

PART 3: RESUM EXECUTIU

El present document és un resum executiu on es presenten els principals resultats de l'anàlisi realitzada de l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària de la UAB 2019.

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

COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- Segons la informació facilitada per la UAB relativa al curs 2018-2019, **38.433 persones formen part de la comunitat universitària de la UAB usuària del campus de Bellaterra**, de les quals el 67,5% són estudiants de grau, el 15,1% estudiants de màster, postgrau o Doctorat, el 11,5% personal investigador (PDI i Esfera) i, finalment, un el 5,9 personal de servei (PAS).

Taula 1*. *Distribució de la comunitat universitària segons col·lectiu. 2019*

Col·lectiu	N	%
Estudiant de grau	25.954	67,5
Estudiant de màster/postgrau/Doctorat	5.812	15,1
PDI+Esfera	4.415	11,5
PAS	2.252	5,9
Total	38.433	100,0

Font: Dades facilitades per l'OGID referides al curs 2018-2019

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- **Més d'una quarta part (26,1%) de la població que forma la comunitat universitària assignada al campus UAB resideix a Barcelona ciutat.** Aquesta proporció és similar a la de 2017 i lleugerament per sota de la de 2015 (28,1%), si bé es manté força estable en tota la sèrie històrica de l'enquesta. Els següents municipis d'origen de major freqüència són Cerdanyola (13%), Sabadell (8,9%), i Terrassa (6,3%).

Taula 4*. *Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2019*

Territori (%)	2006	2009	2011	2013	2015	2017	2019
Municipi							
Barcelona	31,1	27,2	25,7	27,6	28,1	25,9	26,1
Sabadell	9	9,1	10,5	9,9	9,3	10,5	8,9
Cerdanyola del Vallès + Vila UAB	11	10,8	9,3	9,9	8,1	9,9	13,0
Terrassa	5,5	6,3	6,3	6,6	6,6	6,3	6,3
Sant Cugat del Vallès	4,6	3,9	3,8	3,3	3,8	3,8	4
Vila UAB*	4,4	4,5	2,7	1,3	2,4	3,1	2,6
Resta territoris							
Resta Vallès Occidental	8,1	10,4	10,5	10,2	9,3	9,8	9,4
Vallès Oriental	7	5	5,9	6	8,1	8,4	9,2
Baix Llobregat	4	5,6	6	5,1	6,3	6,7	6,3
Anoia - Bages	4,5	3,9	4,5	4,5	5,1	3,3	3,8
Resta Barcelonès	3,6	4,9	4,8	4,4	4	4,2	4,6
Maresme	4,1	3,8	3,5	4,3	4,3	4,0	4,1
Alt Penedès - Garraf	1,3	1,9	2	1,8	1,7	1,7	1,8
Resta Catalunya	1,8	2,7	4,4	4,4	2,8	2,3	2,3
Fora d'Espanya	--	--	0,1	0,3	--	--	0,1
Fora de Catalunya	--	--	0,1	0,3	0,1	0,1	--
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2006, 2009, 2011, 2013, 2015, 2017 i 2019

* 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.

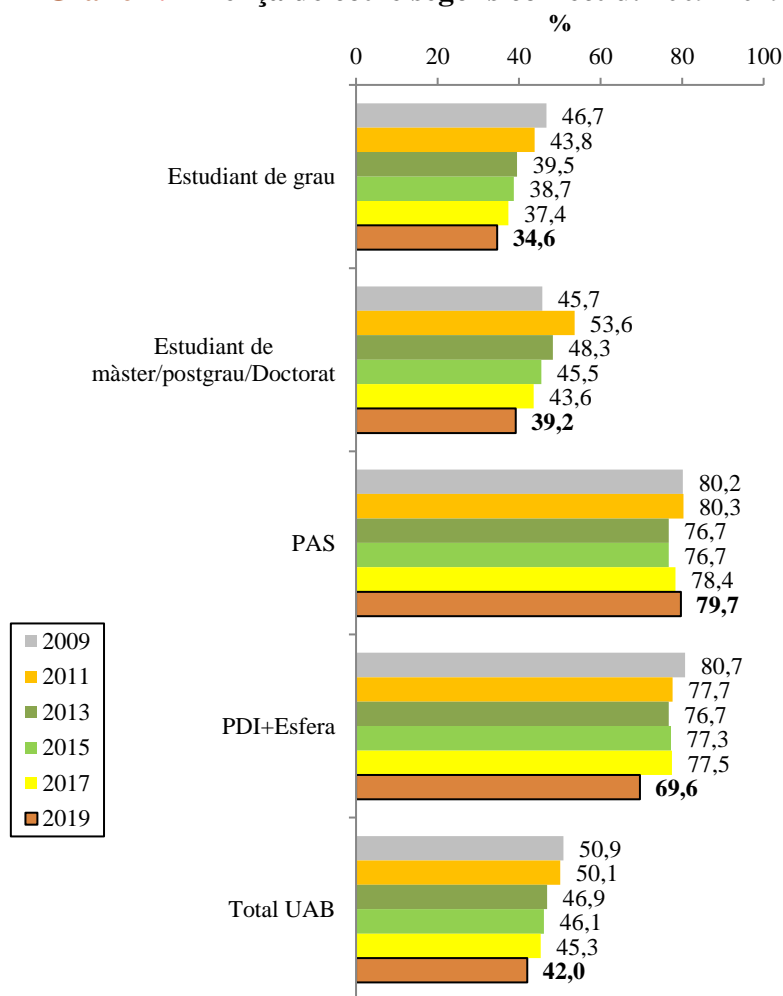
*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- **L'1,1% de la comunitat universitària** del campus de la UAB a Bellaterra declara tenir alguna **limitació de la mobilitat**.
- Seguint la tendència d'anys anteriors, els col·lectius que tenen un major percentatge de persones amb limitació de la mobilitat són PDI-Esfera (2,6%) i PAS (1,7%). En el cas dels estudiants de grau, aquest

percentatge és menor (1,0%). Per gènere s'aprecien diferències significatives: 1,4% en el cas dels homes i 0,9% en el de les dones.

