

PART 3. 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 2013.

En el document complet es facilita a més, l'anàlisi territorial que s'ha elaborat en format de fitxes resum i evolutives per cada zona, el que ja resulta en sí mateix una síntesi de resultats.

COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- **Pràcticament tots els col·lectius de la comunitat universitària de la UAB decreixen** respecte de 2011, ja que només l'alumnat de 3r cicle augmenta en 2.206 estudiants mentre que la resta de col·lectius perden membres, destacant la baixada en el nombre d'alumnat de 1r, 2n cicle i grau en més de 7.000 persones. Arribant el 2013 a 47.866 persones en conjunt front les 53.354 de 2011.

Taula 2*. Evolució de la comunitat universitària segons col·lectiu 2006-2013

Col·lectiu	2006		2009		2011		2013	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Alumnat de 1r, 2n cicle i graus	29.105	76,8	30.685	70,4	35.895	67,3	28.533	59,6
PDI i alumnat de 3r cicle	6.985	18,4	10.676	24,5	14.941	28,0	16.844	35,2
Alumnat de 3r cicle	ND	--	7.371	16,9	10.527	19,7	12.733	26,6
PDI	ND	--	3.305	7,6	4.414	8,3	4.111	8,6
PAS	1.821	4,8	2.218	5,1	2.518	4,7	2.489	5,2
TOTAL	37.911	100,0	43.579	100,0	53.354	100,0	47.866	100,0

Font: GEMOTT. Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per la UAB i informes anteriors.

*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 lloc de residència més habitual** de la població que forma la comunitat universitària assignada al campus de Bellaterra¹ és la ciutat de Barcelona, de tal manera que quasi 1 de cada 3 membres de la comunitat universitària que hauria de desplaçar-se al campus de Bellaterra, ho faria des de la ciutat de Barcelona (27,6%).

Continua la davallada de residents a la Vila UAB que disminueix en gaire bé 1,5 punts percentuals respecte al 2011.

¹ Tal i com es descriu a l'annex metodològic el 96,1% de la comunitat universitària s'ubica al campus de Bellaterra, de tal manera que el volum total de persones corresponent a aquesta taula seria de 51.273.

Taula 5*. Evolució de la comunitat universitària segons municipi o comarca de residència 2006-2013

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

Font: GEMOTT. 2006, 2009, 2011 i 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 les anàlisis presentades se separa el campus de la UAB de la resta de la ciutat donada la seva diferenciació geogràfica i d'usos.

- **El 0,7% de la comunitat universitària** del campus de la UAB a Bellaterra declara tenir alguna **limitació de la mobilitat**. Es tracta d'un percentatge més alt entre el PDI, encara que s'ha incrementat entre el PAS d'un 0,4% l'any 2011 a 1,0% en 2013. Per gènere no es detecten diferències significatives però cal apuntar que s'han invertit els percentatges essent ara més alt entre les dones (0,8%) que entre els homes (0,5%).
- **El 2,0% 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 2011 si bé continua la tendència decreixement respecte 2009, de manera que **cada cop hi hauria més persones ubicades al campus que acostumen a anar a la UAB-Bellaterra**.

- **Entre la comunitat universitària que es desplaça al campus habitualment², l'assistència mitjana al campus per part del conjunt de la comunitat universitària se situa en 4,4 dies per setmana.**
- De mitjana, la comunitat universitària va al campus **1,4 cops al dia.**
- **El 71,7% de la comunitat universitària disposa de carnet de conduir cotxes i el 15,5% de carnet de conduir moto, és a dir, compta amb un dels primers requisits per utilitzar el transport privat.**

Comparant les dades en el període 2009-2013, els **canvis** més rellevants es donen en la tinença de carnet de conduir cotxes, especialment entre **l'alumnat de 1r i 2n cicle o grau on la tinença de carnet de conduir s'ha reduït en 5 punts percentuals, del 69,9% al 64,5%.**

La tendència contrària s'ha donat entre **l'alumnat de 3r cicle**, entre el qual el fet de **tenir carnet de cotxe ha augmentat en 8 punts percentuals, de 70,2% a 79%.**

- **El 46,9% de la comunitat universitària disposa de cotxe, el 5,3% de moto i el 19,9% de bicicleta.** D'aquesta manera, la tinença de bicicleta apta per accedir a la UAB supera a la tinença de moto, destacant la tinença de bicicleta entre els PAS que ha passat del 23,8% al 29,9%, situant-se al front de tots els col·lectius analitzats

Respecte a 2009 s'observa una **reducció del pes de la població universitària amb vehicle.** Aquesta tendència és **especialment accentuada entre l'alumnat de 1r, 2n cicle i graus** que redueix el pes de la disposició de cotxe del 46,7% al 39,5%, i la de moto del 7,7% al 5,5%.

² Tal i com es descriu en el primer apartat de l'informe, el 2,3% de la comunitat assignada al campus de Bellaterra declara no desplaçar-se habitualment, ja que ho fa menys d'1 cop per setmana. Així, el volum total de persones corresponent a l'anàlisi que s'exposa a partir d'ara, és d'aproximadament 49.920 persones.

