

PLA DE MOBILITAT DE LA UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA. CAMPUS DE BELLATERRA 2018-2024

SÍNTESI



Pla de Mobilitat de la Universitat Autònoma de Barcelona 2018-24. Campus de Bellaterra

Direcció:



Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat (UPGM) de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)

Amb la col·laboració de:



Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

Direcció científica-tècnica:



Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT) de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)

Redacció:



Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)

Abril 2018

- **INTRODUCCIÓ GENERAL**
- **CAPÍTOL 1 CARACTERÍSTIQUES TERRITORIALS DEL CAMPUS DE LA UAB**
 - ENCAIX TERRITORIAL DEL CAMPUS
 - EL CAMPUS: USOS I FUNCIONS
- **CAPÍTOL 2. XARXES I SERVEIS DE MOBILITAT AL CAMPUS DE LA UAB**
 - LA XARXA PER A VIANANTS I L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL
 - LA XARXA PER A BICICLETES A LA UAB
 - EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU: XARXA I SERVEIS
 - EL VEHICLE PRIVAT
 - SENYALITZACIÓ AL CAMPUS DE LA UAB
 - SISTEMES D'INFORMACIÓ
- **CAPÍTOL 3. LA MOBILITAT AL CAMPUS DE LA UAB**
 - CONSIDERACIONS PRÈVIES: LA POBLACIÓ DEL CAMPUS I LES SEVES CARACTERÍSTIQUES RELACIONADES AMB LA MOBILITAT
 - ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AL CAMPUS DE LA UAB
 - L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC
 - L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT (COTXE, MOTO I ALTRES VEHICLES MOTORITZATS)
 - L'ÚS DE LA BICICLETA
- **CAPÍTOL 4. ANÀLISI DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT A LA UAB**
 - LA UNITAT DE PLANIFICACIÓ I GESTIÓ DE LA MOBILITAT (UPGM)
 - MECANISMES DE PARTICIPACIÓ

- **CAPÍTOL 5. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A LA UAB**
 - ELEMENTS EXPLICATIU DE LA MOBILITAT AL CAMPUS DE LA UAB
 - IMPACTES DEL MODEL DE MOBILITAT
 - URBANISME I MOBILITAT

- **CAPÍTOL 6. OBJECTIUS I ESCENARIS DE MOBILITAT**
 - EVOLUCIÓ DE L'UNIVERS POBLACIONAL
 - TENDÈNCIA DEMOGRÀFICA A CATALUNYA
 - PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT A LA UAB
 - PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL CAMPUS DE LA UAB (2018-2024)

- **CAPÍTOL 7. PROPOSTES D'ACTUACIÓ**
 - LÍNIES ESTRATÈGIQUES TRANSVERSALS
 - LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ

AVALUACIÓ PMUAB 2008-14

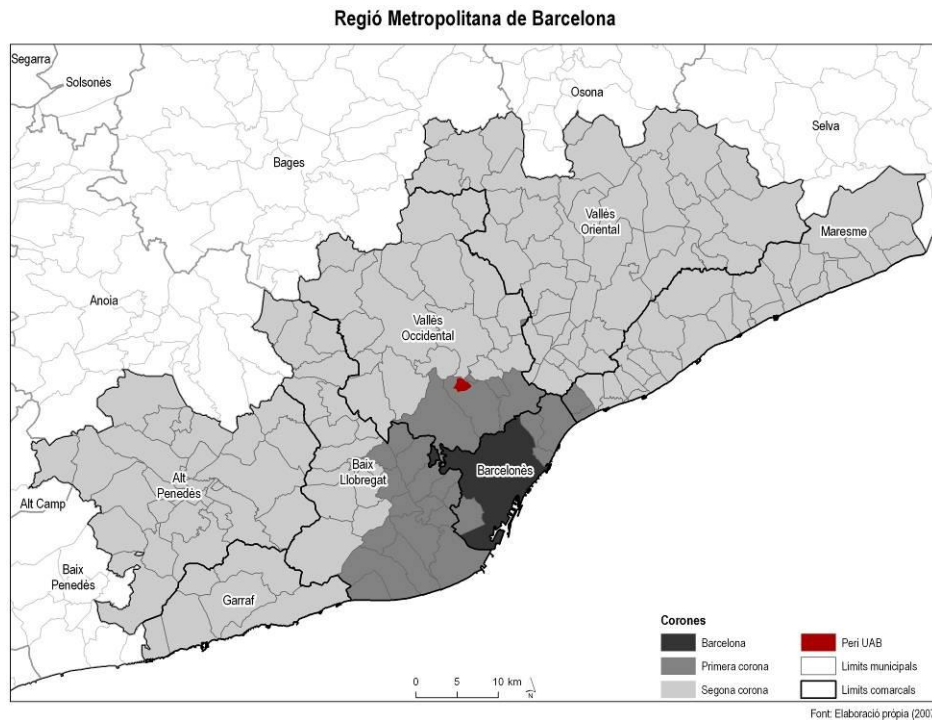
Aplicació d'un 77% en les actuacions previstes. Exemples de millores aconseguides:

- **Consolidació de la Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat de la UAB.**
- **Transport col·lectiu:** reestructuració del servei de bus de la UAB amb més cobertura, més freqüència i més accessibilitat; increment dels serveis ferroviaris amb noves línies i més freqüències; increment dels serveis de transport en autobús per carretera amb noves línies i noves expedicions.
- **A peu:** millora dels accessos i dels itineraris interiors amb la construcció de camins i voreres; i protecció d'espais respecte el trànsit i l'aparcament.
- **Accessibilitat universal:** adaptació de gran part del Campus mitjançant la construcció d'espais habilitats, la dotació d'autobusos especials adaptats, la dotació de rampes i baranes.
- **Bicicleta:** desenvolupament del Projecte BiciUAB: carrils bici, xarxa d'aparcaments tancats i servei BiciUAB.
- **Cotxe:** instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als aparcaments reservats, ordenació de la circulació i l'aparcament mitjançant la jerarquització i debat sobre la política d'aparcament a la UAB.
- **Informació i conscienciació:** creació de la web de Mobilitat i Transports, reedició de la guia de transport sostenible de la UAB, celebració anual de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura.
- **Participació:** consolidació de la Taula de la Mobilitat com a òrgan de participació de referència i l'enquesta d'hàbits de la mobilitat.
- **Noves tecnologies** (transversal): nova aplicació App&Town UAB i l'aplicació BusosUAB.

CAPÍTOL 1

CARACTERÍSTIQUES TERRITORIALS DEL CAMPUS DE LA UAB

- Localització perifèrica i suburbana.
- Orografia amb pendents elevats.
- Campus-ciutat, multifuncionalisme.
- Node singular metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona.

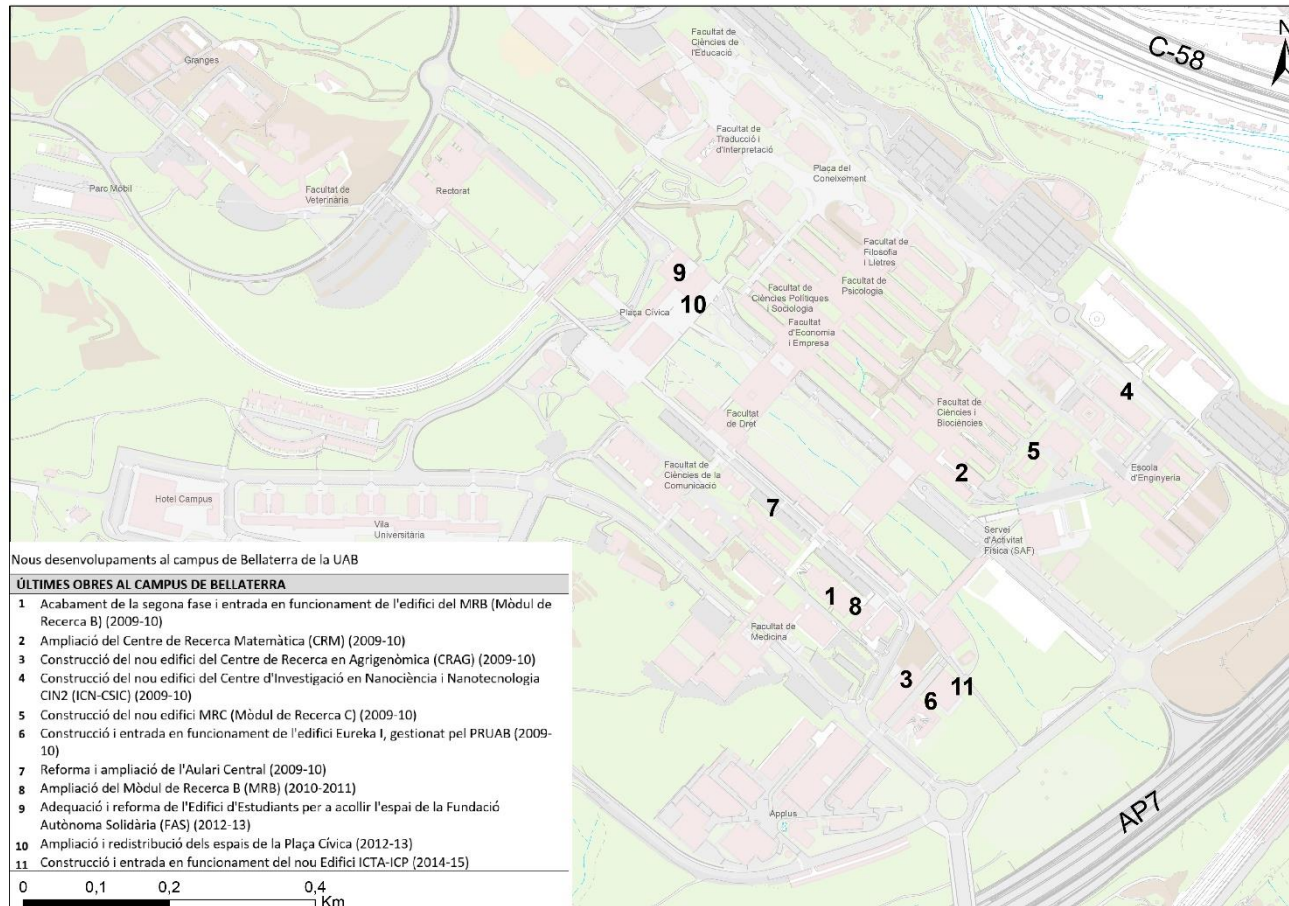


- 12 escoles i facultats.
- 53 instituts i centres de recerca.
- 11 serveis generals de suport a la Comunitat Universitària.
- 63 serveis científico-tècnics i laboratoris de prestació de serveis pel suport a la recerca i la transferència del coneixement.
- 2 fundacions.