- **El 63% de la comunitat universitària té carnet de conduir cotxe i el 11,8% carnet de conduir moto.** La tinença de carnet de conduir cotxe ha disminuït lleugera però consecutivament des de l'any 2009, en que els que tenien carnet de conduir cotxe eren el 72,5%.
- **El 42% de la comunitat universitària disposa de cotxe, el 5,9% de moto i el 18,7% de bicicleta.** Tant la tinença de cotxe com la de moto apunten una lleugera tendència a la baixa des de l'any 2009. PAS i PDI+Esfera destaquen per disposar en major freqüència que la resta de col·lectius tant de cotxe, com de moto i de bicicleta.
- S'observa una **reducció important en la tinença de cotxe per part dels estudiants de grau des de 2009:** del 46,7% l'any 2009 al 34,6% el 2019.

Gràfic 7. Tinença de cotxe segons col·lectiu. 2009-2019



Font: GEMOTT. 2009, 2011, 2013, 2015, 2017 i 2019.

DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- L'assistència mitjana al campus de la UAB de la comunitat universitària és de 4,5 dies per setmana i la recurrència diària mitjana d'1,3 cops al dia.
- **El transport públic segueix sent l'opció de transport majoritària, amb una quota de mercat del 64,3%**, significativament per sobre que el 2017 i sent la dada més alta de tota la sèrie observada.
- **El 29,0% de la comunitat universitària opta pel transport privat**, majoritàriament el cotxe en solitari (19,1%), experimentant una clara tendència a la baixa des de 2006 (en què la quota d'aquest mode era del 41,1%).
- **Amb una quota de mercat molt menor als modes mecanitzats, el 6,7% de la comunitat universitària accedeix a la UAB en modes no motoritzats**, registrant un petit retrocés respecte al 2017, però mantenint-se estable.

Taula 22*. Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar. 2001-2019

Mode principal (%)	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015	2017	2019
No motoritzat	4	4,2	3,4	5,8	7,2	6,4	5,8	5,6	7,5	6,7
Caminant	3,9	3,7	3,3	5	6,4	5,1	4,7	4,2	5,4	4,5
Bicicleta	0,1	0,4	0,1	0,8	0,8	1,3	1,1	1,3	2,1	2,2
Transport públic	52,6	60	61,2	53,1	54,3	56,7	59,7	62,6	60,1	64,3
Autobús	8,4	9,5	7,9	7,4	7,7	7,2	7,8	8,4	8,6	11,1
FGC	32,6	35,3	36,8	33	34,4	33,5	36,5	36,1	32,7	33,9
RENFE (+bus intern UAB)	11,6	15,2	16,6	12,7	12,2	16	15,4	18,2	18,9	19,4
Transport privat	43,4	35,8	35,5	41,1	38,5	36,9	34,5	31,9	32,4	29,0
Cotxe conductor sol	25,5	21,3	21,2	27,9	26,2	24,6	22,2	20,9	21,7	19,1
Cotxe conductor + altres persones	7,9	8,4	6,6	5,7	7,3	7,1	7,8	6,5	5,5	4,8
Cotxe acompanyant	8,6	5,7	6,8	6,3	3,7	3,4	3,3	3,0	3,2	3,6
Moto	1,3	0,4	0,8	1,1	1,4	1,8	1,2	1,6	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. 2001-2019

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- **L'accés al campus en transport públic es manté molt elevat inclús entre els que disposen de vehicle:** el 33,7% de la comunitat universitària que disposa de cotxe opta pel transport públic per arribar al campus, lleugerament per sobre que al 2017 i recuperant el nivell de 2015.

Taula 17*. Mode en el que s'accedeix al campus UAB si es disposa de cotxe. 2011-2019

Mode de transport	2011	2013	2015	2017	2019
No Motoritzat	4,0	3,0	3,0	4,2	3,9
Transport Públic	29,2	30,3	34,0	31,4	33,7
Transport Privat	66,8	66,6	63,0	64,4	62,4
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001-2019

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- **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 (34,6%); els estudiants de màster, postgrau o doctorat destaquen per ser els que més escullen el transport no motoritzat i els PAS són els que més utilitzen el transport privat.

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

	Estudiant de grau	Estudiant de màster/ postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+ Esfera	Total UAB
No Motoritzat	3,7	5,5	2,7	4,2	3,9
Transport Públic	39,7	34,7	17,1	25,1	33,7
Transport Privat	56,6	59,9	80,2	70,6	62,4
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2017

Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- **La multimodalitat és manté estable respecte el 2017** en que per qüestions metodològiques havia experimentat una baixa important. Així, **el 2019 el percentatge de persones que declaren utilitzar un altre mitjà de transport per arribar a la UAB abans del mitjà principal és del 42%**.
- El 61,6% dels que arriben al campus en transport públic combinen més d'un mitjà de transport, mentre que en el cas del transport privat aquest percentatge és només del 8,0%. Aquest clar predomini de la multimodalitat en els desplaçaments en transport públic és constant en totes les edicions de l'enquesta.

Taula 30C. Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2019

%	Mode final			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
Multimodal	0,0	61,6	8,0	42,0
Unimodal	100,0	38,4	92,0	58,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2019

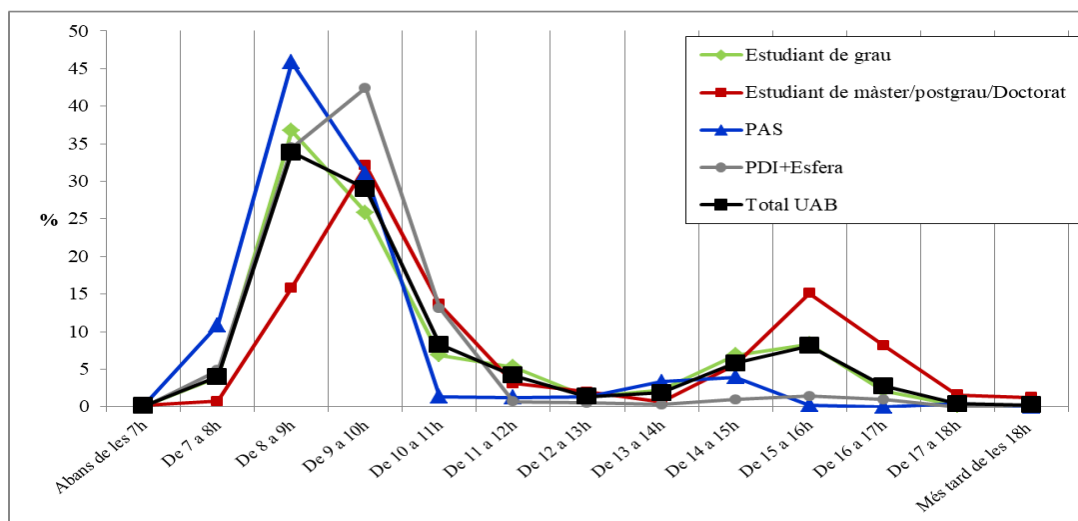
Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- Entre les persones que combinen més d'un mitjà de transport per arribar a la UAB **destaca el pes de les que combinen diferents mitjans de transport públic**, principalment metro+FGC (17,2%) i bus+FGC (11,3%), seguit de bus+Renfe (7,8%), metro+Renfe (6,4%) i Renfe+FGC (3,4%).
- Tot i que en l'edició d'enguany s'ha recollit en menor freqüència combinacions de transport públic i modes no motoritzats, segueixen tenint un pes important (33,9%), destacant caminar+FGC (19,4%), que és la combinació més freqüent.
- A 2019, **el 8,4% de la comunitat universitària comparteix vehicle**, el que equival al **29% de les persones que es desplacen a la UAB en transport privat**, percentatge que sembla recuperar-se de la caiguda en les darreres dos edicions de l'enquesta: a 2017 era el 27,1% i a 2015 el 29,8%.
- **L'índex d'ocupació del vehicle és de 1,30 persones/vehicle**, mantenint-se molt estable des del 2015 (1,31).