Per gènere i col·lectiu:

Taula 10*. Tinença cotxe o moto segons col·lectiu i gènere. 2013

Col·lectiu	Cotxe (% de sí)			Moto (% de sí)		
	Home	Dona	Total	Home	Dona	Total
Alumnat 1r, 2n cicle i graus	43,9	36,6	39,5	8,1	3,8	5,5
Alumnat 3r cicle	50,5	46,8	48,3	**	4,1	3,5
PDI	77,4	75,3	76,5	**	**	7,5
PAS	81,0	74,9	77,2	**	**	8,9
TOTAL	51,4	43,6	46,9	7,4	3,9	5,3

Font: GEMOTT. 2013

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

DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- En el repartiment modal, al llarg d'aquests 10 anys, **el transport públic és l'opció majoritària** en tots els anys, amb un mínim el 2001, (52,6%) i un màxim (61,2%) en el 2004, període en el que la integració tarifària va abaratir el cost dels desplaçaments amb mitjans públics de manera significativa. **El 2013 se situa en el 59,7% i presenta un increment de 3 punts percentuals** respecte el 2011 que constata una tendència a l'alçada des de 2006.
- En segon lloc, **el 34,5% de la comunitat universitària opta pel transport privat**, sent l'arribada en cotxe en solitari el més freqüent (22,2%). L'opció del vehicle privat continua el seu decreixement, sent la caiguda de gairebé 2,5 punts percentuals respecte de 2011.
- L'arribada al campus en **mode no motoritzat és poc freqüent (5,8%)**, sent el 4,7% que arriba caminant i l'1,1% en bicicleta, d'aquesta manera ambdues opcions continuen decreixent des de 2009.

Taula 12*. Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB 2001-2013

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

- En relació a la **multimodalitat** en 2013, s'observa **un canvi de tendència radical** quant al percentatge de persones que declaren utilitzar un altre mitjà de transport per arribar a la UAB abans del mitjà principal declarat. **Aquest percentatge passa del 36,6% en 2011 al 50,6% en 2013.**

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 (51,8%), principalment el metro (21,3%) i bus (18,6%).

En segon lloc, el 34,9% de la multimodalitat es realitza emprant en l'etapa anterior del desplaçament un mode no motoritzat principalment el caminar (32,5%).

Finalment, només el 13,3% 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 resta de combinacions (del 7,8% al 18,6%).

- La multimodalitat es concentra en el mode de transport públic (77%) mentre que en el cas del transport privat és molt reduïda (11,4%), com ho és també en el cas dels que arriben al campus amb modes no motoritzats (22,9%).

Taula 21*. *Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al campus. 2013*

	Mode final			Total UAB
	No motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
Multimodal	22,9	77,0	11,4	50,7
Unimodal	77,1	23,0	88,6	49,3
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

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 2011**, la multimodalitat entre els que arriben al campus en transport no motoritzat i en transport privat augmenta significativament, refermant la hipòtesi de que existeix una major conscienciació de les etapes del desplaçament.
- En 2013, 10,9% de la comunitat universitària **comparteix vehicle**, el que equival al 32,1% de les persones que es desplacen a Bellaterra en transport privat. Es detecta una tendència a créixer, ja que augmenta fins a 4 punts percentuals entre els que trien el vehicle.
- 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. El valor de l'índex se situa en el mateix nivell que des de 2009
- En conjunt, els que utilitzen el vehicle en alguna etapa de desplaçament declaren que al cotxe acostumen a **ser una mitjana de 1,58 persones**.
- En l'onada 2013 s'ha considerat rellevant establir **el nivell d'ús de la línia E-3** entre Barcelona i Cerdanyola-UAB pel carril bus-VAO (expres.cat). Tenint en compte el conjunt de la comunitat universitària, 3,1% declara utilitzar aquesta nova línia de bus, que significa el 37,8% dels que utilitzen el bus interurbà en alguna etapa de desplaçament.

- Globalment el 19,9% de la comunitat universitària es desplaça al campus en **cotxe diesel**, i el 16,6% en cotxe de **gasolina**. Aquestes proporcions representen el 51,4% i el 42,3% dels que trien el vehicle privat com a mode de transport. Només el 0,5% tria **altres tipus** de vehicles com ara híbrids, segway, moto elèctrica o diesel grup que suposa l',2% de la població que es desplaça amb vehicle privat.
- 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. 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 una punta d'arribades entre les 15h i 16h.

