECCIÓ FACULTATIVA

Rafael Requena Valiente

Unitat de Gestió de la Mobilitat

Universitat Autònoma de Barcelona

EQUIP REDACTOR

GEMOTT

Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori

Universitat Autònoma de Barcelona

Directora

Carne Miralles-Guasch

Investigadors

Montserrat Martínez Melo

Antoni Ramón Riba

Ajudants d'investigació

Teodor Mellén

Miriam Montané

Amb el suport de tot l'equip del GEMOTT



Índex

Introducció	5
1. La comunitat universitària	9
1.1. Els membres de la comunitat universitària	11
1.1.1. Trets generals de la comunitat universitària.....	12
1.1.2. Altres característiques sociodemogràfiques de la comunitat universitària	13
1.2. Recurrència	19
1.3. Tinença de carnet de conduir	20
1.4. Disponibilitat de vehicle privat.....	22
2. Anàlisi de la mobilitat	25
2.1. Repartiment modal.....	28
2.2. Índex d'ocupació del cotxe	36
2.3. Motius d'ús del mitjà de transport	37
2.4. Tipus de bitllet	42
2.5. Durada del desplaçament	43
2.6. Distribució horària	47
2.7. Multimodalitat	49
3. Satisfacció dels usuaris	53
3.1. Valoració dels mitjans de transport públic per part de la població usuària d'aquests mitjans.....	56
3.1.1. Valoració de la població usuària de l'autobús interurbà	57
3.1.2. Valoració de la població usuària de FGC.....	58
3.1.3. Valoració de la població usuària de RENFE.....	59
3.2. Comparació de la valoració dels mitjans de transport públic per part de la població usuària i la no usuària d'aquests mitjans	60
3.3. Valoració de la bicicleta per part de la població usuària.....	61
3.4. Motius per no utilitzar la bicicleta	62
4. Anàlisi territorial de la mobilitat	67
4.1. Anàlisi de la mobilitat segons municipis i comarques de residència.....	70
4.1.1. Repartiment modal	70
4.1.2. Temps mitjà dels desplaçaments	74
4.1.3. Multimodalitat.....	76
4.1.4. Disponibilitat de vehicle privat	77
4.2. Anàlisi de la mobilitat segons corredors de transport.....	78
4.2.1. Repartiment modal	78
4.2.2. Temps mitjà dels desplaçaments	80
4.2.3. Multimodalitat.....	81
4.2.4. Disponibilitat de vehicle privat	82

5. Mesures i opinions per a la millora la sostenibilitat del campus UAB	83
5.1. Opinió sobre l'augment de l'espai per a vianants i bicicletes al campus UAB	86
5.2. Opinió sobre l'ús del servei de bicicleta interna a la UAB	87
5.3. Opinió sobre mesures de control de la indisciplina en l'aparcament.....	89
5.4. Motius per no compartir vehicle per part de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB	92
5.5. Opinió de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB sobre la possibilitat d'establir aparcament reservat per a cotxes amb 3 o més ocupants	94
5.6. Coneixement Pla de Mobilitat de la UAB	95
Conclusions	97
I Annex metodològic.....	105
1. Disseny metodològic	107
1.1. Enquesta autoadministrada per Internet.....	107
1.2. Univers i mostra final.....	110
1.3. Fitxa tècnica de l'enquesta.....	111
1.4. Anàlisi territorial	112
II Annex Corredors ferroviaris.....	113
III Annex Model Qüestionari	119
IV Annex Mobilitat per centres d'estudi o lloc de treball	135

Introducció

Introducció

La Universitat Autònoma de Barcelona, des de fa uns anys, realitza enquestes d'hàbits de mobilitat entre els diferents col·lectius de la comunitat universitària com a eina bàsica de la tasca de gestió de la mobilitat que genera. El coneixement dels hàbits de mobilitat de la comunitat universitària ha permès diagnosticar els principals dèficits.

Aquesta diagnosi ha estat la referència a partir de la qual s'ha dissenyat la política de la UAB en matèria de mobilitat i accessibilitat (Pla Director 2006-2009, Pla estratègic d'accessibilitat de la UAB) i s'ha aconseguit la implicació de les administracions competents en l'elaboració del Pla de Mobilitat de la UAB.

D'altra banda, aquesta informació també resulta molt valuosa per als diferents operadors de transport en la seva activitat quotidiana de planificació dels serveis. És per aquest motiu que en l'edició de 2009 la UAB ha comptat amb la col·laboració de Ferrocarrils de la Generalitat, RENFE, SARBUS i Transports Urbans de Sabadell.

Aquesta, és la cinquena edició d'una sèrie que va començar el 2001 amb la col·laboració del Grup d'Estudis de Mobilitat Transport i Territori del Departament de Geografia (2001, 2002, 2004, 2006, 2009) i que permet obtenir els resultats d'un exercici concret i també poder-los comparar amb els anteriors.

Aquest any tanmateix, la Unitat de Gestió de la mobilitat de la UAB i el GEMOTT han donat un pas més, i han substituït la metodologia del treball de camp presencial per una metodologia on-line. Un canvi que, més enllà d'estalviar recursos i temps, ha permès simplificar l'operació i ha millorat tot el procés. El que suposa la consolidació d'una nova metodologia de llarga durada, on en el futur no seran necessaris canvis importants.

L'estructura dels resultats es presenten al llarg de cinc capítols, unes conclusions finals, a més de diversos annexos metodològics. En el primer apartat s'analitzen les característiques de la comunitat universitària i en els següents s'aprofundeix en els hàbits de mobilitat d'aquesta comunitat. Uns hàbits que venen definits pels elements objectius del viatge com és el mitjà de transport que s'utilitza, la durada de desplaçament, el tipus de bitllet, etc. Aquestes anàlisis es valoren per les diferents col·lectius que integren al comunitat universitària i per gènere.

També s'aprofundeix en la valoració que fan els usuaris dels transport i en la opinió que tenen sobre diverses mesures que es poden emprendre per millorar la sostenibilitat al campus. Valoració i opinió que constitueixen la part subjectiva de l'enquesta.

Una part important dels resultats és la que fa referència a l'anàlisi territorial de la mobilitat, segons dues tipologies de territori. Una es centra en les característiques dels viatges segons les ciutats més importants que actuen com origen dels desplaçaments i segons les comarques. Una segona anàlisi es fa en relació als corredors ferroviaris, per tal d'esbrinar si aquesta oferta de transport influeix a l'hora d'escollir la UAB com a universitat de referència en certs territoris de l'entorn.

1. La comunitat universitària

1. La comunitat universitària

En el present estudi s'entén per comunitat universitària el conjunt de persones que tenen una vinculació directa, ja sigui per treball o estudi, amb la UAB i realitzen la seva activitat en el campus de Bellaterra d'aquesta Universitat.

La comunitat universitària la formen els estudiants -de 1er, 2on i 3er cicle-, el Personal Docent i Investigador (PDI) i el Personal d'Administració i Serveis (PAS).

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

En segon lloc, s'analitzen altres aspectes de la comunitat universitària a partir d'informació que prové de l'enquesta, com el lloc de residència. En aquest subapartat també s'inclouen algunes qüestions que constitueixen novetats respecte edicions anteriors de l'enquesta, com ara edat dels membres de la comunitat universitària, antiguitat a la UAB, població amb limitacions de mobilitat i població estudiant que treballa.

Posteriorment, en el capítol s'estudia la freqüència d'assistència al campus, així com la tinença de carnet de conduir i la disponibilitat de vehicle dels membres de la comunitat universitària.

1.1. La comunitat universitària

1.1.1. Trets generals de la comunitat universitària (informació facilitada per la UAB)

En funció de col·lectiu

La comunitat universitària de la UAB la formen un total de 43.579 persones (Abril 2009). Més de dues terceres parts d'aquesta comunitat corresponen a la població estudiant de 1er i 2on cicle. A força distància se situen els estudiants de 3er cicle, que són més nombrosos que el PDI i el PAS.

Taula 1: Distribució de la comunitat universitària segons col·lectiu 2009

	N	%
Alumnes de 1r i 2n cicle	30.685	70,4%
Alumnes de 3r cicle	7.371	16,9%
PDI	3.305	7,6%
PAS	2.218	5,1%
Total UAB	43.579	100,0%

Font: UAB Abril 2009.

Respecte l'any 2006 s'aprecia un increment notori d'estudiants de 3er cicle i PDI (l'any 2006 es consideraven conjuntament) i una estabilització d'estudiants de 1er i 2on cicle, que comporta que perdin pes relatiu sobre el total. El PAS és un altre dels col·lectius que ha augmentat els seus efectius.

Taula 2: Evolució de la comunitat universitària segons col·lectiu 2006-2009

	2006		2009	
	N	%	N	%
Alumnes de 1r i 2n cicle	29.105	76,8%	30.685	70,4%
PDI o Estudiant de 3r cicle	6.985	18,4%	10.676	24,5%
PAS	1.821	4,8%	2.218	5,1%
TOTAL	37.911	100,0%	43.579	100,0%

Font: UAB 2006- 2009.

En funció del gènere

En la comunitat universitària predominen les dones, que ja representen més de sis de cada deu membres. Aquesta presència de població femenina s'ha incrementat entre 2006 i 2009.

Taula 3: Evolució de la comunitat universitària segons gènere 2006-2009

	2006		2009	
	N	%	N	%
Home	15.785	41,6%	16.875	38,7%
Dona	22.126	58,4%	26.704	61,3%
Total UAB	37.911	100,0%	43.579	100,0%

Font:UAB 2006-2009.

1.1.2. Altres característiques sociodemogràfiques de la comunitat universitària

En funció del col·lectiu i el gènere

En gairebé tots els col·lectius es reproduïx, a grans trets, la distribució general per gènere amb un predomini significatiu de les dones. Destaca, però, que entre el PDI la distribució pràcticament s'inverteix i, en aquest cas, els homes representen el 60,9% del col·lectiu.

Taula 4: Distribució de la comunitat universitària segons gènere i col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total UAB
Home	37,6%	37,1%	33,4%	60,9%	38,4%	38,7%
Dona	62,4%	62,9%	66,6%	39,1%	61,6%	61,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del municipi o comarca de residència

El lloc de residència més habitual de la població que forma la comunitat universitària és Barcelona que, tot i això, disminueix el seu pes sobre el total entre 2006 i 2009. La resta de municipis i comarques d'origen mantenen, a grans trets, la seva presència entre la comunitat universitària. Després de Barcelona, l'entorn proper a la universitat és el que forneix el major nombre d'estudiants i treballadors: per aquest ordre, Cerdanyola, Sabadell, Terrassa i Sant Cugat, a més de la resta del Vallès Occidental. El conjunt del Vallès Occidental aporta el 45% de la comunitat universitària de la UAB.

Amb un presència entre el 3% i el 6% de la comunitat universitària hi figuren el Vallès Oriental, que sembla que disminueix la seva aportació entre 2006 i 2009-, el Baix Llobregat - que l'any 2009 supera l'aportació del Vallès Oriental-, la resta del Barcelonès, Anoia-Bages i Maresme.

Els orígens amb menys presència són l'Alt Penedès-Garraf i la resta de Catalunya.

Taula 5: Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2009

Municipis	%	
	2006	2009
Barcelona	31,1%	27,2%
Cerdanyola del Vallès	11,0%	10,8%
Sabadell	9,0%	9,1%
Terrassa	5,5%	6,3%
Sant Cugat del Vallès	4,6%	3,9%
Vila UAB*	4,4%	4,5%
Comarques		
Resta Vallès Occidental	8,1%	10,4%
Vallès Oriental	7,0%	5,0%
Anoia - Bages	4,5%	3,9%
Maresme	4,1%	3,8%
Baix Llobregat	4,0%	5,6%
Resta Barcelonès	3,6%	4,9%
Alt Penedès - Garraf	1,3%	1,9%
Resta Catalunya	1,8%	2,7%
Total	100,0%	100,0%

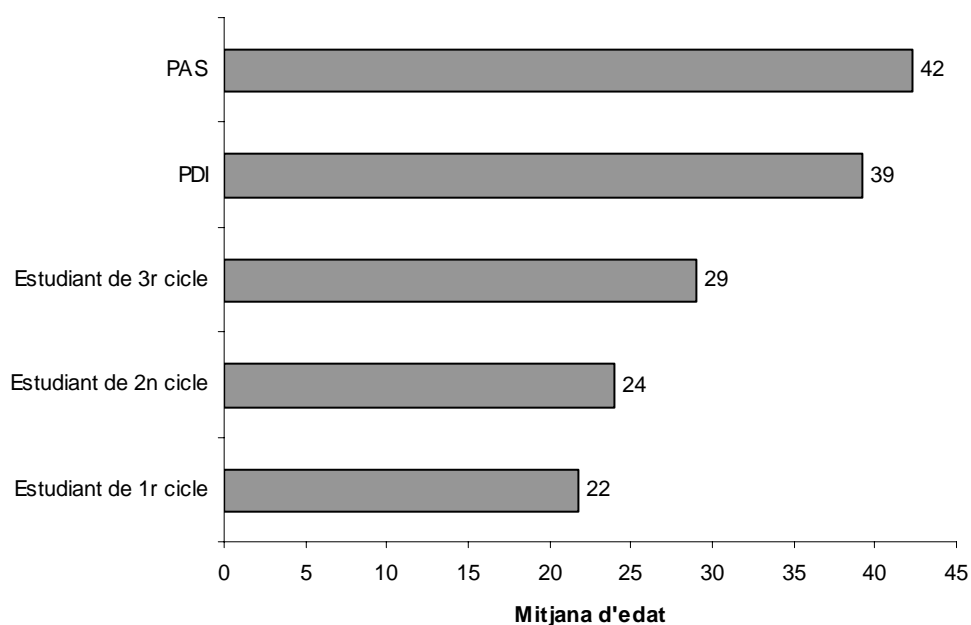
Font: GEMOTT 2006 - 2009.

* La Vila UAB es troba al municipi de Cerdanyola del Vallès, però per motius de recerca es considera separatament.

*En funció de l'edat**

L'edat mitjana de la comunitat universitària és de 26 anys. Com és d'esperar, l'edat augmenta a mesura que avancen els cicles universitaris i és més elevada entre les persones que treballen a la UAB. Entre aquestes darreres, el PAS supera en edat al PDI. Per gènere, l'edat dels homes supera lleugerament la de les dones.

Gràfic 1: Mitjana d'edat de la comunitat UAB segons col·lectiu 2009



Font: GEMOTT 2009.

Taula 6: Mitjana d'edat de la comunitat UAB segons gènere 2009

	Home	Dona	Total
Mitjana	27	25	26

Font: GEMOTT 2009.

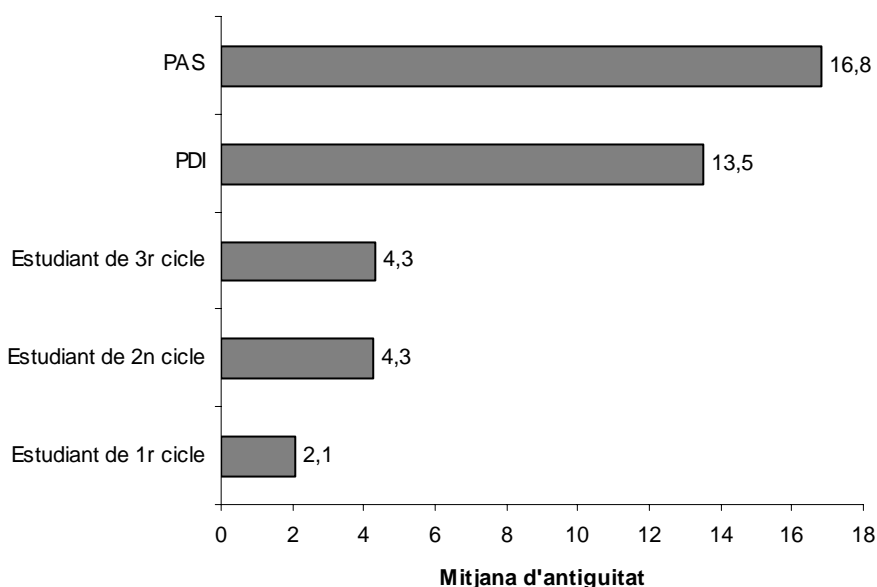
* Variable incorporada per primera vegada en l'Enquesta d'hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2009.

*En funció de l'antiguitat a la UAB**

El conjunt de la comunitat universitària fa gairebé 5 anys que va a la UAB. La mitjana d'antiguitat dels estudiants està per sota d'aquesta xifra. L'antiguitat del PDI és força més elevada –en certs casos una part de l'antiguitat és atribuïble al període d'estudiant- però encara ho és més la del PAS, que supera els 15 anys.

L'antiguitat dels homes és lleugerament superior a la de les dones.

Gràfic 2: Mitjana d'antiguitat a la UAB segons col·lectiu 2009 (en anys)



Font: GEMOTT 2009.

Taula 7: Mitjana d'antiguitat a la UAB segons gènere 2009 (en anys)

	Home	Dona	Total
Mitjana	5,5	4,5	4,9

Font: GEMOTT 2009.

* Variable incorporada per primera vegada en l'Enquesta d'hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2009.

*Població amb limitació en la mobilitat**

S'ha preguntat a les persones que responen l'enquesta si tenen alguna discapacitat que els limités la mobilitat.

La mitjana obtinguda de persones amb limitació de la mobilitat és del 0,7% de la comunitat universitària.

Taula 8: Població amb limitació de mobilitat segons col·lectiu 2009

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Població amb limitació	0,6%	0,6%	1,0%	0,4%	0,6%	0,7%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 9: Població amb limitació de mobilitat segons gènere 2009

	Home	Dona	Total
Població amb limitació	0,7%	0,6%	0,7%

Font: GEMOTT 2009.

* Variable incorporada per primera vegada en l'Enquesta d'hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2009.

*Població estudiant que, a més d'estudiar, treballa**

Gairebé sis de cada deu estudiants manifesten que, a més de la seva activitat formativa, porten a terme algun tipus d'activitat laboral. La proporció d'estudiants que treballen augmenta a mesura que avancen els cicles formatius. Les dones presenten un nivell d'activitat laboral lleugerament superior als dels homes.

Taula 10: Població que, a més d'estudiar, treballa. Respostes segons col·lectiu 2009

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	Total estudiants
Treballa	50,2%	62,1%	66,5%	58,2%
No treballa	49,8%	37,9%	33,5%	41,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 11: Població que, a més d'estudiar, treballa. Respostes segons gènere 2009

	Home	Dona	Total estudiants
Treballa	56,2%	59,4%	58,2%
No treballa	43,8%	40,6%	41,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

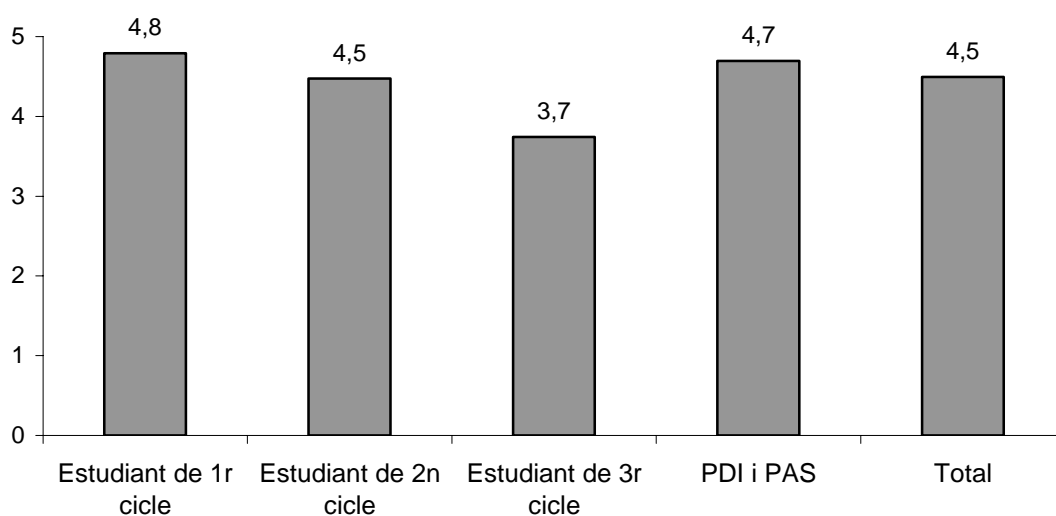
* Variable incorporada per primera vegada en l'Enquesta d'hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2009.

1.2. Recurrència

En funció de la recurrència setmanal

L'assistència mitjana al campus per part del conjunt de la comunitat universitària se situa en 4,5 dies per setmana. És a dir, el més habitual és que s'acudeixi al campus gairebé cada dia laborable. Els diversos col·lectius presenten una recurrència similar, excepte els estudiants de 3er cicle, que se situen per sota del quatre dies setmanals.

Gràfic 3: Recurrència mitjana setmanal segons col·lectiu 2009 (en dies)



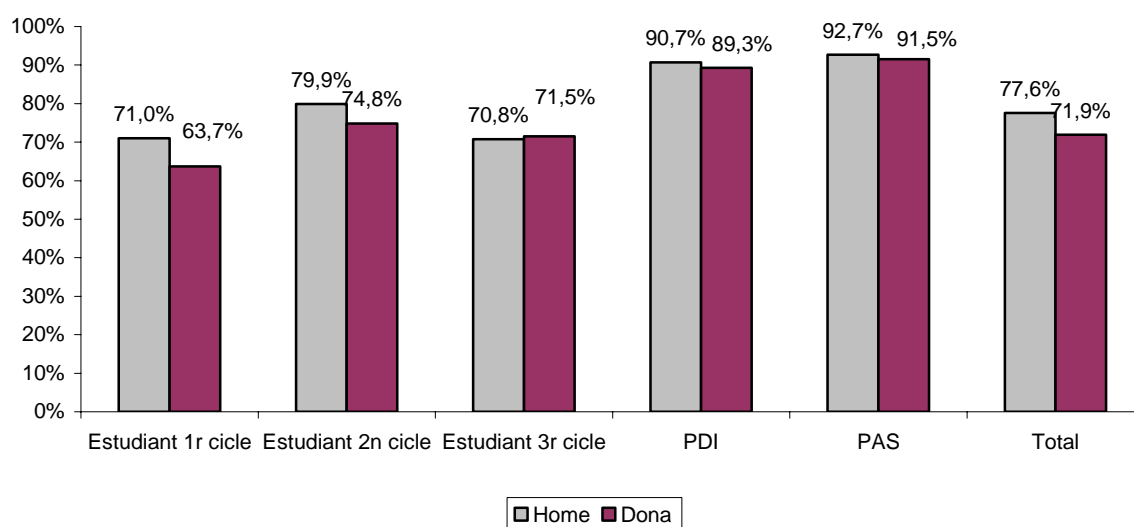
Font: GEMOTT 2009.

1.3. Tinença de carnet de conduir

Prop de tres quartes parts de les persones que formen la comunitat universitària disposen de carnet de conduir (cotxe o moto). La possessió de carnet és més elevada entre el PAS i el PDI i menor entre els estudiants.

Entre els estudiants de 1er i 2on cycle els homes disposen amb major freqüència de carnet que les dones. En canvi, entre els estudiants de 3er cycle, el PDI i el PAS, la disponibilitat de carnet està gairebé igualada entre els dos sexes.

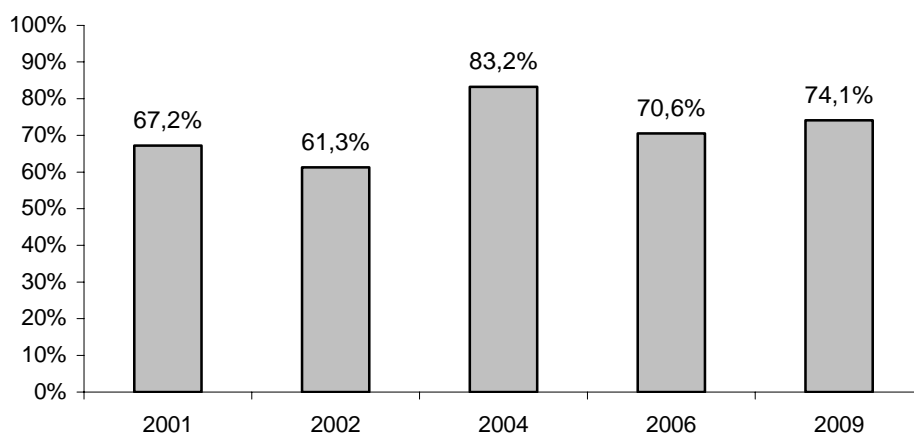
Gràfic 4: Tinença de carnet de conduir segons gènere i col·lectiu 2009



Font: GEMOTT 2009.

Entre 2006 i 2009 ha augmentat la disponibilitat de carnet de conduir. En el conjunt de la dècada la població amb carnet s'ha mantingut amb valors propers al 70% de la comunitat universitària, excepte l'any 2004, que presenta un valor més elevat.

Gràfic 5: Evolució de la tinença de carnet de conduir 2001-2009 (moto o cotxe)



Font: GEMOTT 2009.

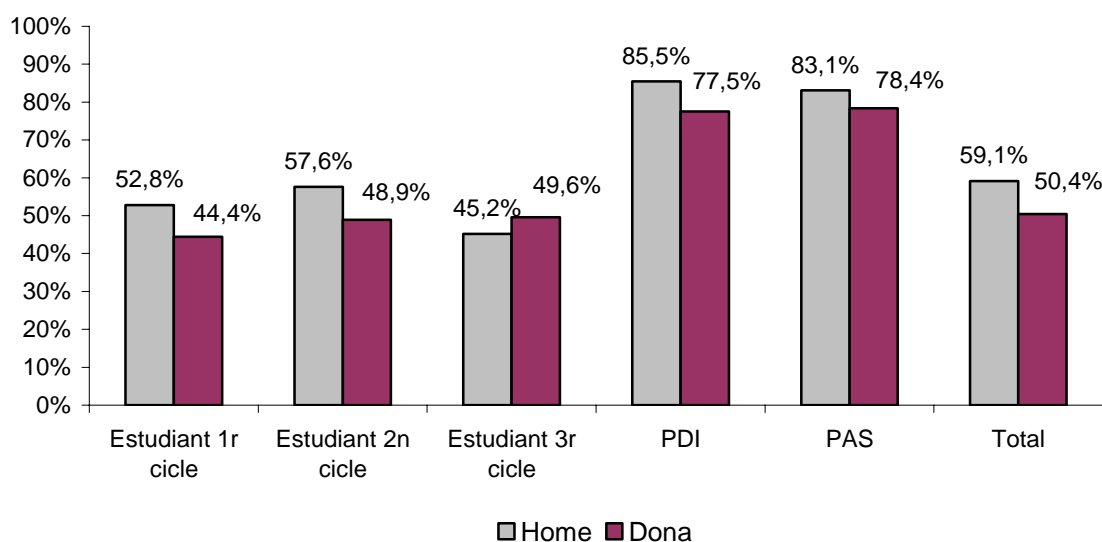
1.4. Disponibilitat de vehicle privat

Poc més de la meitat (53,7%) de les persones que formen la comunitat universitària manifesten disposar de vehicle (cotxe o moto)

En base a la disponibilitat de vehicle els diversos col·lectius es poden dividir en dos grups. Per una banda, els estudiants -1er, 2on i 3er cicle-, que sempre se situen amb taxes de possessió per sota del 60% i, d'altra banda, el PDI i el PAS, que presenten nivells de disponibilitat més elevats.

En pràcticament tots els col·lectius els homes posseeixen vehicle en major proporció que les dones –excepte entre els estudiants de 3er cicle. Recordi's que, en canvi, en la disponibilitat de carnet de conduir entre els estudiants de 3er cicle, PDI i PAS les taxes d'homes i dones estaven igualades.

