

PLAN ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA

ÍNDICE

| | |
|-------------------------|----|
| INTRODUCCIÓN | 2 |
| PRINCIPIOS INSPIRADORES | 6 |
| MODELO DE MOVILIDAD | 9 |
| LÍNEAS ESTRATÉGICAS | 11 |

INTRODUCCIÓN

El Plan **Director de la Universidad Autónoma de Barcelona 2006-2009** es el documento que recoge los objetivos y las líneas básicas de actuación que marcan el desarrollo estratégico de la UAB durante este período como **centro de investigación, formación y de relación con el entorno y la sociedad**. Este Plan Director se define como marco de referencia del proceso de planificación y desarrollo estratégico de la Universidad y es el punto a partir del cual se definen las políticas sectoriales concretas.

Tomando como referencia el **Plan Director de la UAB 2002-2006**, este Plan Director se estructura entorno a seis grandes ejes y establece una serie de líneas estratégicas y objetivos así como las actuaciones que lo desarrollan.

Los grandes ejes que estructuran el Plan Director son los ejes sustantivos, por un lado, que hacen referencia a la Formación, la Investigación y a la Relación con el entorno y la sociedad, y los transversales por el otro, que hacen referencia a las Personas, los Recursos Económicos y la Dimensión institucional y de organización interna.

Entre otros aspectos, cabe destacar aquellos objetivos que hacen referencia a la capacidad de acceder de los usuarios a los diferentes campus de la UAB como uno de los elementos estratégicos de los cuales depende su competitividad. La localización periférica del campus principal, el de Bellaterra, y la configuración de la oferta de transporte sobre el territorio en el conjunto de su área de influencia, son aspectos condicionantes de la accesibilidad, de los diferentes centros y de su competitividad. Por otro lado, la necesidad de llegar a los lugares de estudio o de trabajo es una de las principales actividades generadoras de impactos ambientales, sociales y económicos de la UAB. En relación con esto, destaca el objetivo de minimizar estos impactos el máximo posible. La línea estratégica de reducción de los impactos ambientales de la movilidad, más concretamente, se origina en la diagnosis y el Plan de Acción de la Agenda 21 de la UAB.

Por estos dos motivos, **la gestión de la movilidad generada se convierte en uno de los aspectos estratégicos de la UAB en los próximos años**.

Concretamente, el eje de las Personas plantea dos líneas estratégicas principales:

- A. *Favorecer el crecimiento profesional y personal de los miembros de la comunidad universitaria con el soporte de todos los colectivos.*
- B. *Hacer de la UAB, y de sus campus, un buen lugar para estudiar, enseñar,*

investigar, trabajar, vivir y convivir.

En relación con ello, el objetivo plurianual número 5 propone *trabajar para maximizar la accesibilidad de todos los miembros de la comunidad universitaria y otros usuarios respecto el campus de Bellaterra, **priorizando los medios de transporte más sostenibles, seguros, eficientes y equitativos**, como vía imprescindible para alcanzar los objetivos precedentes de integración y mejora de la calidad de vida personal, del trabajo y del estudio.*

Finalmente, como consecuencia derivada de este objetivo a las actuaciones definidas para el año 2006, en el apartado de la comunidad universitaria, se prevé la **Aprobación del Plan Estratégico de Accesibilidad de la UAB como herramienta que define la política sectorial de la Universidad en materia de movilidad y accesibilidad y constitución de la Mesa de la Movilidad de la UAB como órgano de participación de referencia para su posterior desarrollo.**

En este contexto, la Universidad Autónoma de Barcelona siguiendo los criterios establecidos por la Ley 9/2003 de movilidad de Cataluña, ha creado la Unidad de Gestión de la Movilidad con el objetivo de desarrollar las tareas necesarias para alcanzar el objetivo de maximizar la accesibilidad en los campus de la UAB según parámetros de eficiencia, de sostenibilidad, seguridad y equidad. Estas tareas se centran en la relación constante con las administraciones competentes, la producción de la información necesaria, tanto de la oferta disponible como de la demanda existente, la diagnosis del sistema, la generación de propuestas de mejora y la comunicación constante.

