

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

RESUM EXECUTIU



El present document és un resum executiu en el que es presenten els principals resultats de l'anàlisi realitzada de l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària de la UAB 2015.

Les taules i gràfics que apareixen a continuació no segueixen una numeració correlativa, ja que per tal de facilitar la seva localització conserven la numeració de l'informe complet.

COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

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

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

Col·lectiu	N	%
Estudiant de grau	26.976	67,5%
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	6.396	16,0%
PDI+Esfera	4.236	10,6%
PAS	2.233	5,9%
Total	39.841	100,0%

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

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

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

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

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

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

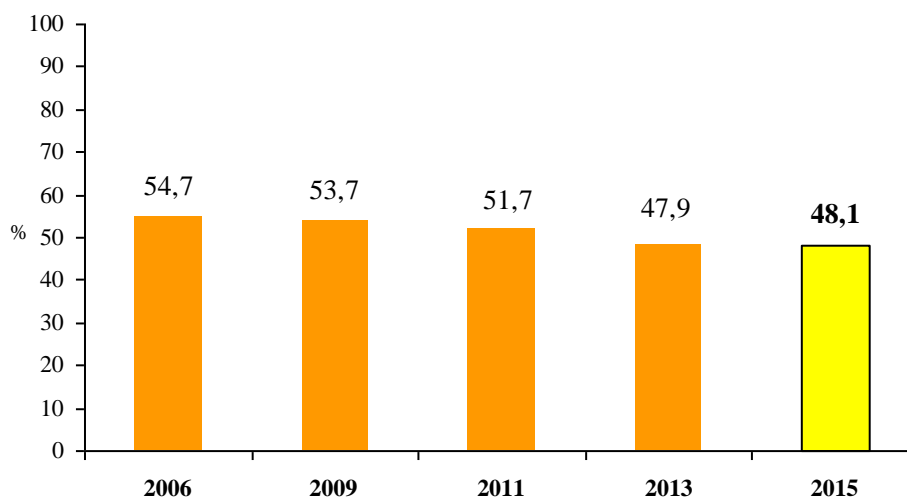
* * En les anàlisis presentades se separa el campus de la UAB de la resta de la ciutat donada la seva diferenciació geogràfica i d'usos.

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

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

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

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



Font: GEMOTT. 2006-2015

Per gènere i col·lectiu:

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

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

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

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

DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- **El 2,1% de la comunitat universitària** del campus de la UAB de Bellaterra afirma que **no acostuma a desplaçar-se al campus habitualment**. A nivell global aquesta proporció es manté similar a les dues edicions anteriors de l'enquesta (2011 i 2013). També seguint la mateixa pauta que en les edicions anteriors, els estudiants de postgraus, màsters i Doctorat són els que declaren no desplaçar-se al campus habitualment en major proporció (5,5%).
- **Entre la comunitat universitària que es desplaça al campus habitualment, l'assistència mitjana al campus se situa en 4,4 dies per setmana.**
- De mitjana, la comunitat universitària va al campus **1,1 cops al dia**.
- **El transport públic és l'opció de transport majoritària** al llarg d'aquests 10 anys observats, per sobre del 50% en tots els casos. **El 2015 la quota de mercat del transport públic és situa en el punt màxim de la sèrie (62,6%), gairebé 3 punts percentuals per sobre que el 2013** i gairebé 10 punts per sobre que l'any 2001, en que era del 52,6%. La sèrie històrica mostra un increment del transport públic del 2001 al 2004 en que s'obté un primer punt màxim (61,2%), coincidint amb el període en el que

la integració tarifària va abaratir el cost dels desplaçaments amb mitjans públics de manera significativa. El 2006 la quota de transport públic decreix significativament (53,1%) i a partir d'aquest any es constata una nova tendència a l'alça en cada edició fins a 2015, en que el percentatge de transport públic es situa inclús per sobre el 2004 .