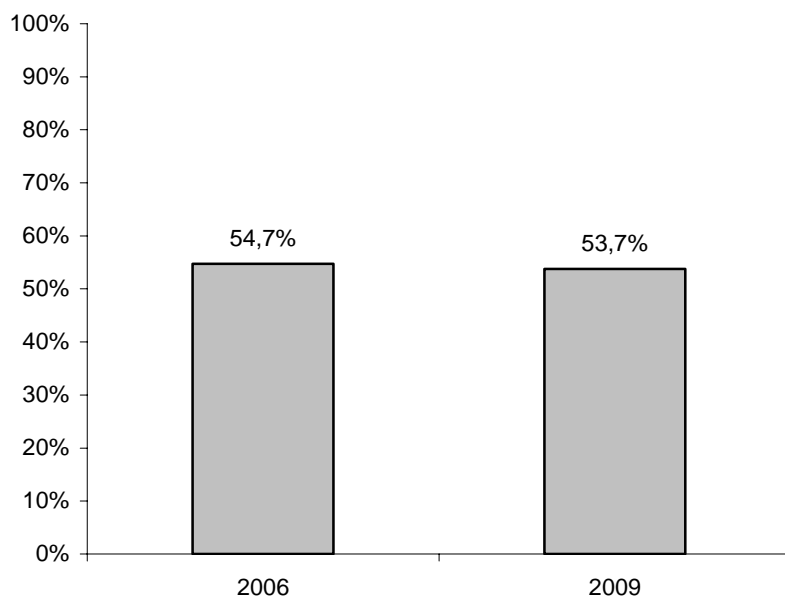
Gràfic 6: Disponibilitat de vehicle segons col·lectiu i gènere 2009



Font: GEMOTT 2009.

Entre 2006 i 2009 la disponibilitat de vehicle s'ha mantingut pràcticament estabilitzada, lleugerament per sobre de la meitat de la comunitat universitària.

Gràfic 7: Evolució de la disponibilitat de vehicle 2006-2009



Font: GEMOTT 2009.



2. Anàlisi de la mobilitat

2. Anàlisi de la mobilitat

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

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

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

2.1. Repartiment modal

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

Al llarg d'aquests anys predomina l'ús del transport públic, situant-se en mínims de 52,6% l'any 2001 fins a màxims de 61,2% en el 2004, degut a la integració tarifària que es s'introduí en aquests anys i que va abaratir el cost dels desplaçaments amb mitjans públics. L'any 2009 l'ús del transport públic se situa en el 54,3% i presenta un lleuger increment respecte el 2006.

El transport privat assoleix els màxims nivells d'ús l'any 2001 amb un 43,4% del total de desplaçaments i es redueix a un mínim del 35,5% el 2004. L'any 2009 el transport privat aglutina el 38,5% dels desplaçaments, el que representa una reducció significativa respecte el 2006.

L'accés a la UAB amb mitjans no motoritzats és molt minoritari. Tot i això, entre 2001 i 2009 s'ha produït un increment progressiu, bé que moderat, de l'ús d'aquests mitjans.

Pel que fa als mitjans concrets amb què l'any 2009 s'arriba a la UAB, el més utilitzat és el FGC, que aplega un terç del total de desplaçaments, seguit del cotxe amb conductor sol, que és utilitzat per una quarta part de les persones que arriben a la UAB. RENFE concentra poc més de la desena part del total de desplaçaments i lleugerament per sota se situa l'accés en autobús. En l'àmbit del transport privat, l'ús del cotxe amb més d'un passatger és minoritari i aplega únicament entorn de la desena part del total de viatges mentre que l'accés en moto encara és molt més escàs. Qui arriba a la UAB amb mitjans no motoritzats ho fa principalment a peu ja que l'ús de la bicicleta és mínim.

En relació a l'evolució, el nivell d'utilització de FGC ha augmentat sensiblement entre 2006 i 2009 i, en canvi, s'ha estabilitzat l'ús de RENFE i de l'autobús. D'altra banda, la lleugera tendència a la reducció del transport privat en aquest període és atribuïble a la davallada de l'ús del cotxe amb acompanyant

Taula 12: Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB 2001-2009

	2001	2002	2004	2006	2009
No motoritzat	4,0%	4,2%	3,4%	5,8%	7,2%
Caminant	3,9%	3,7%	3,3%	5,0%	6,4%
Bicicleta	0,1%	0,4%	0,1%	0,8%	0,8%
Transport públic	52,6%	60,0%	61,2%	53,1%	54,3%
Autobús	8,4%	9,5%	7,9%	7,4%	7,7%
FGC	32,6%	35,3%	36,8%	33,0%	34,4%
RENFE	11,6%	15,2%	16,6%	12,7%	12,2%
Transport privat	43,4%	35,8%	35,5%	41,1%	38,5%
Cotxe conductor sol	25,5%	21,3%	21,2%	27,9%	26,2%
Cotxe conductor + altres persones	7,9%	8,4%	6,6%	5,7%	7,3%
Cotxe acompanyant	8,6%	5,7%	6,8%	6,3%	3,7%
Moto	1,3%	0,4%	0,8%	1,1%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2001-2009.

En funció del col·lectiu

Els estudiants -1er, 2on i 3er cicle- són el col·lectiu que més utilitza el transport públic a l'hora d'accedir a la UAB. Els estudiants fan gairebé sis de cada deu viatges en transport públic, mentre que utilitzen el transport privat en una tercera part dels seus desplaçaments. Els estudiants també són els que es desplacen a la UAB en majors proporcions –bé que minoritàries- amb mitjans no motoritzats.

En canvi, els col·lectius que treballen al campus utilitzen principalment el transport privat per accedir-hi. El PDI fa ús del transport privat en el 68,4% dels desplaçaments i el PAS ho fa en el 58,6%.

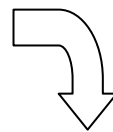
Entre 2006 i 2009 tots els col·lectius¹ presenten una lleugera tendència a l'increment de l'ús de mitjans no motoritzats i del transport públic –excepte els estudiants de 1er cicle que mantenen estables els desplaçaments en transport públic. D'altra banda, en tots els casos es redueix també lleugerament l'ús dels mitjans de transport privat. Els canvis de més envergadura es produeixen entre el PAS, que incrementa notòriament l'ús del transport públic entre 2006 i 2009 .

¹ En l'edició de l'enquesta de 2006 la informació sobre estudiants de 3er cicle i PDI estava agregada.

Taula 13: Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons el col·lectiu 2006-2009

	Estudiant 1r cicle		Estudiant 2n cicle		PDI o estudiant de 3r cicle		PAS		TOTAL	
	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009
No motoritzat	7,7%	8,9%	4,6%	7,1%	5,6%	6,0%	1,5%	2,2%	5,9%	7,2%
Caminant	7,1%	8,2%	3,8%	6,3%	4,3%	5,1%	1,0%	1,2%	5,0%	6,4%
Bicicleta	0,7%	0,6%	0,8%	0,9%	1,3%	0,9%	0,5%	0,9%	0,8%	0,8%
Transport públic	58,1%	58,4%	54,1%	56,3%	46,1%	48,5%	31,2%	39,3%	53,1%	54,3%
Autobús	8,3%	9,8%	8,1%	7,1%	4,9%	6,5%	4,5%	2,8%	7,4%	7,7%
FGC	33,1%	33,6%	33,2%	36,1%	35,1%	33,6%	22,6%	31,8%	33,0%	34,4%
RENFE	16,7%	15,0%	12,8%	13,1%	6,1%	8,4%	4,0%	4,7%	12,7%	12,2%
Transport privat	34,2%	32,8%	41,3%	36,6%	48,3%	45,5%	67,3%	58,6%	41,1%	38,5%
Cotxe conductor sol	19,8%	18,4%	28,5%	26,0%	37,4%	33,3%	51,5%	45,2%	27,9%	26,2%
Cotxe conductor + altres persones	4,8%	8,0%	6,3%	6,5%	5,6%	7,2%	8,6%	9,3%	5,7%	7,3%
Cotxe acompanyant	8,7%	5,2%	5,3%	2,8%	3,5%	3,3%	6,1%	2,2%	6,3%	3,7%
Moto	0,9%	1,2%	1,1%	1,3%	1,8%	1,6%	1,1%	1,9%	1,2%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006-2009.



Taula 14: Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB desagregat per estudiants de 3er cicle i PDI 2009

	Estudiant 3r cicle	PDI
No motoritzat	8,2%	1,5%
Caminant	7,2%	0,6%
Bicicleta	1,0%	0,8%
Transport públic	57,3%	30,2%
Autobús	8,1%	3,4%
FGC	38,4%	23,4%
RENFE	10,8%	3,4%
Transport privat	34,6%	68,4%
Cotxe conductor sol	26,5%	47,7%
Cotxe conductor + altres persones	4,5%	13,1%
Cotxe acompanyant	3,1%	3,8%
Moto	0,5%	3,8%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del gènere

Encara que entre els dos gèneres l'ús del transport públic supera el privat, tant la informació de l'any 2009 com l'edició anterior de l'enquesta evidencien que les dones són força més usuàries del transport públic que els homes. L'ús dels transport privat entre les dones se situa entorn de la tercera part dels desplaçaments mentre el transport públic n'assoleix gairebé el 60% d'aquests. Entre els homes les diferències en l'ús dels dos mitjans són menys acusades.

Les tendències apuntades d'increment del transport no motoritzat i reducció dels mitjans privats s'observen en l'evolució 2006-2009 tant entre homes com entre dones.

Taula 15: Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons gènere 2006-2009

	Home		Dona		Total	
	2006	2009	2006	2009	2006	2009
Transport no motoritzat	6,0%	7,8%	5,7%	6,8%	5,9%	7,2%
Caminant	4,7%	6,5%	5,3%	6,3%	5,0%	6,4%
Bicicleta	1,3%	1,3%	0,5%	0,5%	0,8%	0,8%
Transport públic	49,0%	49,3%	56,0%	57,4%	53,1%	54,3%
Autobús	6,3%	6,0%	8,2%	8,8%	7,4%	7,7%
FGC	31,5%	31,7%	34,0%	36,1%	33,0%	34,4%
RENFE	11,2%	11,7%	13,7%	12,5%	12,7%	12,2%
Transport privat	45,0%	42,9%	38,3%	35,8%	41,1%	38,5%
Cotxe conductor sol	32,6%	28,8%	24,5%	24,5%	27,9%	26,2%
Cotxe conductor + altres persones	6,2%	8,1%	5,3%	6,9%	5,7%	7,3%
Cotxe acompanyant	3,6%	3,5%	8,3%	3,8%	6,3%	3,7%
Moto	2,6%	2,5%	0,2%	0,7%	1,2%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006-2009.

En funció de la tinença de carnet de conduir

La tinença de carnet de conduir és una de les variables que diferencia més a la població a l'hora d'utilitzar els diferents modes de transport. Qui no disposa de carnet és majoritàriament usuari del transport públic, en proporcions molt elevades. Entre aquest col·lectiu l'ús del transport privat és molt escàs.

La població amb carnet de conduir utilitza més el transport privat, especialment del cotxe amb un únic ocupant. Tot i això, és destacable que el 43% d'aquest col·lectiu opta pel transport públic per arribar al campus.

Entre 2006 i 2009, tant entre la població que disposa de carnet com entre la que no en disposa s'observa un augment de l'ús dels mitjans públics i dels no motoritzats i una reducció del transport privat.

Taula 16: Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons disponibilitat de carnet de conduir 2006-2009

	Disposició de carnet cotxe o moto			
	Si		No	
	2006	2009	2006	2009
No motoritzat	5,3%	6,4%	7,3%	9,4%
Caminant	4,6%	5,5%	6,0%	8,9%
Bicicleta	0,6%	0,9%	1,2%	0,5%
Transport públic	40,6%	43,0%	83,0%	86,3%
Autobús	5,7%	5,5%	11,5%	13,6%
FGC	25,9%	27,9%	50,1%	53,1%
RENFE	9,0%	9,6%	21,4%	19,6%
Transport privat	54,1%	50,5%	9,7%	4,4%
Cotxe conductor sol	39,4%	35,3%	0,2%	0,0%
Cotxe conductor + altres persones	7,7%	9,9%	1,0%	0,1%
Cotxe acompanyant	5,4%	3,5%	8,6%	4,2%
Moto	1,6%	1,8%	0,0%	0,0%
Total	100%	100%	100%	100%

Font: GEMOTT 2006-2009.

En funció de la disponibilitat de vehicle

La població que no disposa de vehicle presenta un comportament similar a la que no disposa de carnet, evidenciant un predomini abassegador de l'ús del transport públic.

Qui disposa de vehicle utilitza amb majors proporcions el transport privat –gairebé set de cada deu persones- que la població que disposa de carnet –cinc de cada deu. En tot cas, la població que té vehicle però opta per accedir a la UAB en transport públic se situa en el 28,6%.

Entre 2006 i 2009 la població que disposa de vehicle ha variat molt poc els seus hàbits de mobilitat mentre que la que no en disposa ha augmentat l'ús dels mitjans no motoritzats i dels públics i ha reduït l'ús dels mitjans privats.

Taula 17: Repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons disponibilitat de vehicle 2006-2009

	Disposició de cotxe o moto			
	Sí		No	
	2006	2009	2006	2009
No motoritzat	3,4%	3,7%	8,9%	11,2%
Caminant	2,9%	3,3%	7,6%	10,0%
Bicicleta	0,4%	0,4%	1,3%	1,2%
Transport públic	28,5%	28,6%	82,8%	83,9%
Autobús	3,6%	2,8%	12,0%	13,4%
FGC	18,5%	19,1%	50,5%	52,1%
RENFE	6,4%	6,8%	20,2%	18,4%
Transport privat	68,1%	67,7%	8,3%	4,9%
Cotxe conductor sol	50,5%	48,8%	0,5%	0,2%
Cotxe conductor + altres persones	9,7%	13,4%	0,9%	0,3%
Cotxe acompanyant	5,9%	3,1%	6,9%	4,4%
Moto	2,1%	2,5%	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006-2009.

Si es considera l'evolució al llarg de la dècada del mode de transport utilitzat per arribar a la UAB segons la tinença de vehicle s'observa que la població que no disposa de vehicle arriba majoritàriament al campus amb transport privat mentre que la majoria que en disposa utilitza transport privat. És molt destacable, però, que amb els anys ha augmentat significativament la proporció de persones que disposen de vehicle però que utilitzen el transport públic per arribar a la UAB.

Taula 18: Evolució de la disponibilitat de vehicle 2001-2009 segons el mode de transport utilitzat per arribar a la UAB

Disposició de cotxe o moto										
	2001		2002		2004		2006		2009	
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No
Transport no motoritzat	1,6%	6,3%	2,2%	5,4%	1,3%	3,2%	3,4%	8,9%	3,7%	11,2%
Transport públic	15,2%	85,2%	21,1%	87,6%	16,8%	90,8%	28,5%	82,8%	28,6%	83,9%
Transport privat	83,3%	8,4%	76,7%	7,0%	81,8%	6,0%	68,1%	8,3%	67,7%	4,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2001-2009.

2.2. Índex d'ocupació del cotxe

Com a resultat de l'elevada presència de persones que accedeixen soles amb cotxe al campus, l'índex d'ocupació dels vehicles resulta ser molt baix: 1,11 persones per vehicle. L'índex és una mica més elevat entre els estudiants de 1er cicle (1,20) que entre la resta de col·lectius, situació que ja s'observava en l'enquesta de l'any 2006.

En termes generals, entre 2006 i 2009 s'apunta a una molt lleugera reducció d'aquest índex.

Taula 19: Índex d'ocupació del cotxes que arriben a la UAB segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total
Índex d'ocupació del cotxe	1,20	1,09	1,10	1,06	1,04	1,11

Font: GEMOTT 2009.

Taula 20: Índex d'ocupació dels cotxes que arriben a la UAB 2006-2009

	Total	
	2006	2009
Índex d'ocupació del cotxe	1,18	1,11

Font: GEMOTT 2006- 2009.

2.3. Motius d'ús del mitjà de transport

Els motius més valorats a l'hora d'escollir el mitjà de transport per arribar a la UAB estan vinculats principalment amb l'estalvi de temps a l'hora de realitzar el desplaçament.

Els dos motius principals són la rapidesa i la proximitat al lloc de residència.

Altres motius citats, a més dels dos esmentats, són la combinació d'horaris que permet el mitjà, la seva puntualitat/regularitat i la comoditat.

D'altra banda, també s'esmenta amb freqüència l'opinió que no existeix prou oferta de transport públic en el lloc de residència.

La motivació econòmica, el preu com a motiu per a l'elecció del mitjà de transport –és més barat- és valorat força per sota de les qüestions esmentades fins ara.

Taula 21: Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB 2009*

Motius	Principal motiu	Resta de motius
Més ràpid	21,2%	22,6%
Més proximitat al lloc de residència	19,3%	15,5%
Combinació d'horaris més bona	11,3%	21,7%
Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen	9,3%	17,9%
Més còmode o agradable	8,8%	23,4%
Més barat	8,1%	11,3%
Més puntual o regular	7,7%	21,1%
No disposa de vehicle privat	6,7%	9,7%
No tenir carnet de conduir	5,9%	5,8%
Altres	1,8%	4,5%
No proporciona motius addicionals	--	4,5%
Total	100,0%	**

Font: GEMOTT 2009.

*En el qüestionari es pregunta primer pel motiu principal i posteriorment es dona la possibilitat de citar altres motius

**Resposta múltiple

En funció del col·lectiu

No hi ha diferències gaire remarcables entre els col·lectius de la comunitat universitària en relació als motius que porten a l'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. En tots els col·lectius rapidesa i proximitat al lloc de residència són els factors claus que motiven l'ús del mitjà de transport.

A l'hora d'identificar diferències, però, entre els PAS és més freqüent l'elecció de mitjà en funció de la rapidesa i també per la comoditat, així com perquè es creu que no hi ha oferta de transport públic en el lloc d'origen. Entre els estudiants de 1er i 2on cicle s'esmenta més sovint la no disponibilitat de carnet de conduir o de vehicle. Preu i puntualitat/regularitat també són factors més valorats pels estudiants de 1er i 2on cicle però amb diferències escasses respecte de la resta de col·lectius.

Taula 22: Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total
Més ràpid	18,7%	21,9%	19,1%	27,7%	30,0%	21,2%
Més proximitat al lloc de residència	19,1%	20,7%	23,9%	8,4%	13,1%	19,3%
Combinació d'horaris més bona	9,9%	11,2%	13,8%	14,0%	9,7%	11,3%
Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen	7,5%	8,1%	9,5%	17,2%	17,5%	9,3%
Més còmode o agradable	8,2%	7,9%	8,3%	13,0%	13,8%	8,8%
Més barat	10,1%	7,4%	6,9%	6,1%	5,3%	8,1%
Més puntual o regular	8,1%	8,3%	6,2%	7,5%	5,3%	7,7%
No disposa de vehicle privat	7,7%	7,3%	7,1%	2,5%	0,6%	6,7%
No tenir carnet de conduir	9,0%	5,6%	4,1%	0,4%	0,9%	5,9%
Altres	1,7%	1,6%	1,0%	3,1%	3,8%	1,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del mode emprat per accedir al campus

Qui utilitza transport no motoritzat ho fa especialment per raons de proximitat i, en menor mesura, perquè és més còmode o agradable i perquè és més barat.

L'ús del transport públic és el que presenta una major dispersió de motius per al seu ús, sent el principal la proximitat al lloc de residència –però se cita amb menys freqüència que en el cas dels usuaris de mitjans no motoritzats. El preu –és més barat que altres mitjans- també és un motiu citat sovint, així com els aspectes més relacionats amb la qualitat del servei, com ara la possibilitat de combinació d'horaris i la puntualitat o regularitat. No és menyspreable tampoc l'elecció de transport públic degut a la no disponibilitat de vehicle o de carnet de conduir. En aquest cas es tractaria de públic captiu i, per tant, no fidelitzat a partir de l'oferta del servei.

Les motivacions en l'elecció del mitjà de transport per part de la població que utilitza mitjans privats són molt contrastades respecte dels usuaris de mitjans no motoritzats o públics. La població que utilitza transport privat argumenta fonamentalment aquesta elecció en què aquest és un mitjà més ràpid. En segon lloc, a força distància del primer motiu, s'esmenta la inexistència de transport públic a prop del lloc de residència. Cal notar que aquest darrer és un motiu escassament citat pels usuaris d'altres mitjans. Les altres dues qüestions citades amb certa freqüència per a l'elecció del transport privat són millor combinació d'horaris i que és un mitjà més còmode o agradable.

Taula 23: Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB segons mode de transport 2009

	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
Més ràpid	12,2%	8,6%	40,5%	21,2%
Més proximitat al lloc de residència	44,7%	27,8%	2,9%	19,3%
Millor combinació d'horaris	3,3%	10,1%	14,4%	11,3%
Poca oferta de transport públic	3,7%	0,2%	23,0%	9,3%
Més còmode/agradable	15,9%	6,1%	11,3%	8,8%
Més barat	15,0%	10,7%	3,0%	8,1%
Més puntual/regular	1,9%	11,9%	2,7%	7,7%
No disposa de vehicle privat	0,9%	12,0%	0,4%	6,7%
No té carnet de conduir	0,0%	10,6%	0,3%	5,9%
Altres	2,3%	2,0%	1,4%	1,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del mitjà de transport emprat per accedir al campus

En la taula següent es desglossen les motivacions en l'elecció de mode de transport entre els diferents mitjans no motoritzats i públics (ja han estat comentades les motivacions en l'ús del transport privat).

El factor essencial entre qui arriba a la UAB caminant és que la universitat és propera al lloc de residència. En els cas de la bicicleta les motivacions principals són rapidesa, preu i comoditat o desplaçament agradable. A destacar que aquestes respostes superen al factor de proximitat al lloc de residència.

En els tres mitjans de transport públic considerats, el motiu més esmentat per al seu ús és la proximitat al lloc de residència. Al marge d'això, però, s'aprecien diferències notòries entre els mitjans. FGC destaquen sobre autobús i RENFE per l'elevada valoració de la puntualitat/regularitat. En l'ús de RENFE són més decisius, en canvi, el preu i la no disponibilitat de carnet o de vehicle –i en aquest cas són persones captives–. La qualitat del servei no està, doncs, en els motius d'elecció d'aquest mitjà. Així ho evidencia el fet que puntualitat/regularitat i comoditat són citades escassament pels usuaris de RENFE.

En el cas de l'autobús, no s'aprecien trets tan identificatius a l'hora de la seva elecció però proximitat al lloc de residència, comoditat i rapidesa són motius més citats que entre els usuaris de FGC i RENFE.

Taula 24: Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB segons mitjà de transport 2009

	Caminant	Bicicleta	Autobús	FGC	RENFE	Transport Privat	Total
Més ràpid	10,3%	24,5%	12,3%	8,0%	8,2%	40,5%	21,2%
Més proximitat al lloc de residència	49,1%	12,2%	30,0%	27,1%	28,3%	2,9%	19,3%
Millor combinació d'horaris	3,7%	0,0%	7,5%	11,6%	7,5%	14,4%	11,3%
Poca oferta de transport públic	4,0%	2,0%	0,4%	0,2%	0,3%	23,0%	9,3%
Més còmode/agradable	15,4%	20,4%	8,8%	6,8%	2,7%	11,3%	8,8%
Més barat	13,8%	24,5%	10,1%	7,7%	19,7%	3,0%	8,1%
Més puntual/regular	2,1%	0,0%	5,0%	17,4%	0,5%	2,7%	7,7%
No disposa de vehicle privat	0,8%	2,0%	12,5%	10,7%	15,3%	0,4%	6,7%
No té carnet de conduir	0,0%	0,0%	10,8%	9,0%	15,1%	0,3%	5,9%
Altres	0,8%	14,3%	2,6%	1,7%	2,4%	1,4%	1,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Evolució 2006-2009

En les edicions de l'enquesta de 2006 i 2009 es mantenen els dos motius principals en l'elecció del mitjà de transport que utilitza la població. En primer lloc, s'opta pel mitjà més ràpid i, segon, pel que és proper al lloc de residència. Entre els dos anys, però, perd pes el factor comoditat/agradable mentre que en guanyen altres elements de la qualitat del mitjà de transport, especialment puntualitat/regularitat i millor combinació d'horaris.

En ambdues edicions de l'enquesta es corrobora, doncs, que els factors vinculats a l'estalvi de temps pesen més que els econòmics com a motivació essencial en l'elecció del mitjà de transport per arribar a la UAB.

Taula 25: Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB 2006-2009

	Comunitat universitària UAB-Bellaterra	
	2006	2009
Més ràpid	22,6%	21,2%
Més proximitat al lloc de residència	21,6%	19,3%
Millor combinació d'horaris	5,2%	11,3%
Poca oferta de transport públic	13,7%	9,3%
Més còmode/agradable	18,1%	8,8%
Més barat	6,0%	8,1%
Més puntual/regular	1,1%	7,7%
No disposa de vehicle privat	7,1%	6,7%
No té carnet de conduir	1,6%	5,9%
Altres	2,9%	1,8%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006-2009.

2.4. Tipus de bitllet

Una mica més de la meitat de les persones que accedeixen a la UAB en transport públic utilitzen el títol T-10. El predomini d'aquest tipus de títol assoleix els seus nivells més elevats en el cas de l'autobús, bé que també és majoritari entre els passatgers de FGC i RENFE. A força distància del T-10 hi figuren els títols T50/30 i T-Jove. És destacable que en el cas de FGC s'aprecia un major ús que en la resta de mitjans d'aquests tipus de títols. Sobresurt també que hi ha una significativa presència de persones que manifesten no pagar a RENFE. Cal recordar que durant un període de temps prolongat previ a la realització de l'enquesta el trajecte de la línia L'Hospitalet-Martorell no es pagava, degut a la realització d'obres.

Taula 26: Tipus de bitllet utilitzat per arribar a la UAB segons mitjà de transport públic 2009

	Autobús	FGC	RENFE	Total
T-10	64,8%	50,0%	56,7%	53,6%
T-50/30	12,7%	19,0%	11,3%	16,4%
T-Jove	9,4%	16,9%	10,7%	14,5%
T-Trimestre	2,4%	5,0%	5,2%	4,7%
T-Mes	3,2%	2,7%	4,9%	3,2%
Abonament anual	0,2%	4,1%	0,0%	2,6%
No paga bitllet	2,1%	0,7%	6,3%	2,1%
Bitllet senzill	1,5%	0,8%	2,9%	1,4%
Altres	3,6%	0,9%	2,0%	1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

La distribució dels tipus de títols de transport utilitzats per arribar a la UAB es manté en valors bastant similars entre 2006 i 2009. En tot cas, en l'edició de 2006 apareixia un percentatge significatiu de respostes "altres", que s'ha reduït en l'edició de 2009.

Taula 27: Tipus de bitllet utilitzat per arribar a la UAB 2006- 2009

	Total	
	2006	2009
T-10	54,5%	53,6%
T-50/30	14,5%	16,4%
T-Jove	10,3%	14,5%
T-Trimestre	4,3%	4,7%
T-Mes	5,5%	3,2%
No paga bitllet	1,6%	2,1%
Bitllet senzill	1,7%	1,4%
Altres	7,6%	4,1%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006-2009.

2.5. Durada del desplaçament

La comunitat universitària presenta força dispersió en la durada dels desplaçaments que realitza per arribar a la UAB. El temps mitjà de desplaçament és de 45,3 minuts però són gairebé tan habituals els desplaçaments de 20 a 39 minuts com els de 40 a 59 minuts o els de 60 a 89 minuts. Aquesta dispersió és atribuïble de l'àmplia procedència geogràfica dels membres de la UAB, així com de la diversitat de mitjans de transport utilitzats per accedir al campus.