En referencia al ámbito de las propuestas, y una vez hecha la diagnosis del sistema, donde se establece la limitación de la accesibilidad, sobretodo del campus de Bellaterra, y los graves impactos del modelo de movilidad generado, el presente **Plan Estratégico de Accesibilidad de la UAB** materializa la **política sectorial de la UAB en materia de movilidad y accesibilidad.**

El **Plan Estratégico de Accesibilidad de la UAB** establece los principios, objetivos y líneas estratégicas básicas para la gestión de la movilidad de forma integral con la finalidad de maximizar la accesibilidad en los campus de la UAB según parámetros de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y equidad.

Se trata de un documento de referencia inicial, que establece de forma genérica el escenario que se quiere alcanzar por lo que hace al modelo de movilidad y propone unas líneas estratégicas a desarrollar posteriormente. Estas propuestas afectan a la actuación de la UAB y a la de otras administraciones.

Por lo que hace al calendario, se establece un período de actuación inicial de 4 años, al final del cual el Plan Estratégico de Accesibilidad será sometido a revisión. El anexo ofrece una previsión temporal para las diferentes líneas estratégicas, ya sea de planificación si son competencias de la Universidad o de trabajo con otras administraciones si no lo son.

El desarrollo de estas líneas dará como resultado el Plan de Movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona, la herramienta de gestión y planificación de la movilidad que la Ley de Movilidad de Cataluña exige para los centros de gran atracción de desplazamientos. Es en este documento, que se recogerán las propuestas concretas de actuación, donde se podrá hacer una previsión más específica de calendario y presupuesto de la promoción de la movilidad sostenible y segura en la UAB.

Por otro lado, este Plan Estratégico es una propuesta inicial elaborada por la Unidad de Gestión de la Movilidad y que ha estado ratificada por el equipo de gobierno de la UAB. Posteriormente, ha estado aprobada oficialmente por el Consejo de Gobierno de la Universidad. El documento definitivo será presentado a la comunidad universitaria y a otros sectores competentes en la Mesa de Movilidad de la UAB para su posterior desarrollo.

Finalmente, el Plan Estratégico de Accesibilidad de la UAB, por lo que hace a la diagnosis y las líneas estratégicas y actuaciones propuestas, ha cogido como referencia el **Plan de Acción de Accesibilidad de la UAB** redactado el año 2005 por el Grupo de Investigación de Movilidad, Transportes y Territorio (GEMOTT) del Departamento de Geografía, dirigido por la Dra. Carme Miralles, a partir del encargo del Vicerectorado de Economía.

PRINCIPIOS INSPIRADORES

ACCESIBILIDAD. La UAB se define como centro de investigación, formación y de relación con el entorno y la sociedad con una gran capacidad de atracción de desplazamientos. Su competitividad, entre otros aspectos, depende de la capacidad de sus usuarios de llegar a sus centros de destino. La localización periurbana del campus principal y la limitada accesibilidad que ofrecen las infraestructuras y los servicios de transporte disponibles, próximos a la saturación y con una escasa cobertura territorial, comprometen la competitividad de la Universidad (hace que sea menos atractiva de cara a los futuros estudiantes y más incómoda para los usuarios actuales ya que implica una gran inversión económica y tiempo para llegar). Por tanto, **uno de los objetivos estratégicos clave de la UAB es maximizar la accesibilidad de todos sus usuarios** (estudiantes, trabajadores, proveedores, visitantes, y otros usuarios de sus servicios) independientemente de sus capacidades de movilidad.

SOSTENIBILIDAD. Según la Ley de Movilidad de Cataluña, el modelo de movilidad actual, fuerza dependiente del transporte motorizado individual, tiene una serie de impactos negativos a nivel ambiental (o externalidades) que no lo hacen sostenible a largo plazo. El objetivo de esta normativa es la minimización del excesivo consumo energético que implica, del nivel de emisiones de agentes contaminantes que ha alcanzado en los últimos años y que continúa creciendo, de la gran cantidad de suelo que precisa y que estimula o de la contaminación acústica que produce.