NOU DESENVOLUPAMENT AL CAMPUS DE LA UAB

- El Campus de la UAB experimenta un creixement constant d'activitats relacionades especialment, però no únicament, amb la docència.



CAPÍTOL 2

XARXES I SERVEIS DE MOBILITAT AL CAMPUS DE LA UAB

ACCESOS AL CAMPUS

- **Accés 1** (des de Sant Cugat), **3** (des de Cerdanyola i Estació Renfe), **4** (C-58 i Sabadell) i **5** (des de Bellaterra): pel trànsit rodat i pels mitjans de transport actius.
- **Accés 2** (AP-7 Girona-Tarragona): exclusius pel trànsit rodat.
- **Accés 6** (des de Badia) i **7** (FGC i Bellaterra): exclusius pels mitjans de transport actius.



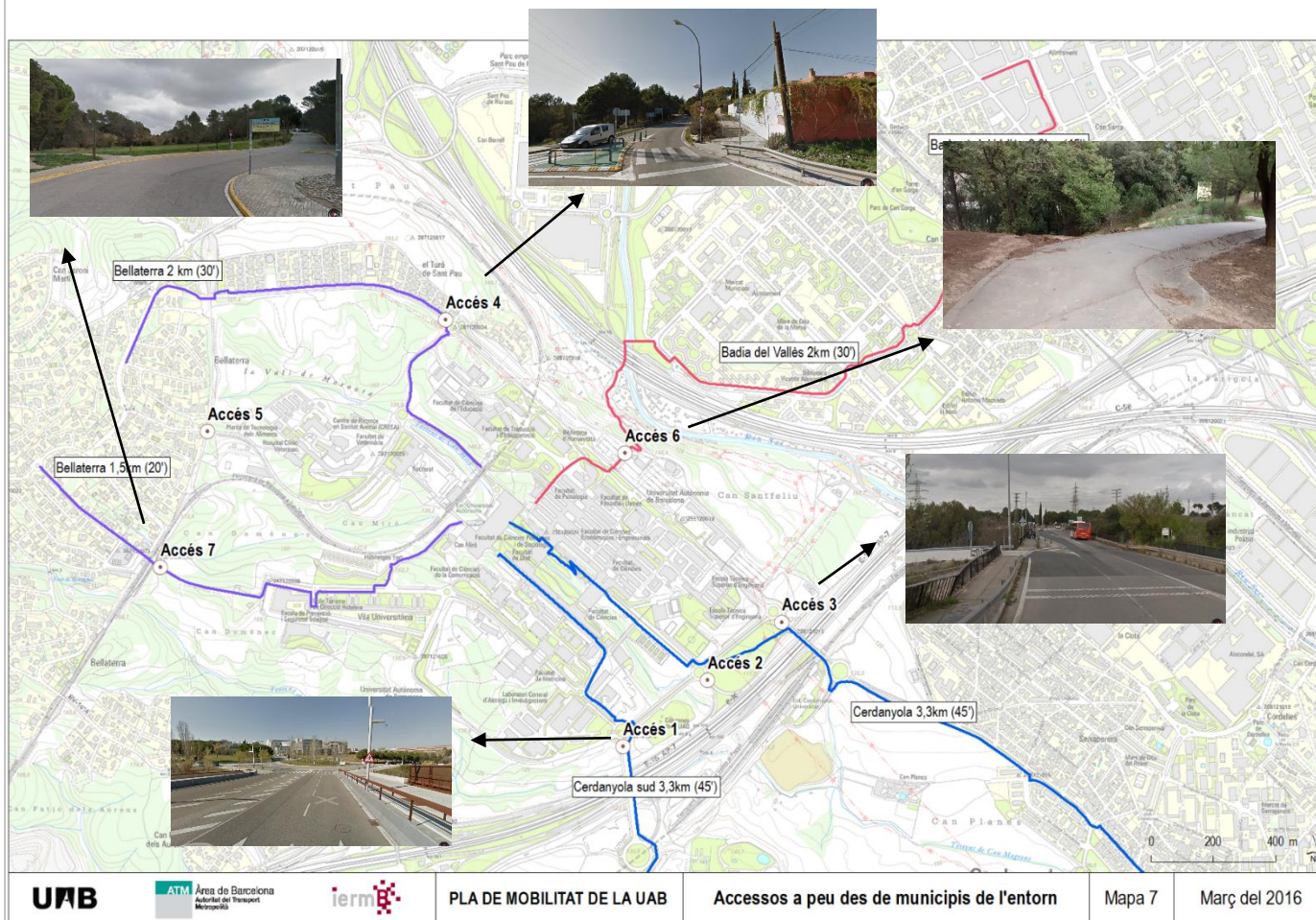
- **Des de l'any 2013 els principals carrers del Campus tenen nom.**



LA XARXA PER A VIANANTS I L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL

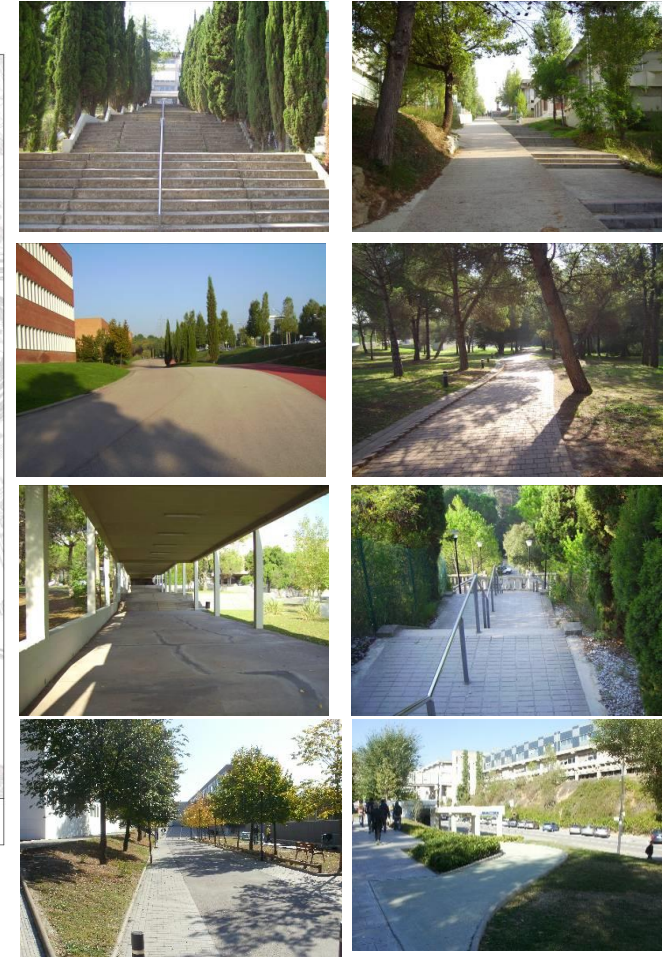
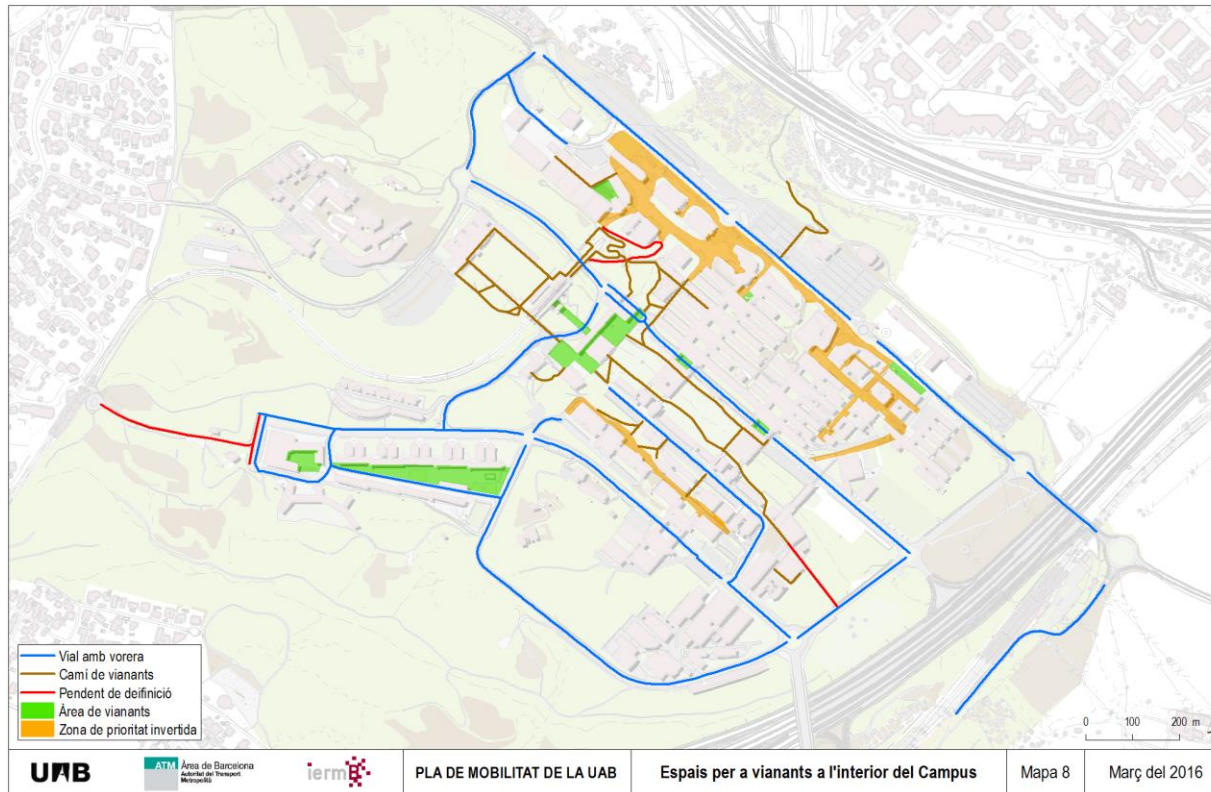
ACCESSOS A PEU DES DELS MUNICIPIS DE L'ENTORN

- **Accés 1** (Cerdanyola i Sant Cugat-UAB): espai reservat per a vianants i ciclistes.
- **Accés 3** (Cerdanyola-UAB): pista mixta per a vianants i ciclistes. Pista queda tallada al pont de l'AP-7/B-30 (punt conflictiu). Dificultat accés a peu i PMR.
- **Accés 4** (Bellaterra-UAB): camí per a vianants. Dificultat per a PMR.
- **Accés 7** (FGC Bellaterra-UAB): dificultat per a PMR. Accés a peu no confortable per convivència amb microbus.
- **Accés 6** (Barberà i Badia del Vallès-UAB): pista mixta per a vianants i ciclistes. Fort pendent i paviment en mal estat.