- En conjunt, els que utilitzen el vehicle en alguna etapa de desplaçament declaren ser una mitjana d'1,53 persones al cotxe.
- **El 47,1% dels que trien el vehicle privat com a mode de transport per accedir a la UAB ho fa en cotxe de gasolina i el 41,2%, de dièsel**, invertint-se les proporcions respecte 2017. El 3,2% dels que es desplacen en vehicle privat tria altres tipus de vehicles com ara híbrids, Segway, moto elèctrica o dièsel, percentatge superior a la dada de 2017 (1,8%).
- La **concentració de viatges en hora punta** en l'accés al campus és generalitzada. Els màxims nivells d'arribades es produeixen, entre les 8h i les 10h del matí. A la tarda s'observa una punta d'arribades entre les 15h i 16h. Aquesta punta d'arribada de primera hora de la tarda és especialment significativa en el cas dels estudiants de Màster/ Postgrau i Doctorat.

Gràfic 15*. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2019



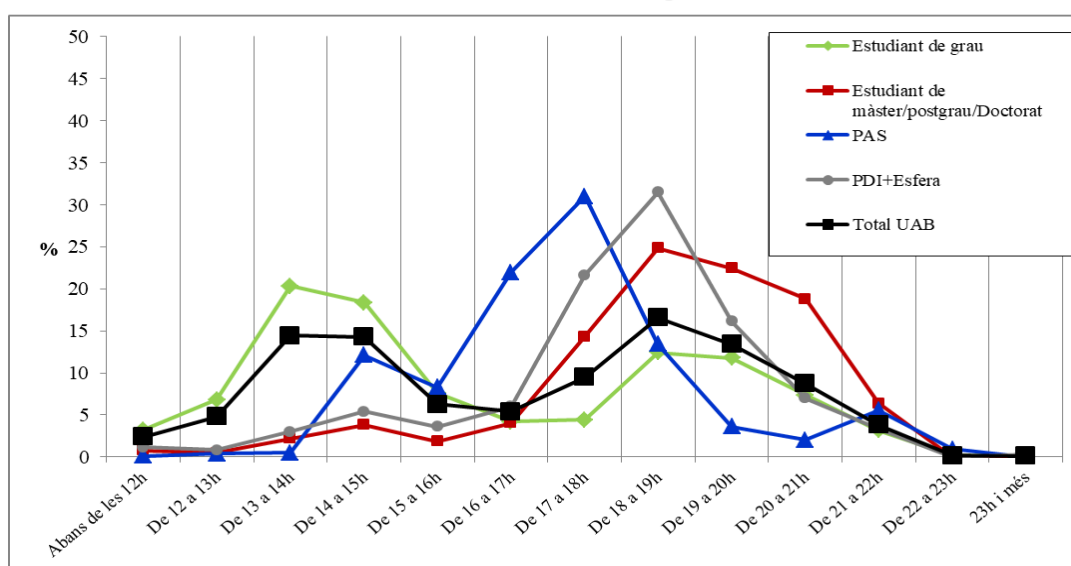
Font: GEMOTT. 2019

*La numeració dels gràfics d'aquest resum executiu és provisional.

- En el cas de la sortida de la UAB s'observen dos moments de major acumulació: entre les 13 i les 15h, en que surt el 28,7% dels membres de la comunitat universitària i entre les 18h i 20h, en que es concentra el 30% dels desplaçaments de sortida.

- La sortida de la UAB presenta una major diferenciació per col·lectius que l'arribada. L'alumnat de Grau té una major concentració de sortida en la primera punta horària (de 13h a 15h) que la resta de col·lectius, mentre que els estudiants de Tercer Cicle i PDI esfera mostren una major freqüència de sortida entre les 18h i les 20h. El PAS, a diferència de la resta de col·lectius, té una punta de sortida molt marcada entre les 17 i les 18h (31%).

Gràfic 17*. Distribució horària de la sortida de la UAB segons col·lectiu. 2019



Font: GEMOTT. 2019

*La numeració dels gràfics d'aquest resum executiu és provisional.

- De mitjana el **temps d'estada** de les persones que estudien o treballen com a personal de la UAB és de 6,3 hores. El temps d'estada de PDI-Esfera és significativament superior (8,5 hores) que el de la resta de la comunitat universitària, especialment en comparació amb l'alumnat de grau (5,7 hores).
- Les persones que utilitzen els modes no motoritzats juntament amb els que hi accedeixen amb transport privat, són els que de mitjana estan més temps al campus (6,6 i 6,8 hores respectivament); mentre que els que utilitzen el transport públic hi estan una mitjana inferior (6,1 hores). Aquest fet va associat a que l'ús del transport públic és més elevat en el cas dels estudiants de grau, que són els que menys hores passen al campus.