Siguiendo los criterios de la Ley de la Movilidad y del Plan Director de la UAB 2006-2009, la UAB ha de potenciar su accesibilidad siguiendo los principios de la sostenibilidad, es decir, dando prioridad a los medios de transporte no motorizados y colectivos (ir a pie, en bicicleta, en autobús o en ferrocarril) delante de medios privados motorizados (el coche y la moto). Los primeros son lo que menos contaminan, los que menos espacio y energía consumen y lo que menos residuos y ruido generan por viajero transportado y kilómetro recorrido.

SEGURIDAD. La Ley de la Movilidad también diagnostica la elevada accidentalidad relacionada con la movilidad como una otra de las graves externalidades y fija entre sus objetivos alcanzar que el modelo de movilidad se convierta lo más seguro posible. Dado que los medios más peligrosos por lo que hace al número de accidentes en que están implicado y en relación a los kilómetros recorridos y los viajeros o mercancías transportados son el vehículo privado y la motocicleta, el alcance de un modelo de

movilidad más seguro pasa por la potenciación de los medios colectivos y la bicicleta.

EQUIDAD. La igualdad de oportunidades de acceso al territorio es otro de los objetivos de la Ley de la Movilidad de Cataluña. En un contexto territorial caracterizado por una ocupación extensiva, derivada de la descentralización de actividades y residencia hacia zonas de baja densidad, y que depende en gran medida de los desplazamientos en vehículo, como es el caso del campus de Bellaterra de la UAB, la accesibilidad universal pasa por la potenciación de los medios accesibles a todos, los transporte colectivos y la bicicleta, sobre los medios motorizados individuales. Primero porque sólo una minoría tiene acceso al vehículo privado de manera cotidiana, especialmente entre el colectivo de estudiantes. Segundo, porque la falta de oferta de transporte colectivos a muchos territorios o su baja competitividad hace que muchos usuarios se conviertan captivos del vehículo privado y de sus elevados costes económicos y en tiempo.

MODELO DE MOVILIDAD

La Universidad Aut3noma de Barcelona trabajar3 para potenciar la accesibilidad en sus campus seg3n criterios de sostenibilidad, seguridad y equidad, intentando fomentar un **modelo de movilidad sostenible, seguro y equitativo**.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

LÍNEA ESTRATÉGICA 1. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA PARA LA UAB

DIAGNOSIS

- Necesidad de la UAB de incrementar la accesibilidad en un contexto de competitividad territorial con otros centros universitarios.
- Necesidad de basar este incremento de la accesibilidad en los medios más sostenibles, más seguros, más eficientes y más solidarios, dado el impacto social y medioambiental del modelo de movilidad actual y siguiendo los criterios marcados por la Ley de la Movilidad.
- Multiplicidad de aspectos que intervienen a la hora de fomentar el uso de los medios alternativos y minimizar los impactos negativos del uso del coche (aspectos de oferta, de información, de promoción, etc.)
- Multiplicidad de agentes que intervienen en el sistema de transporte del área de influencia de la UAB (Generalitat de Catalunya, Diputación de Barcelona, ATM, Consejo Comarcal, Ayuntamientos, operadores de transporte).

Propuesta 1. Creación de una Unidad de Gestión de la Movilidad

La **Ley 9/2003 de la Movilidad** establece que los grandes centros de actividades han de crear la figura del gestor de la movilidad con el objetivo de conseguir un modelo de movilidad más sostenible y seguro y de garantizar el acceso a estos centros al máximo número de personas posible.

Por otro lado la movilidad es una necesidad de las personas y de los servicios para garantizar la accesibilidad de unas respecto los otros. Ésto no obstante, si no se gestiona bien, esta misma movilidad puede ser un elemento ahogador de las oportunidades de las personas y de los centros de actividades como es la UAB.

La unidad de gestión de la movilidad se define como el área que gestiona la movilidad, interna o externa, de los usuarios de la Universidad Autónoma de Barcelona, ya sean estudiantes, PAS, PDI, proveedores o visitantes.