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

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

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

Font: GEMOTT. 2001-2015

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2001-2015

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

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

Taula17*. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe segons col·lectiu. 2015

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

Font: GEMOTT. 2001-2015

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

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

- **La multimodalitat s'incrementa un any més de forma significativa.** El 2015 el percentatge de persones que declaren utilitzar un altre mitjà de transport per arribar a la UAB abans del mitjà principal és del 59%, gairebé 9 punts percentuals més que el 2013 (50,6%).
- El 47% de la multimodalitat es realitza emprant en l'etapa anterior del desplaçament un mode no motoritzat principalment el caminar (45,1%).
- Entre les persones que combinen més d'un mitjà de transport per arribar a la UAB destaca el pes de les que abans d'arribar al campus utilitzen un mitjà de transport públic (45,6%), principalment el metro (23,1%) i bus (15,1%).
- Finalment, només el 7,3% dels desplaçaments multimodals tenen en l'etapa anterior a l'arribar al campus l'ús d'un mode de transport privat.
- En conjunt, del total de persones que fan desplaçaments multimodals el més freqüent és que es tracti de combinacions de caminar i FGC (17,3%) i de metro i FGC (16,6%). La tercera opció és bus+FGC (11,4%). Respecte a 2011, s'observa un augment significatiu de la resta de combinacions (del 7,8% al 18,6%).
- **La multimodalitat es concentra en el mode de transport públic (92,6%) mentre que en el cas del transport privat és molt reduïda (2,4%).**

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

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

Ombrejat gris: valors significativament més alts

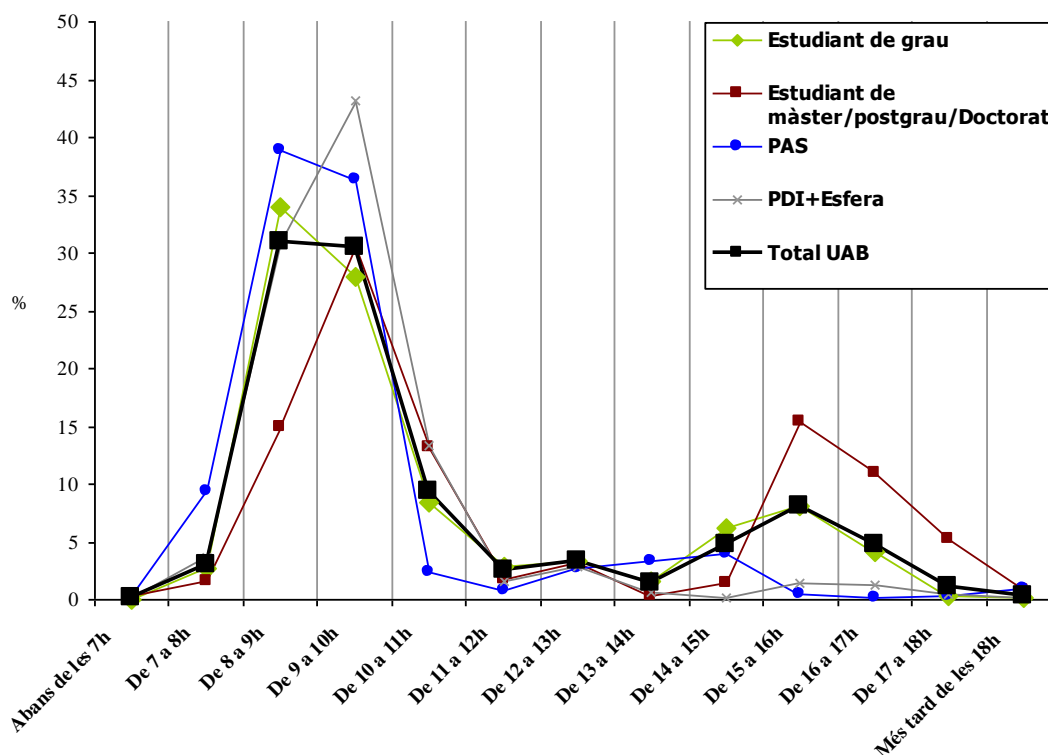
Vermell negreta: valors significativament més baixos