Taula 44*. Estimació del temps d'estada mitjana a la UAB segons col·lectiu. 2019

Col·lectiu (%)	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
4 o menys hores	36,6	23,9	2,2	6,5	29,2
5 a 7 hores	42,4	22,1	23,4	15,0	35,1
8 a 10 hores	12,0	39,6	70,0	55,6	24,5
Més de 10 hores	9,0	14,5	4,4	22,9	11,2
MITJANA (HORES)	5,7	7,0	7,9	8,5	6,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2019

Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- **La durada mitjana dels desplaçaments per accedir al campus és de 48,5**, pràcticament igual al 2017 (48,1 minuts) i la distribució segons intervals de temps també es manté molt similar des de 2015: són quasi tan freqüents les persones que triguen de 20 a 39 minuts (26,5%), com les que ho fan de 60 a 89 minuts (28,4%) i una mica menys els que triguen de 40 a 59 minuts (22%).

Taula 45*. Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'entrada a la UAB. Intervals. 2001-2019

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013	2015	2017	2019
<20 min	25,9	33,8	30,3	23,1	15,9	11,1	11,8	9,9	12,1	12,1
20 a 39 min	31,4	25,7	22,3	31,2	28,5	29,6	29,1	26,9	27,3	26,5
40 a 59 min	30,4	30,3	33,4	20,2	22	24,3	22,0	22,9	22,4	22,0
60 a 89 min	9,1	8,1	12	20,4	25,7	25,6	26,6	28,8	27,2	28,4
90 i més min	3,2	2,1	2	5,1	7,9	9,4	10,4	11,5	11,2	10,9
MITJANA (minuts)	ND	ND	ND	37,8	45,3	47,2	47,8	49,7	48,1	48,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2001-2019

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- Les persones que accedeixen al campus amb transport públic són les que inverteixen major temps de mitjana en el desplaçament (57,9 minuts). La durada mitjana és menor en el cas dels modes no motoritzats (23 minuts), com era d'esperar ja que es tracta de recorreguts més curts, i els que arriben al campus en transport privat (33,5). Així, mentre que el 49,9% dels que arriben en modes no motoritzats tarda menys de 20 minuts, la durada dels desplaçaments en transport privat es concentra entre 20 a 39 minuts (en un 42,8%); i en transport públic, gairebé el 77,8% dels desplaçaments tenen una durada superior a 40 minuts: el 23,3% entre 40 i 59 minuts, el 38,7% d'entre 60 i 89 minuts i el 15,8% tenen una durada d'hora i mitja o més.

Taula 46c*. Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2019

Mode final (%)	Mode			Total UAB
	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
<20 min	49,9	3,9	21,6	12,1
20 a 39 min	34,6	18,3	42,8	26,5
40 a 59 min	10,3	23,3	21,9	22,0
60 a 89 min	5,2	38,7	11,1	28,4
90 i més min	0,0	15,8	2,7	10,9
MITJANA (minuts)	23,0	57,9	33,5	48,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2019

Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- La durada mitjana del **desplaçament de sortida** és lleugerament superior a la de l'arribada (**50,2 minuts de mitjana**). Aquest increment de temps està associat sobre tot al transport públic (57,9 minuts de durada mitjana a l'arribada i 60,8 a la sortida), ja que en el cas del transport privat la durada del desplaçament de sortida és lleugerament menor.
- Entre les persones que opten pel transport públic, l'abonament T-Jove és l'opció més freqüent (65%) seguit, a molta distància de la T-10 (17,4%). Segueix la tendència a la baixa en l'ús de la T-10 tot i que amb un decreixement menys pronunciat que en els anys 2011 a 2015 (que va reduir-se del 50,9% al

33% i al 23,2%). En sentit invers, augmenta de manera important l'ús de la T-Jove en aquests anys (d'un 21,8% el 2011 al 65% actual).

Taula 48*. Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic. 2006-2019

%	2006	2009	2011	2013	2015	2017	2019
T-Jove	10,3	14,5	21,8	44,2	57,9	59,8	65
T-10	54,5	53,6	50,9	33	23,2	20,1	17,4
T-50/30	14,5	16,4	11,4	6,7	2,9	0,7	2,0
T-Mes	5,5	3,2	3	4,3	5,2	6,9	5,9
T-Trimestre	4,3	4,7	3,8	4	4,1	6,6	6,3
Abonament anual	--	2,6	3,3	1,2	1,1	0,9	0,3
Bitllet senzill	1,7	1,4	2,3	0,6	0,5	0,8	0,2
Mensual Renfe**	-	-	-	-	1,5	1,3	-
Bonotren 10 viatges Renfe*	-	-	-	-	1,5	1,2	0,9
Altres	7,6	4,1	3,6	5,8	2,0	1,1	1,7
No paga bitllet	1,6	2,1	--	0,2	0,2	–	-
Nc	–	–	–	–	–	0,5	0,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2006-2019

** En les edicions 2006-2013 inclosos en altres

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

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 dintre d’aquella modalitat, per exemple, el tren, el metro, l’autobús o el cotxe.

- La consideració de que es tracta del mitjà **més ràpid** és el motiu principal més citat per justificar l’elecció d’un mitjà de transport (23,1%), seguit de la **proximitat al lloc de residència** (22,3%) i de la **millor combinació d’horaris** (18,2%)
- El conjunt d’arguments, agrupant el principal i la resta de motius, indica que, a més de la rapidesa (50,3%), la millor combinació d’horaris (48,5%) i la proximitat de residència (48%), hi ha altres motius als que s’atorga major importància del que inicialment es defensa: **la comoditat** (39,1%), **la puntualitat o regularitat del servei** (36%), així com el **preu** (20,4%) i també **la poca oferta de transport públic** (18,6%).
- L’evolució en els darrers 4 anys mostra alguns canvis en l’ordre d’importància dels principals motius. Així, s’observa com la proximitat al lloc de residència és un dels motius que més pes guanya, juntament amb el fet de disposar d’una bona combinació d’horaris. Per altra banda, la manca d’una oferta des del lloc d’origen ha perdut pes com a argument per la selecció del mitjà des de 2015. Ambdós arguments reforcen la idea de disposar d’una xarxa de transport públic adaptada a les diferents necessitats de la comunitat universitària per tal d’incrementar-ne la demanda.