Objetivo. Gestionar la movilidad generada para la UAB por tal de incrementar el máximo posible la accesibilidad en la Universidad a través de los medios ambientalmente más sostenibles, socialmente más solidarios y económicamente más eficientes. Por tanto, se debería de establecer como un servicio a consolidar de forma indefinida dado el carácter estratégico y dinámico de la movilidad de los usuarios de la UAB.

Para conseguirlo, se han de realizar las siguientes tareas:

Representación, generación de información, diagnóstico, elaboración de propuestas de actuación, investigación de recursos económicos externos, elaboración del **Plan Estratégico de Accesibilidad de la UAB**.

La UGM desarrollará su tarea principalmente en el campus de Bellaterra sin perjuicio que en los casos que se consideren necesarios se amplie la actuación a otros campus de la UAB.

Según lo que se ha dicho hasta ahora, será esta unidad de gestión de la movilidad la encargada de desarrollar en actuaciones concretas, las líneas estratégicas que se presenten a continuación.

Administración y operadores implicados. UAB.

LÍNEA ESTRATÉGICA 2. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

DIAGNOSIS

- Existen importantes **carencias en la accesibilidad en el campus** de la UAB en transporte colectivo desde muchos municipios de su área natural de influencia a pesar de la proximidad territorial.
- Los principales servicios de **transporte colectivo** que permiten actualmente el acceso al campus de la UAB se encuentran al límite de su capacidad o presentan deficiencias importantes que limitan su competitividad

Propuesta 2. Incremento y mejora del Servicio ferroviario

Objetivo. Trabajar para ofrecer una alternativa de transporte competitiva a los usuarios actuales y potenciales del campus para incrementar la competitividad de la UAB y maximizar las oportunidades de acceso.

Administración y operadores implicados: UAB, Generalitat y Ministerio de Fomento.

Propuesta 3. Incremento y mejora del servicio de transporte interurbano por carretera

Objetivo. Trabajar para ampliar el radio de cobertura del transporte colectivo allí donde no llegue la red ferroviaria y maximizar los recursos existentes mejorando los servicios actuales.

Administración y operadores implicados: UAB, Generalitat, Diputación de Barcelona, Ministerio de Fomento y Ayuntamiento de Cerdanyola.

Propuesta 4. Incremento y mejora del servicio del transporte en autobús interno en la universidad.

Objetivo. Incrementar la competitividad de la cadena modal de acceso con Renfe y resolver la demanda de movilidad interna en el campus.

Administración y operadores implicados: UAB, Generalitat, ATM y Ayuntamiento de Cerdanyola.

Propuesta 5. Reorganización del sistema de zonificación de los diferentes sistemas tarifarios.

Objetivo. Trabajar para hacer más competitivo el transporte colectivo actuando sobre la política tarifaria

Administración y operadores implicados: UAB, ATM y RENFE.

Propuesta 6. Diseñar una estrategia de información y comunicación que permita incrementar, mejorar y actualizar de forma periódica la información disponible para los usuarios

Objetivo. Conseguir el nivel de información adecuado para facilitar e incentivar el uso del transporte colectivo.

Administración y operadores implicados: UAB y operadores de transporte.

Propuesta 7. Hacer el seguimiento de los diferentes planes y proyectos que afecten a la movilidad del área de influencia del campus

Objetivo. Velar para que en los diferentes planes y proyectos se garanticen los principios y objetivos de la Ley de Movilidad, especialmente en lo que se refiere a la movilidad en el entorno de la UAB.

Administración y operadores implicados: UAB, Generalitat, Ministerio de Fomento, Consejo Comarcal, ATM y Ayuntamiento de Cerdanyola.

LÍNEA ESTRATÉGICA 3. POTENCIACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

DIAGNOSIS

- El acceso al campus de la UAB con medios de transporte no motorizados es difícil y peligroso a causa de la configuración territorial y la falta de infraestructuras adecuadas.
- Las distancias y la falta de adecuación de algunos itinerarios es el principal problema para el acceso a pie al campus.
- La percepción de las distancias como demasiado largas y la falta de adecuación y señalización es el principal problema para los desplazamientos a pie por el interior del campus.