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

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

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

Gràfic 15*. Distribució horària de líarribada a la UAB segons col·lectiu. 2015

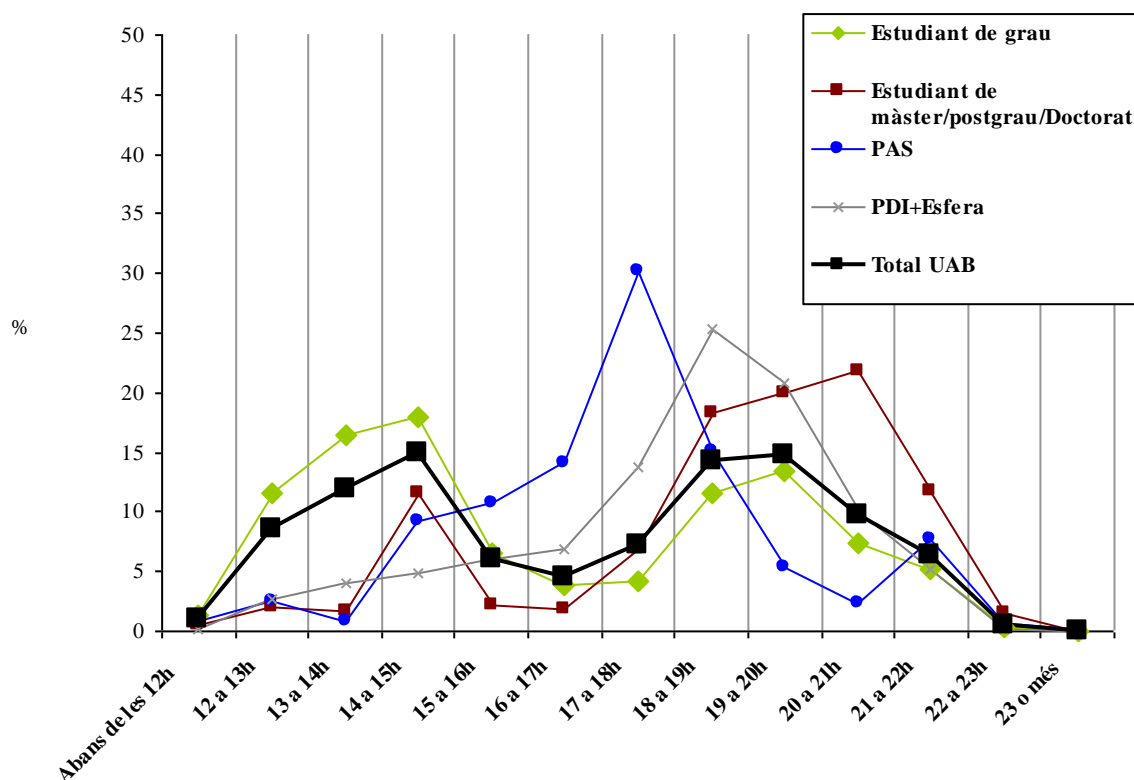


Font: GEMOTT. 2015

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

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

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



Font: GEMOTT. 2015

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2001-2013

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2006-2015

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

ELECCIÓ DE LA MODALITAT I ANÀLISI DEL CANVI

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

- El motiu principal més citat per justificar l'elecció d'un mitjà de transport és que es tracta del mitjà més ràpid (21,3%), seguit del més proper al lloc de residència (15,8%), o bé que la manca d'oferta de transport públic en l'origen del desplaçament obliga a triar un altre mode (15,8%).
- El conjunt d'arguments, agrupant el principal i la resta de motius, indica que, a més de la rapidesa (46,5%), la comoditat (36,3%) i la combinació d'horaris (38,1%) són arguments amb major pes del que inicialment es defensa.
- De nou, es posa de manifest, que les motivacions manifestes que argumenten eleccions de comportament són complexes i sovint, malgrat es prioritza un motiu central, hi intervenen més raons, de manera que, donant la possibilitat a la comunitat universitària d'explicar la resta de motius és possible aproximar-se a la comprensió de per què s'elegeix un mitjà de manera més precisa.
- L'evolució en els darrers 5 anys mostra **estabilitat en els principals motius** per l'elecció del mitjà de transport. Respecte el 2013 no s'observen diferències significatives.