Taula 33*. Evolució de la distribució horària de l'arribada a la UAB. 2002-2013

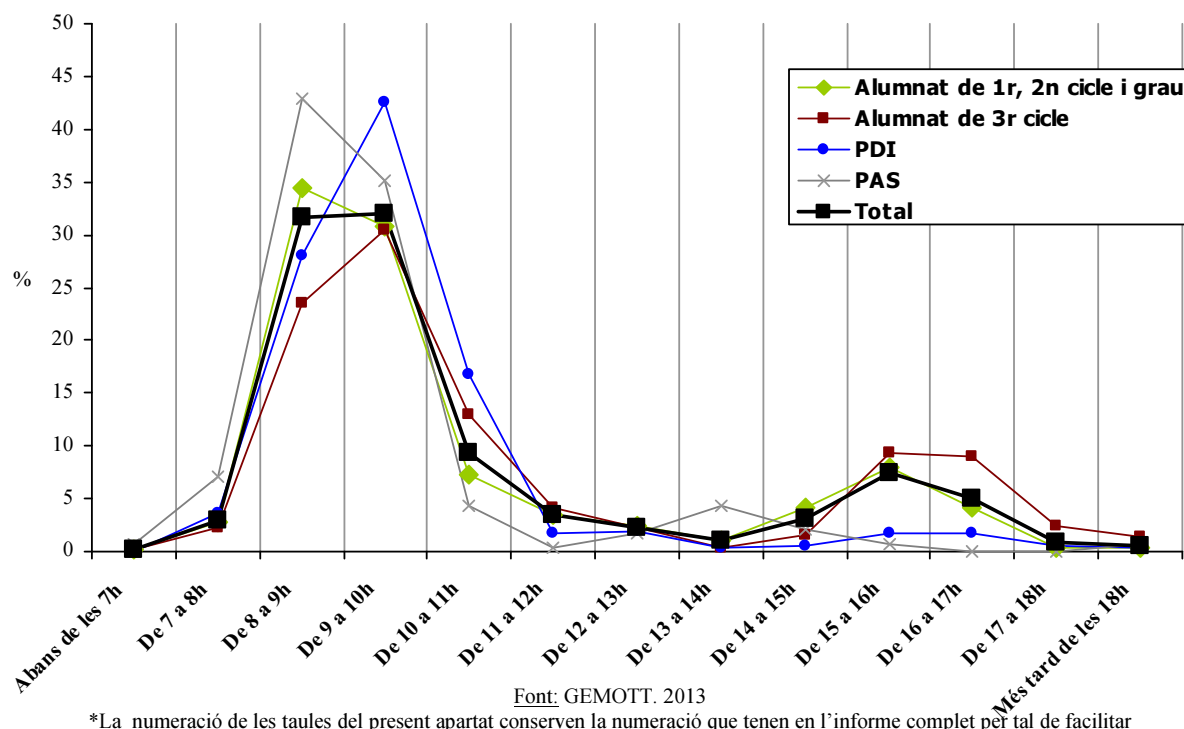
	2002	2004	2006	2009	2011	2013
07:30-10:30	78,6	69,1	65,4	52,2	75,3	74,1
10:30-14:30	10,8	8,8	16,9	29,8	7,8	9,6
14:30-17:30*	9,7	20,8	16,1	13,1	15,6	15,0
17:30-20:30*	0,5	1,1	1,2	4,1	,7	,7
20:30-07:30*	0,4	0,2	0,4	0,7	,6	,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2002-2013

* 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

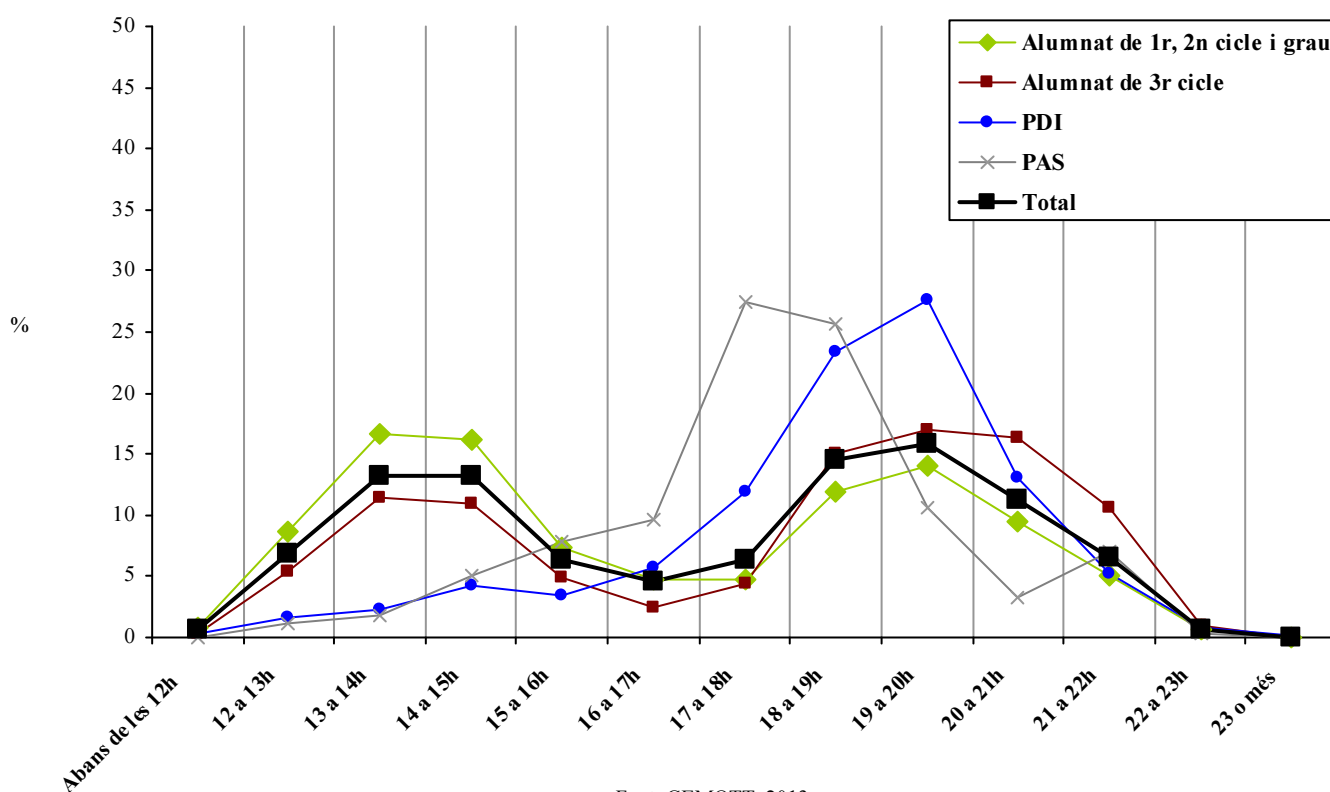
Gràfic 15*. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2013



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

- **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 14h, i entre les 14h i 15h surt el 26,5% 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 19h, 19-20h i 20 i 21h.
- 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 si bé en la línia de la sortida força esglaonada.