Taula 70*. *Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB. 2019*

Motius (%)	Motiu principal	Altres motius**	Total
Més ràpid	23,1	27,7	50,3
Millor combinació d'horaris	18,2	30,8	48,5
Més proximitat al lloc de residència	22,3	26,1	48,0
Més còmode, agradable	8,8	30,8	39,1
Més puntual o regular	7,6	28,8	36,0
Més barat	6,6	14,0	20,4
Poca oferta de transport públic/ No tinc més (o millors) opcions de transport públic des del lloc de residència o origen	9,6	9,1	18,6
No disposa de vehicle privat	1,4	9,2	10,5
No tenir carnet de conduir	1,1	9,0	10,0
Ecologia (sostenibilitat, mediambiental)	–	1,3	1,3
Necessitat per fer altres desplaçaments/ encadenar altres destins	–	0,5	0,5
Fer exercici/ Salut	–	0,4	0,4
Autonomia, independència, flexibilitat/libertat d'horaris	–	-	-
Altres	–	1,5	1,5
NC	1,5	3,5	5,0
TOTAL	100	**	**

Font: GEMOTT. 2019

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

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- 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 43,6% dels usuaris d'aquest mode el tria per **la rapidesa** i un 29,5% per que li permet una **millor combinació d'horaris**.
- Tot i que entre els que accedeixen al campus en **transport públic** hi ha major diversitat d'arguments, el motiu més citat és disposar d'una **alternativa de transport públic pròxima al domicili** (28,4%)
- Finalment, els que es desplacen en **modos no motoritzats** ho fan majoritàriament per la **proximitat amb el lloc de residència** (31,2%), perquè és **més agradable** (19,7%) i perquè resulta **més barat** (17,6%).

Taula 72*. Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB segons mode amb el que s'arriba al campus. 2019

Motiu principal (%)	No Motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	Total
Més ràpid	17,4	14,3	43,6	23,1
Més proximitat al lloc de residència	31,2	28,4	6,7	22,3
Poca oferta de transport públic/ no tinc més o millors opcions de T. públic des del lloc origen	0,0	15,0	0,0	9,6
Més barat	17,6	6,5	4,1	6,6
Millor combinació d'horaris	5,3	14,5	29,5	18,2
Més còmode/agradable	19,7	6,8	10,5	8,8
Més puntual/regular	6,6	9,1	4,5	7,6
No disposa de vehicle privat	0,0	2,1	0,1	1,4
No té carnet de conduir	0,3	1,7	0,0	1,1
NC	1,9	1,6	1,1	1,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2019

Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- El **62,8%** de la comunitat universitària declara que voldria arribar a la UAB en un mitjà de transport diferent del que utilitza en l'actualitat, percentatge que augmenta molt poc des de l'edició de 2015.
- Entre els que els hi agradaria canviar, l'opció més freqüent és que es desitgi passar del transport públic al privat (**23,6%**), percentatge molt similar al de 2017. Tampoc es dona una gran diferència respecte 2017 dels que prefereixen canviar d'un mode privat a un de públic (del 9,9% al 10,4%). La resta d'opcions també es mantenen força estables respecte a 2017. Només es percep un augment de més de 2 punts dels que canviarien de mitjà, però dins el mateix mode, bàsicament transport públic.
- Globalment, el **24,2%** passaria a transport privat i el **11,2%** al transport públic.

Taula 74*. En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB: fluxos nets desitjats entre modes. 2011-2019

Fluxos entre modes (%)	2011	2013	2015	2017	2019	Comparativa 2017-2019
No li agradaria canviar	41,7	27,2	36,6	34,2	34	=
Li agradaria canviar	55,5	68,8	61,5	62,2	62,9	=
No canviaria de mode (canviaria entre mitjans però dins de la mateixa modalitat)	12,4	22,1	14,6	15,2	17,3	↑
NM → TPUB o TPRIV	1,4	1,4	1,1	1,9	1,4	=
TPUB → NM	4,5	6,2	5,4	7,1	6,6	=
TPUB → TPRIV	19,9	20,8	25,6	23,4	23,6	=
TPRIV → NM	2,9	4,4	2,8	4,5	3,6	=
TPRIV → TPUB	14,3	13,0	12,0	9,9	10,4	=
NC	2,8	4,9	1,9	3,6	3,2	=
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Total passarien a T. Privat	20,2	21,4	26,2	24,5	24,2	=
Total passarien a T. Públic	15,1	13,8	12,6	10,7	11,2	=

Font: GEMOTT. 2011-2019

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- Els arguments dels que desitjaria passar a un mitjà de transport públic (11,2%), són principalment **econòmics** (40,5%), seguit de la **comoditat** (33%).
- En quant al 24,2% dels que declaren que **voldrien passar al transport privat**, els arguments principals se centren en l'**estalvi de temps** que els suposaria aquest canvi (73,3%) i la **comoditat** que li suposaria (63,8%).
- El principal argument d'aquells que no desitgen canviar de mitjà i arriben al campus en transport públic és la proximitat al lloc de destí/origen del mitjà que actualment utilitzen (45,3%), seguit de disposar d'una combinació d'horaris més bona (41,3%), la rapidesa del desplaçament i l'estalvi de temps que suposa (33,6%), la comoditat del transport o la puntualitat i regularitat del mateix (32,9% i 31,8% respectivament).

- Els qui desitgen seguir utilitzant el transport privat ho fan pels següents argument principals: l'estalvi de temps de desplaçament (65,8%), la comoditat del transport privat (60,3%), no disposar de flexibilitat horària (54,8%), el fet de que considerar el transport públic poc puntual o regular (35,8%) i la poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen (34,2%).
- Finalment, s'ha preguntat als entrevistats de la comunitat universitària si realment han canviat de mitjà de transport per accedir a la UAB en els darrers dos anys. **El 75,3% de la comunitat universitària declara que fa 2 anys ja formava part de la UAB. D'aquests, el 27,7% afirma que en aquest període de temps ha canviat de mitjà de transport.**
- Entre aquells que fa 2 anys estaven al campus i han canviat de mitjà de transport, **el 60,3% arribava amb algun mitjà de transport públic, el 12,9% arribava en transport privat** i el 6,9% arribava en transport no motoritzat.
- Si ens centrem en els que han canviat de mitjà, s'observa que en conjunt **el 9% no ha canviat de mode de transport**, de manera que el canvi ha estat de mitjà però dins d'una mateixa modalitat, **l'11,8% ha passat de transport públic a transport privat (11,8%) i el 3% ha passat de transport privat a públic.**
- **Globalment, el 12,5% ha passat a transport privat** (provenint del públic o del no motoritzat) i **el 4,3% al transport públic** (provenint del privat o no motoritzat).