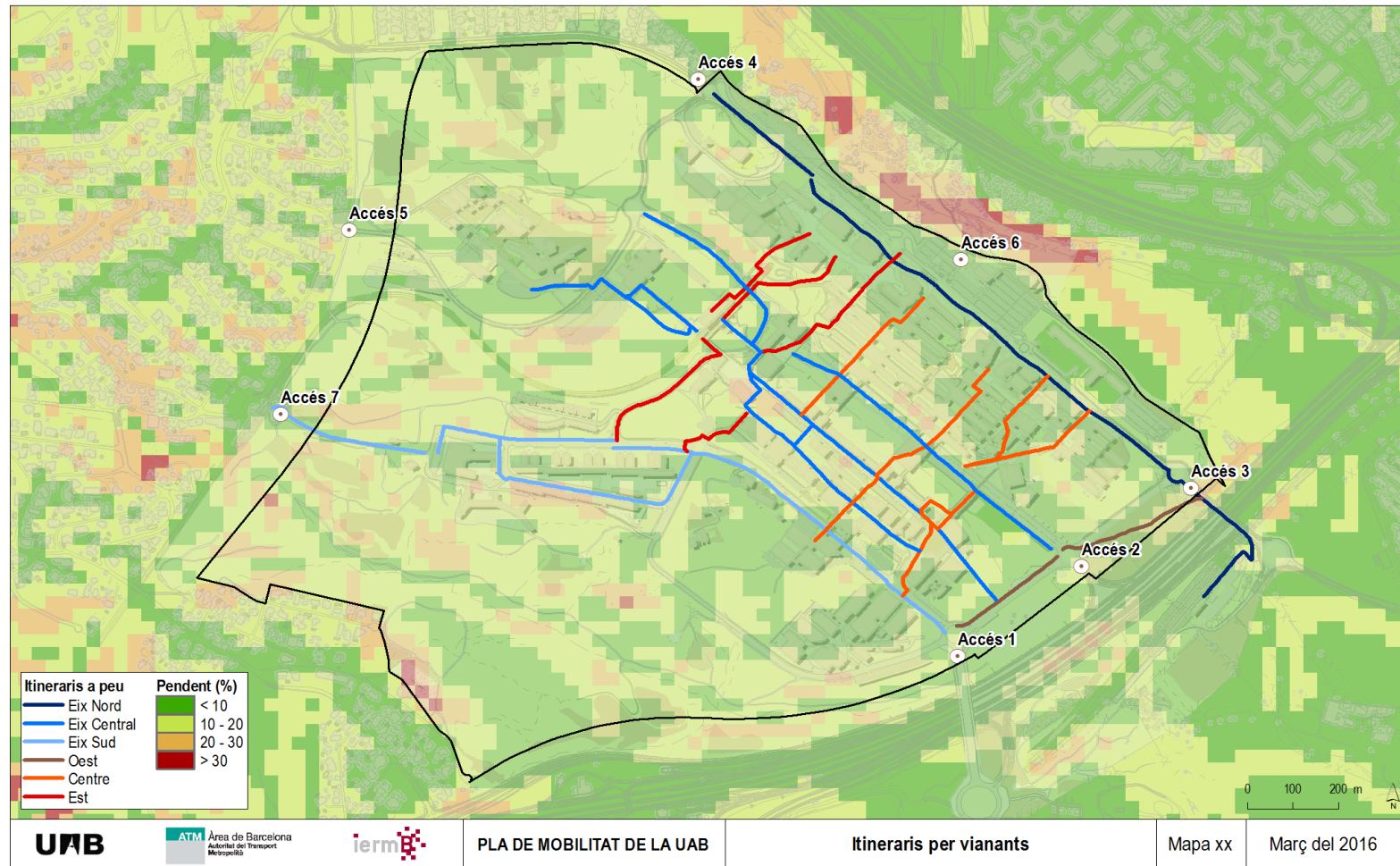
ESPAIS PER A VIANANTS A L'INTERIOR DEL CAMPUS

- El Campus de la UAB de Bellaterra presenta una important xarxa interna per a desplaçaments a peu i amplies zones o espais oberts.