Gràfic 17*. Distribució horària de la sortida de la UAB segons col·lectiu. 2013



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

- De mitjana el **temps d'estada** de les persones que estudien o treballen com a personal de la UAB és de 6,7 hores. Les persones que utilitzen els modes no motoritzats són les que de mitjana estan més temps al campus (7,2 hores). Així mateix, el temps d'estada del PAS i de PDI és significativament superior (8,5 i 8,8 hores) que el de la resta de la comunitat universitària especialment en comparació amb l'alumnat de grau (6,3 hores).

Taula 39*. Distribució horària de l'arribada a la UAB segons col·lectiu. 2013

	Alumnat de 1r, 2n cicle i graus	Alumnat de 3r cicle	PDI	PAS	Total UAB
4 o menys hores	29,7	29,7	**	**	26,4
5 a 7 hores	42,3	31,4	15,0	14,6	35,7
8 a 10 hores	18,2	25,2	57,4	75,0	26,4
Més de 10 hores	9,7	13,7	20,5	**	11,5
MITJANA (HORES)	6,3	6,7	8,8	8,5	6,7
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

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.

- Des de 2006 s'observa una tendència a augmentar la durada mitjana del desplaçament de la comunitat universitària vinculable a l'augment de la congestió i les obres a l'entorn dels accessos al campus. De mitjana la comunitat universitària triga **47,2 minuts per accedir al campus**. D'aquesta manera, són quasi tant freqüents les persones que triguen de 20 a 39 min (29,6%), com les que ho fan de 60 a 89 min (26,6%) i una mica menys els que triguen de 40 a 59 min (22,0%). Només l'11,8% declara que triga menys de 20 minuts.

Taula 40*. Evolució de la durada mitjana del desplaçament d'entrada a la UAB. Intervals. 2001-2013

	2001	2002	2004	2006	2009	2011	2013
<20 min	25,9	33,8	30,3	23,1	15,9	11,1	11,8
20 a 39 min	31,4	25,7	22,3	31,2	28,5	29,6	29,1
40 a 59 min	30,4	30,3	33,4	20,2	22,0	24,3	22,0
60 a 89 min	9,1	8,1	12,0	20,4	25,7	25,6	26,6
90 i més min	3,2	2,1	2,0	5,1	7,9	9,4	10,4
MITJANA (minuts)	ND	ND	ND	37,8	45,3	47,2	47,8
TOTAL	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 (59,5 minuts). La durada mitjana es redueix entre els que trien mitjans no motoritzats (21,5) i els que arriben al campus en transport privat (32,6). Entre aquest col·lectiu és especialment elevat el percentatge dels triguen entre 20 i 40 minuts per arribar a la UAB. Destaca també el percentatge que declara arribar en transport privat en menys de 20 minuts (20,7%).

Taula 41*. *Durada del desplaçament d'arribada a la UAB segons mode de transport principal. 2013*

	Mode			Total UAB
	No motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	
<20 min	51,1	2,6	20,7	11,6
20 a 39 min	36,5	17,3	47,5	28,9
40 a 59 min	12,1	24,0	20,6	22,1
60 a 89 min	0,3**	39,3	9,9	26,9
90 i més min	0,0**	16,8	1,4	10,5
MITJANA (minuts)	21,5	59,5	32,6	47,8
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

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.

- La durada mitjana del **desplaçament de sortida** és molt similar a la de l'arribada (48,9 minuts de mitjana).
- Entre les persones que opten pel transport públic, l'abonament T-Jove és l'opció més freqüent (44,2%) de **tipus de bitllet**. Li segueix la T-10 (33%), mentre que la resta d'opcions són poc freqüents, a excepció del 6,7% que utilitza la T-50/30. S'observa una dràstica disminució de la tria de la T-10 respecte de 2011, mentre que augmenta de manera important l'ús de la T-Jove. La T-50/30 també ha vist reduïda la seva penetració com abonament.

Taula 44*. *Tipus de bitllet utilitzat per desplaçar-se a la UAB amb transport públic.*
2006-2013

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

Font: GEMOTT. 2006-2013

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

ELECCIÓ DE LA MODALITAT I ANÀLISI DEL CANVI

- Si se centra l'anàlisi en **el principal motiu que justifica l'elecció d'un mitjà de transport**, el més freqüent és que s'argumenti que es tracta del mitjà més ràpid (20,1%), o més proper al lloc de residència (17,2%), o bé que la manca d'oferta de transport públic en l'origen del desplaçament obliga a triar un altre mode (15,5%).
- El conjunt d'arguments, agrupant el principal i la resta de motius, indica que, a més de la rapidesa (46,5%), la combinació d'horaris (38,2%) i la comoditat (36,3%) 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.

Taula 70*. Motius d'elecció del mitjà de transport utilitzat per arribar a la UAB.
2013

Motius	Motiu principal	Altres motius**	Total motius**
Més ràpid	20,1	32,0	46,5
Combinació d'horaris més bona	10,1	30,5	38,2
Més còmode o agradable	8,6	30,7	36,3
Més proximitat al lloc de residència	17,2	22,0	35,8
Més puntual o regular	6,7	27,8	32,4
Poca oferta de transport públic des del lloc de residència o origen	15,5	20,0	31,0
Més barat	11,9	19,3	27,9
No disposa de vehicle privat	4,5	15,6	18,7
No tenir carnet de conduir	4,0	11,2	13,8
Altres	--	6,1	5,8
NC	1,4	--	1,4
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

- L'evolució en els darrers 5 anys mostra **estabilitat en els principals motius** per l'elecció del mitjà de transport. Respecte a la darrera onada, s'observa un creixement de l'argument del **preu**.
- S'observa que en l'elecció del mitjà per arribar a la UAB només en el cas del mode de transport privat hi ha una argumentació amb un elevat consens, ja que en el mode de transport públic els motius per a triar cadascun dels mitjans és diferent.