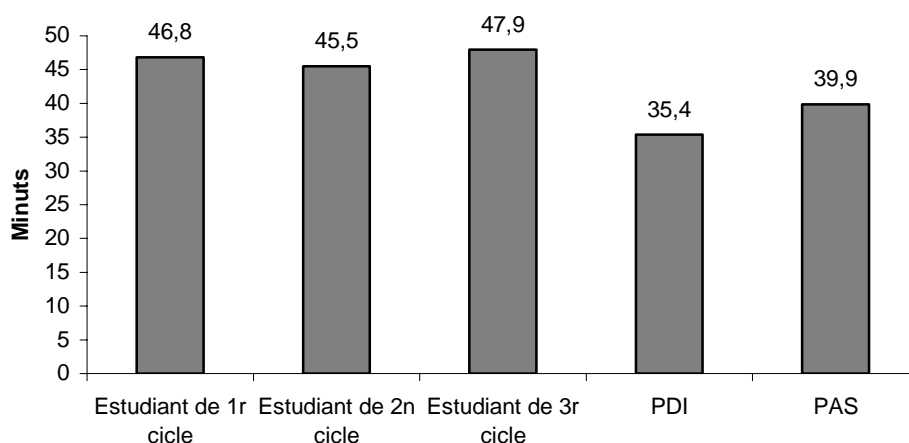
La població estudiant és la que esmerça més temps per accedir a la UAB. La durada del desplaçament és similar per als estudiants de 1er, 2on i 3er cicle: en tots els casos per sobre dels 45 minuts de mitjana. PAS i PDI esmercen un temps mitjà de desplaçament significativament més reduït, situant-se per sota dels 40 minuts

Taula 28: Durada del desplaçament per arribar a la UAB segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total
<20 min	16,4%	15,0%	14,6%	19,5%	17,8%	15,9%
20 a 39 min	28,5%	27,6%	25,0%	38,5%	31,2%	28,5%
40 a 59 min	19,3%	22,3%	24,6%	24,3%	26,8%	22,0%
60 a 89 min	25,7%	27,5%	27,2%	16,9%	21,5%	25,7%
90 i més min	10,1%	7,6%	8,6%	0,8%	2,8%	7,9%
Mitjana (minuts)	46,8	45,5	47,9	35,4	39,9	45,3
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Gràfic 8: Durada mitjana del desplaçament per arribar a la UAB segons col·lectiu 2009 (minuts)



Font: GEMOTT 2009.

En funció del mitjà de transport utilitzat

La població que esmerça menys temps en els desplaçaments és la que arriba a la UAB caminant o en bicicleta. El més habitual entre qui arriba caminant són els desplaçaments de menys de 20 minuts mentre que els més freqüents en bicicleta són els de 20 a 39 minuts.

Un segon tipus de durada dels desplaçaments el protagonitza la població que accedeix amb cotxe a la UAB –entre 20 i 39 minuts de mitjana-. Qui arriba sol esmerça una mica menys de temps que qui és acompanyant –se suposa que els acompanyants sovint han de realitzar un desplaçament previ al cotxe. Els desplaçaments en moto són lleugerament més reduïts en temps que els de cotxe.

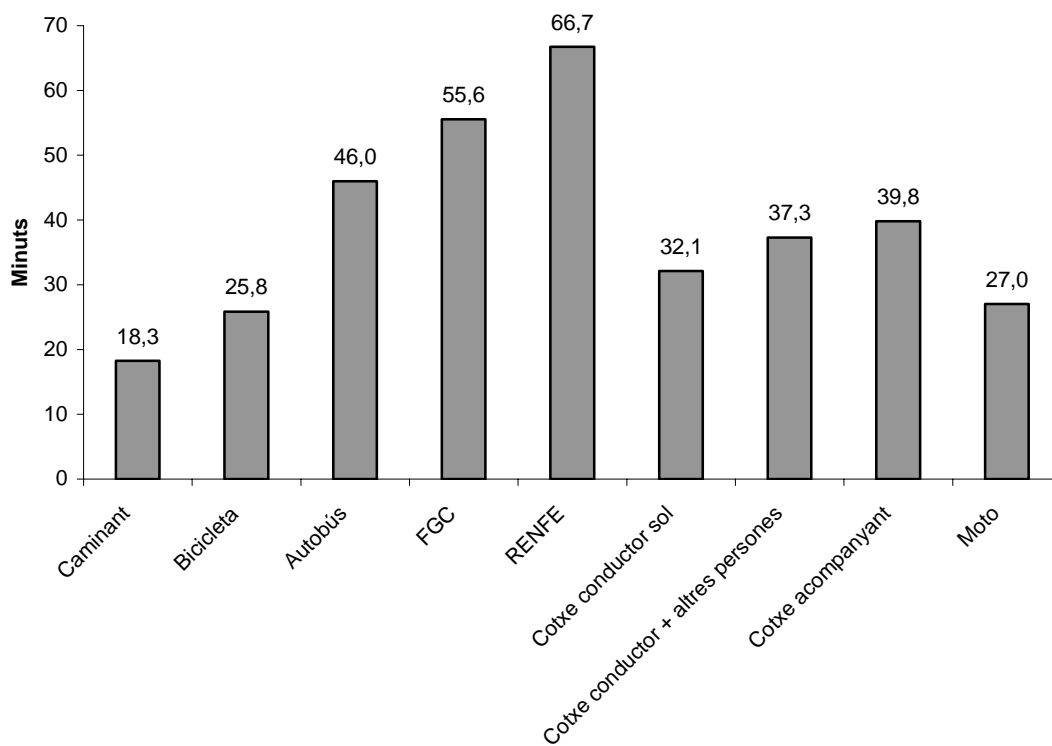
La població que arriba a la UAB amb RENFE és la que esmerça més temps en el desplaçament –dues terceres parts d'aquesta realitza desplaçaments de més d'una hora-, seguida a bastant distància de FGC –la meitat dels desplaçaments superen l'hora. S'ha de tenir en compte, com s'analitzarà més endavant, que aquests són els dos mitjans de transport en què es produeix una major taxa de multimodalitat. A RENFE i FGC els segueixen a certa distància en temps de desplaçament els usuaris d'autobús.

Taula 29: Durada del desplaçament per arribar a la UAB segons el mitjà de transport utilitzat 2009

	Caminant	Bici	Autobús	FGC	RENFE	Cotxe conductor sol	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
<20 min	69,8%	33,3%	11,0%	4,9%	2,9%	23,3%	16,4%	17,3%	35,3%	15,9%
20 a 39 min	20,7%	54,2%	32,2%	17,2%	14,0%	45,3%	40,9%	35,0%	44,7%	28,5%
40 a 59 min	7,8%	4,2%	24,2%	25,6%	17,8%	20,7%	28,4%	25,2%	15,3%	22,0%
60 a 89 min	1,3%	6,3%	25,0%	42,6%	40,0%	9,3%	12,2%	18,1%	3,5%	25,7%
90 i més min	0,5%	2,1%	7,6%	9,8%	25,3%	1,4%	2,0%	4,4%	1,2%	7,9%
Mitjana (minuts)	18,3	25,8	46,0	55,6	66,7	32,1	37,3	39,8	27,0	45,3
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Font: GEMOTT 2009.

Gràfic 9: Durada del desplaçament (mitjana en minuts) per arribar a la UAB segons el mitjà de transport utilitzat 2009



Font: GEMOTT 2009.

Evolució 2001-2009

El temps de desplaçament mitjà per arribar a la UAB ha augmentat en poc més de 7 minuts entre 2006 i 2009. Aquesta tendència, a més, afecta a tots els col·lectius de la comunitat universitària.

Al llarg de la dècada s'observa un increment dels desplaçaments de més de 60 minuts mentre que tendeixen a reduir-se el de menor durada.

Taula 30: Evolució de la durada del desplaçament agregat per intervals 2001-2009

	2001	2002	2004	2006	2009
<20 min	25,9%	33,8%	30,3%	23,1%	15,9%
20 a 39 min	31,4%	25,7%	22,3%	31,2%	28,5%
40 a 59 min	30,4%	30,3%	33,4%	20,2%	22,0%
60 a 89 min	9,1%	8,1%	12,0%	20,4%	25,7%
90 i més min	3,2%	2,1%	2,0%	5,1%	7,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

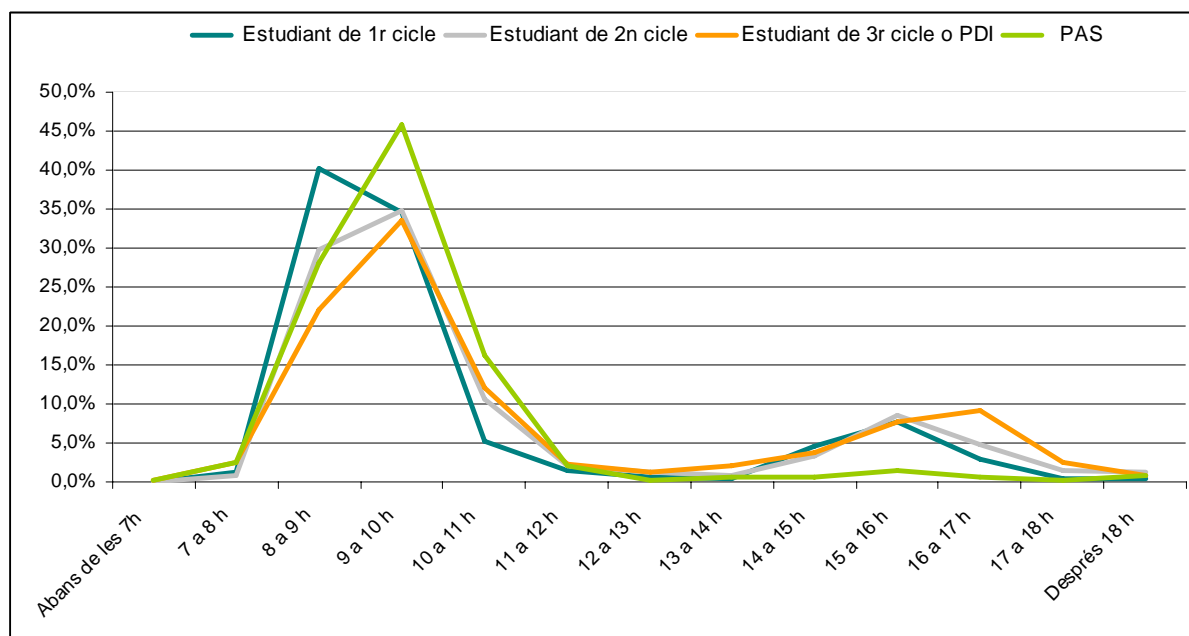
Font: GEMOTT 2001-2009.

2.6. Distribució horària

La concentració de viatges en hora punta en l'accés al campus és òbvia si es contempla el gràfic de distribució horària de l'arribada a la UAB. Els màxims nivells d'arribades es produeixen, primer, entre 9h i 10h del matí i, segon, entre 8h i 9h. Les arribades abans de les 8h són molt infreqüents però, en canvi, mantenen cert pes les arribades de 10h a 11 h. A la tarda s'observa un increment d'arribades entre 15h i 16h.

Aquesta distribució horària es manté, a grans trets, entre tot el col·lectiu de la comunitat universitària.

Gràfic 10: Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu 2009



Font: GEMOTT 2009.

En funció del col·lectiu

Considerant l'hora d'arribada en base a franges horàries, s'observa que més de la meitat de les persones que formen la comunitat universitària arriben a la UAB entre 7:30h i 10:30h mentre que gairebé un terç –una proporció força important- ho fan en la franja de 10:30h a 14:30h. A partir d'aquesta hora l'arribada de població a la UAB va disminuint progressivament.

Per col·lectius, el PAS és el que arriba més en la primera franja horària, seguit del PDI i dels estudiants de 1er cicle. La resta d'estudiants presenten una distribució d'arribades més dilatada al llarg del dia, especialment els de 3er cicle.

Taula 31: Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3 cicle	PDI	PAS	Total
07:30-10:30	57,4%	47,5%	40,7%	64,9%	67,1%	52,2%
10:30-14:30	27,1%	33,9%	28,0%	28,9%	26,7%	29,8%
14:30-17:30	13,2%	14,3%	18,1%	4,2%	2,5%	13,1%
17:30-20:30	1,9%	3,9%	12,0%	0,2%	1,6%	4,1%
20:30-07:30	0,3%	0,4%	1,3%	1,9%	2,2%	0,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Evolució 2002-2009

La franja horària 7:30-10:30 és la predominant al llarg de tota la dècada. S'observa, però, que la proporció de persones que arriben en aquest període tendeix a disminuir, de manera que es produeix certa diversificació horària.

Taula 32: Evolució de la distribució horària 2002-2009

Franja horària	2002	2004	2006	2009
De 7:30 a 10:30	78,6%	69,1%	65,4%	52,2%
De 13:30 a 14:30	10,8%	8,8%	16,9%	29,8%
De 14:30 a 17:30	9,7%	20,8%	16,1%	13,1%
De 17:30 a 20:30	0,5%	1,1%	1,2%	4,1%
De 20:30 a 7:30	0,4%	0,2%	0,4%	0,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2002- 2009.

2.7. Multimodalitat

La majoria de les persones que formen la comunitat universitària utilitzen un sol mode de transport per arribar a la UAB. La necessitat d'utilitzar més d'un mode no és, però, infreqüent, situant-se a en el 27,7% del total.

En funció del col·lectiu

Per col·lectius, PAS i PDI presenten un comportament diferenciat dels estudiants, amb un predomini dels trajectes unimodals més elevat. En canvi, estudiants de 1er, 2on i 3er cicle es comporten de forma molt semblant i presenten a prop del 30% de desplaçaments multimodals.

Taula 33: Multimodalitat en funció del col·lectiu universitari 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Multimodal	30,7%	28,2%	27,9%	17,4%	18,6%	27,7%
Unimodal	69,3%	71,7%	72,1%	82,5%	81,4%	72,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del mitjà de transport

La multimodalitat assoleix els nivells més elevats entre la població que arriba al campus amb ferrocarril, sigui FGC o RENFE. En aquests casos, gairebé la meitat de les persones han utilitzat, a més, un altre mode de transport per arribar a la UAB. En l'autobús, la multimodalitat afecta a més d'una tercera part de les persones que accedeixen a la universitat amb aquest mitjà.

En els altres mitjans, hi ha un nivell significatiu de multimodalitat entre qui arriba a la UAB caminant, en bicicleta i com a acompanyant en cotxe.

Taula 34: Multimodalitat en funció del mitjà de transport 2009

	Caminant	Bicicleta	Autobús	FGC	RENFE	Cotxe conductor sol	Cotxe conductor + altres persones	Cotxe acompanyant	Moto	Total
Multimodal	17,3%	20,4%	36,8%	48,5%	44,2%	1,6%	1,1%	29,1%	2,4%	27,7%
Unimodal	82,7%	79,6%	63,2%	51,5%	55,8%	98,4%	98,9%	70,9%	97,6%	72,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del temps de desplaçament

En relació a la durada del desplaçament, els trajectes multimodals són els que impliquen major despesa de temps. En els desplaçaments de menys d'una hora, i especialment en els de menys de 40 minuts, els trajectes unimodals són clarament predominants. En canvi, **en** els trajectes de més durada predominen els que requereixen multimodalitat.

Taula 35: Multimodalitat en funció del temps de desplaçament 2009

	<20 min	20 a 39 min	40 a 59 min	60 a 89 min	90 i més min	Total
Multimodal	9,7%	13,2%	25,6%	48,9%	53,7%	27,7%
Unimodal	90,3%	86,8%	74,4%	51,1%	46,3%	72,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció de l'hora d'arribada

L'hora d'arribada a la universitat no es manifesta com una variable decisiva respecte del tipus de trajecte que realitza la població ja que en pràcticament totes les franges horàries es manté la distribució general entre desplaçaments unimodals i multimodals.

Taula 36: Multimodalitat en funció de l'hora d'arribada 2009

	07:31-10:30	10:31-14:30	14:31-17:30	17:31-20:30	20:31-7:30	Total
Multimodal	28,2%	26,7%	29,7%	22,8%	27,3%	27,7%
Unimodal	71,8%	73,3%	70,3%	77,2%	72,7%	72,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Evolució 2001-2009

La proporció de desplaçaments multimodals entre 2001 i 2009 s'han mantingut entre el 21,9% i el 38,0%.

Taula 37: Evolució de la multimodalitat 2001-2009

Tipus de desplaçament	2001	2002	2004	2006	2009
Unimodal	65,0%	78,1%	62,0%	75,9%	72,3%
Multimodal	35,0%	21,9%	38,0%	24,1%	27,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2001-2009.

En funció del mitjà utilitzat anteriorment en els desplaçaments multimodals

La multimodalitat és un procés que es vehicula a partir de l'ús de diversos mitjans de transport, configurant cadenes modals.

La multimodalitat es fonamenta bàsicament sobre el transport públic mentre que els mitjans no motoritzats i el transport privat aporten una part minoritària dels desplaçaments multimodals.

Concretament, abans d'accedir al mitjà amb el que s'arriba a la UAB, el més freqüent és utilitzar el metro o l'autobús com a pas previ. Aquests són els dos mitjans principals que inicien les cadenes modals de la comunitat universitària.

Entre 2006 i 2009 s'observa el manteniment del predomini del transport públic en la configuració dels desplaçaments multimodals, bé que es detecta un cert augment de la presència de desplaçaments previs en transport privat. En l'àmbit del transport públic, disminueix en major mesura el pes del metro.

Taula 38: Mitjà emprat anteriorment en els desplaçaments multimodals 2009

	2006	2009
No motoritzat	11,9%	14,6%
Caminant	8,7%	9,1%
Bicicleta	3,2%	5,5%
Transport públic	79,4%	70,3%
Autobús	22,5%	24,9%
FGC	1,8%	3,4%
RENFE	7,3%	5,9%
Metro	47,8%	36,2%
Transport privat	8,7%	15,0%
Cotxe conductor sol	2,7%	6,5%
Cotxe conductor + altres persones	0,3%	1,9%
Cotxe acompanyant	3,3%	4,4%
Moto	2,4%	2,2%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006- 2009.

3. Satisfacció dels usuaris

3. Satisfacció dels usuaris

En el present apartat s'exposen les valoracions que han realitzat els membres de la comunitat universitària en relació al servei que ofereixen els diferents mitjans de transport disponibles per accedir al campus: autobús interurbà, FGC, RENFE (que inclou el bus intern que connecta l'estació amb les facultats) i la bicicleta. En aquest darrer cas, també s'inclouen diverses qüestions relacionades amb els motius per no utilitzar la bicicleta per accedir a la UAB.

L'edició actual de l'enquesta presenta la novetat de discernir entre les valoracions de la població usuària i la no usuària dels diversos mitjans de transport.

Les valoracions que es presenten corresponen a una escala de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé).

3.1. Valoració dels mitjans de transport públic per part de la població usuària d'aquests mitjans

Entre la població usuària, el mitjà de transport públic més valorat per accedir a la UAB és el FGC, que arriba gairebé a una ponderació mitjana global de 8 sobre 10. Per tant, la consideració que té aquest mitjà entre la comunitat universitària és certament elevada. Puntualitat i seguretat són els factors que més es valoren en el servei però convé destacar que totes les variables ponderades reben valoracions per sobre del 7.

L'autobús interurbà s'acosta a una valoració global de 6 sobre 10. En aquest cas, proximitat d'accés des del lloc de residència, seguretat i comoditat són els factors més ben considerats mentre que la freqüència de pas i la combinació d'horaris no arriben al 5.

Finalment, el servei de RENFE no arriba a obtenir el 5 com a valoració global per part dels seus usuaris. Aquest és, doncs, el mitjà públic menys valorat per la comunitat universitària. Tres dels factors de servei considerats se situen per sota del 5: freqüència de pas, puntualitat i combinació d'horaris. D'altra banda, només l'aspecte de seguretat rep una valoració mitjana per sobre del 6.

Entre 2006 i 2009 la valoració global del servei de FGC, que ja era alta el primer any, és la que més augmenta. També la valoració del bus interurbà ha millorat molt lleugerament mentre que la consideració de RENFE es manté estable en aquest temps.

Taula 39: Evolució de la valoració de la població usuària dels diferents mitjans de transport públic que accedeixen a la UAB 2006-2009

	Autobús interurbà		FGC		RENFE	
	2006	2009	2006	2009	2006	2009
Combinació d'horaris	5,2	4,9	7,5	7,7	4,3	4,4
Comoditat	5,8	6,5	7,1	7,4	5,7	5,7
Freqüència de pas	4,6	4,0	7,1	7,4	4,1	3,5
Proximitat d'accés	7,8	7,1	6,9	7,6	5,7	5,7
Puntualitat	5,0	5,4	8,3	8,5	3,5	3,7
Rapidesa	5,9	6,1	7,1	7,4	5,3	5,2
Seguretat	6,0	6,8	7,8	8,0	6,3	6,3
Qualitat global del servei	5,7	5,9	7,2	7,8	4,8	4,8

Font: GEMOTT 2006 - 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

3.1.1. Valoració de la població usuària de l'autobús interurbà

Les valoracions globals del servei d'autobús interurbà que realitzen els usuaris d'aquest mitjà dels diversos col·lectius que formen la comunitat universitària presenten certes diferències. Es pot observar que el PAS i els estudiants de 3er cicle són els col·lectius que atorguen valoracions més elevades al servei mentre que la més baixa la realitza el PDI.

D'altra banda, en termes generals, els col·lectius coincideixen en valorar la proximitat d'accés i la seguretat com a factors més positius mentre que la freqüència de pas és valorada per sota del 5 per part de tots els col·lectius i la combinació d'horaris també rep ponderacions bastant negatives.

Les valoracions que realitzen homes i dones sobre el servei d'autobús no presenten diferències remarcables i són coincidents amb la ponderació general.

Taula 40: Valoració de la població usuària de l'autobús interurbà sobre la qualitat del servei segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total
Combinació d'horaris	4,8	4,8	5,5	3,3	5,9	4,9
Comoditat	6,7	6,0	7,1	5,1	6,8	6,5
Freqüència de pas	3,9	3,9	4,7	2,7	4,8	4,0
Proximitat d'accés	6,9	7,2	7,6	6,7	7,9	7,1
Puntualitat	5,6	4,9	5,8	3,8	6,6	5,4
Rapidesa	6,3	5,9	6,7	4,3	7,4	6,1
Seguretat	6,9	6,4	7,5	5,5	8,1	6,8
Qualitat global del servei	6,0	5,7	6,5	4,0	6,5	5,9

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

Taula 41: Valoració de la població usuària de l'autobús interurbà sobre la qualitat del servei segons gènere 2009

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

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

3.1.2. Valoració de la població usuària de FGC

Les valoracions de FGC són elevades per part de tots els col·lectius d'usuaris de la comunitat universitària, tant pel que fa a la valoració global com als diversos factors sectorials que es contempen. D'altra banda, no s'aprecien diferències remarcables en la valoració global dels diversos col·lectius. Puntualitat, primer, i seguretat i combinació d'horaris són els factors citats més positivament per la majoria de col·lectius.

Pel que fa al gènere, tampoc no s'aprecien diferències remarcables en les valoracions que realitzen homes i dones.

Taula 42: Valoració de la població usuària de FGC sobre la qualitat del servei segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total
Combinació d'horaris	7,6	7,7	8,5	8,6	8,1	7,7
Comoditat	7,3	7,3	8,1	8,0	7,5	7,4
Freqüència de pas	7,3	7,4	7,7	7,9	7,9	7,4
Proximitat d'accés	7,4	7,6	7,5	7,8	7,8	7,6
Puntualitat	8,5	8,5	7,6	7,6	8,6	8,5
Rapidesa	7,3	7,4	7,6	7,2	7,8	7,4
Seguretat	8,0	7,9	7,7	7,9	8,3	8,0
Qualitat global del servei	7,7	7,8	7,9	7,9	8,0	7,8

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

Taula 43: Valoració de la població usuària de FGC sobre la qualitat del servei segons gènere 2009

	Home	Dona	Total
Combinació d'horaris	7,7	7,7	7,7
Comoditat	7,3	7,4	7,4
Freqüència de pas	7,4	7,4	7,4
Proximitat d'accés	7,5	7,6	7,6
Puntualitat	8,5	8,5	8,5
Rapidesa	7,3	7,5	7,4
Seguretat	8,0	8,0	8,0
Qualitat global del servei	7,8	7,8	7,8

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

3.1.3. Valoració de la població usuària de RENFE

Ja s'ha esmentat que la valoració de RENFE és la més baixa de tots els mitjans de transport públic que accedeixen a la UAB. Les menors valoracions que formula la població usuària d'aquest servei –per sota del 5 sobre 10- les realitzen els estudiants de 1er i 2on cycle –que són els principals usuaris d'aquest mitjà- i el PDI mentre que la que porten a terme estudiants de 3er cycle i PAS supera lleugerament el 5.

Tres factors són especialment mal valorats per pràcticament tots els col·lectius universitaris: combinació d'horaris, freqüència de pas i puntualitat. En tots els casos, l'aspecte del servei que és més ben valorat és la seguretat.

D'altra banda, no s'aprecien diferències destacables en les valoracions que realitzen homes i de dones.

Taula 44: Valoració de la població usuària de RENFE sobre la qualitat del servei segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cycle	Estudiant 2n cycle	Estudiant 3r cycle	PDI	PAS	Total
Combinació d'horaris	4,3	4,3	4,8	4,0	5,1	4,4
Comoditat	5,6	5,5	6,1	5,8	6,6	5,7
Freqüència de pas	3,5	3,4	3,9	3,1	4,2	3,5
Proximitat d'accés	5,7	5,6	5,9	5,6	6,1	5,7
Puntualitat	3,8	3,3	4,1	4,0	5,0	3,7
Rapidesa	5,1	5,2	5,6	5,0	5,7	5,2
Seguretat	6,4	6,2	6,5	6,6	7,5	6,3
Qualitat global del servei	4,8	4,8	5,3	4,7	5,4	4,9

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

Taula 45: Valoració de la població usuària de RENFE sobre la qualitat del servei segons gènere 2009

	Home	Dona	Total
Combinació d'horaris	4,4	4,4	4,4
Comoditat	5,6	5,7	5,7
Freqüència de pas	3,6	3,5	3,5
Proximitat d'accés	5,6	5,8	5,7
Puntualitat	3,7	3,7	3,7
Rapidesa	5,1	5,3	5,2
Seguretat	6,3	6,4	6,3
Qualitat global del servei	4,8	4,9	4,8

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

3.2. Comparació de la valoració dels mitjans de transport públic per part de la població usuària i la no usuària d'aquests mitjans

La valoració de la població no usuària dels serveis de transport públic que accedeixen a la UAB és lleugerament més baixa que la de la població usuària. En general, també els diversos aspectes del servei són menys valorats pels no usuaris. Tot i això, es produeix una coincidència entre usuaris i no usuaris pel que fa als aspectes més ben valorats de FGC i RENFE.

Taula 46: Valoració de la població usuària i no usuària dels diferents mitjans de transport públic que accedeixen a la UAB 2009

	Autobús interurbà		FGC		RENFE	
	Usuari	No usuari	Usuari	No usuari	Usuari	No usuari
Combinació d'horaris	4,9	4,2	7,7	6,7	4,4	4,0
Comoditat	6,5	5,0	7,4	6,6	5,7	4,8
Freqüència de pas	4,0	4,0	7,4	6,9	3,5	3,9
Proximitat d'accés	7,1	5,0	7,6	5,9	5,7	4,4
Puntualitat	5,4	4,9	8,5	7,6	3,7	4,0
Rapidesa	6,1	4,5	7,4	6,3	5,2	4,4
Seguretat	6,8	5,7	8,0	7,3	6,3	6,2
Qualitat global del servei	5,9	4,8	7,8	6,9	4,8	4,6

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

3.3. Valoració de la bicicleta per part de la població usuària

L'any 2009, la qualitat global dels trajectes en bicicleta rep una valoració de 6,7 sobre 10 per part dels usuaris d'aquest servei. La rapidesa és el factor més valorat de l'accés a la UAB en bicicleta, seguit de la comoditat. En aquest sentit, s'ha de recordar que els usuaris de la bicicleta són persones que resideixen a prop del campus. En canvi, la seguretat del trajecte és l'única variable considerada que no arriba al 5.

La valoració global de l'ús de la bicicleta augmenta mínimament entre 2006 i 2009. A més, tots els elements del servei que es consideren en l'anàlisi milloren la seva valoració, excepte la seguretat del trajecte, que evoluciona negativament i se situa força per sota de la resta de factors.

L'escàs nombre de persones que utilitzen la bicicleta no permet, en aquest cas, l'anàlisi desagregada per col·lectiu i per sexe.