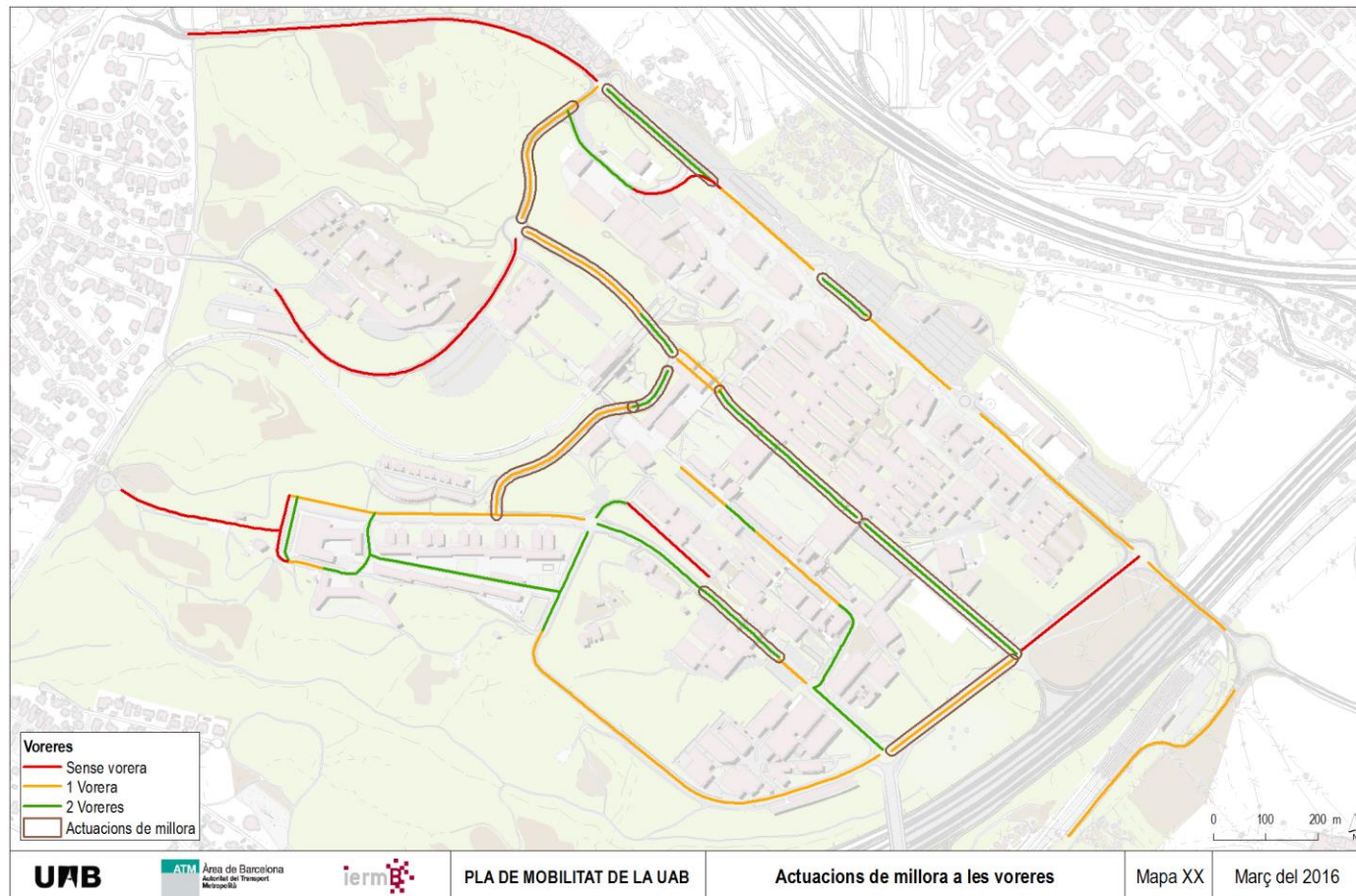
ITINERARIS INTERNS A PEU I PENDENTS AL CAMPUS

- El 84% dels itineraris tenen trams amb pendent elevada, en especial els itineraris transversals (que van de nord a sud).