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. 2013*

Motiu principal	No motoritzat	T. Públic	T. Privat	Total
Més ràpid	12,3	8,3	42,2	20,1
Més proximitat al lloc de residència	21,0	25,4	2,2	17,2
Poca oferta de transport públic	**	12,1	22,8	15,5
Més barat	29,7	13,8	5,8	11,9
Millor combinació d'horaris	**	10,6	10,0	10,1
Més còmode/agradable	17,7	6,0	11,8	8,6
Més puntual/regular	**	8,7	3,8	6,7
No disposa de vehicle privat	**	7,4	0,0	4,5
No té carnet de conduir	**	6,3	0,0	4,0
NC	**	1,4	0,8	1,4
TOTAL	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2013

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.

- Globalment, el **68,8% de la comunitat universitària declara que voldria arribar a la UAB en un mitjà de transport diferent del que utilitza en l'actualitat**. Respecte a 2011 s'observa un important augment d'aquells que preferirien canviar de mode de transport, passant del 55,6% al 68,8%.
- En conjunt, el **22,1% no canviaria de mode de transport** de manera que el canvi desitjat se centraria en un canvi de mitjà. Entre la resta d'opcions, el **més freqüent és que es desitgi passar del transport públic al privat (20,8%)**, sent **menys freqüent que es desitgi passar del transport privat al públic (13%)**.
- Globalment, el **21,4% passaria a transport privat i el 13,8% al transport públic**.

Taula 74*. *En quin mitjà de transport t'agradaria poder venir a la UAB: fluxos nets desitjats entre modes. 2011-2013*

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

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

Font: GEMOTT. 2011-2013

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

- Aprofundint en els motius pels quals es desitjaria un canvi, entre el 13,8% que desitjaria passar a transport públic, els principals arguments que motiven aquest desig són de caire econòmic (46,3%) i en segon lloc per considerar que es tracta d'un mode més còmode (37,4%). En tercer lloc se situen els valors i creences ecològiques i sostenibles (20,8%). Tanmateix, malgrat aquest desig de canvi de modalitat aquest no es realitza principalment per que el seu actual mode de desplaçament resulta mes ràpid (36%)
- Quant al 21,4% dels que declaren que voldrien passar al transport privat, els arguments principals se centren en l'estalvi de temps que els suposaria aquest canvi (55,9%) i la comoditat que li suposen (46,1%). Els principals motius per no fer-ho se centren en la manca de les condicions necessàries, vehicle (28,7%) o carnet (19,8%) o bé per motius econòmics (26,4%).
- 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 (74,4%) de la comunitat universitària que declara que fa 2 anys ja formava part de la UAB, el 28,8% afirma que en aquest període de temps **ha canviat de mitjà de transport**, de manera que el 66,4% no ha variat el mitjà amb el qual arriba al campus.

- **Entre aquells que fa 2 anys estaven al campus, el 19,4% arribava amb algun mitjà de transport públic i ara ha canviat**, ja sigui per un altre mitjà i/o per algun altre mode, i el 6,1% arribava en transport privat.
- Si ens centrem en els traspassos nets reals entre modes, s'observa que en conjunt **el 9,8% 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 (10,5%) i únicament el 3,4% ha passat de transport privat a públic**.
- Sent la resta de canvis de modalitat minoritàries, **globalment, l'11,1% ha passat a transport privat (provenint del públic o del no motoritzat) i el 5,2% al transport públic (provenint del privat o no motoritzat)**.
- El 5,2% que ha passat del transport privat al transport públic en els darrers 2 anys, argumenta principalment que ha canviat de domicili (33,5%), 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 (20,6%), seguides de la impossibilitat de compartir vehicle (10,9%), els canvis d'horaris (8,5%) o la impossibilitat de disposar de vehicle privat (8,4%).
- Aquells membres de la comunitat universitària que han canviat al transport privat, i que representen el 11,1% dels que fa més de 2 anys que accedeixen al campus, argumenten principalment que els ha mogut la creença de que així estalvien temps (40,7%). Els motius secundaris tenen a veure amb considerar que és més còmode i agradable (25,8%), raons econòmiques (18,8%) i d'horaris (14,4%). Així mateix l'11,6% i el 9,5% respectivament han passat al vehicle privat donat que han aconseguit disposar de carnet i/o vehicle privat.

Taula 81*. *Canvis de modalitat en els darrers 2 anys:
fluxos nets reals entre modes. 2013*

Fluxos entre modes	%
No ha canviat	66,4
Ha canviat	28,0
No ha canviat de mode (ha canviat de mitjà però dins de la mateixa modalitat)	9,8
NM → TPUB o TPRIV	2,4
TPUB → NM	,9
TPUB → TPRIV	10,5
TPRIV → NM	,5
TPRIV → TPUB	3,4
NC	6,2
TOTAL	100