Propuesta 8. Potenciar que el máximo posible de los desplazamientos internos en el campus se puedan hacer a pie.

Objetivo. Garantizar las condiciones de seguridad y comodidad necesarias para facilitar los desplazamientos internos a pie y conseguir que dependan el mínimo posible del transporte privado.

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 9. Facilitar los desplazamientos a pie entre la estación de Renfe y las facultades más próximas.

Objetivo. Trabajar para incrementar la competitividad de la cadena modal de acceso con Renfe.

Administración y operadores implicados: UAB, Generalitat, Ayuntamiento de Cerdanyola, Ministerio de Fomento y RENFE.

LÍNEA ESTRATÉGICA 4. CONSEGUIR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL CAMPUS DE BELLATERRA DE LA UAB

DIAGNOSIS

- El acceso al campus para los colectivos con movilidad reducida es difícil debido a la falta de accesibilidad de algunos operadores de transporte.
- El acceso entre las diferentes áreas del campus para colectivos con movilidad reducida es difícil debido a los grandes desniveles existentes y a la falta de adaptación de algunos itinerarios y servicios.

Propuesta 10. Conseguir que el máximo número de servicios de la UAB sea accesible a los colectivos con movilidad reducida tal y como establece el Código de Accesibilidad de Cataluña.

Objetivo. Facilitar el máximo acceso posible a la universidad independientemente de las posibilidades de desplazamientos de las personas

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 11. Exigir a los diferentes operadores de transporte la adaptación de sus vehículos y estaciones según establece el Código de Accesibilidad de Cataluña.

Objetivo. Trabajar para facilitar el máximo acceso posible a la universidad independientemente de las posibilidades de desplazamientos de las personas.

Administración y operadores implicados: Generalitat, operadores de transporte.

Propuesta 12. Adaptar los transporte internos de la UAB a los colectivos con dificultades de movilidad.

Objetivo. Facilitar el máximo acceso posible a la universidad independientemente de las posibilidades de desplazamientos de las personas.

Administración y operadores implicados: UAB.

LÍNEA ESTRATÉGICA 5. POTENCIACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN BICICLETA

DIAGNOSIS

- El acceso al campus de la UAB con medios de transporte no motorizados es difícil y peligroso a causa de la configuración territorial y la falta de infraestructuras adecuadas.
- El acceso en bicicleta es inseguro e incómodo debido a los desniveles y a la falta de infraestructuras seguras y cómodas.
- Una de las problemáticas que más disuade del uso de la bicicleta es la posibilidad de los robos debido a la falta de aparcamientos seguros y/o a su colocación.

Propuesta 13. Proponer a las diferentes administraciones la creación de carriles bici cómodos y seguros de ámbito comarcal que conecten la UAB con los municipios del entorno.

Objetivo. Trabajar para incrementar la accesibilidad al campus en bicicleta para hacer de este modo una alternativa competitiva al transporte privado.

Administración y operadores implicados: UAB, Generalitat, Diputación de Barcelona y Ayuntamiento de Cerdanyola.

Propuesta 14. Consolidar la red de carriles bici interna en el campus

Objetivo. Incrementar la accesibilidad al campus en bicicleta para hacer de este modo una alternativa competitiva al transporte privado.

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 15. Diseñar y poner en marcha un Plan de Aparcamientos en el campus que de respuesta a la necesidad de aparcar las bicicletas con seguridad.

Objetivo. Dar respuesta a la necesidad de aparcar las bicicletas con seguridad como elemento imprescindible para incrementar la accesibilidad al campus en bicicleta.

Administración y operadores implicados: UAB.

LÍNEA ESTRATÉGICA 6. FOMENTO DE UN USO MÁS RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO

DIAGNOSIS

- A pesar de que sólo un 35,4% de los desplazamientos con destinación a la UAB se realizan con vehículo privado, más de una cuarta parte del territorio del campus se dedica a infraestructuras para este modo de transporte. En síntesis, la comunidad universitaria se ha de hacer cargo de todo un conjunto de **costes que no tienen incidencia directa ni son percibidos por los usuarios del vehículo privado.**
- El uso del vehículo privado para acceder al campus se vé incentivado por la oferta de aparcamiento gratuito.