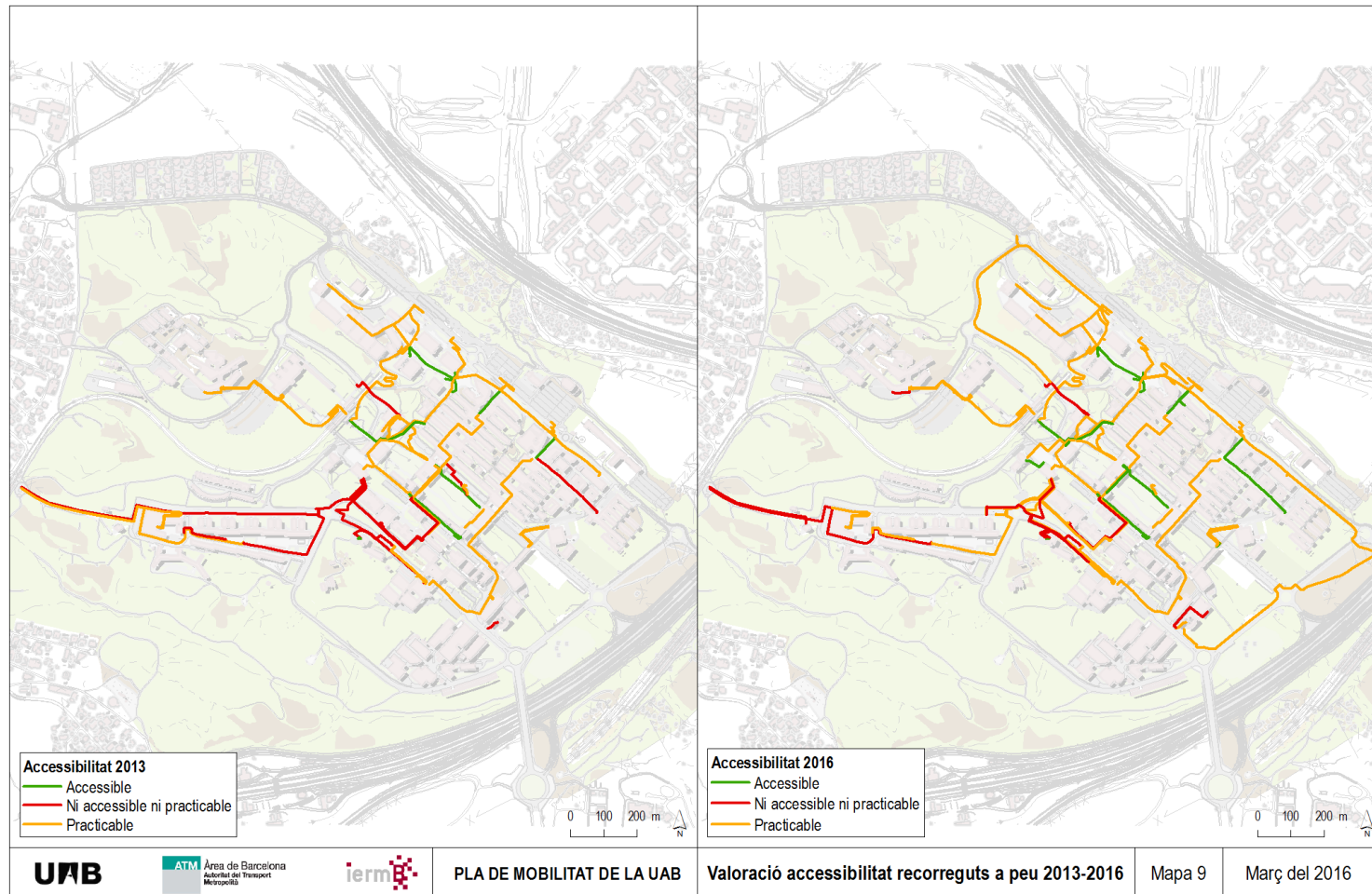
ITINERARIS INTERNS A PEU I PENDENTS AL CAMPUS

- Segons dades de l'any 2008, en bona part dels itineraris que connectaven els principals punts del Campus, les voreres no assolien els 0,9 metres. En els darrers anys s'han desenvolupat millores en aquest sentit.



VALORACIÓ ACCESSIBILITAT I RECORREGUTS A PEU 2013-2016

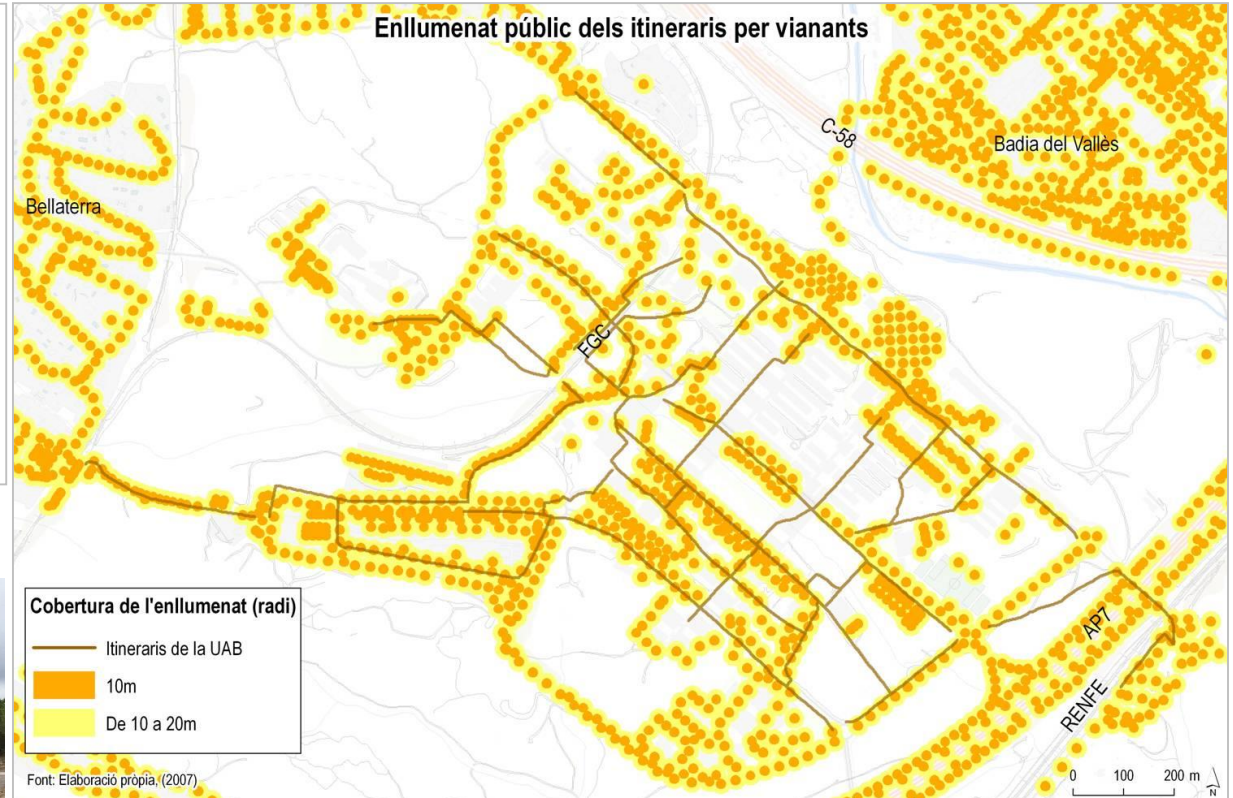
- Respecte a 2013, s'incrementen els itineraris accessibles i practicables passant de 13 a 20 (2013 i 2015) i de 45 a 61 (2013 i 2015), respectivament.