Taula 81*. *Canvis de modalitat en els darrers 2 anys: fluxos nets reals entre modes. 2019*

Fluxos entre modes	%
No ha canviat	65,5
Ha canviat	27,7
No ha canviat de mode (ha canviat de mitjà però dins de la mateixa modalitat)	9,0
NM → TPUB o TPRIV	2,0
TPUB → NM	1,2
TPUB → TPRIV	11,8
TPRIV → NM	0,6
TPRIV → TPUB	3
NC	6,8
TOTAL	100,0

Total han passat a T. Privat*	12,5
Total han passat a*	4,3

Font: GEMOTT. 2019

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

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- L'argument més citat dels que **han passat al transport públic** en els darrers 2 anys és **econòmic** (21,4%), seguit de **deixar de disposar o de tenir accés al vehicle privat** (17,2%). El fet d'**haver canviat de domicili** (16%) pot haver permès combinar millor amb l'oferta de transport públic per accedir a la UAB, de tal manera que estigui relacionat amb disposar d'una oferta pública amb **proximitat al lloc de residència** (15,3%).
- Aquells membres de la comunitat universitària que **han canviat al transport privat**, argumenten **principalment que els ha mogut la creença de que així estalvien temps** (58,1%), seguit de uns **horaris més adaptats a les seves necessitats** (49,3%), així com per ser un **transport més agradable i còmode** (39,7%). Els motius secundaris tenen a veure amb considerar raons de puntualitat (35,1%), la poca oferta de transport públic (30,6%) o per raons econòmiques (12,8%).

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC PER ACCEDIR A LA UAB

- La valoració mitjana dels **FGC** és de 7,3 en una escala de 0 a 10, sent significativament més elevada entre els seus usuaris (7,8).
- El **bus interurbà** obté una nota global de 5,7 si bé la valoració dels que en són usuaris és molt més alta (6,5).
- **RENFE** rep la valoració mitjana més baixa amb un 4,9 en una escala de 0 a 10. Com en la resta de mitjans, els que en són usuaris li atorguen una nota significativament millor (5,2).

Taula 85*. *Valoració de la qualitat global del servei segons si s'és usuari o no. 2019.*

	RENFE (+bus intern)	FGC	Autobús Interurbà
% d'usuaris totals**	19,4	33,9	11,1
% d'usuaris sobre el total dels transports públics**	30,2	52,6	15,5
Qualitat global del servei (Mitjana)	4,9	7,3	5,7
Usuari/a	5,2	7,8	6,5
No usuari/a	4,8	7,0	5,6

Font: GEMOTT. 2019

Ombrejat gris. valors significativament més alts

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

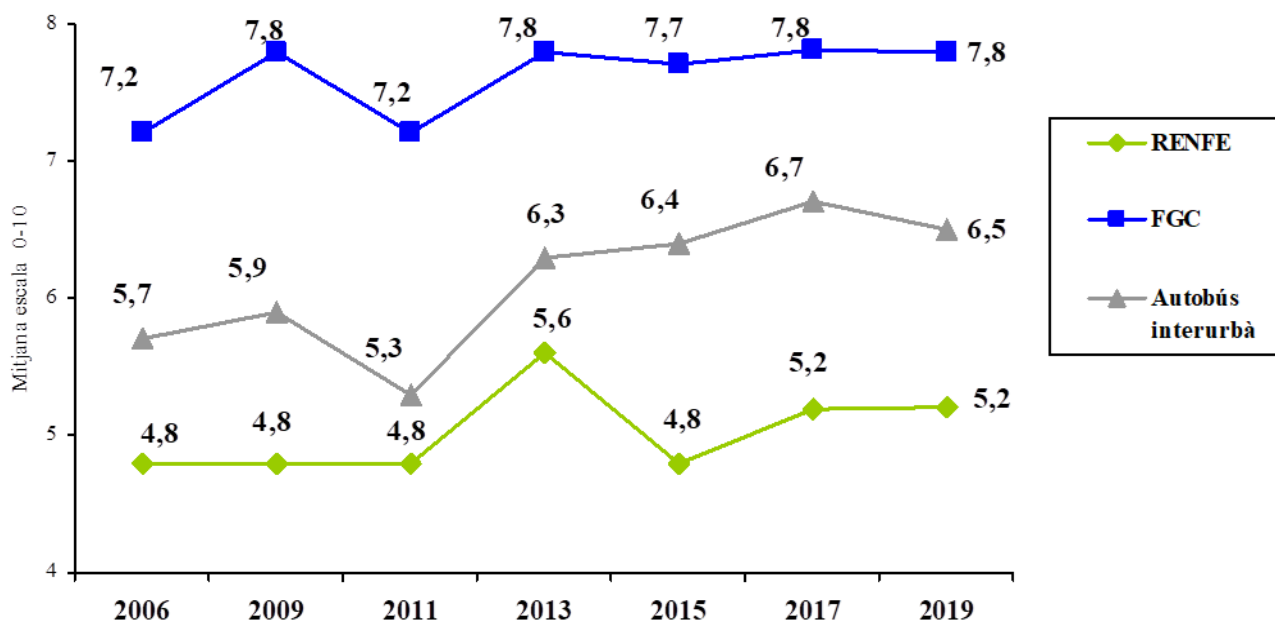
** Com a mitjà principal d'accés.

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- Les valoracions dels usuaris dels tres operadors es mantenen pràcticament idèntiques que al 2017.

Gràfic 29. Evolució de la valoració de la qualitat global del servei. Usuaris. 2006-2019

Mitjana en una escala de 0 a 10.



Font: GEMOTT. 2006-2019

EL BUS INTERN DE LA UAB

- El **53,4% de la comunitat universitària fa servir la xarxa de bus intern del campus**, gairebé un 5% més que al 2017. El **32,8% en fa un ús ocasional i el 20,6% declara fer-ne un ús habitual**. Les línies més utilitzades són la L1 Renfe-Rectorat per Ciències (24,9%) i la L4 Renfe-Rectorat per Eix Central (24,6%).