Taula 47: Evolució de la valoració de la població usuària de bicicleta sobre els desplaçaments amb aquest mitjà 2006-2009

	2006	2009*
Rapidesa	7,0	8,1
Seguretat de trajecte	5,7	4,5
Seguretat de l'aparcament	5,3	5,8
Valoració de la comoditat	6,8	7,2
Qualitat global del trajecte	6,5	6,7

Font: GEMOTT 2009.

Nota : Escala de valoració de 0 (Molt malament) a 10 (Molt bé)

*Quan la mostra és menor a 100, la xifra s'ha d'interpretar amb cautela

3.4. Motius per no utilitzar la bicicleta

En funció de la població no usuària de bicicleta

A la població no usuària de la bicicleta per accedir al campus se li ha preguntat el motiu per no fer servei aquest mitjà.

El motiu fonamental per no utilitzar la bicicleta a l'hora d'arribar a la UAB és l'excessiva distància del trajecte. De la resta de motius n'hi ha dos que reben cert nombre de respostes: no disposar de bicicleta i la inseguretat de l'itinerari. A distància d'aquests hi figura la inseguretat de l'aparcament de les bicicletes.

No hi ha gaire diferències en les valoracions que realitzen els diferents col·lectius. En tot cas, PDI i PAS esmenten més sovint la inseguretat del trajecte mentre que els col·lectius d'estudiants atorguen més pes a la no disponibilitat de bicicleta. Les respostes d'homes i dones són similars en tots els casos.

D'altra banda, les respostes obtingudes no difereixen excessivament de les de l'any 2006.

Taula 48: Motius de la població no usuària de bicicleta per no utilitzar-la en els desplaçaments a la UAB 2009*

Motius	Principal motiu	Reste de motius
Massa distància de trajecte	71,3%	11,9%
No disposa de bicicleta	17,2%	20,7%
Inseguretat itinerari	9,8%	41,0%
Inseguretat aparcament	1,1%	8,8%
Altres	0,6%	11,3%
Total	100,0%	**

Font: GEMOTT 2009.

*En el qüestionari es pregunta primer pel motiu principal i posteriorment es dona la possibilitat de citar altres motius

**Resposta múltiple

Taula 49: Motiu principal de la població no usuària de bicicleta per no utilitzar-la en els desplaçaments a la UAB segons col·lectiu 2009

	Estudiant 1r cicle	Estudiant 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Total
Massa distància de trajecte	72,9%	72,7%	67,7%	67,5%	68,6%	71,3%
No disposa de bicicleta	17,4%	17,1%	21,5%	10,9%	12,5%	17,2%
Inseguretat itinerari	7,5%	8,5%	10,3%	19,9%	17,3%	9,8%
Inseguretat aparcament	1,5%	1,0%	0,0%	0,0%	0,6%	1,1%
Incomoditat	0,3%	0,2%	0,2%	1,1%	0,0%	0,2%
Altres	0,4%	0,5%	0,3%	0,6%	1,0%	0,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 50: Motiu principal de la població no usuària de bicicleta per no utilitzar-la en els desplaçaments a la UAB segons gènere 2009

	Home	Dona	Total
Massa distància de trajecte	69,7%	72,4%	71,3%
No disposa de bicicleta	17,8%	16,9%	17,3%
Inseguretat itinerari	10,4%	9,4%	9,8%
Inseguretat aparcament	1,5%	0,7%	1,0%
Incomoditat	0,2%	0,1%	0,1%
Altres	0,5%	0,4%	0,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 51: Evolució del motiu principal de la població no usuària de bicicleta per no utilitzar-la en els desplaçaments a la UAB 2006- 2009

	Comunitat universitària UAB	
	2006	2009
Massa distància de trajecte	69,8%	71,3%
No disposa de bicicleta	14,2%	17,3%
Inseguretat itinerari	6,1%	9,8%
Inseguretat aparcament	0,6%	1,0%
Incomoditat	2,1%	0,1%
Altres	7,3%	0,4%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006- 2009.

En funció del municipi o comarca de residència de la població no usuària de bicicleta

Considerant l'entorn territorial de la UAB, l'àmbit en què és més factible l'ús de la bicicleta, si s'exceptua Cerdanyola i Vila-UAB, en la resta de territoris l'excessiva distància del trajecte fins la universitat segueix sent el motiu principal per no utilitzar aquest mitjà de transport. És de destacar que en territoris de proximitat de la UAB, com Sabadell i Sant Cugat, l'excessiva distància és esmentada per una mica més de la meitat de la població no usuària i a la resta de Vallès Occidental per poc més del 60%. En aquests tres casos hi ha dos motius més que s'argumenten sovint: no disposar de bicicleta i la inseguretats de l'itinerari.

En el cas de Cerdanyola, el primer motiu citat per no utilitzar la bicicleta és no disposar-ne i a certa distància s'esmenta la inseguretats de l'itinerari. També destaca que una cinquena part dels residents en el municipi on s'ubica la UAB consideren que la distància del trajecte és massa llarga. Finalment, entre qui resideix a la Vila-UAB s'esmenta primer no disposar de bicicleta.

S'ha de destacar que la inseguretats de l'aparcament i la incomoditat d'arribar amb bicicleta a la UAB són citades escassament en tots els casos.

Taula 52: Motiu principal de la població no usuària de bicicleta per no utilitzar-la en els desplaçaments a la UAB 2009 segons el municipi de residència (municipis propers a la UAB) 2009

	Vila UAB	Cerdanyola del Vallès	Sabadell	Sant Cugat	Resta Vallès Occidental	Resta de Catalunya
Massa distància de trajecte	25,0%	21,6%	52,1%	55,6%	67,5%	89,6%
No disposa de bicicleta	64,5%	49,3%	23,1%	16,8%	16,3%	6,9%
Inseguretats itinerari	4,7%	25,7%	21,8%	25,4%	14,1%	2,9%
Inseguretats aparcament	3,6%	2,4%	2,0%	1,3%	1,6%	0,3%
Incomoditat	0,7%	0,2%	0,5%	0,4%	0,0%	0,1%
Altres	1,4%	0,8%	0,5%	0,4%	0,5%	0,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

*Opinió de la població no usuària de bicicleta perquè no en disposa sobre la possibilitat de préstec de bicicleta per ús individual a la UAB**

A les persones que han respost que no accedeixen a la UAB en bicicleta perquè no en tenen se'ls ha plantejat la següent qüestió: *Si la UAB et facilités una bicicleta per al teu ús, la faries servir per accedir a la UAB? La UAB et facilitaria una bicicleta en servei de préstec amb una fiança mínima pel curs. La bicicleta la tindries a casa i la podries fer servir tant per accedir a la UAB com pels teus desplaçaments habituals.*

En total, aproximadament la meitat de les persones que no disposen de bicicleta han respost que sí que utilitzarien el servei plantejat. La predisposició positiva davant d'aquest tema és força més elevada entre els estudiants ja que entre el PAS i, especialment, el PDI les respostes afirmatives són força minoritàries. D'altra banda, no s'aprecien diferències en l'opinió d'homes i de dones.

Taula 53: Opinió de la població no usuària de bicicleta perquè no en disposa sobre la possibilitat de préstec de bicicleta per ús individual a la UAB segons col·lectiu 2009

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Si que la utilitzaria	52,4%	51,7%	51,3%	15,8%	25,8%	49,3%
No la utilitzaria	47,6%	48,3%	48,7%	84,2%	74,2%	50,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 54: Opinió de la població no usuària de bicicleta perquè no en disposa sobre la possibilitat de préstec de bicicleta per ús individual a la UAB segons gènere 2009

	Home	Dona	Total
Si que la utilitzaria	48,3%	50,0%	49,3%
No la utilitzaria	51,7%	50,0%	50,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

* Variable incorporada per primera vegada en l'Enquesta d'hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2009.

4. Anàlisi territorial de la mobilitat

4. Anàlisi territorial de la mobilitat

En el present capítol s'analitzen els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària en base al territori.

En primer lloc, els hàbits de mobilitat s'estudien prenent com a referència el municipi o la comarca de residència. Es presenta informació específica municipal en aquells casos en què es disposa d'una mostra suficient per ser tractada aïlladament (Barcelona, Cerdanyola del Vallès, Vila Universitària, Sant Cugat, Sabadell i Terrassa). Els municipis restants s'han agrupat fins a constituir les comarques o, en algun cas, agrupacions de comarques. Aquesta ordenació es denomina "municipis i comarques de residència".

En segon lloc, la informació es presenta estructurada en base als corredors de transport ferroviari que donen servei als municipis de residència de la població. L'objectiu d'aquest enfoc és analitzar si l'oferta de serveis de transport públic és determinant en el repartiment modal que presenten els residents de cada àmbit. En aquesta agrupació no s'han incorporat els residents a Barcelona ciutat ni a la Vila Universitària. Aquesta tipologia territorial es denomina "corredor de transport" i en el capítol metodològic s'exposen els municipis que formen cada corredor.

Els temes respecte dels quals es porta a terme l'anàlisi territorial de la mobilitat són els que s'han utilitzat en apartats anteriors: el repartiment modal –el tema que ocupa més extensió del capítol–, la durada del desplaçament, la multimodalitat i la disponibilitat de vehicle privat.

4.1. Anàlisi de la mobilitat segons municipis i comarques de residència

En aquest apartat s'analitzen els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària a partir del municipi o la comarca de residència. S'utilitza informació específica municipal en aquells casos en què es disposa d'una mostra suficient per ser tractada aïlladament (Barcelona, Cerdanyola del Vallès, Vila Universitària, Sant Cugat, Sabadell i Terrassa). Els municipis restants s'han agrupat fins a constituir les comarques o, en algun cas, agrupacions de comarques.

4.1.1. Repartiment modal

En funció del mode de transport utilitzat

Considerant els municipis i comarques de residència de la comunitat universitària, s'observa que les persones residents a la ciutat de Barcelona són les que utilitzen més el transport públic per accedir a la UAB, situant-se a força distància de la resta d'origens: més de vuit de cada deu barcelonins fan servir aquests mitjans. Existència de mitjans competitius de transport públic i congestió del trànsit viari a la ciutat estan en la base d'aquest comportament.

Amb valors propers al 60% de transport públic se situen tota una sèrie municipis i comarques com Sant Cugat, Sabadell –municipis propers i ben connectats a la UAB amb ferrocarril- Alt Penedès-Garraf, Maresme i resta del Barcelonès.

En canvi, l'ús del transport privat supera la meitat dels desplaçaments per arribar a la UAB molt destacadament al Vallès Oriental –comarca propera a la UAB però mal connectada amb aquesta amb mitjans ferroviaris-, la resta del Vallès Occidental i les comarques de l'Anoia i el Bages. En aquest grup, bé que amb valors menys extrems, se situen els residents a Terrassa –municipi proper però amb una connexió complexa a la UAB-, al Baix Llobregat i a la resta de Catalunya.

Cerdanyola constitueix un cas específic ja que en aquest municipi, al qual pertany la UAB, predomina l'ús dels transport públic però hi ha una quarta part de desplaçaments que es realitzen amb mitjans no motoritzats. En tot cas, aquest és, després de Barcelona, el municipi en el que els residents utilitzen menys el transport privat per arribar a la UAB. Finalment, qui resideix a la Vila UAB utilitza, per proximitat, mitjans no motoritzats per accedir al seu lloc d'estudi o de treball.

L'evolució entre 2006 i 2009 denota una tendència general a l'increment del transport públic (Penedès-Garraf, Anoia-Bages, Barcelona, Terrassa, resta de Vallès Occidental), o al manteniment de la distribució entre modes (Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Sabadell i Vallès Oriental). Únicament entre la població resident a Sant Cugat i a la resta de Catalunya s'observa un lleuger augment de l'ús del transport privat. En el cas de Cerdanyola es produeix un augment dels mitjans no motoritzats a costa del transport privat.

Taula 55: Evolució del mode de transport emprat per accedir al campus segons municipi de residència 2006-2009

	Barcelona		Cerdanyola del Vallès		Sabadell		Sant Cugat		Terrassa		Vila UAB	
	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009
Transport no motoritzat	0,2%	0,6%	12,4%	23,4%	0,3%	1,1%	0,0%	1,2%	0,0%	0,5%	94,0%	88,2%
Transport públic	78,8%	83,8%	41,8%	42,3%	58,2%	59,1%	66,9%	61,0%	39,3%	42,7%	0,5%	5,4%
Transport privat	21,0%	15,6%	45,9%	34,2%	41,6%	39,8%	33,1%	37,8%	60,7%	56,8%	5,5%	6,5%
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%

	Alt Penedès-Garraf		Anoia-Bages		Baix Llobregat		Maresme		Resta Barcelonès		Resta Vallès Occidental		Vallès Oriental	
	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009
Transport no motoritzat	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,8%	2,2%	0,0%	0,0%
Transport públic	56,5%	63,8%	24,2%	34,2%	43,3%	43,7%	57,8%	58,3%	59,9%	60,3%	31,4%	35,2%	27,4%	27,0%
Transport privat	43,5%	36,2%	75,8%	65,8%	56,7%	56,0%	42,2%	41,7%	40,1%	39,7%	65,8%	62,7%	72,6%	73,0%
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%

	Total	
	2006	2009
Transport no motoritzat	5,9%	7,2%
Transport públic	53,1%	54,3%
Transport privat	41,0%	38,5%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2006- 2009.

En funció del mitjà de transport utilitzat

Prenent com a referència els mitjans de transport concrets emprats per la població universitària per accedir al campus s'observa que es produeixen situacions força diverses ja que hi ha territoris on el mitjà predominant és el cotxe i d'altres en què RENFE o FGC són el mitjà més emprat.

L'accés amb cotxe ocupat per una sola persona és el mitjà més utilitzat entre la població resident a l'Anoia-Bages, Baix Llobregat, resta del Vallès Occidental, el Vallès Oriental, l'àmbit resta de Catalunya i, amb molt poques diferències respecte d'altres mitjans, a la resta del Barcelonès. D'altra banda, hi ha una presència remarcable del cotxe amb acompanyants a l'Anoia i el Bages i, en menor mesura, al Maresme, Vallès Oriental, resta de Catalunya, Penedès i Garraf i Terrassa.

Pel que fa al ferrocarril, l'ús de FGC supera el 55% del total dels desplaçaments de la comunitat universitària que es realitzen des de Barcelona, Sant Cugat i Sabadell però també és majoritari entre els residents a Terrassa.

El màxim ús de RENFE es produeix entre la població del Penedès i el Garraf. Aquest és l'únic territori en què els desplaçaments amb RENFE són els majoritaris. D'altra banda, l'ús de RENFE supera al de FGC, al Vallès Oriental, Maresme, Baix Llobregat, al municipi de Cerdanyola i a l'àmbit resta de Catalunya.

La utilització de l'autobús per arribar a la UAB és especialment elevada entre la població del Maresme i la de Cerdanyola i, menys, en la de l'àmbit resta de Catalunya.

En els cas dels mitjans no motoritzats, a Cerdanyola, que és el municipi amb un major ús d'aquests mitjans, l'accés a la UAB es produeix majoritàriament a peu. És de destacar que només en aquest municipi hi ha una certa presència de desplaçaments en bicicleta mentre que des de Sant Cugat, Sabadell i resta del Vallès Occidental aquests són mínims. Fins i tot, entre els residents a la Vila UAB l'ús de la bicicleta és mínim, sent majoritaris els desplaçaments a peu.

El panorama que es dibuixa l'any 2009 és bastant similar al de 2006, d'on es dedueix que no s'han produït canvis significatius en el repartiment territorial dels desplaçaments segons mitjans de transport.

Taula 56: Mitjà (desagregat) emprat per accedir al campus segons municipi de residència 2009

	Barcelona	Cerdanyola del Vallès	Sabadell	Sant Cugat del Vallès	Terrassa	Vila Universitària
Transport no motoritzat	0,6%	23,4%	1,1%	1,2%	0,5%	88,2%
Caminant	0,4%	18,0%	0,7%	0,4%	0,0%	88,1%
Bicicleta	0,2%	5,4%	0,2%	0,8%	0,5%	0,4%
Transport públic	83,8%	42,3%	59,1%	61,0%	42,7%	5,4%
Autobús	2,6%	30,8%	1,6%	0,0%	1,0%	3,2%
FGC	67,0%	1,8%	56,2%	60,3%	39,5%	1,4%
RENFE	14,2%	9,9%	1,4%	0,8%	2,1%	0,4%
Transport privat	15,6%	34,2%	39,8%	37,8%	56,8%	6,5%
Cotxe conductor sol	11,1%	20,4%	28,1%	28,5%	39,0%	4,0%
Cotxe conductor + altres persones	2,5%	6,6%	6,4%	3,7%	11,2%	1,8%
Cotxe acompanyant	0,8%	4,1%	3,8%	1,7%	5,7%	0,7%
Moto	1,3%	3,0%	1,6%	3,7%	1,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Maresme	Resta Barcelonès	Resta Vallès Occidental	Vallès Oriental
Transport no motoritzat	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%
Caminant	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%
Bicicleta	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
Transport públic	63,8%	34,2%	43,7%	58,3%	60,3%	35,2%	27,0%
Autobús	1,7%	5,9%	3,5%	37,4%	9,2%	4,7%	2,6%
FGC	7,0%	18,6%	19,1%	8,1%	25,4%	20,5%	2,6%
RENFE	55,7%	9,3%	21,1%	12,8%	25,4%	10,0%	22,1%
Transport privat	36,2%	65,8%	56,0%	41,7%	39,7%	62,7%	73,0%
Cotxe conductor sol	21,7%	29,1%	44,0%	23,0%	26,1%	45,8%	51,6%
Cotxe conductor + altres persones	6,1%	20,7%	7,9%	13,2%	7,9%	11,7%	13,8%
Cotxe acompanyant	7,0%	16,0%	3,5%	5,5%	3,6%	3,9%	6,1%
Moto	0,9%	0,4%	0,6%	0,0%	2,3%	1,3%	1,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Total
Transport no motoritzat	7,2%
Caminant	6,4%
Bicicleta	0,8%
Transport públic	54,3%
Autobús	7,7%
FGC	34,4%
RENFE	12,2%
Transport privat	38,5%
Cotxe conductor sol	26,2%
Cotxe conductor + altres persones	7,3%
Cotxe acompanyant	3,7%
Moto	1,4%
Total	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

4.1.2. Temps mitjà del desplaçament

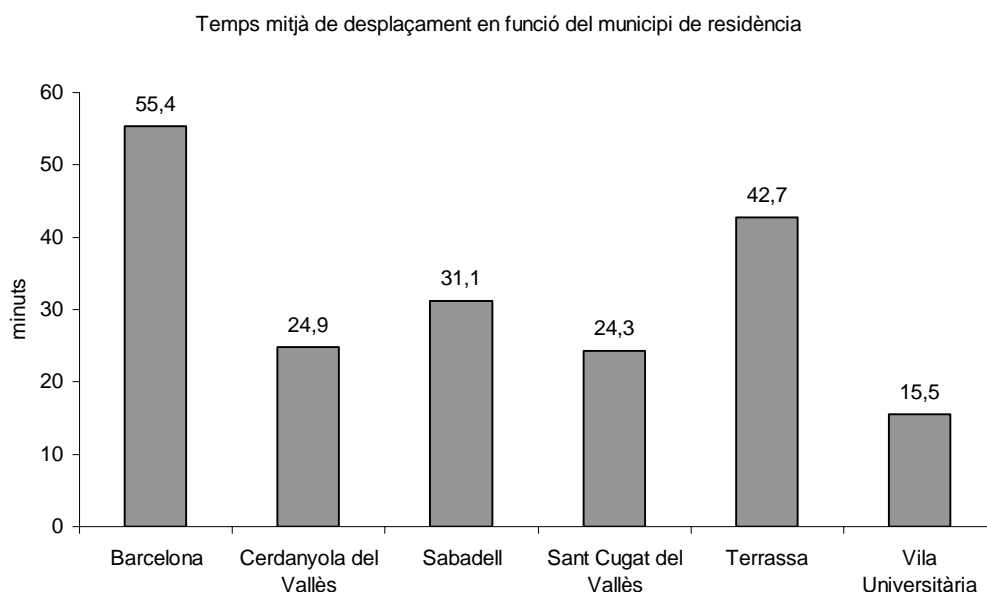
El major temps de desplaçament per arribar a la UAB l'esmerça la població resident a l'àmbit resta de Catalunya, amb una mitjana que supera amb escreix l'hora de trajecte. També superen l'hora en els desplaçaments les persones que provenen de l'Alt Penedès-Garraf i de l'Anoia-Bages.

Amb valors propers a una hora de desplaçament se situen les persones que provenen del Baix Llobregat, la ciutat de Barcelona, la resta del Barcelonès i el Maresme.

Els menors temps de desplaçament corresponen, en primer lloc, als residents a la Vila-UAB, seguits dels de Cerdanyola, Sant Cugat, Sabadell i l'àmbit resta del Vallès Occidental, amb trajectes que s'aproximen a la mitja hora de durada. La població resident a Terrassa i la del Vallès Oriental esmercen més temps –entorn de tres quarts d'hora- per arribar la UAB.

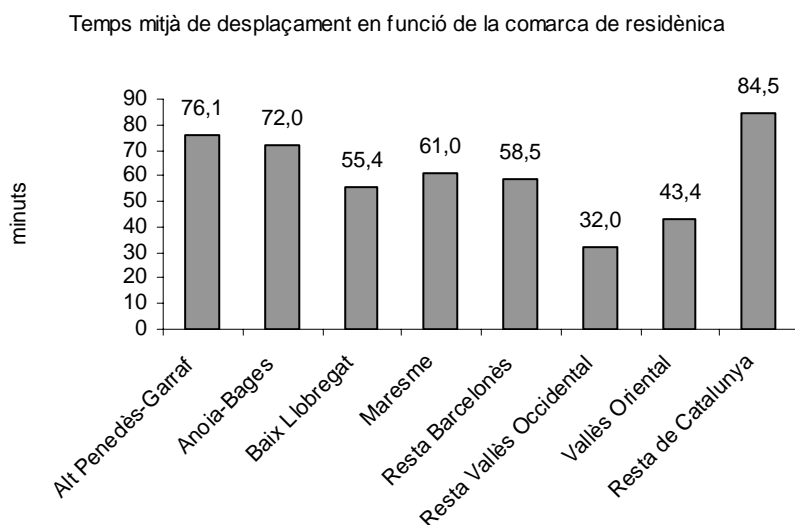
En termes generals, s'observa la relació esperable entre distància de l'origen a la UAB i temps de desplaçament. En canvi, no s'estableix una relació entre major ús de determinat mitjà de transport i durada dels desplaçament. Per exemple, en dos orígens no propers a la UAB, a l'àmbit de l'Alt Penedès-Garraf predomina l'ús del transport col·lectiu i en el de l'Anoia-Bages és majoritari el transport privat, però la durada del desplaçament és molt semblant.

Gràfic 11: Temps mitjà de desplaçament en funció del municipi residència (minuts) 2009



Font: GEMOTT 2009.

Gràfic 12: Temps mitjà de desplaçament en funció de la comarca (minuts)2009



Font: GEMOTT 2009.

Taula 57: Temps de desplaçament en funció del municipi de residència 2009

	Barcelona	Cerdanyola del Vallès	Sabadell	Sant Cugat del Vallès	Terrassa	Vila Universitària
<20 min	0,7%	41,4%	26,1%	39,8%	6,5%	85,8%
20 a 39 min	13,4%	42,4%	48,0%	47,3%	41,1%	9,8%
40 a 59 min	32,8%	11,6%	16,6%	8,3%	24,0%	1,5%
60 a 89 min	48,2%	3,6%	7,9%	4,6%	25,3%	1,1%
90 i més min.	4,9%	1,1%	1,4%	0,0%	3,1%	1,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Maresme	Resta Barcelonès	Resta Vallès Occidental	Vallès Oriental
<20 min	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	1,0%	24,4%	7,7%
20 a 39 min	7,0%	3,3%	30,2%	12,9%	24,3%	47,2%	45,8%
40 a 59 min	15,7%	25,5%	28,2%	39,9%	17,7%	15,8%	19,6%
60 a 89 min	40,0%	43,5%	21,2%	29,6%	41,6%	10,8%	17,3%
90 i més min.	37,4%	27,6%	19,5%	17,6%	15,4%	1,9%	9,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Resta de Catalunya	Total
<20 min	3,6%	15,9%
20 a 39 min	7,1%	28,5%
40 a 59 min	19,6%	22,0%
60 a 89 min	32,7%	25,7%
90 i més min.	36,9%	7,8%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

4.1.3. Multimodalitat

El més freqüent és que per arribar a la UAB la població que forma la comunitat universitària utilitzi un sol mitjà de transport. El predomini dels trajectes unimodals és molt acusat. Només hi ha dos àmbits en què, tot i ser majoritaris, els desplaçaments unimodals superen de poc els multimodals: la ciutat de Barcelona i la resta del Barcelonès. En aquests casos, els desplaçaments multimodals superen el 40% del total.

Taula 58: Multimodalitat en funció del municipi o comarca de residència 2009

	Barcelona	Cerdanyola del Vallès	Sabadell	Sant Cugat del Vallès	Terrassa	Vila Universitària
Multimodal	43,2%	24,0%	28,2%	19,1%	20,1%	11,3%
Unimodal	56,8%	76,0%	71,8%	80,9%	79,9%	88,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Maresme	Resta Barcelonès	Resta Vallès Occidental	Vallès Oriental
Multimodal	30,7%	11,1%	27,0%	15,1%	41,1%	17,6%	15,9%
Unimodal	69,3%	88,9%	73,0%	84,9%	58,9%	82,4%	84,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Resta de Catalunya	Total
Multimodal	19,5%	27,7%
Unimodal	80,5%	72,3%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

4.1.4. Disponibilitat de vehicle privat

Aquest subapartat es dedica a analitzar si es produeixen relacions generalitzades entre el lloc de residència de la comunitat universitària i la disponibilitat de vehicle per part d'aquesta.

Hi ha àmbits en els que la disponibilitat de vehicle és relativament reduïda. Menys del 40% dels residents a la ciutat de Barcelona i a la Vila-UAB disposen de vehicle, així com menys del 50% de qui habita a Cerdanyola i a l'àmbit resta del Barcelonès.

Els àmbits amb més disponibilitat de vehicle –per sobre del 70% de la població que estudia o treballa a la UAB- són, primer, el Vallès Oriental, seguit dels àmbits resta del Vallès Occidental i resta de Catalunya.

La distància a la universitat no es demostra com una variable especialment decisiva en la disponibilitat de vehicle, bé que s'observen nivells relativament baixos de possessió en el cas de Vila UAB i Cerdanyola. En canvi, la limitada disponibilitat de vehicle dels residents a Barcelona i resta del Barcelonès suggereix un lligam d'aquesta variable amb la residència en centres urbans molt densos, amb congestió viària i amb més oferta de transport públic.

Taula 59: Disponibilitat de vehicle en funció del municipi o comarca de residència 2009

	Barcelona	Cerdanyola del Vallès	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa	Vila UAB
Disposa de vehicle	38,7%	44,5%	55,4%	57,3%	65,9%	35,6%
No disposa de vehicle	61,3%	55,5%	44,6%	42,7%	34,1%	64,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Alt Penedès-Garraf	Anoia-Bages	Baix Llobregat	Maresme	Resta Barcelonès	Resta Vallès Occidental	Vallès Oriental
Disposa de vehicle	64,0%	68,2%	67,4%	57,0%	48,4%	70,9%	77,7%
No disposa de vehicle	36,0%	31,8%	32,6%	43,0%	51,6%	29,1%	22,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	Resta Catalunya	Total
Disposa de vehicle	71,4%	53,8%
No disposa de vehicle	28,6%	46,2%
Total	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

4.2. Anàlisi de la mobilitat segons corredors de transport

En l'anàlisi d'aquest apartat la informació es presenta estructurada en base als corredors de transport ferroviari que donen servei als municipis de residència de la població. L'objectiu d'aquest enfoc és analitzar si l'oferta de serveis de transport públic és determinant en el repartiment modal que presenten els residents de cada àmbit.