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

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

Font: GEMOTT. 2013

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

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

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

ORDRE=TOTAL MOTIUS

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

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

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

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

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

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

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2011-2015

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

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

- Un nou pas en el coneixement dels canvis de modalitat entre la comunitat universitària consisteix en demanar si realment hi ha hagut aquest canvi en els darrers 2 anys. Els resultats respecte d'aquesta nova qüestió assenyalen que entre el grup majoritari (70%) de la comunitat universitària que declara que fa 2 anys ja formava part de la UAB, el **24,5% afirma que en aquest període de temps ha canviat de mitjà de transport** i el 72% que no ha variat el mitjà amb el qual arriba al campus.
- Entre aquells que fa 2 anys estaven al campus i han canviat de mitjà de transport, el **16,5% arribava amb algun mitjà de transport públic** i el 5,1% arribava en transport privat.
- Si ens centrem en els traspassos nets reals entre modes, s'observa que en conjunt el **6,8% no ha canviat de mode de transport**, de manera que el canvi ha estat de mitjà però dins d'una mateixa modalitat.
- Entre la resta d'opcions, el **més freqüent és que s'hagi passat de transport públic a transport privat (10,4%)** i únicament el 3,3% ha passat de transport privat a públic.
- **Globalment, el 10,9% ha passat a transport privat** (provenint del públic o del no motoritzat) i el **5,5% al transport públic** (provenint del privat o no motoritzat). La resta de canvis de modalitat són minoritàries.
- El 5,5% que ha passat del transport privat al transport públic en els darrers 2 anys, argumenta principalment que ha canviat de domicili (42%), el que li ha permès combinar millor amb l'oferta de transport públic per accedir a la UAB. En segon lloc se situen les raons econòmiques (18,3%), seguides de la impossibilitat de compartir vehicle (14,4%) i els canvis d'horaris (12,5%).

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

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

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

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

Font: GEMOTT. 2015

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

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

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC PER ACCEDIR A LA UAB

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

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

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

Font: GEMOTT. 2015

Ombrejat gris. valors significativament més alts

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

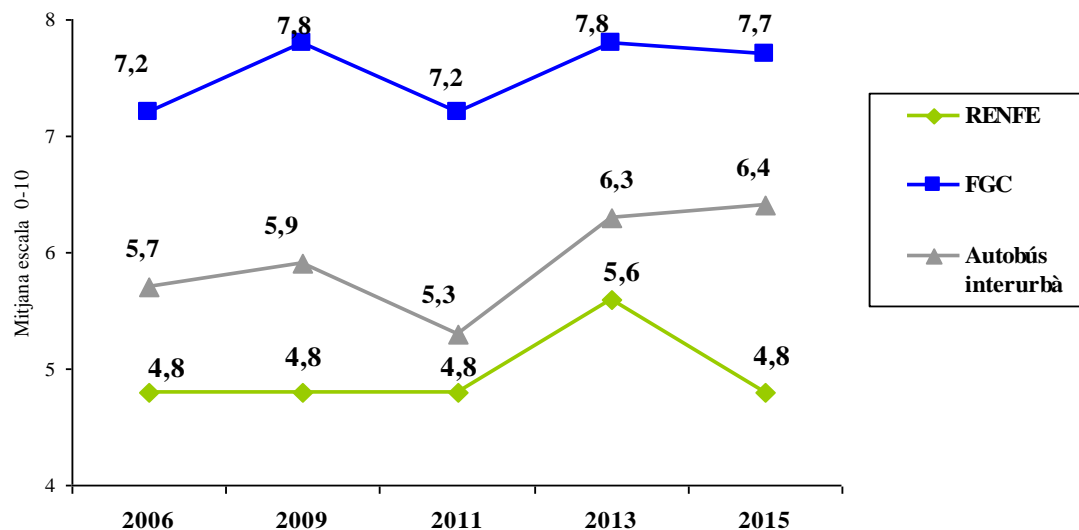
** Escala de 0 a 10, en la que el 0 equival a 'molt malament' i el 10 a 'molt bé'.

*** Com a mitjà principal d'accés.

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

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

Mitjana en una escala de 0 a 10.