Total han passat a T.Privat**	11,1%
Total han passat a T.Públic**	5,2%

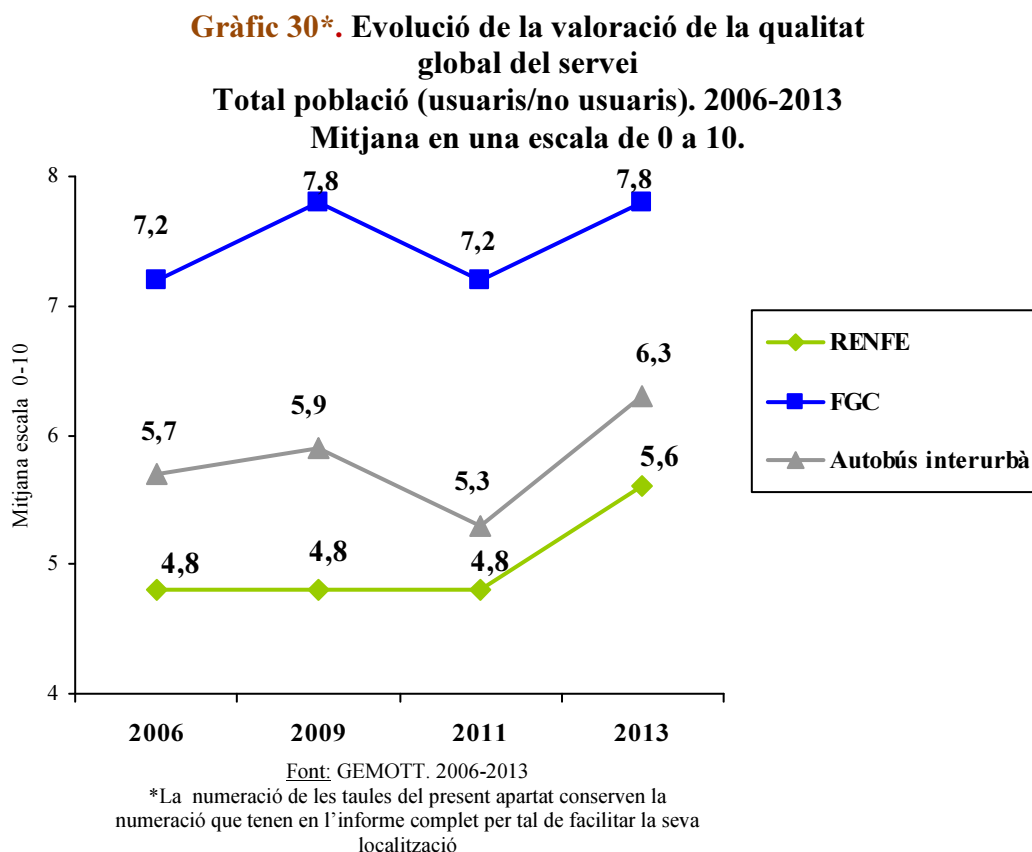
Font: GEMOTT. 2011-2013

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

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

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC PER ACCEDIR A LA UAB

- Tots els mitjans i operadors experimenten una millora en la valoració global.



- La valoració mitjana dels **FGC** és de 7,2 en una escala de 0 a 10, sent significativament més elevada entre els seus usuaris (7,8).
- RENFE** rep la valoració mitjana més baixa amb un 5,0 en una escala de 0 a 10, si bé els que en són usuaris li atorguen una nota significativament millor (5,6).
- El **bus interurbà** obté una nota global de 5,4 si bé la valoració dels que en són usuaris és molt més alta (6,3).
- Entre els usuaris de la **línia E-3** la valoració mitjana de bus interurbà és de 6,6 en una escala 0-10, sent força més alta que la valoració dels no usuaris d'aquesta línia.

Taula 85*. *Valoració de la qualitat global del servei segons si s'és usuari o no. 2013.*

	RENFE (+bus intern)	FGC	Autobús Interurbà
% d'usuaris totals***	15,4	32,5	6,8
% d'usuaris sobre el total dels transports públics***	26,5	60,5	11,1
Qualitat global del servei**	5,0	7,2	5,4
Usuari/a	5,6	7,8	6,3
No usuari/a	4,7	6,9	5,3

Font: GEMOTT. 2013

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

* * 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.

- Tots els mitjans i operadors experimenten una millora en la valoració global. FGC passa del 7,2 al 7,8, RENFE del 4,8 al 5,6 i els el bus interurbà del 5,3 al 6,3. Per RENFE és una millora important després que en diverses onades la valoració dels usuaris fos força baixa. Per FGC i el bus interurbà la millora és important ja que es recupera del sotrac de l'any 2011.

EL BUS INTERN DE LA UAB

- Globalment, **el 49,4% de la comunitat universitària declara fer servir la xarxa de bus intern del campus**. Així, quasi la mateixa proporció afirma no fer-lo servir mai (49,3%).
- Cal dir que entre els usuaris **el més habitual és que es tracti d'un ús ocasional (34%)** més que habitual (15,3%).

Taula 86*. Línies de bus intern fa servir.2013

Línies bus intern*	%
El fa servir*	49,4
L1 Renfe_Rectorat per Ciències	22,1
L4 Renfe_Rectorat per Eix Central	17,6
L2 Renfe_Vila per Medicina Eix central	10,9
L5 Renfe_Vila per Eix Central	10,6
L3 Ciències i Biociències_Eureka	7,1
Nc	5,7
Mai	49,3
NC	1,4
TOTAL	--