S'han identificat vuit corredors de transport^{*}. Cal esmenar que es dona el cas de municipis que s'inclouen en diversos corredors de transport –per exemple, Cerdanyola- ja que són diverses les línies de ferrocarril que els presten servei. D'altra banda, en aquesta agrupació no s'han incorporat els residents a la ciutat de Barcelona ni a la Vila Universitària.

4.2.1. Repartiment modal

En funció del mode de transport utilitzat

Els corredors en els quals la població resident fa un major ús del transport públic per accedir a la UAB són els de RENFE-Penedès i RENFE-Maresme, que se situen amb més del 60% dels desplaçaments amb aquests modes. Els segueixen els corredors RENFE-Garraf i FGC-Llobregat-Anoia, en els quals els desplaçaments es distribueixen a parts iguals entre mitjans públics i privats.

El corredor RENFE-Vallès Oriental és el que presenta un major ús del transport privat, mode que en aquest territori aglutina gairebé dues terceres parts dels desplaçaments.

Finalment, destaca la significativa presència de desplaçaments no motoritzats als corredors RENFE-Transversal, RENFE-Bages i FGC-Vallès, en els quals és majoritari, però, l'ús del transport públic –bé en el corredor RENFE-Bages públic i privats estan gairebé igualats.

Taula 60: Mode de transport emprat per accedir al campus segons corredor de transport 2009

	Corredor FGC Llobregat -Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Renfe Transversal	Sense corredor
No motoritzat	0,0%	17,8%	0,0%	19,9%	0,0%	0,0%	0,5%	27,7%	0,7%
Transport públic	49,9%	44,1%	36,0%	41,0%	60,8%	51,7%	67,0%	41,6%	66,0%
Transport privat	50,1%	38,1%	64,0%	39,0%	39,2%	48,3%	32,6%	30,7%	33,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

*Al 2006, el corredor no s'anomenava Corredor Renfe Transversal sinó Corredor Renfe Vallès Occidental

^{*} Veure Annex II Corredors ferroviaris

En funció del mitjà de transport utilitzat

Considerant desagregadament els mitjans de transport que utilitzen els residents en cada corredor per accedir a la UAB s'observa una diversitat molt àmplia de situacions.

El cotxe amb un sol ocupant és el mitjà majoritari als corredors FGC Llobregat-Anoia, RENFE Vallès Oriental i RENFE Garraf.

Els FGC són el mitjà majoritari en el corredor FGC Vallès mentre que RENFE ho és en el corredor RENFE Penedès.

En el cas de RENFE Bages estan gairebé igualats l'ús de FGC i de cotxe amb un sol ocupant.

En el corredor RENFE Maresme el mitjà més emprat és l'autobús.

La població resident en el corredor RENFE Transversal el mitjà principal és caminant.

Taula 61: Mitjà (desagregat) emprat per accedir al campus segons corredor de transport 2009

	Corredor FGC Llobregat -Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Corredor Renfe Transversal	Sense corredor
Caminant	0,0%	15,9%	0,0%	18,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,5%
Bicicleta	0,0%	1,8%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,5%	2,7%	0,2%
No motoritzat	0,0%	17,8%	0,0%	19,9%	0,0%	0,0%	0,5%	27,7%	0,7%
Autobús	5,6%	9,8%	3,1%	11,3%	32,1%	1,1%	0,9%	14,9%	4,3%
FGC	23,9%	30,7%	1,3%	25,0%	12,2%	30,3%	25,8%	18,0%	47,0%
RENFE	20,4%	3,6%	31,6%	4,8%	16,6%	20,2%	40,3%	8,8%	14,6%
Transport públic	49,9%	44,1%	36,0%	41,0%	60,8%	51,7%	67,0%	41,6%	66,0%
Cotxe conductor sol	31,0%	26,0%	47,4%	25,2%	21,6%	40,4%	25,8%	20,7%	22,7%
Cotxe conductor + altres persones	10,7%	6,6%	11,4%	7,6%	11,5%	4,5%	3,2%	5,2%	6,7%
Cotxe acompanyant	8,1%	3,6%	4,8%	4,7%	4,4%	3,4%	3,2%	2,6%	2,7%
Moto	0,3%	1,9%	0,4%	1,6%	1,7%	0,0%	0,5%	2,1%	1,3%
Transport privat	50,1%	38,1%	64,0%	39,0%	39,2%	48,3%	32,6%	30,7%	33,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

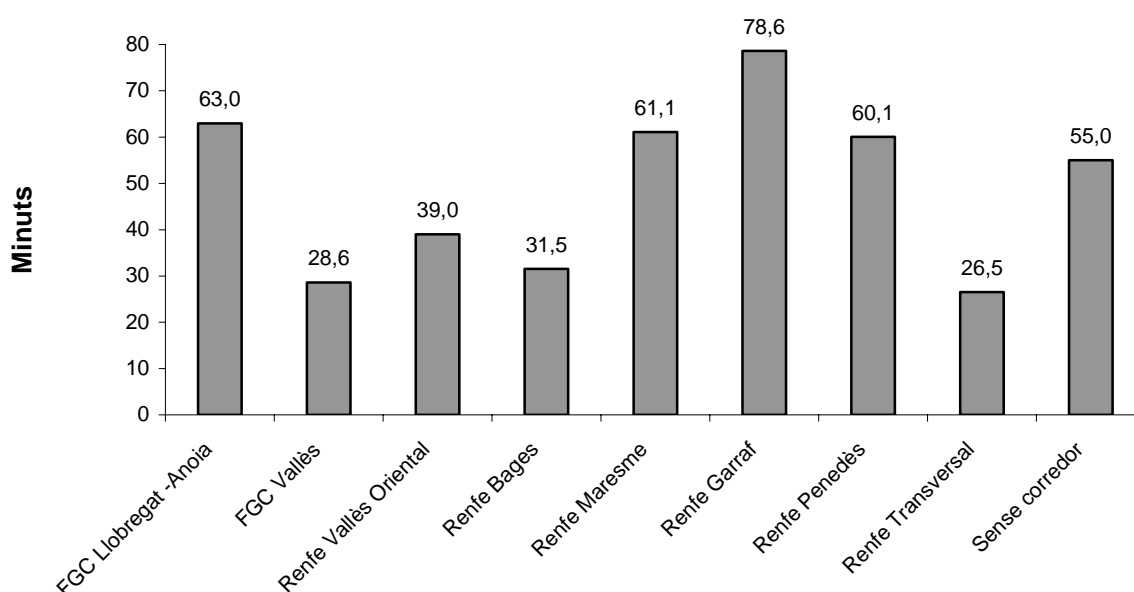
Font: GEMOTT 2009.

4.2.2. Temps mitjà de desplaçament

La població resident al corredor RENE-Garraf és clarament la que més temps esmerça per arribar a la UAB, més d'una hora de trajecte. En una posició intermitja, que s'aproxima a l'hora de durada del desplaçament, se situen els corredors FGC Llobregat-Anoia, RENFE-Maresme RENFE-Penedès.

Els menors temps de trajecte –entorn de la mitja hora de desplaçament- es produeixen als corredors RENFE-Transversal, FGC-Vallès, RENFE-Bages i RENFE-Vallès Oriental.

Gràfic 13: Temps mitjà de desplaçament en funció del corredor de transport (minuts) 2009



Font: GEMOTT 2009.

Taula 62: Temps de desplaçament en funció del corredor de transport 2009

	Corredor FGC Llobregat -Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Corredor Renfe Transversal	Sense corredor
<20 min	0,3%	36,1%	11,0%	34,0%	0,0%	0,0%	1,1%	44,0%	3,1%
20 a 39 min	15,8%	40,6%	47,5%	37,4%	12,5%	5,6%	20,7%	36,3%	20,1%
40 a 59 min	25,6%	13,5%	19,1%	14,7%	33,7%	26,6%	15,5%	10,1%	28,5%
60 a 89 min	38,8%	8,4%	17,3%	10,5%	36,9%	19,1%	46,0%	8,0%	39,1%
90 i més min	19,5%	1,4%	5,1%	3,4%	16,9%	48,7%	16,7%	1,6%	9,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

4.2.3. Multimodalitat

En tots els corredors predominen clarament els trajectes unimodals. Únicament en el corredor RENFE Penedès els desplaçaments multimodals superen la tercera part del total.

Taula 63: Multimodalitat en funció del corredor de transport 2009

	Corredor FGC Llobregat -Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Corredor Renfe Transversal	Sense corredor
Multimodal	24,5%	21,8%	12,3%	21,5%	22,5%	27,0%	36,2%	21,5%	35,8%
Unimodal	75,5%	78,2%	87,7%	78,5%	75,8%	73,0%	63,8%	78,5%	64,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

4.2.4. Disponibilitat de vehicle privat

Aquest subapartat es dedica a analitzar si es produeixen relacions generalitzades entre el lloc de residència de la comunitat universitària i la disponibilitat de vehicle per part d'aquesta.

Hi ha diversos corredors en què la població es reparteix gairebé a parts iguals entre qui disposa de vehicle i qui no en disposa: RENFE-Transversal (l'únic que presenta una disponibilitat per sota del 50%), FGC-Vallès, RENFE-Bages, RENFE-Maresme i RENFE-Penedès.

Els corredors on es donen majors taxes de disponibilitat de vehicle s'observen, primer, al corredor RENFE-Vallès Oriental, seguit dels corredors RENFE-Garraf i FGC-Llobregat-Anoia.

Taula 64: Disponibilitat de vehicle en funció del corredor de transport 2009

	Corredor FGC Llobregat -Anoia	Corredor FGC Vallès	Corredor Renfe Vallès Oriental	Corredor Renfe Bages	Corredor Renfe Maresme	Corredor Renfe Garraf	Corredor Renfe Penedès	Corredor Renfe Transversal	Sense corredor
Disposa de vehicle	60,9%	53,0%	72,9%	52,2%	52,2%	64,0%	55,2%	47,5%	50,6%
No disposa de vehicle	39,1%	47,0%	27,1%	47,8%	47,8%	36,0%	44,8%	52,5%	49,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

5. Opinions sobre mesures per a la millora de la mobilitat al campus UAB

5. Opinions sobre mesures per a la millora de la mobilitat al campus UAB

L'enquesta sobre hàbits de mobilitat de l'any 2009, ha incorporat diverses preguntes d'opinió a la comunitat universitària de la UAB relacionades amb possibles mesures per a la millora de la mobilitat al campus:

- Opinió sobre l'augment d'espai per a vianants i bicicletes en el campus
- Opinió sobre l'ús del servei de bicicleta interna a la UAB
- Opinió sobre mesures de control de la indisciplina en l'aparcament
- Motius per no compartir vehicle per part de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB
- Opinió de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB sobre la possibilitat d'establir aparcament reservat per cotxes amb 3 o més ocupants
- Coneixement Pla de Mobilitat de la UAB

5.1. Opinió sobre l'augment d'espai per a vianants i bicicletes al campus

Davant de la insuficiència d'espai perquè vianants i bicicletes circulin amb seguretat, el conjunt de la comunitat universitària valora amb poc més d'un 6 sobre 10 creació de voreres i carrils bici, tot i que amb això es redueixi moderadament l'espai per aparcar cotxes.

Les valoracions dels diversos col·lectius a la qüestió plantejada no presenten grans diferències, ni tampoc se n'observen en base al gènere. Les puntuacions oscil·len entre el 5,9 i el 6,9.

Si es considera la mesura plantejada segons el tipus de transport utilitzat per accedir al campus només s'observa una valoració més elevada de la proposta entre els usuaris de la bicicleta –per sobre del 8 sobre 10. En canvi, la valoració dels usuaris i dels no usuaris de transport públic pràcticament no difereix.

Taula 65: Opinió sobre la creació de voreres i carrils bici al campus segons col·lectiu

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Valoració mitjana	6,2	5,9	6,9	6,1	6,8	6,2

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens encertat) a 10 (totalment encertat).

Taula 66: Opinió sobre la creació de voreres i carrils bici al campus segons gènere

	Home	Dona	Total
Valoració mitjana	6,1	6,3	6,2

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens encertat) a 10 (totalment encertat).

Taula 67: Opinió sobre la creació de voreres i carrils bici al campus segons usuaris i no usuaris de transport públic per accedir a la UAB.

	Usuari de transport públic	No usuari de transport públic	Total
Valoració mitjana	6,8	5,6	6,2

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens encertat) a 10 (totalment encertat).

Taula 68: Opinió sobre la creació de voreres i carrils bici al campus segons usuaris i no usuaris de bicicleta per accedir a la UAB

	Usuari de bicicleta	No usuari de bicicleta	Total
Valoració mitjana	8,4	6,2	6,2

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens encertat) a 10 (totalment encertat).

5.2. Opinió sobre l'ús del servei de bicicleta interna a la UAB

S'ha preguntat a les persones que formen la comunitat universitària en relació a la seva predisposició a utilitzar un hipotètic servei de bicicleta interna, tipus *bicing*, dins del campus.

Aproximadament la meitat de les persones manifesten que farien aquest servei. No s'aprecien diferències extremes en els nivells d'acceptació entre els diversos col·lectius, bé que hi ha certes variacions en les respostes dels grups d'estudiants. En base al gènere, les dones manifesten menys predisposició a l'ús d'aquest possible servei.

Taula 69: Opinió sobre l'ús d'un hipotètic servei de bicicleta interna a la UAB segons col·lectiu

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Sí que l'utilitzaria	48,4%	44,9%	58,8%	48,2%	50,7%	48,9%
No l'utilitzaria	51,6%	55,1%	41,2%	51,8%	49,3%	51,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 70: Opinió sobre l'ús d'un hipotètic servei de bicicleta interna a la UAB segons gènere

	Home	Dona	Total
Sí que l'utilitzaria	53,8%	45,8%	48,9%
No l'utilitzaria	46,2%	54,2%	51,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

En funció del mitjà de transport per accedir a la UAB

En base al mitjà de transport emprat per arribar a la UAB, l'acceptació d'aquest hipotètic servei és més elevada entre qui utilitza mitjans no motoritzats, especialment entre els usuaris de bicicleta. En segon lloc, pel nivell d'acceptació se situa la població usuària de transport públic i, per sota d'aquesta, la que accedeix a la UAB amb mitjans privats.

Taula 71: Opinió sobre l'ús d'un hipotètic servei de bicicleta interna a la UAB segons mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB

	Sí que l'utilitzaria
No motoritzat	61,1%
Caminant	60,6%
Bicicleta	66,0%
Transport públic	50,6%
Autobús	52,3%
FGC	48,7%
RENFE	54,6%
Transport privat	44,3%
Cotxe conductor sol	45,0%
Cotxe conductor + altres persones	44,0%
Cotxe acompanyant	37,0%
Moto	51,9%
Total	48,9%

Font: GEMOTT 2009.

5.3. Opinió sobre l'ús de mesures de control de la indisciplina en l'aparcament

Davant l'evidència que existeix una situació d'indisciplina en l'aparcament de cotxes al campus –ocupació de voreres, vials, parades de bus,...- s'ha preguntat als membres de la comunitat universitària que valoressin unes mesures plantejades -retirada de vehicles amb grua i imposició de multes- i, si ho consideraven necessari, en proposessin de noves.

Entre les que s'han plantejat, la mesura més ben valorada és l'augment de l'espai d'aparcament dins del campus, que rep gairebé una valoració de 8 sobre 10. Aquesta és la mesura més ben valorada per tots els col·lectius universitaris i tant per homes com per dones. En tot cas, es pot esmentar que són els estudiants, especialment els de 1er i 2on cycle, i les dones els col·lectius que més valoren l'ampliació de l'espai d'aparcament

L'aplicació de mesures sancionadores no són gaire valorades per la comunitat universitària, situant-se els dos supòsits per sota del 5 sobre 10.

Malgrat que les valoracions efectuades pels diversos col·lectius no varien excessivament, PAS i PDI atorguen a les mesures una puntuació més elevada, és a dir, mostren una major predisposició davant d'aquestes, just per sobre de 5. D'altra banda, els homes valoren una mica més positivament les mesures plantejades que no pas les dones però no s'arriba a una puntuació de 5 en cap dels dos casos.

Taula 72: Opinió sobre l'ús de mesures de control de la indisciplina en l'aparcament segons col·lectiu

	Estudiant de 1r cycle	Estudiant de 2n cycle	Estudiant de 3r cycle	PDI	PAS	Total
Augmentar l'espai per aparcar	8,1	7,9	7,3	7,0	6,9	7,8
Augmentar la retirada de vehicles amb grua	4,0	3,8	4,8	5,1	5,3	4,2
Posar sancions o multes	4,1	3,9	5,1	5,1	5,2	4,3

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens d' acord) a 10 (totalment d' acord).

Taula 73: Opinió sobre l'ús de mesures de control de la indisciplina en l'aparcament segons gènere

	Home	Dona	Total
Augmentar l'espai per aparcar	7,5	8,0	7,8
Augmentar la retirada de vehicles amb grua	4,4	4,1	4,2
Posar sancions o multes	4,5	4,2	4,3

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens d' acord) a 10 (totalment d' acord).

En funció del mitjà de transport per accedir a la UAB

Si es considera la comunitat universitària segons el mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB, qui hi accedeix per mitjans no motoritzats valora per sobre de 5 la proposta de mesures sancionadores davant la indisciplina en l'aparcament. En segon lloc se situen els usuaris del transport públic mentre que la valoració més baixa la realitza qui arriba a la UAB amb mitjans privats.

Taula 74: Opinió sobre l'ús de mesures de control de la indisciplina en l'aparcament segons col·lectiu mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB

	Augmentar l'espai per aparcar	Augmentar la retirada de vehicles amb grua	Posar sancions o multes
No motoritzat	7,0	5,1	5,3
Caminant	7,3	5,0	5,3
Bicicleta	4,8	5,5	5,6
Transport públic	7,2	4,5	4,7
Autobús	7,7	4,2	4,5
FGC	7,1	4,6	4,9
RENFE	7,4	4,3	4,3
Transport privat	8,6	3,7	3,7
Cotxe conductor sol	8,7	3,7	3,6
Cotxe conductor + altres persones	8,7	3,5	3,6
Cotxe acompanyant	8,4	4,3	4,1
Moto	8,2	3,2	3,2
Total	7,8	4,2	4,3

Font: GEMOTT 2009.

Valoració de 0 (gens d'acord) a 10 (totalment d'acord).

Altres mesures per a resoldre la indisciplina en l'aparcament

A l'hora de plantejar altres mesures per combatre la indisciplina en l'aparcament al campus, - a banda de la retirada de vehicles amb grua i la imposició de multes- l'opció més citada és destacadament la millora del transport públic. En segon lloc, els membres de la comunitat universitària proposen la creació de més places d'aparcament.

Altres mesures citades amb força menys freqüència són restringir i controlar l'accés als aparcaments, abaratir el preu del transport, promoure l'ús compartit de vehicles privats i potenciar ús de la bicicleta.

Taula 75: Altres mesures per l'indisciplina en l'aparcament

Millorar el transport públic	34,2%
Crear més places d'aparcament	19,3%
Restringir i controlar accés als aparcaments	9,4%
Abaratir el preu del transport	8,9%
Potenciar ús de la bicicleta	7,2%
Promoure ús compartit de vehicles privat	7,1%
Realitzar campanyes sensibilització	6,6%
Imposar avisos i sancions	6,1%
Reordenació i millora de les places aparcament	5,6%
Col·locar obstacles físics per limitar l'aparcament	4,8%
Crear aparcament afores de la UAB i habilitar modes per arribar al campus	3,3%
Fer pagar per aparcar el cotxe	3,0%
Incrementar la retirada de vehicles	2,2%
Altres	5,8%
Total	*

Font: GEMOTT 2009.

* En el qüestionari es pregunta altres mesures per l'indisciplina com a pregunta oberta

5.4. Motius per no compartir vehicle per part de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB

A les persones que accedeixen al campus soles amb cotxe, se'ls ha preguntat el motiu per no compartir el vehicle.

El motiu que s'ha citat en primer lloc és la variabilitat dels horaris d'arribada i sortida a la UAB que, segons les respostes obtingudes, dificulta l'organització dels desplaçaments conjuntament amb altres persones. La segona resposta més freqüent, bé que a distància de la que s'acaba d'esmentar, és que no es troba ningú per compartir el cotxe.

Cal destacar que també té certa rellevància la resposta "no se com trobar altres persones per compartir cotxe" que, si se suma amb la població que manifesta que no troba ningú per compartir, posa de manifest l'existència d'un públic que podria utilitzar el sistema de compartir cotxe si disposés d'un recolzament logístic i informatiu.

Taula 76: Motiu per no compartir cotxe. Motiu principal i altres motius*

	Motiu principal	Altres motius
Els meus horaris són molt variables i això em dificulta organitzar-me per compartir cotxe	62,6%	20,6%
No trobo ningú per compartir	21,0%	20,3%
No sé com trobar altres persones per compartir cotxe	2,8%	12,2%
No m'agrada compartir cotxe	1,9%	3,8%
Em resulta incòmode organitzar-me amb altres persones per compartir cotxe	0,5%	26,4%
Altres	4,0%	8,4%
Total	100,0%	**

Font: GEMOTT 2009.

*En el qüestionari es pregunta primer pel motiu principal i posteriorment es dona la possibilitat de citar altres motius.

** Resposta Múltiple

En funció del col·lectiu i gènere

Tot i que hi ha certes diferències, a grans trets els arguments exposats fins ara entorn de les motivacions per no compartir cotxe per part dels conductors que accedeixen sols a la UAB es reproduïxen en els diversos col·lectius de la comunitat universitària i entre homes i dones.

Taula 77: Motiu principal per no compartir cotxe segons col·lectiu

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Els meus horaris són molt variables i això em dificulta organització	60,0%	68,5%	60,7%	48,4%	71,9%	62,6%
No trobo ningú per compartir	25,4%	18,9%	27,7%	17,3%	11,0%	21,0%
Em resulta incòmode organitzar-me amb altres persones per compartir	4,9%	6,7%	4,5%	16,9%	10,3%	7,7%
No sé com trobar altres persones per compartir cotxe	3,6%	2,1%	2,6%	4,0%	2,1%	2,8%
No m'agrada compartir cotxe	1,5%	1,2%	2,6%	4,0%	1,4%	1,9%
Altres	4,6%	2,6%	1,9%	9,3%	3,4%	4,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 78: Motiu principal per no compartir cotxe segons gènere

	Home	Dona	Total
Els meus horaris són molt variables i això em dificulta organitzar-me per compartir cotxe	56,1%	67,7%	62,6%
No trobo ningú per compartir	22,1%	20,2%	21,0%
Em resulta incòmode organitzar-me amb altres persones per compartir cotxe	10,1%	5,9%	2,8%
No sé com trobar altres persones per compartir cotxe	3,5%	2,2%	1,9%
No m'agrada compartir cotxe	3,2%	1,0%	0,5%
Altres	5,0%	3,0%	4,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

5.5. Opinió de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB sobre la possibilitat d'establir aparcament reservat per cotxes amb 3 o més ocupants

Més d'una tercera part de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB responen que compartirien el vehicle si això els donés dret a disposar d'aparcament reservat.

La major predisposició a la proposta plantejada la mostra la població estudiant, especialment la de 1er cicle, mentre que PDI i PAS, que són els col·lectius que en major proporció arriben al campus sols amb cotxe, es manifesten menys predisposats. S'ha de tenir en compte, però, que una part d'aquests dos col·lectius ja disposa actualment d'aparcament reservat.

D'altra banda, no s'observen diferències remarcables en les respostes d'homes i dones.

Taula 79: Opinió de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB sobre la possibilitat d'establir aparcament reservat per cotxes amb 3 o més ocupants. Respostes en funció del col·lectiu

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Si	51,9%	40,9%	38,8%	20,8%	12,3%	38,4%
No	48,1%	59,1%	61,2%	79,2%	87,7%	61,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 80: Opinió de les persones que arriben soles amb cotxe a la UAB sobre la possibilitat d'establir aparcament reservat per cotxes amb 3 o més ocupants. Respostes en funció del gènere

	Home	Dona	Total
Si	36,6%	39,8%	38,4%
No	63,4%	60,2%	61,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

5.6. Coneixement Pla de Mobilitat de la UAB

Una cinquena part de la comunitat universitària manifesta conèixer el Pla de Mobilitat de la UAB. En aquesta qüestió, però, hi ha diferències molt importants segons els col·lectius universitaris. Entre els estudiants el desconeixement d'aquesta iniciativa està per sota de la mitjana general mentre que el nivell de coneixement del Pla entre el PAS supera el 40% i entre el PDI supera el 50%. En canvi, s'aprecien poques diferències en aquesta qüestió en base al gènere.

Taula 81: Coneixement del Pla de Mobilitat de la UAB en funció del col·lectiu

	Estudiant de 1r cicle	Estudiant de 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Total
Si	16,1%	19,1%	17,5%	51,3%	41,3%	21,4%
No	83,9%	80,9%	82,5%	48,7%	58,7%	78,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Taula 82: Coneixement del Pla de Mobilitat de la UAB en funció del gènere

	Home	Dona	Total
Si	23,6%	20,0%	21,4%
No	76,4%	80,0%	78,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Conclusions

1. La comunitat universitària

La comunitat universitària de la UAB la formen un total de 43.579 persones. Més de tres quartes parts d'aquesta comunitat corresponen a la població estudiant. En el conjunt de la comunitat hi predominen les dones, que representen més de sis de cada deu membres. En tots els col·lectius es reproduïx aquesta situació, excepte entre el PDI, on els homes representen el 60,9% del col·lectiu.

L'edat mitjana de la comunitat universitària és de 26 anys però el PDI se situa en els 39 anys i el PAS en els 42 anys. La mitjana d'antiguitat a la UAB és d'uns 5 anys però la del PDI és de 13,5 anys i la del PAS és de 16,8 anys.

El **lloc de residència** més habitual de la població que forma la comunitat universitària és Barcelona –amb més d'una quarta part del total- però aquesta ciutat disminueix el seu pes sobre el total entre 2006 i 2009. Després de Barcelona, l'entorn proper a la universitat és el que forneix el major nombre d'estudiants i treballadors: per aquest ordre, Cerdanyola, Sabadell, Terrassa i Sant Cugat, a més de la resta del Vallès Occidental. El conjunt del Vallès Occidental aporta el 45% de la comunitat universitària de la UAB.

L'assistència mitjana al campus per part del conjunt de la comunitat universitària se situa en 4,5 dies per setmana. És a dir, el més habitual és que s'acudeixi al campus gairebé cada dia laborable.

Poc més de la meitat (53,7%) de les persones que formen la comunitat universitària manifesten **disposar de vehicle** (cotxe o moto). Els estudiants tenen unes taxes de possessió per sota del 60% mentre que el PDI i el PAS presenten nivells de disponibilitat més elevats. En pràcticament tots els col·lectius els homes posseeixen vehicle en major proporció que les dones.

2. Repartiment modal

Al llarg de la darrera dècada predomina l'ús del transport públic en l'accés a la UAB, situant-se en mínims de 52,6% l'any 2001 fins a màxims de 61,2% en el 2004.

L'any 2009 l'ús del **transport públic** se situa en el 54,3% i presenta un lleuger increment respecte el 2006. El **transport privat** aglutina el 38,5% dels desplaçaments, el que representa una reducció significativa respecte el 2006.

L'accés a la UAB amb **mitjans no motoritzats** és molt minoritari però entre 2001 i 2009 ha sofert un increment progressiu, bé que moderat. L'augment recau principalment en l'accés a peu ja que l'ús de la bicicleta és encara mínim.

El **mitjà principal** per accedir a la universitat és el FGC, que aplega un terç del total de desplaçaments, seguit del cotxe amb conductor sol, que és utilitzat per una quarta part de les persones que arriben a la UAB.

Els estudiants són el **col·lectiu** que més utilitza el transport públic a l'hora d'accedir a la UAB –fan gairebé sis de cada deu viatges en transport públic- i també són els que es desplacen en majors proporcions –bé que minoritàries- amb mitjans no motoritzats. En canvi, els col·lectius que treballen al campus –PDI i PAS- utilitzen principalment el transport privat per accedir-hi.

Encara que entre els dos **gèneres** l'ús del transport públic supera el privat, les diverses edicions de l'enquesta evidencien que les dones són força més usuàries del transport públic –l'utilitzen en gairebé el 60% dels desplaçaments- que els homes.