Font: GEMOTT. 2006-2015

EL BUS INTERN DE LA UAB

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

Taula 66*. Línies de bus intern que fa servir. 2015

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

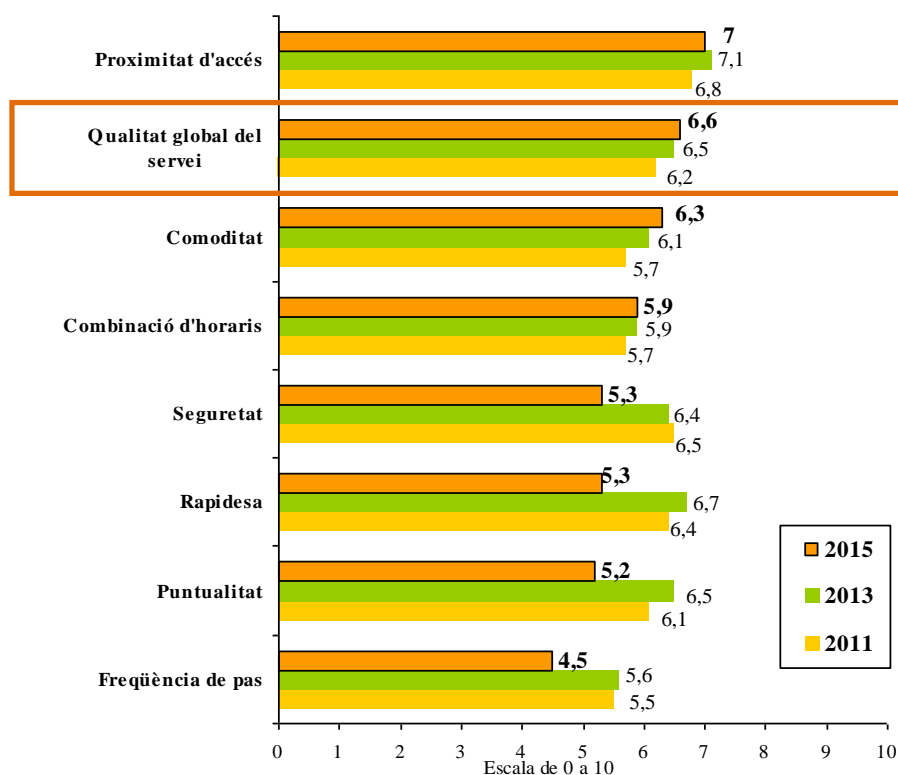
Font: GEMOTT. 2015

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

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

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

Gràfic 32*. Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2015.
Total comunitat universitària



Font: GEMOTT. 2011-2015

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

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

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

Font: GEMOTT. 2015.

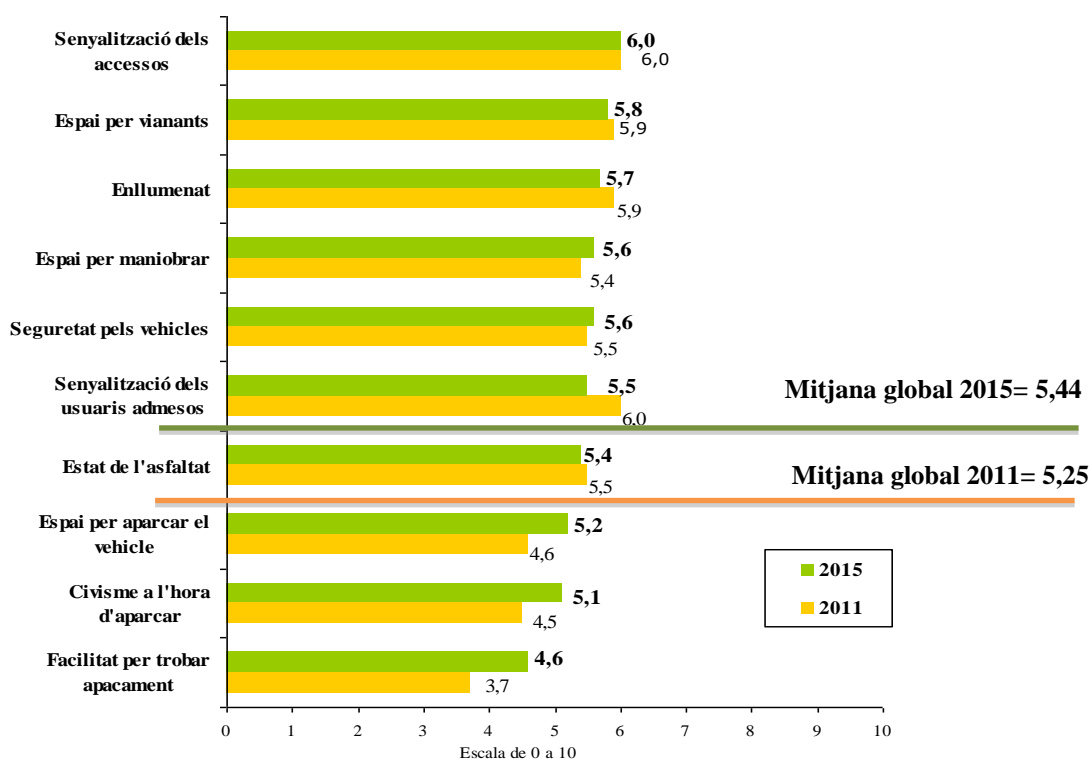
Ombrejat gris. valors significativament més alts