Taula 87*. Línies de bus intern fa servir.2019

Línies bus intern**	%
El fa servir*	53,4
L1 Renfe_Rectorat per Ciències	24,9
L4 Renfe_Rectorat per Eix Central	24,6
L2 Renfe_Vila per Medicina Eix central	13,8
L5 Renfe_Vila per Eix Central	13,9
L3 Ciències i Biociències_ Eureka	7,7
Nc	4,9
Mai	45,7
NC	0,9
TOTAL	--

Font: GEMOTT. 2019

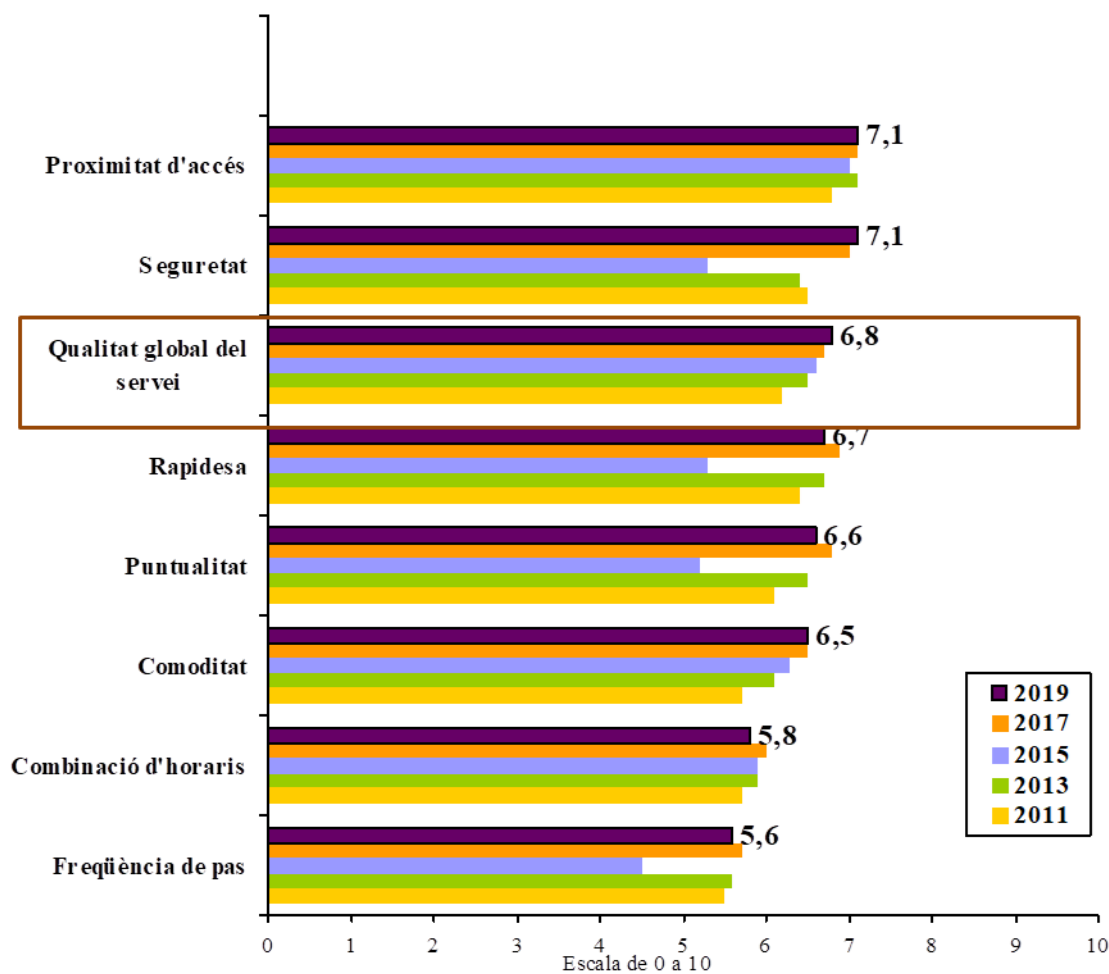
*RESPOSTA MÚLTIPLE: cada enquestat/ada pot donar més d'una resposta a la pregunta, de tal manera que el total supera el 100% de casos.

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

- El **40,8% dels que no utilitzen mai el bus intern al·leguen que no ho necessiten**, sense especificar per quina raó. Les altres respostes més citades estan relacionats amb l'ús d'altres mitjans de transport, ja sigui com a substitutiu del bus en els desplaçaments interns, com és el cas del 23% que declara que prefereix caminar, o bé perquè accedeixen a la UAB amb mitjans que ja els aproximen a la facultat o centre de treball dins el campus: **el 15,5% amb vehicle propi i el 11,8% en FGC**. La resta de motius són força menys freqüents: el 4,2% declara que no té prou informació, el mateix percentatge responen que no els hi serveix per les seves necessitats i el 3,5% afirmen que no fan desplaçaments interns al campus.

- La xarxa interna d'autobusos **obté una valoració global de 6,8 punts sobre 10 i valoracions per sobre l'aprovat en tots els aspectes del servei.**
- Els aspectes **millor valorats són la seguretat i la proximitat**, ambdós valorats amb una nota mitjana de **7,1 punts**. El que obté una **nota més baixa és la freqüència de pas (5,6)**. Totes les valoracions es mantenen estables des del 2017.
- **La valoració del bus intern és significativament millor entre els usuaris que entre els no usuaris**, tant en la valoració global (6,9 i 6,6 respectivament) com en tots els aspectes concrets del servei de bus intern considerats.

Gràfic 32. Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2019.
Total comunitat universitària



Font: GEMOTT. 2011-2019

INTEGRACIÓ DELS BUSOS DE LA UAB AL SISTEMA TARIFARIA DE L'ATM

- El **35,1%** dels que accedeixen a la UAB en transport públic i utilitzen el bus intern valida el bitllet al pujar. Els PDI/esfera (39,6%) és el col·lectiu que valida el bitllet amb major proporció, significativament per sobre que els estudiants de Grau (35,5%) i Postgrau (30,3%).
- Entre els que validen el bitllet, el **principal motiu** pel qual diuen fer-ho és **pel sorteig** (36,3%), seguit de “**per costum, ja que no costa res**” (30,5%), i per **col·laborar i per civisme** (29,8%). El motiu varia en funció del col·lectiu: PDI/Esfera declaren en major proporció que la resta de col·lectius el fet de col·laborar i el civisme com a motiu, mentre que els estudiants de grau manifesten validar el bitllet amb major percentatge pel sorteig i, els de màster, postgrau o doctorat, per comoditat o per la creença de que és obligatori i que no fer-ho podria implicar multes.
- Entre els que **no validen el bitllet**, el motiu més citat amb diferència és la **mandra i el fet de que no sigui obligatori** (44,1%). Altres motius també citats, tot i que amb percentatge molt menors són: l'**oblit** (9,7%), no utilitzar un bitllet integrat (8,5%) o desconeixement (7,9%).