Existeix una correspondència positiva entre **disponibilitat de carnet de conduir i de vehicle** i utilització del transport privat. Per contra, tant la població que no té carnet de conduir com la que no té vehicle és majoritàriament usuària de transport públic.

És destacable, però que el 43,0% de la població que disposa de carnet de conduir i el 28,6% de qui disposa de vehicle utilitza el transport públic per accedir a la UAB. Amb el pas dels anys s'aprecia un increment d'aquest comportament.

Els **motius** més valorats a l'hora d'escollir el mitjà de transport per arribar a la UAB són la rapidesa i la proximitat al lloc de residència, que estan vinculats principalment amb l'estalvi de temps en els desplaçaments. La motivació econòmica -el preu- com a motiu per a l'elecció del mitjà de transport és valorat força per sota.

La comunitat universitària presenta força dispersió en la **durada dels desplaçaments** que realitza per arribar a la UAB. El temps mitjà de desplaçament és de 45,3 minuts –set minuts més que l'any 2006- però són gairebé tan habituals els desplaçaments de 20 a 39 minuts com els de 40 a 59 minuts o els de 60 a 89 minuts. Aquesta dispersió és atribuïble a l'àmplia procedència geogràfica dels membres de la UAB, així com a la diversitat de mitjans de transport per accedir al campus.

La **població estudiant** és la que esmerça més temps per accedir a la UAB -per sobre dels 45 minuts- mentre que el desplaçament mitjà de PAS i PDI se situa per sota dels 40 minuts.

Per **tipus de transport**, el menor temps d'accés al campus correspon als mitjans no motoritzats. En segon lloc, se situen els mitjans privats, on predominen els desplaçaments entre 20 i 39 minuts. El transport públic és el que requereix més temps de desplaçament,

sovint per sobre de l'hora de durada. Això darrer s'explica, en part, perquè les majors proporcions de desplaçaments multimodals es produeixen entre qui arriba a la UAB amb transport públic.

Es produeix una **concentració de viatges en hora punta** en l'accés al campus. Els màxims nivells d'arribades es produeixen, primer, entre 9h i 10h del matí i, segon, entre 8h i 9h. En l'evolució en el temps s'aprecia una lenta dispersió en l'hora d'arribada a la UAB.

La majoria de les persones que formen la comunitat universitària utilitzen **un sol mitjà de transport** per arribar a la UAB. La necessitat d'utilitzar més d'un mode no és, però, infreqüent, situant-se a prop del 27,7% dels desplaçaments. Els estudiants i els usuaris de transport públic són els col·lectius amb majors nivells de desplaçaments multimodals. La cadena modal principal en aquests desplaçaments es produeix, primer, amb autobús o metro a prop del lloc de residència per després agafar el ferrocarril per accedir a la UAB.

3. Satisfacció dels usuaris

Entre la **població usuària**, el mitjà de **transport públic** més valorat per accedir a la UAB és el **FGC**, que arriba gairebé a una ponderació global de 8 sobre 10. Puntualitat i seguretat són els factors que més es valoren en el servei però totes les variables ponderades reben valoracions per sobre del 7.

L'autobús interurbà s'acosta a una valoració global de 6 sobre 10 mentre que el servei de **RENFE** no arriba a obtenir el 5 per part dels seus usuaris.

La qualitat global dels trajectes en **bicicleta** rep una valoració de 6,7 sobre 10.

4. Territori: municipis i comarques de residència

Considerant els **municipis i comarques de residència** de la població, s'observa que les persones residents a la ciutat de Barcelona són les que utilitzen més el transport públic per accedir a la UAB, més de vuit de cada deu barcelonins fan servir aquests mitjans. Existència de mitjans competitiu de transport públic i congestió del trànsit viari a la ciutat estan en la base d'aquest comportament.

Amb valors propers al 60% de **transport públic** se situen tota una sèrie municipis i comarques com Sant Cugat, Sabadell –municipis propers i ben connectats a la UAB amb ferrocarril- Alt Penedès-Garraf, Maresme i resta del Barcelonès.

En canvi, l'ús del **transport privat** supera la meitat dels desplaçaments per arribar a la UAB molt destacadament al Vallès Oriental, la resta del Vallès Occidental i les comarques de l'Anoia i el Bages. En aquest grup, bé que amb valors menys extrems, se situen els residents a Terrassa, al Baix Llobregat i a la resta de Catalunya.

Cerdanyola constitueix un cas específic ja que en aquest municipi, al qual pertany la UAB, predomina l'ús dels transport públic però hi ha una quarta part de desplaçaments que es realitzen amb **mitjans no motoritzats**.

5. Opinions sobre mesures per a la millora de la mobilitat al campus UAB

La comunitat universitària valora amb poc més d'un 6 sobre 10 la creació de voreres i carrils bici, tot i que amb això es **redueixi moderadament l'espai per aparcar cotxes**.

Aproximadament la meitat de les persones que responen l'enquesta manifesten que farien servir un hipotètic **servei de bicicleta interna**, tipus *bicing*, dins del campus .

L'aplicació de **mesures sancionadores** -retirada de vehicles amb grua i imposició de multes- davant la indisciplina en l'aparcament de cotxes al campus són valorades per la comunitat universitària per sota del 5 sobre 10.

Més d'una tercera part de les persones que arriben **soles amb cotxe** a la UAB responen que compartirien el vehicle si això els donés dret a disposar d'aparcament reservat.

Annex I Disseny metodològic

1. Disseny metodològic

En el present apartat es detallen les principals característiques del procediment metodològic dissenyat per tal de donar resposta als interrogants sobre la mobilitat de la comunitat universitària de la UAB.

Amb aquest objectiu es descriuen la metodologia emprada, basada en l'enquesta autoadministrada per Internet, i les característiques de l'univers i la mostra, es resumeixen les característiques tècniques i els criteris de l'anàlisi territorial, a més de facilitar el qüestionari utilitzat.

1.1. Enquesta autoadministrada per Internet

Característiques generals

Aquesta operació es va iniciar el 2001 i, fins el 2006, compta amb 4 edicions: 2001, 2002, 2004 i 2006. Fins el 2006, l'operació va consistir en una enquesta presencial administrada a una mostra aproximada 4.500 persones pertanyents als diferents col·lectius de la UAB:

- alumnes
- professors
- investigadors
- personal administratiu i de serveis

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

D'aquesta manera, ja en 2006 existia la intenció de canviar de metodologia de treball de camp. En l'edició actual, l'equip del GEMOTT i l'equip de mobilitat de la UAB, van valorar de manera detinguda les avantatges i inconvenients de les diferents opcions metodològiques : enquesta presencial, enquesta telefònica i enquesta autoadministrada per Internet, així com la possibilitat de combinar diferents tècniques

Finalment, s'ha optat per la realització de d'una enquesta per Internet. Aquesta metodologia suposa grans avantatges respecte a la resta de metodologies per aquest tipus d'estudis, entre les quals cal destacar:

- La comunitat universitària de la UAB, és un univers d'estudi molt conegut i captiu (es disposa de llistats, amb adreces de correu-e i, per tant la seva quantificació)
- És un univers d'estudi amb un elevat nivell d'ús tecnològic.
- El mètode assegura l'arribada al major nombre possible de persones, amb molta probabilitat arriba al 100% de l'univers.
- No hi ha entrevistador, per tant no se poden cometre errors d'intermediació.
- És un mètode que facilita de manera important la gestió del procés
- Menor cost, ja que no mobilitza enquestadors, controladors de camp, gravadors de dades, codificadors del 100%, etc.
- Flexibilitat per a l'entrevistat per a respondre-la. L'entrevistat pot respondre l'enquesta a qualsevol hora i dia.

A l'hora de substituir de la metodologia de treball de camp presencial per una metodologia on-line, ha redundat en una millora de la recollida de dades en tant que:

- Ha simplificat el procés: logística, recursos...
- S'ha evitat un augment del preu exponencial en cada onada, ja que en cada treball de camp presencial es buscava assegurar la distribució mostral de les onades anteriors el que implica una cada necessitat cada vegada major de recursos humans i temps de treball, especialment si es desitja augmentar el nivell de precisió de la mostra, per exemple establint quotes per gènere.
- Ha millorat la cobertura de l'univers: el conjunt de les poblacions (PAS, PDI, Estudiants de 3r cicle i de 1r i 2n cicle). Tots els col·lectius han tingut majors probabilitats d'estar representats, ja que en les onades anteriors, només s'enquestava a la comunitat universitària present en el moment del treball de camp a les facultats. Amb la metodologia actual s'ha enviat l'enquesta a tota la comunitat universitària registrada en els llistats de la UAB.
- Per tant ha millorat la diversitat de situacions registrades en l'enquesta.
- Al seu torn, la metodologia ha permès ampliar l'enquesta a tota la comunitat universitària no present al campus UAB a Bellaterra, de tal manera que es disposa d'informació sobre els hàbits de mobilitat del campus de Sabadell així com altres seus de la UAB (Terrassa, Barcelona...)
- Aquesta onada suposa la consolidació d'una metodologia de llarga durada: en el futur no seran necessaris canvis importants com el realitzat en aquesta onada.

Procediment

El procediment emprat per tal de dur a terme l'enquesta ha consistit en tres passos.

- Enviament de l'enquesta a PAS i PDI per part de la UAB
De manera interna la UAB va enviar un mailing demanant la col·laboració en l'enquesta, on s'especifica el link a la pàgina web en què s'allotjarà la mateixa així com la possibilitat d'emplenar-la mitjançant l'accés via bàncer present a la web de la UAB. En aquest cas, es va fer un únic enviament.
- Enviament des dels servidors de treball de camp als estudiants de 1r, 2n i 3r cicle:
El servidor de l'empresa de treball de camp ha estat l'encarregat d'enviar els mailings demanant la col·laboració en l'enquesta, especificant el link a la pàgina web en què s'allotjarà la mateixa així com la possibilitat d'emplenar-la mitjançant l'accés via bàncer present a la web de la UAB. En aquest cas, es va fer un 3 enviaments: inicial, recordatori, i avisant de la finalització del termini per emplenar l'enquesta.

Aquest procediment ha facilitat el control de la mostra, és a dir, se sabia quines persones i amb característiques han participat i quines no. D'aquesta manera, els reenviaments de la crida a la participació arribaven només a les persones que no havien contestat i no es tornaven a enviar a aquells col·lectius amb suficient nivell de resposta.

- Bàndera a la web de la UAB

En la present onada l'equip informàtic de la UAB ha tingut un paper clau en tot el procés de tal manera que s'ha comptat amb la màxima col·laboració tècnica. D'aquesta manera, durant tot el temps que va durar l'enquesta es va incloure un banner a la web de la UAB que permetia ,

Cal mencionar que per tal d'incentivar la resposta a l'enquesta, la UAB va sortejar un ordinador portàtil mini-note.

1.2. Univers i mostra final

L'objectiu inicial de la recerca quant a treball de camp va ser el d'aconseguir com a mínim la mateixa grandària de mostra que l'aconseguit durant el 2006.

L'any 2006, d'acord a la fitxa tècnica de l'estudi, es va aconseguir una mostra vàlida de 4.525 enquestes d'individus membres de la comunitat universitària de la UAB que habitualment es desplacen al campus de Bellaterra.

L'enquesta de la UAB de 2009 ha aconseguit una mostra total d'aquest col·lectiu de 6.173 enquestes, el que suposa un 36,4% més de mostra que en 2006, és a dir 1.648 enquestes més de persones que són membres de la comunitat universitària de la UAB i que es desplacen habitualment al campus de Bellaterra.

Taula 83: Comparativa grandària mostral 2006-2009

	VALORS
MOSTRA 2009	6.173
MOSTRA 2006	4.525
INCREMENT DE LA MOSTRA (ABSOLUTS)	1.648
INCREMENT DE LA MOSTRA (%)	36,4%

Font: GEMOTT 2009.

Aquesta especificació de l'univers és rellevant, ja que l'operació de 2009 ha aconseguit una mostra total (no ponderada) de 6.735 enquestes, entre les que s'inclouen tant persones que pertanyen a altres campus (Sabadell i altres) i persones que sent membres de la comunitat universitària del campus de Bellaterra, declaren no assistir al campus habitualment, és a dir, ho fan menys d'1 cop per setmana.

D'altra banda, si bé la metodologia utilitzada suposa la rebuda aleatòria dels qüestionaris, de tal manera que no es marquen unes quotes a complir sinó que es reben tantes enquestes com sigui possible, durant el treball de camp s'ha fet seguiment del nivell mostral per cada quota que es desitjava controlar, concretament: centre de pertinença, gènere i col·lectiu (PAS, PDI, alumnes de 3r cicle i alumnes de 1r i 2n cicle).

Donat que es coneixia la distribució real de cada col·lectiu, un cop finalitzat el treball de camp s'ha equilibrat la mostra al pes que realment tenen en l'univers d'acord a la seva distribució per gènere i tipus de col·lectiu. D'aquesta manera, es garanteix que, en l'anàlisi de resultats globals, cada col·lectiu té el pes que li correspon d'acord al que representa en el conjunt de la comunitat universitària així com que tant homes com dones aporten al conjunt de la mostra el pes que tenen en la comunitat universitària.

1.3. Fitxa tècnica de l'enquesta

De manera resumida, les característiques tècniques de l'enquesta sobre els hàbits de la comunitat universitària de la UAB 2009 al campus de Bellaterra, són les següents:

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

L'univers d'estudi s'ha constituït a partir de les següents dades censals facilitades per la UAB corresponent a PAS, PDI, estudiants de doctorat i altres 3r cicles (màsters, postgraus, etc.) i alumnes de 1r i 2n cicle, a data maig de 2009.

Mostra: 6.352 enquestes totals de persones que tenen el seu centre de treball o estudis al campus de la UAB a Bellaterra; 6.173 enquestes totals de persones que tenen el seu centre de treball o estudis al campus de la UAB a Bellaterra i que declaren acudir almenys 1 cop per setmana.

Marge d'error: $\pm 1,14\%$. Calculat sobre el total de l'univers adscrit al campus de la UAB a Bellaterra (43.579 univers Abril 2009) i el total de mostra aconseguida per a aquest col·lectiu (6.352), sota el supòsit de MAS (mostreig aleatori simple) per poblacions finites, amb un nivell de confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$).

Procediment de mostreig: aleatori simple en base a llistat d'individu membres de la comunitat universitària. Un cop finalitzat el treball de camp s'ha seleccionat la mostra aconseguida per tal de comptar només amb individus del campus de la UAB a Bellaterra i s'ha corregit la distribució de la mostra aconseguida en base a la distribució de l'univers per gènere i col·lectiu.

Treball de camp: s'ha realitzat entre el 8 de maig i el 3 de juny de 2009.

Anàlisi de resultats: per tal d'analitzar els resultats de manera comparable a les dades de 2006 i onades anteriors, s'han seleccionat els casos que, a més de ser membres adscrits a centres de la UAB a Bellaterra declaren accedir-hi com a mínim un cop per setmana.

1.4. 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.

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 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).
- Renfe Transversal: de L'Hospitalet a Martorell resseguint la línia C7 de RENFE.
- 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.

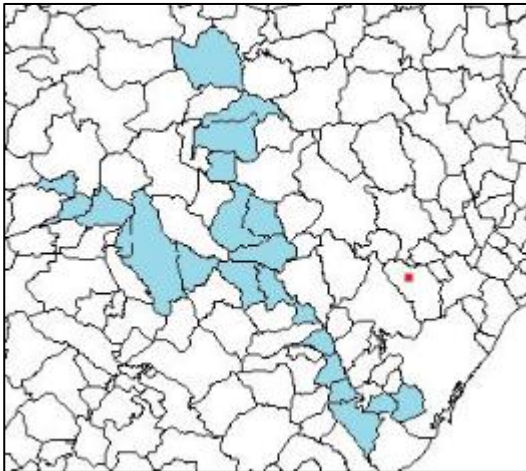
Annex II Corredors ferroviaris

1. Corredors ferroviaris

NOTA: El punt vermell, *, indica la posició en el mapa de corredors del campus UAB Bellaterra

A) Corredors de FGC

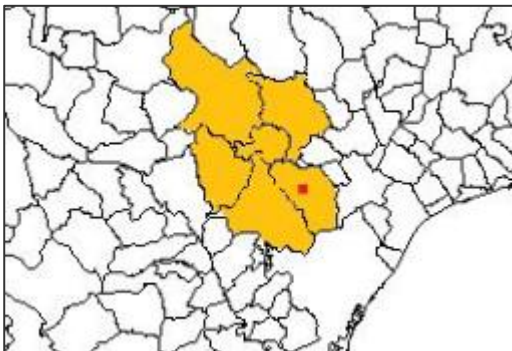
Gràfic 14: Corredor FGC Anoia-Bages



Font: GEMOTT 2009.

FGC Llobregat i Anoia
Cornellà de Llobregat
Sant Boi de Llobregat
Santa Coloma de Cervelló
Sant Vicenç dels Horts
Pallejà
Sant Andreu de la Barca
Sant Esteve Sesrovires
Piera
Masquefa
Vilanova del Camí
La Pobla de Claramunt
Capellades
Vallbona d'Anoia
Igualada
Abreera
Olesa
Esparreguera
Collbató
Monistrol de Montserrat
Castellgalí
Hospitalet de Llobregat
Manresa
Sant Vicenç de Castellet
Castellbell i el Vilar
Martorell

Gràfic 15: Corredor FGC Vallès



Font: GEMOTT 2009.

FGC Vallès
Rubí
Sant Quirze del Vallès
Bellaterra / Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès
Terrassa
Sabadell

B) Corredors RENFE

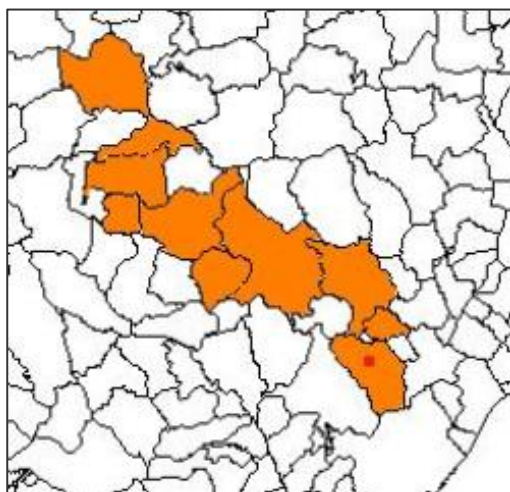
Gràfic 16: Corredor Vallès Oriental (RENFE)



Font: GEMOTT 2009.

RENFE Vallès Oriental
Sant Celoni
Santa Maria de Palautordera
Llinars del Vallès
Cardedeu
Les Franqueses
Granollers
Montmeló
Mollet del Vallès
La Llagosta
Parets del Vallès
Garriga, La
Montcada i Reixach
Santa Perpètua de Mogoda

Gràfic 17: Corredor RENFE Bages



Font: GEMOTT 2009.

Renfe Bages
Villadecavalls
Vacarisses
Torreblanca
Barberà del Vallès
Cerdanyola del Vallès
Sabadell
Terrassa
Castellbell i el Vilar
Monistrol de Montserrat
Sant Vicenç de Castellet
Manresa

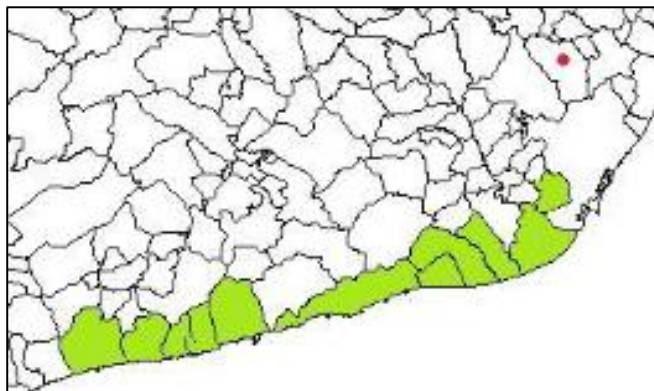
Gràfic 18: Corredor Maresme (RENFE)



Font: GEMOTT 2009.

RENFE Maresme
Blanes
Malgrat de mar
Santa Susanna
Pineda de Mar
Calella
Sant Pol de Mar
Canet de Mar
Arenys de Mar
Caldes d'Estrac
St. Andreu de Llavaneres
Mataró
Vilassar de Mar
Cabrera de Mar
Premià de Mar
El Masnou
Mongat
Badalona
St. Andrià de Besòs

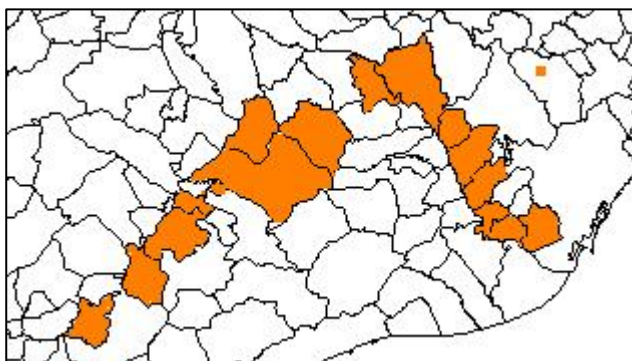
Gràfic 19: Corredor Garraf (RENFE)



Font: GEMOTT 2009.

RENFE Garraf
St. Vicenç de Calders
Calafell
Segur de Calafell
Cunit
Cubelles
Vilanova i la Geltrú
Sitges
Castelldefels
Gavà
Viladecans
Prat de Llobregat
Hospitalet de Llobregat
Vendrell, El

Gràfic 20: Corredor Penedès (RENFE)



Font: GEMOTT 2009.

RENFE Penedès
Santa Margarida i els Monjos
Vilafranca del Penedès
Granada, La
Lavern
Subirats
Sant Sadurní d'Anoia
Gelida
Papiol, el
Sant Feliu de Llobregat
Sant Joan Despí
Molins de Rei
Castellbisbal
Cornellà de Llobregat
L'Hospitalet de Llobregat
Martorell

Gràfic 21: Corredor Transversal



Font: GEMOTT 2009.

RENFE Transversal
L'Hospitalet de Llobregat
Montcada i Reixac
Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès
Rubí
Castellbisbal
Martorell

Annex III Model de Qüestionari

PRESENTACIÓ

CONTINGUT PLANA DE ENVIAMENT MASSIU DE CORREUS

Omple l'enquesta de mobilitat de la UAB



[...i participa en el sorteig d'un ordinador portàtil Mini-Note](#)

Benvolgut, benvolguda,

La Universitat Autònoma de Barcelona vol millorar l'accessibilitat al campus. Per a fer-ho, necessita conèixer com hi arribem i quines dificultats tenim.

Per això, et demanem que dediquis uns minuts a respondre l'enquesta de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB.

Les persones que participin en aquesta enquesta i que, al final del qüestionari, així ho manifestin, entraran en el sorteig d'un ordinador portàtil Mini-Note.

[Per respondre l'enquesta clica aquí:](#)

Si no funciona, copia aquest enllaç a la barra de navegació:
http://mail.tecmarketing.net/integrareweb/html/view/autoadministrada.php?guid=e1cc3856-8d1d-102c-b7d1-000d6017bbf9&cod_estudio=MM_MOBUAB

Moltes gràcies per la teva col·laboració.

Aquest sorteig tindrà lloc un cop finalitzada l'enquesta, aproximadament durant la primera setmana de juny. El resultat del sorteig es comunicarà personalment a la persona afortunada.

L'equip investigador es compromet, seguint el codi internacional CCI/ESOMAR per a la pràctica de la investigació social i de mercat, que tota la informació que ens facilitis a través d'aquest qüestionari serà tractada exclusivament de forma agregada i amb finalitat estadística, i que es respectarà en tot moment l'estricta anonimat de les persones entrevistades.

D'acord amb la LOPD i la LSSI, si no vols seguir rebent informació sobre aquesta enquesta, cal que responguis amb un missatge de correu, en l'assumpte del qual figure el text ANULAR SUBSCRIPCIÓ.

Conforme a LOPD y la LSSI, si no desea seguir recibiendo información sobre esta encuesta, responda este email con un mensaje donde en el asunto figure el texto ANULAR SUSCRIPCION

TEXT PLANA D'ENTRADA A L'ENQUESTA DES DE BANNER*:

Omple l'enquesta de mobilitat de la UAB



[...i participa en el sorteig d'un ordinador portàtil Mini-Note](#)

Benvolgut, benvolguda,

La Universitat Autònoma de Barcelona vol millorar l'accessibilitat al campus. Per a fer-ho, necessita conèixer com hi arribem i quines dificultats tenim.

Per això, et demanem que dediquis uns minuts a respondre l'enquesta de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB.

Les persones que participin en aquesta enquesta i que, al final del qüestionari, així ho manifestin, entraran en el sorteig d'un ordinador portàtil Mini-Note.

[Per respondre l'enquesta clica aquí:](#)

Si no funciona, copia aquest enllaç a la barra de navegació:

http://mail.tecmarketing.net/integraweb/html/view/autoadministrada.php?guid=e1cc3856-8d1d-102c-b7d1-000d6017bbf9&cod_estudio=MM_MOBUAB

Moltes gràcies per la teva col·laboració.

Aquest sorteig tindrà lloc un cop finalitzada l'enquesta, aproximadament durant la primera setmana de juny. El resultat del sorteig es comunicarà personalment a la persona afortunada.

L'equip investigador es compromet, seguint el codi internacional CCI/ESOMAR per a la pràctica de la investigació social i de mercat, que tota la informació que ens facilitis a través d'aquest qüestionari serà tractada exclusivament de forma agregada i amb finalitat estadística, i que es respectarà en tot moment l'estricta anonimat de les persones entrevistades.

D'acord amb la LOPD i la LSSI, si no vols seguir rebent informació sobre aquesta enquesta, cal que responguis amb un missatge de correu, en l'assumpte del qual figurei el text ANULAR SUBSCRIPCIÓ.

Conforme a LOPD y la LSSI, si no desea seguir recibiendo información sobre esta encuesta, responda este email con un mensaje donde en el asunto figure el texto ANULAR SUSCRIPCION

* banner: tipus de banderola publicitària on-line

DADES REGISTRE

[PROGRAMACIÓ: dades a registrar no visibles per l'enquestat]

R.1. Dia [PROGRAMACIÓ: incloure nom dia]

R.2. Hora

R.3. Durada enquesta

FILTRE IDIOMA

F.01. Per defecte en català, possibilitat de canviar al castellà

CARACTERÍSTIQUES SOCIODEMOGRÀFIQUES

Començarem amb unes breus preguntes sobre les teves característiques personals.

P.01. Gènere

Home 1

Dona..... 2

P.02. Any de naixement?

.

P.03. Quin és el teu municipi de residència durant el curs?

DESPLEGABLE

P.03_1	Barcelona ciutat	1 <input type="checkbox"/>
P.03_2	Cerdanyola, Bellaterra, Ripollet, Montcada, Badia, Barbarà del Vallès	2 <input type="checkbox"/>
P.03_3	Sabadell, Sant Quirze del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda i Polinyà	3 <input type="checkbox"/>
P.03_4	Terrassa, Castellar del Vallès, Matadepera, Palau-solità i Plegamans, Sentmenat, Viladecavalls i resta Vallès Occidental	4 <input type="checkbox"/>
P.03_5	Sant Cugat, Rubí, Castellbisbal, Martorell, Molins de Rei, Pallejà, Sant Andreu de la Barca, San Vicenç dels Horts	5 <input type="checkbox"/>
P.03_6	Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Esplugues, El Prat, Sant Boi, Sant Feliu, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern	6 <input type="checkbox"/>
P.03_7	Resta Baix Llobregat (Castelldefels, Viladecans, ...), Garraf (Vilanova i la Geltrú, ...) i Alt Penedès (Vilafranca, ...)	7 <input type="checkbox"/>
P.03_8	Mollet, Granollers, Paret, Caldes de Montbui, La Garriga, Canovelles, Lliça, Cardedeu i resta Vallès Oriental	8 <input type="checkbox"/>
P.03_9	Badalona, Santa Coloma de Gramanet, Sant Adrià del Besòs	9 <input type="checkbox"/>
P.03_10	Mataró, Masnou, Argentona, Premià, Vilassar, Arenys, Pineda, Malgrat i resta Maresme	10 <input type="checkbox"/>
P.03_11	Manresa, Sant Joan de Vilatorrada, Sant Vicenç de Castellet, Súria i resta Bages	11 <input type="checkbox"/>
P.03_12	Anoia (Igualada, ...), Berguedà (Berga, ...), Osona (Vic, Manlleu, ...) i Solsonès	12 <input type="checkbox"/>
P.03_13	Girona ciutat, Lleida ciutat, Tarragona ciutat y Reus	13 <input type="checkbox"/>
P.03_14	Resta de Catalunya	14 <input type="checkbox"/>
P.03MUN P.03CP	No trobo el meu municipi en les llistes anteriors	15 <input type="checkbox"/>
P.03MUN P.03CP	Espanya, fora de Catalunya	16 <input type="checkbox"/>
P.03MUN_1 P.03CP_1 P.03_PA	Fora de Espanya	17 <input type="checkbox"/>

P.03_1 Selecciona el codi postal Barcelona ciutat on resideixes durant el curs?