Propuesta 16. Poner en funcionamiento un servicio de gestión de la demanda y la oferta de compartir coche para acceder a la UAB que permita conocer los resultados y acceder a los usuarios a través de estadísticas y estudios de control.

Objetivo. Fomentar el uso del coche compartido como opción de acceso a la UAB.

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 17. Incentivar el uso del coche compartido

Objetivo. Hacer más atractiva la opción de compartir coche entre los usuarios de la UAB.

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 18. Diseñar una política de aparcamiento integral con unos objetivos preestablecidos y como parte de una política de movilidad global

Objetivo. Reequilibrar el sistema de costes entre los diferentes medios de transporte para influenciar sobre la demanda.

Administración y operadores implicados: UAB.

LÍNEA ESTRATÉGICA 7. CONCIENCIACIÓN DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA

DIAGNOSIS

- El cambio de hábitos en la movilidad, a más de la mejora de la oferta del transporte colectivo y la desincentivación del vehículo privado necesita campañas de concienciación.
- Algunas actitudes en temas de movilidad son el resultado de falta de información entre los usuarios.

Propuesta 19. Elaborar un calendario de eventos anuales en los cuales se ha de hacer campaña a favor de los valores de la movilidad sostenible y segura.

Objetivo. Dar la información necesaria para los usuarios en el momento de la elección modal.

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 20. Diseñar campañas puntuales para incidir sobre aspectos concretos de la movilidad de los usuarios de la UAB (costes, accidentalidad, emisiones, ruido, etc.)

Objetivo. Dar la información necesaria para cambiar aquellos hábitos de movilidad que son nocivos para la colectividad.

Administración y operadores implicados: UAB.

LÍNEA ESTRATÉGICA 8. FOMENTO DE LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA EN TEMAS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

DIAGNOSIS

- La problemática que genera la movilidad es muy compleja en tanto que implica colectivos de usuarios muy heterogéneos con necesidades muy diversas.
- Las soluciones a los problemas de accesibilidad que sufre el campus ha de incluir todos los puntos de vista y representar al máximo posible las necesidades de los diferentes colectivos implicados.

Propuesta 21. Constituir un órgano de participación para fomentar el debate y la reflexión entorno la problemática de la movilidad y del cual puedan salir propuestas de actuación.

Objetivo. Dar la información necesaria y hacer pedagogía necesaria para elaborar propuestas de actuación de forma consensuada.

Administración y operadores implicados: UAB.

Propuesta 22. Abrir canales a través de los cuales se puedan recibir y gestionar quejas y sugerimientos sobre el funcionamiento de los diferentes servicios de transporte.

Objetivo. Garantizar los inputs de información necesarios para proponer mejoras en los servicios de transporte colectivo.

Administración y operadores implicados: UAB.

LÍNEA ESTRATÉGICA 9. RENOVACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LA UAB EN FUNCIÓN DE LOS OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE CATALUÑA

DIAGNOSIS

- La UAB está pendiente de renovación de su PERI como figura de planeamiento que establece las líneas de desarrollo en nuevas construcciones, comunicaciones, etc.
- La falta de aprobación de esta figura de planeamiento impide incorporar los criterios de la sostenibilidad en aspectos como la construcción, la dotación de infraestructuras, de aparcamiento, etc.

Propuesta 23. Tramitar la renovación del PERI de la UAB como figura que planifica su desarrollo en temas de construcciones, infraestructuras, etc. De tal forma que se pueda conseguir el cumplimiento de las líneas estratégicas anteriores.

Objetivo. Incorporar los criterios de sostenibilidad, seguridad, equidad y eficiencia a la herramienta principal que regula el crecimiento de la universidad.

Administración y operadores implicados: UAB y Ayuntamiento de Cerdanyola.