Taula 92*. Valides el teu bitllet quan puges al Bus? Segons col·lectiu. 2019

Usuaris del i del BUS UAB (%)	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
Si	35,5	30,3	38,6	39,6	35,1
No	64,5	69,7	61,4	60,4	64,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2019

Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

ÚS DE LES PANTALLES ELECTRÒNIQUES I/O ELS CODIS QR

- S'ha preguntat als usuaris del bus UAB si fan ús de les pantalles electròniques i/o codis QR. El 25,4% declara fer ús de les pantalles electròniques, el 4,5% dels codis QR i el 5,5% tant d'una cosa com l'altra. Tanmateix, **la majoria (64,6%) dels usuaris del bus no fan ús ni de les pantalles electròniques ni dels codis QR.**
- **Els estudiants de tercer cicle són el col·lectiu que major ús fa d'aquests sistemes**, malgrat que la utilització dels codis QR per part dels estudiants de grau ha augmentat significativament des del 2017.

Taula 97*. Ús de les pantalles electròniques i/o els codis QR per a conèixer l'horari de pas del bus segons col·lectiu. 2019

Usuaris del BUS UAB (%)	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/ Doctorat	PAS	PDI+Esfera	Total UAB
Sí, tant de les pantalles electròniques com dels codis QR	5,8	6,4	3,9	2,1	5,5
Sí, de les pantalles electròniques	25,2	29,5	22,3	20,9	25,4
Sí, dels codis QR	5,4	2,4	2,4	2,1	4,5
No, cap de les dues opcions	63,5	61,8	71,5	74,9	64,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: GEMOTT. 2019

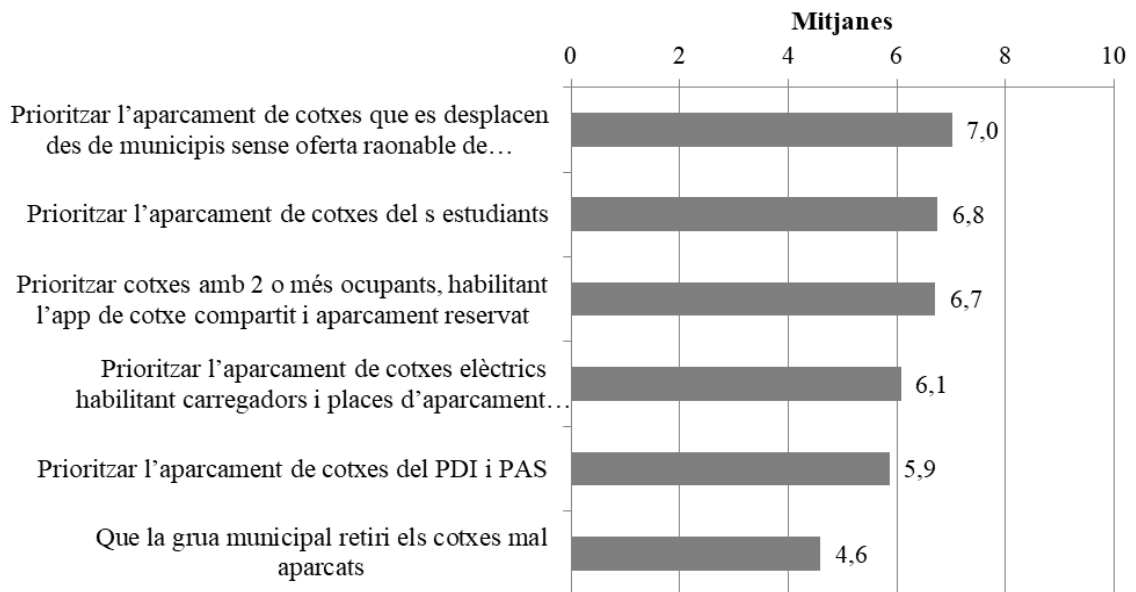
Ombrejat gris. valors significativament més alts

*La numeració de les taules d'aquest resum executiu és provisional.

APARCAMENT

- S'ha preguntat als entrevistats sobre diferents aspectes de l'aparcament al campus i **el 71,9% d'ells estan d'acord amb la diagnosi del Pla de Mobilitat respecte al problema d'aparcament**. Els col·lectius que mostren més acord són els PAS i PDI+Esfera (75,5% i 76,7% respectivament), coherentment amb respecte al mode amb el que arriben: trobem diferències significatives a favor dels que ho fan en transport privat (86,9%).
- **La major part de la comunitat universitària (84,5%) creu que la UAB hauria d'actuar per equilibrar la demanda i oferta d'aparcament**, sent així en major proporció pels estudiants de grau (86,0%) i per les persones que accedeixen en modes no motoritzats (85,7%) o en transport públic (86%).
- En quant a les diferents **propostes que estableix el Pla de Mobilitat de la UAB**, la **millor valorada és prioritzar l'aparcament de cotxes que provenen de municipis amb una oferta més pobre de mitjans alternatius al cotxe** (7 punts sobre 10), seguida de prioritzar l'aparcament de cotxes dels estudiants (6,8) i els cotxes amb 2 o més ocupants, habilitant l'app de cotxe compartit i aparcament reservat (6,7). L'única **proposta amb una valoració inferior a 5 punts** ha estat la de demanar l'actuació de la **grua municipal per retirar els cotxes mal aparcats** (4,6).
- Aquestes actuacions són valorades de manera molt diferent pels diferents col·lectius, de tal manera que els estudiants de grau atorguen la millor valoració a la prioritització d'aparcaments per estudiants (7,8), els estudiants de tercer grau han valorat amb 7,5 punts la prioritització de l'aparcament de cotxes que provenen de municipis sense una oferta raonable i els PAS i PDI+Esfera es distingeixen dels altres col·lectius per valorar millor la prioritització dels cotxes elèctrics, dels seus propis aparcaments i l'actuació de la grua.
- En termes generals, aquells que accedeixen al campus en modes no motoritzats valoren més positivament totes les propostes, excepte la de prioritzar l'aparcament dels cotxes dels estudiants.

Gràfic . Valoració de les propostes del Pla de Mobilitat . 2019



- **La tarificació de l'ús de l'aparcament per tal de prioritzar cotxes rep una valoració negativa de 4,2 punts sobre 10 al conjunt de la comunitat universitària, malgrat que significativament més positiva per part dels estudiants de tercer grau. Únicament el segment de la comunitat que arriba al campus amb un medi no motoritzat dona un aprovat a aquesta mesura (5,5 punts).**

Gràfic . Grau d'acord amb la tarificació de l'ús de l'aparcament segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2019