(Si P.03=1)

No ho sé..... 98

P.03_2 a P.03_6 i P.03_9, P.03_10 Pots concretar el municipi i el codi postal del lloc on resideixes durant el curs?

Municipi (nom predeterminat)

P.03_7, P.03_8, P.03_11-P.03_14 Pots concretar el municipi i el codi postal del lloc on resideixes durant el curs?

Deplegable amb noms de municipis catalans

P.03MUN i CP Indica'ns el teu codi postal i el teu municipi de residència durant el curs

(Si P.03=15 y16)

P.03MUN Municipi

P.03_ CP Codi postal

P.03_MUN_1, CP_1, PA_1 Indica'ns el teu codi postal, el teu municipi i el teu país de residència.

P.03 MUN_1 Municipi

P.03CP_1 Codi postal

P.03PA_1 País

CARACTERÍSTIQUES COMUNITAT UAB

P.05. A quin col·lectiu universitari pertanyes? Si pertanyes a més d'un col·lectiu pots marcar més d'una opció. [PROGRAMACIÓ: dues respostes]

- Estudiant de 1r. Cicle..... 1
- Estudiant de 2n cicle..... 2
- Estudiant de 3r cicle..... 3
- PDI..... 4
- PAS..... 5

P.06. Quin és el teu centre d'estudi o treball habitual? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

Si ets PAS o PDI, indiquen's el teu centre de treball.

- Fac. de Ciències..... 103
- Fac. de Biociències..... 113
- Fac. de C. de la Comunicació..... 105
- Fac. de C. Econòmiques i Empresarials..... 104
- Fac. de Dret..... 106
- Enginyeries (ETSE)..... 118
- Fac. de C. de l'Educació..... 111
- Fac. de C. Polítiques i Sociologia..... 108
- Fac. de Filosofia i Lletres..... 101
- Fac. de Medicina..... 102
- Fac. de Psicologia..... 109
- Fac. de Traducció i Interpretació..... 110
- Fac. de Veterinària..... 107
- Sabadell. Escola d'Empresarials..... 201
- Sabadell. Escola d'Informàtica..... 206
- EU.Arxivística..... 519
- EU.Prevençió..... 516
- EU.Turisme..... 514
- Escola de Postgrau..... 600
- Rectorat..... 800
- Altres centres (especifiquen)..... 900
- _____
- NC..... 999

P.07. Quants anys fa que véns a la UAB?

P.08. Tens alguna discapacitat que limiti la teva mobilitat?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.09. A més de ser estudiant, treballes? (si P5=1 o 2 0 3)

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.10C. Disposes de carnet de cotxe?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.10M. Disposes de carnet de moto?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.11C. Disposes de cotxe?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.11M. Disposes de moto?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

HÀBITS MOBILITAT

P.12. Quants dies a la setmana véns a la UAB? [PROGRAMACIÓ: màx. 7, mínim 1 i No acostumo a venir a la UAB]

P.13. Quants cops al dia véns a la UAB em un dia laborable ? [PROGRAMACIÓ: mínim 1 max. 6]

Indica el total de vegades, independentment de si véns a estudiar o treballar

P.15. A quina hora arribes habitualment en un dia laborable a la UAB?

Si véns en més d'una ocasió indica'ns l'hora a la que arribes el primer cop.

Si ets PAS o PDI, fes referència a aquesta situació

(Programació: Hora: abans 7, 7 fins 21, després 21/ min: interval 5min)

Hora

Minuts:

P.16. Quant de temps et cal per fer tot el desplaçament? DES DE L'ORIGEN FINS ARRIBAR A LA UAB

Programació: hores: 0- amés de 6/ min: 0-59

Hores

Minuts:

P.17. Amb quin mitjà de transport arribes a la UAB? Fes referència al darrer mitjà de transport amb el que vas al teu lloc de treball o estudi. Si combines més d'un mitjà de transport, pots omplir-lo a les preguntes següents.

[PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Caminant..... 1
- Bicicleta 2
- Autobús urbà (del teu municipi) 3
- Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB) 4
- Bus intern UAB..... 5
- FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) 6
- RENFE (+ bus intern UAB)..... 7
- Metro..... 8
- Cotxe conductor sol 9
- Cotxe conductor + altres persones 10
- Cotxe acompanyant..... 11
- Moto conductor 12
- Moto acompanyant..... 13
- Altres (especifiqueu) 96
- _____
- NC..... 99

P.18_1. Quin és el principal motiu pel qual utilitzes aquest mitjà de transport? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Combinació d'horaris més bona..... 1
- Més proximitat al lloc de residència 2
- Més barat..... 3
- Més ràpid 4
- Més puntual o regular 5
- Més còmode o agradable..... 6
- Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen..... 7
- No tenir carnet de conduir..... 8
- No disposa de vehicle privat 9
- Altres (especifica quin) 96
- _____
- NC..... 99

P.18_2. Per quins altres motius utilitzes aquest mitjà de transport? [PROGRAMACIÓ: més d'una resposta]

- Combinació d'horaris més bona..... 1
- Més proximitat al lloc de residència 2
- Més barat..... 3
- Més ràpid 4
- Més puntual o regular 5
- Més còmode o agradable..... 6
- Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen..... 7
- No tenir carnet de conduir..... 8
- No disposa de vehicle privat 9
- Altres (especifica quin) 96
- _____
- NC..... 99

P.19. [PROGRAMACIÓ NOMÉS SI P17 = 3 o 4 o 5 o 6 o 7 o 8] Quin bitllet fas servir? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Bitllet senzill 1
- T-10..... 2
- T-50 o T-30 3
- T - Mes 4
- T - Trimestre 5
- T - Jove 6
- No pago bitllet..... 7
- Altres (especifica quin) 96

NC..... 99

P.20. Utilitzes un altre mitjà de transport abans que aquest?

- Sí..... 1
- No..... 2
- NC..... 99

P.21. [NOMÉS SI P20 = 1] Quin es aquest altre mitjà de transport? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- Caminant 1
- Bicicleta 2
- Autobús urbà (del teu municipi) 3
- Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB) 4
- Bus intern UAB..... 5
- FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) 6
- RENFE (+ bus intern UAB)..... 7
- Metro..... 8
- Cotxe conductor sol 9
- Cotxe conductor + altres persones 10
- Cotxe acompanyant..... 11
- Moto conductor 12
- Moto acompanyant..... 13
- Altres (especificueu quin) 96

NC..... 99

OPINIÓ MITJANS CAMPUS UAB BELLATERRA

Ens agradaria saber la teva opinió sobre els diferents mitjans de transport per accedir al campus de la UAB

P.22. En una escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt malament' i el 10 a 'molt bé', com valors els següents aspectes quant a accedir al campus de la UAB en bicicleta?

	Molt malament										Molt bé		Nc
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
A. Rapidesa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
B. Seguretat del trajecte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
C. Seguretat d'aparcament	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
D. Disponibilitat d'aparcament per bicicletes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
E. Comoditat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
F. Qualitat global del trajecte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99

P.23 I en una escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt malament' i el 10 a 'molt bé', com valors els següents aspectes quant a accedir al campus de la UAB en RENFE (+bus intern UAB)?

	Molt malament										Molt bé		Nc
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
A. Combinació d'horaris	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
B. Proximitat d'accés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
C. Rapidesa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
D. Comoditat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
E. Freqüència de pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
F. Seguretat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
G. Puntualitat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
H. Qualitat global del servei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99

P.24 I en una escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt malament' i el 10 a 'molt bé', com valores els següents aspectes quant a accedir al campus de la UAB en Ferrocarrils de la Generalitat?

	Molt malament										Molt bé		Nc
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
A. Combinació d'horaris	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
B. Proximitat d'accés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
C. Rapidesa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
D. Comoditat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
E. Freqüència de pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
F. Seguretat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
G. Puntualitat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
H. Qualitat global del servei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99

P.100 I en una escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt malament' i el 10 a 'molt bé', com valores els següents aspectes quant a accedir al campus de la UAB en Autobús interurbà?

	Molt malament										Molt bé		Nc
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
A. Combinació d'horaris	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
B. Proximitat d'accés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
C. Rapidesa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
D. Comoditat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
E. Freqüència de pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
F. Seguretat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
G. Puntualitat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99
H. Qualitat global del servei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	99

OPINIÓ NO USUARIS DE BICICLETA PER ACCEDIR A LA UAB

Ens has comentat que no accedeixes a la UAB, al teu centre de treball o estudi habitual, en bicicleta...

P.25_1. [NOMÉS SI P17≠2] Quin és el motiu principal pel qual no véns a la UAB en bicicleta?
 [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- No disposa de bicicleta1
- Massa distància del trajecte.....2
- Inseguretat de l'itinerari3
- Inseguretat de l'aparcament4
- Altres (especifica quin)96
- NC.....99

P.25_2. Per quins altres motius no véns a la UAB en bicicleta? (més d'una resposta però no P.25_1)

- No disposa de bicicleta 1
- Massa distància del trajecte..... 2
- Inseguretat de l'itinerari 3
- Inseguretat de l'aparcament 4
- Altres (especifica quin) 96
- NC..... 99

P.26. [NOMÉS SI P25_1=1 o P25_2=1] Si la UAB et facilités una bicicleta per al teu ús, la faries servir per accedir a la UAB?

La UAB et facilitaria una bicicleta en servei de préstec amb una fiança mínima pel curs. La bicicleta la tindries a casa i la podries fer servir tant per accedir a la UAB com pels teus desplaçaments habituals.

- Sí 1
- No..... 2
- NC..... 99

OPINIÓ USUARIS COTXE SOL PER ACCEDIR A LA UAB

Ens has comentat que accedeixes a la UAB en cotxe sol, sense acompanyants.

P.27_1 [NOMÉS SI P17=9] Quin és el motiu principal per qual no comparteixes cotxe? [PROGRAMACIÓ: només una resposta]

- No trobo ningú per compartir..... 1
- No m'agrada compartir cotxe..... 2
- Em resulta incòmode organitzar-me amb altres
persones per compartir cotxe 3
- No sé com trobar altres persones
per compartir cotxe 4
- Els meus horaris són molt variables i això em dificulta
organitzar-me per compartir cotxe 5
- Altres (especifica quin) 96
- NC..... 99

P.27_2. [NOMÉS SI P17=9] Per quins altres motius comparteixes cotxe? [PROGRAMACIÓ: més d'una resposta però no P.27_1]

- No trobo ningú per compartir..... 1
- No m'agrada compartir cotxe..... 2
- Em resulta incòmode organitzar-me amb altres
persones per compartir cotxe 3
- No sé com trobar altres persones
per compartir cotxe 4
- Els meus horaris són molt variables i això em dificulta
organitzar-me per compartir cotxe 5
- Altres (especifica quins)..... 96
- NC..... 99

P.28 [NOMÉS SI P17=9] Si la UAB reserva espai per aparcar a cotxes amb 3 o més ocupants, compartiries cotxe?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

CONEIXEMENT PLA DE MOBILITAT DE LA UAB

P.29. Coneixes l'existència del Pla de mobilitat de la UAB?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

OPINIÓ AUGMENT ESPAI VIANANTS I BICIS

En molts indrets del campus no hi ha espai suficient perquè els vianants o les bicicletes circulin amb seguretat. Per potenciar aquests mitjans de transport el Pla de mobilitat de la UAB proposa fer voreres i carrils bici, encara que en alguns llocs calgui reduir moderadament l'espai per aparcar cotxes.

P.30. Ho consideres encertat? Fes servir una escala de 0 a 10, en la qual el 0 equival a "gens encertat" i el 10 a "totalment encertat".

Gens encertat										Totalment encertat		Nc
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

OPINIÓ ÚS SERVEI DE BICIS INTERN A LA UAB

P.31. Si la UAB posa a la teva disposició un servei de bicicletes públiques, amb un sistema similar al posat en marxa a Barcelona, amb un cost simbòlic, el faries servir per als teus desplaçaments INTERNS en la UAB?

Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

OPINIÓ MESURES DE CONTROL DE LA INDISCIPLINA EN L'APARCAMENT

P.32. Cada dia, centenars de cotxes aparcats ocupen voreres, vials, parades de bus, places per a persones amb mobilitat reduïda, etc... Quines mesures faries servir per evitar-ho?

Per a cadascuna de les següents mesures indica la teva valoració . Fes servir una escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'no estar gens d'acord' i el 10 a 'estar totalment d'acord'.

	Gens d'acord										Totalment d'acord		Nc
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
1. Augmentar l'espai per aparcar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Augmentar la retirada de vehicles amb grua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Posar sancions o multes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

P.33. Quines altres mesures faries servir?

NC..... 99

CANVI D'HÀBITS

P.34. En el darrer any, has canviat la forma en que vens a la UAB?

- Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.35. [NOMÉS SI P34=1] Per quins motius has canviat la forma de venir a la UAB? POTS ESCRIURE MÉS D'UN MOTIU

NC..... 99

P.36A [NOMÉS SI P34=1] Amb quin mitjà de transport venies abans a la UAB? [PROGRAMACIÓ: només una resposta en cada cas]

- Caminant..... 1
Bicicleta..... 2
Autobús urbà (del teu municipi)..... 3
Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)..... 4
Bus intern UAB..... 5

FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)..... 6
RENFE (+ bus intern UAB)..... 7
Metro..... 8
Cotxe conductor sol..... 9
Cotxe conductor + altres persones..... 10
Cotxe acompanyant..... 11
Moto conductor..... 12
Moto acompanyant..... 13
Altres (especifica quin)..... 96

NC..... 99

P.36B. Et feia falta utilitzar un altre mitjà de transport per completar el viatge?

- Sí..... 1
No..... 2
NC..... 99

P.36C. Quin era aquest mitjà de transport? (PROGRAMACIÓ: P.36B=1)

- Caminant..... 1
Bicicleta..... 2
Autobús urbà (del teu municipi)..... 3
Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)..... 4
Bus intern UAB..... 5

FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)..... 6
RENFE (+ bus intern UAB)..... 7
Metro..... 8
Cotxe conductor sol..... 9
Cotxe conductor + altres persones..... 10
Cotxe acompanyant..... 11
Moto conductor..... 12
Moto acompanyant..... 13
Altres (especifica quin)..... 96

NC..... 99

OBSERVACIONS FINALS

P.37. Per finalitzar, si ho vols pots afegir qualsevol comentari o observació que creguis convenient. La teva aportació ens ajudarà a millorar.

PARTICIPACIÓ EN EL CONCURS

P.38. Vols participar en el sorteig d'un portàtil Mini-Note?

Sí.....1

No.....2 FINALITZAR QÜESTIONARI I PASSAR A AGRAÏMENTS

P.39. Per poder participar e el sorteig, indica'ns el teu nom i les dades de contacte

Nom i cognoms: _____

Telèfon de contacte: _____

Adreça de correu electrònic de contacte: _____

Avis legal: En compliment del que estableix la Llei Orgànica 15/1999 de protecció de dades de caràcter personal, us informem que les teves dades personals seran incorporades a un fitxer de dades propietat de la UAB i que seran tractats únicament per gestionar el sorteig i lliurar el premi a la persona agraciada. El nom i cognoms de la persona agraciada serà publicat per la UAB i se li podrà demanar la seva col·laboració en els mitjans de comunicació propis de la UAB per a la difusió del resultat del sorteig.

Annex IV Mobilitat per centres d'estudis i/o lloc de treball

Mobilitat per centres d'estudis i/o lloc de treball

NOTA METODOLOGICA:

S'ha de tenir present que és un nivell de desagregació molt alt, ja que creua 3 variables, i per tant les dades no són inferibles a tota la població d'aquella facultat. Per exemple: a la facultat de Lletres tenim 745 enquestes (ponderades), però només 10 que siguin residents durant el curs a Alt Penedès-Garraf, per tant, qualsevol distribució sobre aquesta base no té valor d'inferència.

Per cada facultat quin és el mitjà de transport en funció d'on resideixen durant el curs. D'aquesta manera, el % suma 100% a la fila (per raons d'espai és més còmode en la fila).

Per exemple, la taula de la facultat de Lletres es llegeix: el 96% de la comunitat universitària resident a la Vila arriba a la facultat caminant i el 3,7% amb bus intern UAB. O bé: el 69,2% de la comunitat universitària (PAS, PDI i ESTUDIANTS de tots els cicles) que la facultat de Lletres que resideixen a Barcelona ciutat es desplacen a la UAB amb Ferrocarrils de la Generalitat.

TOTAL COMUNITAT UAB: Total mostra disponible per Facultats

Facultat	Mostra	%
Lletres	743	12,0
Ciències	580	9,4
C.Educació	572	9,3
ETSE	564	9,1
Biociències	497	8,1
C.Comunicació	493	8,0
Psicologia	493	8,0
Econòmiques	434	7,0
Traducció	414	6,7
Polítiques i Sociologia	308	5,0
Dret	253	4,1
Medicina	223	3,6
Veterinària	216	3,5
Rectorat	107	1,7
Doctorat/ Escola de Postgrau	48	0,8
Altres centres campus Bellaterra	229	3,7
Total	6.173	100,0

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
101 Lletres	1 Alt Penedès-Garraf		70,0%	30,0%	100,0%
	2 Anoia-Bages		42,4%	57,6%	100,0%
	3 Baix Llobregat		68,0%	32,0%	100,0%
	4 Barcelonès		77,5%	22,5%	100,0%
	5 Maresme		62,5%	37,5%	100,0%
	6 Vallès Occidental	2,9%	26,5%	70,6%	100,0%
	7 Vallès Oriental		42,4%	57,6%	100,0%
	9 Barcelona	0,9%	84,1%	15,0%	100,0%
	10 Sabadell	1,3%	72,7%	26,0%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		63,0%	37,0%	100,0%
	12 Terrassa		60,0%	40,0%	100,0%
	13 Vila Universitària	96,3%	3,7%		100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	22,4%	40,8%	36,8%	100,0%
	90 Resta de Catalunya	3,8%	42,3%	53,8%	100,0%
	Total	6,6%	60,6%	32,8%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
102 Medicina	1 Alt Penedès-Garraf		66,7%	33,3%	100,0%
	2 Anoia-Bages		40,0%	60,0%	100,0%
	3 Baix Llobregat		36,4%	63,6%	100,0%
	4 Barcelonès		70,0%	30,0%	100,0%
	5 Maresme		33,3%	66,7%	100,0%
	6 Vallès Occidental	6,7%	46,7%	46,7%	100,0%
	7 Vallès Oriental		20,0%	80,0%	100,0%
	9 Barcelona	2,9%	71,4%	25,7%	100,0%
	10 Sabadell		50,0%	50,0%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		75,0%	25,0%	100,0%
	12 Terrassa		26,7%	73,3%	100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%			100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	10,3%	44,8%	44,8%	100,0%
	90 Resta de Catalunya	25,0%	25,0%	50,0%	100,0%
	Total	8,4%	50,2%	41,4%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
103 Ciències	1 Alt Penedès-Garraf		91,7%	8,3%	100,0%
	2 Anoia-Bages		18,2%	81,8%	100,0%
	3 Baix Llobregat		54,2%	45,8%	100,0%
	4 Barcelonès		48,1%	51,9%	100,0%
	5 Maresme		54,5%	45,5%	100,0%
	6 Vallès Occidental	1,2%	36,6%	62,2%	100,0%
	7 Vallès Oriental		31,8%	68,2%	100,0%
	9 Barcelona	0,8%	90,2%	9,1%	100,0%
	10 Sabadell		65,6%	34,4%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès	3,7%	48,1%	48,1%	100,0%
	12 Terrassa	2,4%	36,6%	61,0%	100,0%
	13 Vila Universitària	93,8%		6,3%	100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	24,2%	43,5%	32,3%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		27,3%	72,7%	100,0%
	Total	8,5%	53,2%	38,3%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
104 Econòmiques	1 Alt Penedès-Garraf		100,0%		100,0%
	2 Anoia-Bages		22,2%	77,8%	100,0%
	3 Baix Llobregat		38,9%	61,1%	100,0%
	4 Barcelonès		47,6%	52,4%	100,0%
	5 Maresme		50,0%	50,0%	100,0%
	6 Vallès Occidental	1,8%	25,5%	72,7%	100,0%
	7 Vallès Oriental		8,3%	91,7%	100,0%
	9 Barcelona		84,0%	16,0%	100,0%
	10 Sabadell		57,4%	42,6%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès	3,6%	53,6%	42,9%	100,0%
	12 Terrassa		19,4%	80,6%	100,0%
	13 Vila Universitària	86,7%	6,7%	6,7%	100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	22,4%	57,1%	20,4%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		85,7%	14,3%	100,0%
	Total	6,0%	49,3%	44,7%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
105 C.Comunicació	1 Alt Penedès- Garraf		64,3%	35,7%	100,0%
	2 Anoia-Bages		55,6%	44,4%	100,0%
	3 Baix Llobregat		54,2%	45,8%	100,0%
	4 Barcelonès		57,7%	42,3%	100,0%
	5 Maresme		69,2%	30,8%	100,0%
	6 Vallès Occidental	6,9%	31,0%	62,1%	100,0%
	7 Vallès Oriental		25,0%	75,0%	100,0%
	9 Barcelona		89,3%	10,7%	100,0%
	10 Sabadell	3,7%	74,1%	22,2%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		78,6%	21,4%	100,0%
	12 Terrassa		50,0%	50,0%	100,0%
	13 Vila Universitària	86,8%	10,5%	2,6%	100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	34,0%	57,4%	8,5%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		30,8%	69,2%	100,0%
	Total	10,5%	64,2%	25,3%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
106 Dret	1 Alt Penedès- Garraf		25,0%	75,0%	100,0%
	2 Anoia-Bages		44,4%	55,6%	100,0%
	3 Baix Llobregat		30,8%	69,2%	100,0%
	4 Barcelonès		55,6%	44,4%	100,0%
	5 Maresme		25,0%	75,0%	100,0%
	6 Vallès Occidental		42,9%	57,1%	100,0%
	7 Vallès Oriental		35,3%	64,7%	100,0%
	9 Barcelona		61,5%	38,5%	100,0%
	10 Sabadell		44,1%	55,9%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		37,5%	62,5%	100,0%
	12 Terrassa	3,3%	30,0%	66,7%	100,0%
	13 Vila Universitària	77,8%	22,2%		100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	19,0%	47,6%	33,3%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		60,0%	40,0%	100,0%
	Total	4,7%	42,2%	53,1%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada	p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total	
	1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat		
107 Veterinària	1 Alt Penedès-Garraf	66,7%	33,3%	100,0%	
	2 Anoia-Bages				
	3 Baix Llobregat	50,0%	50,0%	100,0%	
	4 Barcelonès	76,9%	23,1%	100,0%	
	5 Maresme	46,2%	53,8%	100,0%	
	6 Vallès Occidental	29,4%	70,6%	100,0%	
	7 Vallès Oriental	20,0%	80,0%	100,0%	
	9 Barcelona	71,7%	28,3%	100,0%	
	10 Sabadell	40,0%	60,0%	100,0%	
	11 Sant Cugat del Vallès	36,4%	63,6%	100,0%	
	12 Terrassa	20,0%	80,0%	100,0%	
	13 Vila Universitària	80,0%	10,0%	100,0%	
	14 Cerdanyola del Vallès	24,1%	24,1%	51,7%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		25,0%	75,0%	100,0%
	Total	10,6%	44,9%	44,4%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada	p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total	
	1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat		
108 Polítiques i Sociologia	1 Alt Penedès-Garraf	80,0%	20,0%	100,0%	
	2 Anoia-Bages	33,3%	66,7%	100,0%	
	3 Baix Llobregat	50,0%	50,0%	100,0%	
	4 Barcelonès	75,0%	25,0%	100,0%	
	5 Maresme	66,7%	33,3%	100,0%	
	6 Vallès Occidental	35,5%	64,5%	100,0%	
	7 Vallès Oriental	23,1%	76,9%	100,0%	
	9 Barcelona	91,0%	9,0%	100,0%	
	10 Sabadell	7,7%	69,2%	23,1%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		80,8%	19,2%	100,0%
	12 Terrassa		60,0%	40,0%	100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%		100,0%	
	14 Cerdanyola del Vallès	23,3%	60,0%	16,7%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		25,0%	75,0%	100,0%
	Total	4,9%	66,0%	29,1%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
109	1 Alt Penedès- Garraf		50,0%	50,0%	100,0%
	2 Anoia-Bages		60,0%	40,0%	100,0%
	3 Baix Llobregat		40,0%	60,0%	100,0%
	4 Barcelonès		80,0%	20,0%	100,0%
	5 Maresme		72,0%	28,0%	100,0%
	6 Vallès Occidental	3,8%	49,1%	47,2%	100,0%
	7 Vallès Oriental		15,0%	85,0%	100,0%
	9 Barcelona		82,6%	17,4%	100,0%
	10 Sabadell		50,0%	50,0%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		80,0%	20,0%	100,0%
	12 Terrassa		51,7%	48,3%	100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%			100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	28,3%	45,3%	26,4%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		61,5%	38,5%	100,0%
	Total	7,1%	59,4%	33,5%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
110	1 Alt Penedès- Garraf		78,6%	21,4%	100,0%
	2 Anoia-Bages		41,2%	58,8%	100,0%
	3 Baix Llobregat		57,1%	42,9%	100,0%
	4 Barcelonès		83,3%	16,7%	100,0%
	5 Maresme		75,0%	25,0%	100,0%
	6 Vallès Occidental	4,5%	54,5%	40,9%	100,0%
	7 Vallès Oriental		60,0%	40,0%	100,0%
	9 Barcelona		94,2%	5,8%	100,0%
	10 Sabadell	4,8%	90,5%	4,8%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		61,5%	38,5%	100,0%
	12 Terrassa		66,7%	33,3%	100,0%
	13 Vila Universitària	87,9%		12,1%	100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	17,4%	58,7%	23,9%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		75,0%	25,0%	100,0%
	Total	9,4%	71,1%	19,5%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
111	1 Alt Penedès- Garraf		42,1%	57,9%	100,0%
	2 Anoia-Bages		15,8%	84,2%	100,0%
	3 Baix Llobregat	2,6%	28,2%	69,2%	100,0%
	4 Barcelonès		37,1%	62,9%	100,0%
	5 Maresme		78,3%	21,7%	100,0%
	6 Vallès Occidental	1,4%	31,5%	67,1%	100,0%
	7 Vallès Oriental		25,0%	75,0%	100,0%
	9 Barcelona	0,9%	88,2%	10,9%	100,0%
	10 Sabadell		47,5%	52,5%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		80,0%	20,0%	100,0%
	12 Terrassa		41,9%	58,1%	100,0%
	13 Vila Universitària	90,9%	9,1%		100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	19,1%	36,8%	44,1%	100,0%
	90 Resta de Catalunya		25,0%	75,0%	100,0%
	Total	4,6%	46,1%	49,3%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada		p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
		1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
113	1 Alt Penedès- Garraf		42,9%	57,1%	100,0%
	2 Anoia-Bages		63,2%	36,8%	100,0%
	3 Baix Llobregat		52,4%	47,6%	100,0%
	4 Barcelonès		69,7%	30,3%	100,0%
	5 Maresme		43,8%	56,3%	100,0%
	6 Vallès Occidental	2,2%	46,7%	51,1%	100,0%
	7 Vallès Oriental		31,3%	68,8%	100,0%
	9 Barcelona	0,7%	83,3%	16,0%	100,0%
	10 Sabadell		62,2%	37,8%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		65,0%	35,0%	100,0%
	12 Terrassa		58,3%	41,7%	100,0%
	13 Vila Universitària	96,7%		3,3%	100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	39,7%	41,4%	19,0%	100,0%
	90 Resta de Catalunya	6,3%	37,5%	56,3%	100,0%
	Total	11,0%	57,2%	31,9%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada	p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
	1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
118 ETSE		100,0%		100,0%
1 Alt Penedès- Garraf		100,0%		100,0%
2 Anoia-Bages		28,6%	71,4%	100,0%
3 Baix Llobregat		19,5%	80,5%	100,0%
4 Barcelonès		39,1%	60,9%	100,0%
5 Maresme		56,0%	44,0%	100,0%
6 Vallès Occidental	1,5%	32,4%	66,2%	100,0%
7 Vallès Oriental		29,4%	70,6%	100,0%
9 Barcelona	1,7%	71,2%	27,1%	100,0%
10 Sabadell		56,7%	43,3%	100,0%
11 Sant Cugat del Vallès	5,3%	42,1%	52,6%	100,0%
12 Terrassa		45,5%	54,5%	100,0%
13 Vila Universitària	63,0%	14,8%	22,2%	100,0%
14 Cerdanyola del Vallès	19,0%	19,0%	62,1%	100,0%
90 Resta de Catalunya	8,3%	33,3%	58,3%	100,0%
Total	5,9%	42,8%	51,3%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada	p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
	1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
600 Doctorat/ Escola de Postgrau		100,0%		100,0%
1 Alt Penedès- Garraf		100,0%		100,0%
2 Anoia-Bages			100,0%	100,0%
3 Baix Llobregat		100,0%	0,0%	100,0%
4 Barcelonès		0,0%	100,0%	100,0%
6 Vallès Occidental				
7 Vallès Oriental			100,0%	100,0%
9 Barcelona		87,5%	12,5%	100,0%
10 Sabadell			100,0%	100,0%
12 Terrassa			100,0%	100,0%
14 Cerdanyola del Vallès		0,0%	100,0%	100,0%
90 Resta de Catalunya		50,0%	50,0%	100,0%
Total		48,9%	51,1%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada	p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total
	1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat	
800 Rectorat	1 Alt Penedès- Garraf			
	2 Anoia-Bages		100,0%	100,0%
	3 Baix Llobregat	14,3%	85,7%	100,0%
	4 Barcelonès		100,0%	100,0%
	5 Maresme	50,0%	50,0%	100,0%
	6 Vallès Occidental	23,8%	76,2%	100,0%
	7 Vallès Oriental		100,0%	100,0%
	9 Barcelona	60,7%	39,3%	100,0%
	10 Sabadell	50,0%	50,0%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès	0,0%	100,0%	100,0%
	12 Terrassa	20,0%	80,0%	100,0%
	13 Vila Universitària		100,0%	100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	0,0%	18,8%	81,3%
	Total	0,0%	33,0%	67,0%