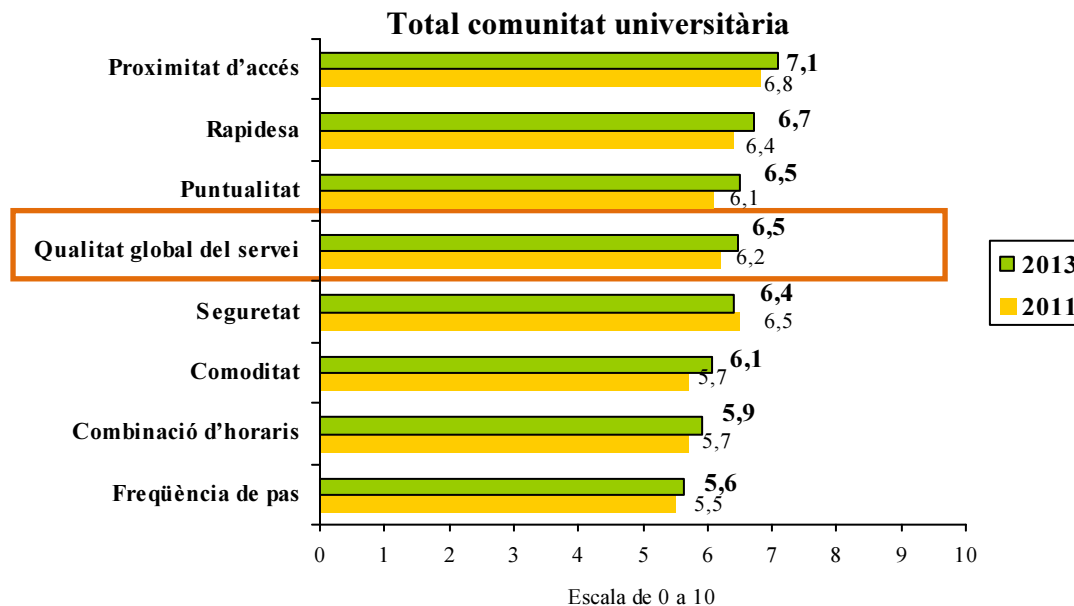
Font: GEMOTT, 2013

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 49,3% de la comunitat universitària que no utilitza mai el bus intern **al·lega principalment que no el necessita (59,4%)**. 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 **41,4% afirma que per fer desplaçaments utilitza altres mitjans**. La resta de motius són força menys freqüents.
- L'anàlisi d'aquests motius permet afirmar que la manca d'ús del bus intern es relaciona principalment amb els hàbits dels no usuaris més que al disseny i gestió del servei (horaris, rutes, parades, informació...).
- La xarxa interna d'autobusos **obté valoracions força positives** per part de la comunitat universitària del campus.
- Com es pot observar, **en la majoria d'aspectes i també globalment la valoració del bus intern millora respecte a 2011**, entre el conjunt de la comunitat universitària.

Gràfic 32*. Valoració del servei de bus intern de la UAB. 2011-2013.



Font: GEMOTT. 2011-2013

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

- Com es pot observar a la taula següent, **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 en el capítol anterior.

Taula 90*. Valoració del servei de bus intern de la UAB segons si s'és usuari o no. 2013

Aspectes*	Usuari/ària	No usuari/ària	Total
Qualitat global del servei	6,6	6,3	6,5
Proximitat d'accés	7,4	6,7	7,1
Rapidesa	7,0	6,4	6,7
Puntualitat	6,7	6,3	6,5
Seguretat	6,5	6,3	6,4
Comoditat	6,3	5,9	6,1
Combinació d'horaris	6,1	5,8	5,9
Freqüència de pas	5,7	5,5	5,6

Font: GEMOTT. 2013.

Ombrejat gris: valors significativament més alts

Vermell negreta: valors significativament més baixos

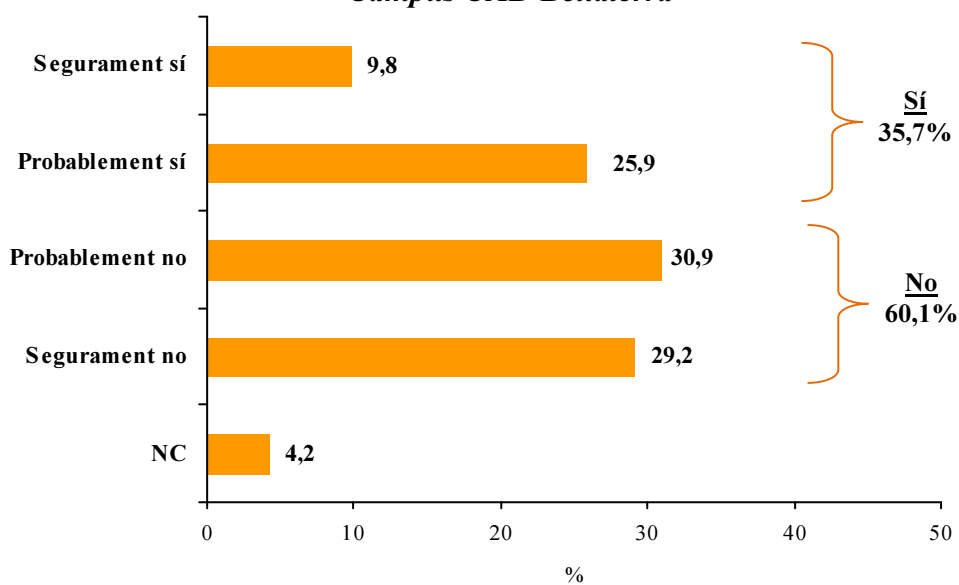
*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

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

ACTITUDS DAVANT EL PROJECTE DE CARSHARING DE LA UAB

- El **35,7%** de la comunitat universitària ubicada al campus de la UAB a Bellaterra afirma que faria ús d'aquest servei, amb certa probabilitat (25,9%) o seguretat (9,8%). Així, la majoria, (60,1%) declara que no el faria servir. En aquest cas, el pes dels que ho afirmen amb seguretat és més elevat (29,2%).