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

APARCAMENT

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

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



- Les persones de la comunitat universitària que accedeixen al campus en vehicle privat són els que atorguen les pitjors valoracions als diferents aspectes de funcionament de l'aparcament, significativament per sota que els que accedeixen en transport públic i en modes no motoritzats que, en general, són els que en fan una valoració més positiva.
- També s'ha preguntat a la comunitat universitària el seu grau d'acord amb diferents alternatives per a millorar el funcionament de l'aparcament. En general, existeix força consens amb que és necessari fer algun tipus d'actuació per millorar-ne el funcionament, ja que totes les actuacions proposades obtenen puntuacions per sobre de 5 punts excepte la de “no fer res, deixar-ho com està”, amb la que el 64% de la comunitat universitària hi està en desacord.
- **Les propostes que presenten més consens són les orientades a incentivar l'ús dels modes alternatius al cotxe:** “millorar el transport col·lectiu” (83% d'acord), “incentivar econòmicament els mitjans alternatius al cotxe” (70%) i millorar l'accés a mitjans no motoritzats (64%).

Taula 73*. Valoració (0-10) de les diferents alternatives que podria fer la UAB per a millorar el funcionament de l'aparcament.

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

Font: GEMOTT. 2015

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

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

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

Taula 77*. I quin seria el criteri principal segons el qual prioritzar l'accés a l'aparcament?

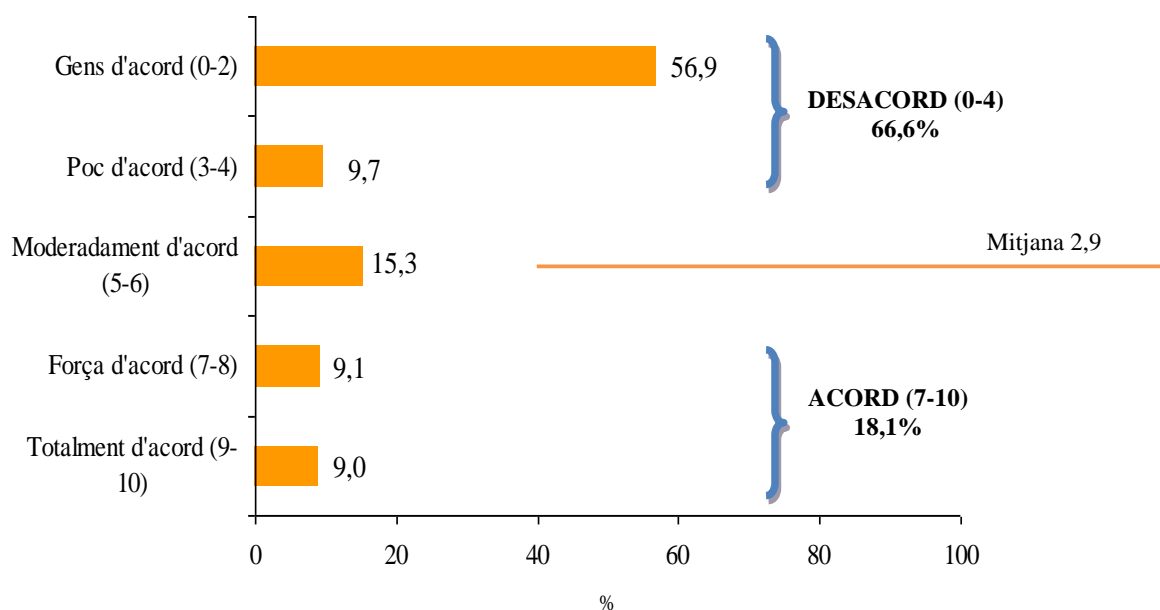
Criteri principals de priorització	%
Circumstàncies personals	64,5%
Les persones que no tenen accés a la UAB amb TP en menys de 45 min de trajecte	38,0%
Les persones que viuen més lluny de la UAB	15,8%
Persones amb algunes condicions personals concretes	10,7%
Usos	17,8%
Cotxes amb 3 o més persones	10,8%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

Font: GEMOTT. 2015

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

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

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



Font: GEMOTT. 2015

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