Font: GEMOTT 2009.

p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada	p17defr2 P17DEFr2_MITJA ARRIBA A LA UAB_MODALITAT			Total	
	1 No motoritzat	2 Transport públic	3 Transport privat		
996 Altres	1 Alt Penedès-Garraf		66,7%	33,3%	100,0%
centres campus	2 Anoia-Bages		23,1%	76,9%	100,0%
Bellaterra	3 Baix Llobregat		55,6%	44,4%	100,0%
	4 Barcelonès		54,5%	45,5%	100,0%
	5 Maresme		57,1%	42,9%	100,0%
	6 Vallès Occidental	4,5%	31,8%	63,6%	100,0%
	7 Vallès Oriental		15,8%	84,2%	100,0%
	9 Barcelona	1,7%	81,4%	16,9%	100,0%
	10 Sabadell		41,4%	58,6%	100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		44,4%	55,6%	100,0%
	12 Terrassa		14,3%	85,7%	100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%	0,0%		100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	22,2%	44,4%	33,3%	100,0%
	90 Resta de Catalunya			100,0%	100,0%
	Total	3,1%	46,6%	50,2%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
101 Lletres	1 Alt Penedès-Garraf						10,0%	60,0%	10,0%		10,0%	10,0%		100,0%
	2 Anoia-Bages						26,5%	14,7%	14,7%	29,4%	14,7%			100,0%
	3 Baix Llobregat			3,8%	3,8%		11,5%	50,0%	30,8%					100,0%
	4 Barcelonès				28,6%		14,3%	33,3%	9,5%	9,5%	4,8%			100,0%
	5 Maresme				40,6%		3,1%	18,8%	21,9%	12,5%	3,1%			100,0%
	6 Vallès Occidental	2,9%	1,5%	1,5%	2,9%		16,2%	5,9%	39,7%	20,6%	5,9%	2,9%		100,0%
	7 Vallès Oriental				2,9%		5,9%	35,3%	52,9%		2,9%			100,0%
	9 Barcelona	0,5%	0,5%	0,9%	3,3%		69,2%	10,7%	10,3%	2,8%		1,9%		100,0%
	10 Sabadell		1,3%		1,3%		71,4%		19,5%	3,9%		2,6%		100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						63,0%		37,0%					100,0%
	12 Terrassa						58,0%	2,0%	28,0%	8,0%	4,0%			100,0%
	13 Vila Universitària	96,3%				3,7%								100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	19,5%	3,9%	13,0%	18,2%			9,1%	15,6%	7,8%	10,4%	2,6%		100,0%
	90 Resta de Catalunya	3,7%		11,1%	7,4%		18,5%	7,4%	40,7%	7,4%	3,7%			100,0%
	Total	6,0%	0,8%	2,3%	7,1%	0,1%	38,5%	12,5%	20,7%	7,1%	3,4%	1,5%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
102 Medicina	1 Alt Penedès-Garraf					33,3%		33,3%	33,3%					100,0%
	2 Anoia-Bages						20,0%	20,0%	20,0%	40,0%				100,0%
	3 Baix Llobregat					9,1%	9,1%	18,2%	36,4%	27,3%				100,0%
	4 Barcelonès			10,0%			10,0%	50,0%	10,0%	20,0%				100,0%
	5 Maresme						16,7%	16,7%	50,0%	16,7%				100,0%
	6 Vallès Occidental	6,3%			6,3%		18,8%	18,8%	37,5%	12,5%				100,0%
	7 Vallès Oriental							18,2%	54,5%	27,3%				100,0%
	9 Barcelona	1,4%	1,4%				62,9%	8,6%	15,7%	4,3%	4,3%	1,4%		100,0%
	10 Sabadell						45,5%	4,5%	27,3%	9,1%	4,5%	9,1%		100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						75,0%		25,0%					100,0%
	12 Terrassa						20,0%	6,7%	53,3%	13,3%	0,0%	6,7%		100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%												100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	10,0%		10,0%	16,7%	3,3%		13,3%	26,7%	6,7%	13,3%			100,0%
	90 Resta de Catalunya	25,0%						25,0%	50,0%					100,0%
	Total	7,8%	0,5%	1,8%	2,8%	1,4%	30,7%	12,8%	26,6%	10,1%	3,7%	1,8%	100,0%	

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB													
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total	
103 Ciències	1 Alt Penedès-Garraf					16,7%	75,0%	0,0%		8,3%				100,0%	
	2 Anoia-Bages			4,5%		9,1%	4,5%	36,4%	22,7%	22,7%				100,0%	
	3 Baix Llobregat					29,2%	25,0%	41,7%		4,2%				100,0%	
	4 Barcelonès			3,6%	3,6%	32,1%	10,7%	28,6%	10,7%	3,6%	3,6%	3,6%		100,0%	
	5 Maresme			31,8%		4,5%	18,2%	9,1%	31,8%	4,5%				100,0%	
	6 Vallès Occidental		1,2%	1,2%	3,7%	22,0%	9,8%	45,1%	13,4%	3,7%				100,0%	
	7 Vallès Oriental				4,3%		26,1%	52,2%	13,0%	4,3%				100,0%	
	9 Barcelona	0,8%			3,0%	63,6%	23,5%	6,1%	1,5%	1,5%				100,0%	
	10 Sabadell					64,5%		27,4%		4,8%	3,2%			100,0%	
	11 Sant Cugat del Vallès		3,7%			48,1%		25,9%	14,8%		7,4%			100,0%	
	12 Terrassa		2,5%			37,5%		47,5%	10,0%		2,5%			100,0%	
	13 Vila Universitària	93,8%						6,3%						100,0%	
	14 Cerdanyola del Vallès	8,2%	16,4%	1,6%	23,0%			18,0%	23,0%	6,6%	3,3%	0,0%		100,0%	
	90 Resta de Catalunya				0,0%			25,0%	41,7%	16,7%	16,7%				100,0%
		Total	6,2%	2,2%	0,3%	5,4%	0,2%	33,0%	14,2%	25,7%	7,8%	3,8%	1,0%	0,2%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
104 Econòmiques	1 Alt Penedès-Garraf						100,0%							100,0%
	2 Anoia-Bages			16,7%		5,6%		61,1%	16,7%					100,0%
	3 Baix Llobregat				16,7%	27,8%	11,1%	44,4%	5,6%	11,1%				100,0%
	4 Barcelonès			4,8%		23,8%	19,0%	38,1%		14,3%				100,0%
	5 Maresme				50,0%			27,3%	18,2%	4,5%				100,0%
	6 Vallès Occidental	1,8%			3,6%	16,4%	7,3%	49,1%	9,1%	10,9%	1,8%			100,0%
	7 Vallès Oriental				4,2%			4,2%	62,5%	12,5%	12,5%	4,2%		100,0%
	9 Barcelona			0,0%	2,1%	72,3%	9,6%	14,9%	1,1%					100,0%
	10 Sabadell					57,4%		29,8%	6,4%	4,3%	2,1%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès	3,6%				50,0%	3,6%	39,3%		0,0%	3,6%			100,0%
	12 Terrassa					19,4%		51,6%	9,7%	19,4%				100,0%
	13 Vila Universitària	86,7%			6,7%			6,7%						100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	8,0%	14,0%	12,0%	22,0%	10,0%	14,0%	16,0%	2,0%		2,0%			100,0%
	90 Resta de Catalunya						85,7%	14,3%						100,0%
	Total	4,4%	1,6%	1,4%	7,4%	32,3%	8,5%	32,3%	5,5%	5,3%	1,2%			100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Biciçleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
105	1 Alt Penedès-Garraf					7,1%	57,1%	21,4%	7,1%	7,1%				100,0%
C.Comunicació	2 Anoia-Bages		11,1%	11,1%		33,3%		22,2%	11,1%	11,1%				100,0%
	3 Baix Llobregat					36,2%	17,0%	40,4%	2,1%	4,3%				100,0%
	4 Barcelonès		3,8%		3,8%	30,8%	19,2%	34,6%		3,8%	3,8%			100,0%
	5 Maresme				38,5%	15,4%	15,4%	15,4%	7,7%	7,7%				100,0%
	6 Vallès Occidental	6,9%				17,2%	13,8%	44,8%	17,2%	0,0%				100,0%
	7 Vallès Oriental				7,7%		15,4%	46,2%	15,4%	15,4%				100,0%
	9 Barcelona		1,1%	2,1%	1,1%	73,4%	11,7%	6,4%	1,6%	1,6%	1,1%			100,0%
	10 Sabadell	3,7%			3,7%	70,4%		18,5%	3,7%					100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès					78,6%		7,1%	7,1%		7,1%			100,0%
	12 Terrassa					52,9%		41,2%		5,9%				100,0%
	13 Vila Universitària	86,8%			2,6%	5,3%	2,6%	2,6%						100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	31,9%	2,1%	10,6%	19,1%	2,1%	25,5%	8,5%						100,0%
	90 Resta de Catalunya				7,7%	7,7%	15,4%	53,8%	7,7%	7,7%				100,0%
	Total	10,3%	0,2%	1,8%	4,4%	1,0%	43,6%	13,3%	18,4%	3,4%	2,6%	0,8%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
106 Dret	1 Alt Penedès-Garraf							25,0%	75,0%					100,0%
	2 Anoia-Bages					44,4%			11,1%	11,1%	33,3%			100,0%
	3 Baix Llobregat				7,7%			23,1%	61,5%	7,7%				100,0%
	4 Barcelonès					11,1%	44,4%	44,4%						100,0%
	5 Maresme				27,3%				36,4%	36,4%				100,0%
	6 Vallès Occidental				2,3%	27,9%	11,6%	39,5%	9,3%	2,3%	7,0%			100,0%
	7 Vallès Oriental				5,6%		27,8%	16,7%	33,3%	16,7%				100,0%
	9 Barcelona				2,6%	43,6%	15,4%	25,6%	10,3%			2,6%		100,0%
	10 Sabadell					45,5%		30,3%	18,2%	3,0%	3,0%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès					37,5%		37,5%		25,0%				100,0%
	12 Terrassa		3,4%			31,0%		48,3%	17,2%					100,0%
	13 Vila Universitària	77,8%				22,2%								100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	19,0%		9,5%	23,8%	4,8%	9,5%	19,0%	9,5%	4,8%				100,0%
	90 Resta de Catalunya				20,0%	20,0%	20,0%	40,0%						100,0%
	Total	4,3%	0,4%	0,8%	5,1%	25,5%	11,0%	33,7%	12,9%	4,3%	2,0%		100,0%	

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
107 Veterinària	1 Alt Penedès-Garraf					33,3%	33,3%	33,3%						100,0%
	2 Anoia-Bages							.						.
	3 Baix Llobregat					35,3%	11,8%	47,1%	5,9%					100,0%
	4 Barcelonès			0,0%		61,5%	7,7%	23,1%				7,7%		100,0%
	5 Maresme			23,1%			23,1%	38,5%	7,7%	7,7%				100,0%
	6 Vallès Occidental					23,5%	5,9%	58,8%	11,8%					100,0%
	7 Vallès Oriental						20,0%	60,0%	20,0%					100,0%
	9 Barcelona			3,3%		58,3%	10,0%	18,3%	10,0%					100,0%
	10 Sabadell					37,5%		43,8%	12,5%	6,3%				100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès					40,0%		60,0%				0,0%		100,0%
	12 Terrassa					22,2%		55,6%	22,2%			0,0%		100,0%
	13 Vila Universitària	80,0%		5,0%		5,0%			10,0%					100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	16,7%	6,7%	6,7%	13,3%			3,3%	26,7%	23,3%		3,3%		100,0%
	90 Resta de Catalunya						25,0%		50,0%	25,0%				100,0%
	Total	9,7%	0,9%	1,4%	4,1%	0,5%	30,9%	7,4%	31,8%	11,5%	0,9%	0,5%	0,5%	100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
108 Polítiques i Sociologia	1 Alt Penedès-Garraf							80,0%	20,0%					100,0%
	2 Anoia-Bages							33,3%	33,3%	16,7%	16,7%			100,0%
	3 Baix Llobregat				4,5%		13,6%	31,8%	27,3%	22,7%				100,0%
	4 Barcelonès				25,0%		25,0%	25,0%		25,0%				100,0%
	5 Maresme			11,1%	22,2%		33,3%			11,1%	22,2%			100,0%
	6 Vallès Occidental				6,5%		25,8%	3,2%	51,6%	3,2%	6,5%	3,2%		100,0%
	7 Vallès Oriental					7,1%		14,3%	35,7%	35,7%	7,1%			100,0%
	9 Barcelona						83,0%	8,0%	6,0%			3,0%		100,0%
	10 Sabadell	7,7%					65,4%	3,8%	3,8%	15,4%	3,8%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						80,8%		19,2%					100,0%
	12 Terrassa			5,0%			55,0%		20,0%		20,0%			100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%												100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	19,4%	3,2%	12,9%	38,7%		3,2%	6,5%	12,9%		3,2%			100,0%
	90 Resta de Catalunya				12,5%		12,5%		50,0%	25,0%				100,0%
	Total	4,5%	0,3%	1,9%	6,2%	0,3%	48,4%	9,1%	17,5%	6,2%	3,9%	1,6%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Biciçleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
109	Psicologia							46,2%	38,5%	7,7%	7,7%			100,0%
	1 Alt Penedès-Garraf													100,0%
	2 Anoia-Bages				4,8%		42,9%	9,5%	14,3%	19,0%				100,0%
	3 Baix Llobregat				4,0%		8,0%	28,0%	52,0%	4,0%		4,0%		100,0%
	4 Barcelonès				3,8%		38,5%	38,5%	11,5%		7,7%			100,0%
	5 Maresme			3,8%	42,3%		3,8%	23,1%	23,1%	3,8%				100,0%
	6 Vallès Occidental	3,7%			5,6%		25,9%	16,7%	37,0%	9,3%	1,9%			100,0%
	7 Vallès Oriental							15,0%	75,0%		10,0%			100,0%
	9 Barcelona			0,7%	1,4%		66,9%	13,7%	12,9%	3,6%		0,7%		100,0%
	10 Sabadell						50,0%		38,1%	4,8%	4,8%	2,4%		100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						80,0%		20,0%					100,0%
	12 Terrassa						51,7%		31,0%	17,2%				100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%												100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	18,9%	9,4%	7,5%	26,4%	1,9%		9,4%	13,2%	7,5%		5,7%		100,0%
	90 Rest de Catalunya				23,1%		7,7%	30,8%	38,5%	0,0%				100,0%
	Total	6,0%	1,0%	1,2%	7,2%	0,2%	36,5%	14,2%	24,8%	5,6%	2,0%	1,2%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
110 Traducció	1 Alt Penedès-Garraf					21,4%	57,1%		7,1%	14,3%				100,0%
	2 Anoia-Bages			11,8%		23,5%	5,9%	17,6%	23,5%	17,6%				100,0%
	3 Baix Llobregat			4,8%		28,6%	23,8%	33,3%	4,8%		4,8%			100,0%
	4 Barcelonès					27,8%	55,6%	5,6%	11,1%					100,0%
	5 Maresme				57,1%			14,3%	28,6%					100,0%
	6 Vallès Occidental	4,3%		8,7%		30,4%	17,4%	34,8%	4,3%					100,0%
	7 Vallès Oriental					6,7%	53,3%	26,7%	13,3%					100,0%
	9 Barcelona			2,6%	0,6%	76,3%	14,7%	3,8%	1,3%	0,6%				100,0%
	10 Sabadell	4,5%		13,6%		77,3%		4,5%						100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès					53,8%	7,7%	23,1%	7,7%			7,7%		100,0%
	12 Terrassa					62,5%	6,3%	25,0%	6,3%					100,0%
	13 Vila Universitària	87,9%						6,1%	3,0%	3,0%				100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	17,4%		17,4%	28,3%	6,5%	2,2%	4,3%	17,4%	4,3%	2,2%			100,0%
	90 Resta de Catalunya				6,3%		31,3%	37,5%	25,0%					100,0%
	Total	9,4%	2,6%	6,5%	1,0%	44,4%	16,8%	12,7%	4,3%	1,9%	0,5%		100,0%	

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
111	C.Educació							42,1%	21,1%	21,1%	15,8%			100,0%
	1 Alt Penedès-Garraf													100,0%
	2 Anoia-Bages				7,7%		5,1%	5,1%	28,2%	28,2%	25,6%			100,0%
	3 Baix Llobregat		2,6%	2,6%	7,7%		10,3%	7,7%	51,3%	10,3%	7,7%			100,0%
	4 Barcelonès			5,6%	5,6%		11,1%	13,9%	30,6%	25,0%	5,6%	2,8%		100,0%
	5 Maresme				58,3%		8,3%	12,5%	12,5%	4,2%	4,2%			100,0%
	6 Vallès Occidental	1,4%		1,4%	4,2%	2,8%	14,1%	8,5%	45,1%	14,1%	7,0%	1,4%		100,0%
	7 Vallès Oriental				1,9%		5,8%	17,3%	48,1%	19,2%	7,7%			100,0%
	9 Barcelona	0,9%			2,7%		64,5%	20,9%	9,1%	0,9%		0,9%		100,0%
	10 Sabadell			9,5%			38,1%		33,3%	11,9%	7,1%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						80,0%		20,0%					100,0%
	12 Terrassa				9,1%		33,3%		30,3%	12,1%	15,2%			100,0%
	13 Vila Universitària	81,8%	9,1%				9,1%							100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	18,6%	1,4%	20,0%	12,9%			2,9%	32,9%	4,3%	4,3%	2,9%		100,0%
	90 Resta de Catalunya				11,1%		16,7%		38,9%	16,7%	16,7%			100,0%
	Total	4,1%	0,5%	3,8%	7,4%	0,3%	24,0%	10,5%	29,9%	11,2%	7,3%	0,9%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
113 Biociències	1 Alt Penedès-Garraf					14,3%		28,6%	57,1%					100,0%
	2 Anoia-Bages			5,0%	10,0%		40,0%	10,0%	15,0%	5,0%	15,0%			100,0%
	3 Baix Llobregat			4,8%			14,3%	33,3%	38,1%	4,8%	4,8%			100,0%
	4 Barcelonès				11,4%		28,6%	28,6%	22,9%	8,6%				100,0%
	5 Maresme				25,0%		12,5%	6,3%	25,0%	18,8%	12,5%			100,0%
	6 Vallès Occidental	2,2%		2,2%	6,7%		24,4%	13,3%	33,3%	13,3%	4,4%			100,0%
	7 Vallès Oriental					3,1%		28,1%	50,0%	15,6%	3,1%			100,0%
	9 Barcelona	0,7%			2,1%		68,3%	13,1%	12,4%	1,4%	1,4%	0,7%		100,0%
	10 Sabadell						63,9%		33,3%	0,0%	2,8%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						68,4%		21,1%	10,5%	0,0%			100,0%
	12 Terrassa						43,5%	17,4%	30,4%	4,3%	4,3%			100,0%
	13 Vila Universitària	96,7%							3,3%					100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	33,3%	7,0%	12,3%	12,3%			15,8%	5,3%	7,0%	5,3%	1,8%		100,0%
	90 Resta de Catalunya	6,3%			6,3%		12,5%	18,8%	18,8%	18,8%	18,8%			100,0%
Total	10,2%	0,8%	2,0%	4,8%	0,4%	36,1%	14,3%	21,1%	6,2%	3,8%	0,4%		100,0%	

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingència Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
118	ETSE							100,0%						100,0%
	1 Alt Penedès-Garraf													100,0%
	2 Anoia-Bages						10,0%	20,0%	35,0%	20,0%	15,0%			100,0%
	3 Baix Llobregat				2,4%		4,9%	12,2%	56,1%	14,6%	9,8%			100,0%
	4 Barcelonès				4,3%		4,3%	30,4%	52,2%	4,3%		4,3%		100,0%
	5 Maresme			0,0%	28,0%		12,0%	16,0%	16,0%	16,0%	12,0%			100,0%
	6 Vallès Occidental	1,5%		1,5%	4,4%		19,1%	7,4%	60,3%	5,9%				100,0%
	7 Vallès Oriental							30,3%	57,6%	6,1%	3,0%	3,0%		100,0%
	9 Barcelona	1,7%		0,8%	0,8%		43,2%	26,3%	18,6%	2,5%	1,7%	4,2%		100,0%
	10 Sabadell			1,5%			46,3%	9,0%	26,9%	10,4%	6,0%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès		5,3%				42,1%		26,3%	5,3%	5,3%	15,8%		100,0%
	12 Terrassa						40,0%	4,4%	31,1%	17,8%	4,4%	2,2%		100,0%
	13 Vila Universitària	63,0%			3,7%	11,1%			11,1%	7,4%	3,7%			100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	17,2%	3,4%	8,6%	5,2%		1,7%	1,7%	32,8%	10,3%	5,2%	13,8%		100,0%
	90 Resta de Catalunya	8,3%			0,0%	16,7%		8,3%	41,7%	16,7%	8,3%			100,0%
	Total	5,6%	0,5%	1,4%	3,1%	0,9%	23,3%	13,8%	34,5%	9,0%	4,5%	3,4%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB													
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total	
600 Doctorat/ Escola de Postgrau	1 Alt Penedès-Garraf							100,0%						100,0%	
	2 Anoia-Bages								66,7%		33,3%			100,0%	
	3 Baix Llobregat					100,0%				0,0%				100,0%	
	4 Barcelonès													.	
	6 Vallès Occidental													.	
	7 Vallès Oriental								100,0%						100,0%
	9 Barcelona					6,7%	80,0%	6,7%	0,0%	6,7%					100,0%
	10 Sabadell								100,0%						100,0%
	12 Terrassa								100,0%						100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès				0,0%				80,0%	20,0%					100,0%
	90 Resta de Catalunya				22,2%		22,2%		55,6%						100,0%
		Total			4,4%	2,2%	33,3%	8,9%	42,2%	4,4%	4,4%	0,0%			100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
800 Rectorat	1 Alt Penedès-Garraf													
	2 Anoia-Bages							100,0%						100,0%
	3 Baix Llobregat					14,3%		57,1%	28,6%					100,0%
	4 Barcelonès							100,0%						100,0%
	5 Maresme					50,0%		50,0%						100,0%
	6 Vallès Occidental					25,0%	0,0%	55,0%	20,0%	0,0%				100,0%
	7 Vallès Oriental							100,0%						100,0%
	9 Barcelona			3,7%		55,6%		29,6%	11,1%	0,0%				100,0%
	10 Sabadell					54,5%		36,4%	9,1%		0,0%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès					0,0%		100,0%						100,0%
	12 Terrassa					20,0%		40,0%	40,0%	0,0%				100,0%
	13 Vila Universitària							100,0%						100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	0,0%		18,8%				43,8%	6,3%	18,8%	12,5%			100,0%
	Total	0,0%		3,9%		29,1%	0,0%	47,6%	14,6%	2,9%	1,9%			100,0%

Font: GEMOTT 2009.

Tabla de contingencia Comarca Municipi residència * P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB * p06_def2rec p06def2rec_centre assignat definitiu_recodificada

		P17DEF P17DEF_MITJA ARRIBA A LA UAB												
		1 Caminant	2 Bicicleta	3 Autobús urbà (del teu municipi)	4 Autobús interurbà (del teu municipi a la UAB)	5 Bus intern UAB	6 FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)	7 RENFE (+ bus intern UAB)	9 Cotxe conductor sol	10 Cotxe conductor + altres persones	11 Cotxe acompanyant	12 Moto conductor	13 Moto acompanyant	Total
996 Altres centres campus Bellaterra	1 Alt Penedès-Garraf							66,7%	33,3%					100,0%
	2 Anoia-Bages							23,1%	53,8%	23,1%				100,0%
	3 Baix Llobregat						36,4%	18,2%	36,4%	9,1%				100,0%
	4 Barcelonès						54,5%		45,5%					100,0%
	5 Maresme			14,3%	14,3%		28,6%		42,9%					100,0%
	6 Vallès Occidental	4,5%					9,1%	22,7%	54,5%	4,5%	4,5%			100,0%
	7 Vallès Oriental						15,8%	0,0%	57,9%	15,8%	5,3%	5,3%		100,0%
	9 Barcelona		1,7%		1,7%		66,1%	15,3%	13,6%	1,7%	0,0%			100,0%
	10 Sabadell						37,9%	3,4%	48,3%	0,0%	10,3%			100,0%
	11 Sant Cugat del Vallès						50,0%		50,0%	0,0%				100,0%
	12 Terrassa						14,3%		78,6%	0,0%	7,1%			100,0%
	13 Vila Universitària	100,0%				0,0%								100,0%
	14 Cerdanyola del Vallès	20,0%		10,0%	15,0%		15,0%	5,0%	25,0%	10,0%				100,0%
	90 Resta de Catalunya								100,0%					100,0%
	Total	2,7%	0,4%	1,3%	2,2%	0,0%	33,6%	10,2%	41,6%	4,9%	2,7%	0,4%		100,0%

Font: GEMOTT 2009.