Gràfic 33*. Probabilitat d'ús del servei *carsharing*. 2013
Campus UAB-Bellaterra

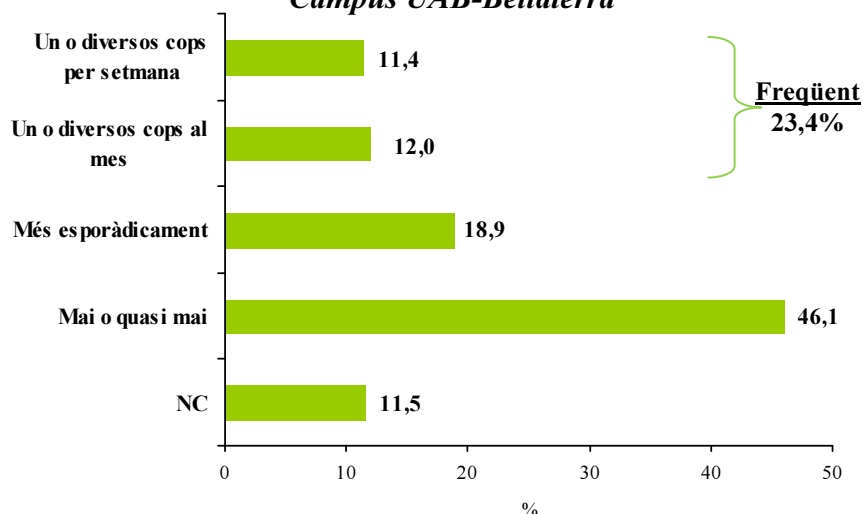


Font: GEMOTT. 2013.

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

- Globalment, el **23,4%** de la comunitat universitària declara que seria usuària freqüent de servei de *carsharing*, ja sigui per què el faria servir a diari (11,4%) o el faria servir un o diversos cops al mes (12%). A continuació el 18,9% seria un usuari esporàdic i el **46,1%** no el faria servir mai.

Gràfic 34*. Freqüència d'ús del servei *carsharing*. 2013
Campus UAB-Bellaterra

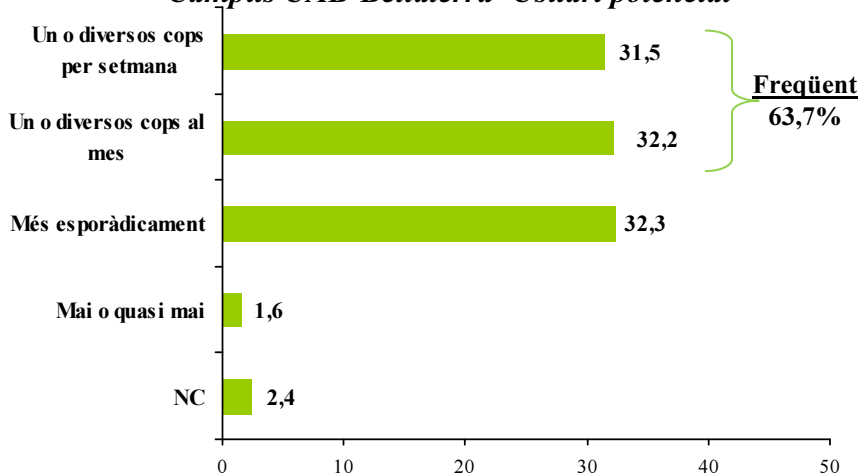


*La numeració de les taules del present apartat conserven la numeració que tenen en l'informe complet per tal de facilitar la seva localització

- Lògicament aquests percentatges varien si es calculen sobre el 35,7% de població que declara que és probable que utilitzi el carsharing. En aquest cas, els usuaris freqüents representen el 63,7%, els esporàdics un 32,3% i els ocasionals només l'1,6%.

Gràfic 35.* Freqüència d'ús del servei carsharing. 2013

Campus UAB-Bellaterra- Usuari potencial



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

- Quant al **perfil de l'usuari potencial**:
 - ✓ El 44,5% d'aquest grup de potencials usuaris són alumant de grau que accedeix al campus en transport públic.
 - ✓ Li segueix el 16,7% que arriba en transport privat, i el 15,6% de l'alumnat de 3r cicle que arriba al campus en transport públic.
 - ✓ Un grup més reduït estaria format per l'alumnat de 3r cicle que és usuari de vehicle privat per accedir al campus.
 - ✓ Els grups minoritaris estan formats per PDI i PAS. EL PDI suposa el 6,4% dels usuaris potencials, sent un 3,4% que arriba amb transport privat.
 - ✓ Finalment, el PAS només suposa el 3,8% dels usuaris potencials, sent un 2,6% que arriba al campus en transport privat.

- El 35,7% de la comunitat universitària que afirma que **és probable** que utilitzi el **carsharing** del campus de Bellaterra argumenta 3 raons amb quasi la mateixa freqüència: d'una banda, el 24,6% considera que es tracta d'un servei que li reportaria comoditat, el 24,3% el veu adequat als tipus de desplaçament pels quals pensar fer-lo servir, principalment de tipus esporàdic o puntual, i el 21,4% opina que és un servei que li suposaria estalvi.
- En segon lloc, el 18,5% argumenta que es tracta d'un servei que implicaria rapidesa i el 18,5% opina que pot ser un servei que li permetrà major rapidesa en els seus desplaçaments. La resta de motius són força menys mencionats.
- Quant al 60,1% de la comunitat universitària que considera que **no és probable** que utilitzi el **carsharing**, el 33,5% opina que no el necessita, sense donar explicacions massa precises, es tracta de persones que pels hàbits de desplaçament no veuen l'aplicabilitat d'aquest servei al seu cas particular.
- A més, el 26,8% considera que tenint vehicle no faria servir el carsharing. La resta de motius són força menys mencionats. Entre el més freqüents es menciona el fet de considerar un servei que té un cost elevat o no competitiu, si bé a l'enquesta no s'ha comentat cap preu (13,6%), i el 10,3% declara no tenir carnet de conduir o no conduir habitualment.