ENLLUMENAT I SENYALITZACIÓ

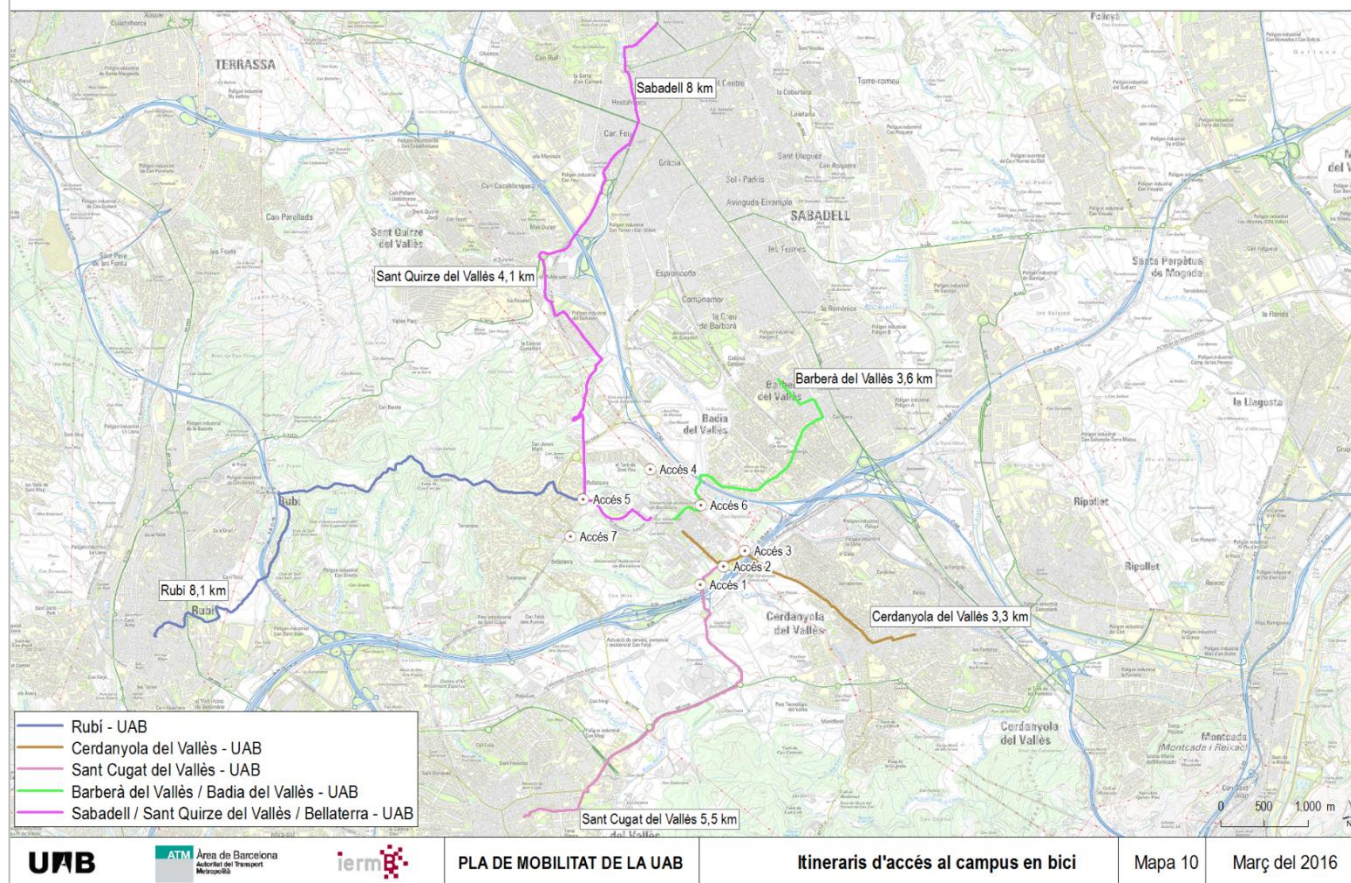
- Un enllumenat adequat dels itineraris per a vianants genera sensació de seguretat.
- En els últims anys s'ha millorat el tram de l'itinerari des de l'estació de RENFE fins l'avinguda de l'Eix Central.
- Per contra, es mantenen com a punts foscos les connexions entre l'estació d'FGC UAB i la Plaça del Coneixement, i entre el SAF i l'Avda. de Serragalliners.

- La senyalització dels itineraris a peu dins del Campus està en procés de millora. S'ha començat a instal·lar senyals informatives i direccionals en determinats punts del Campus.



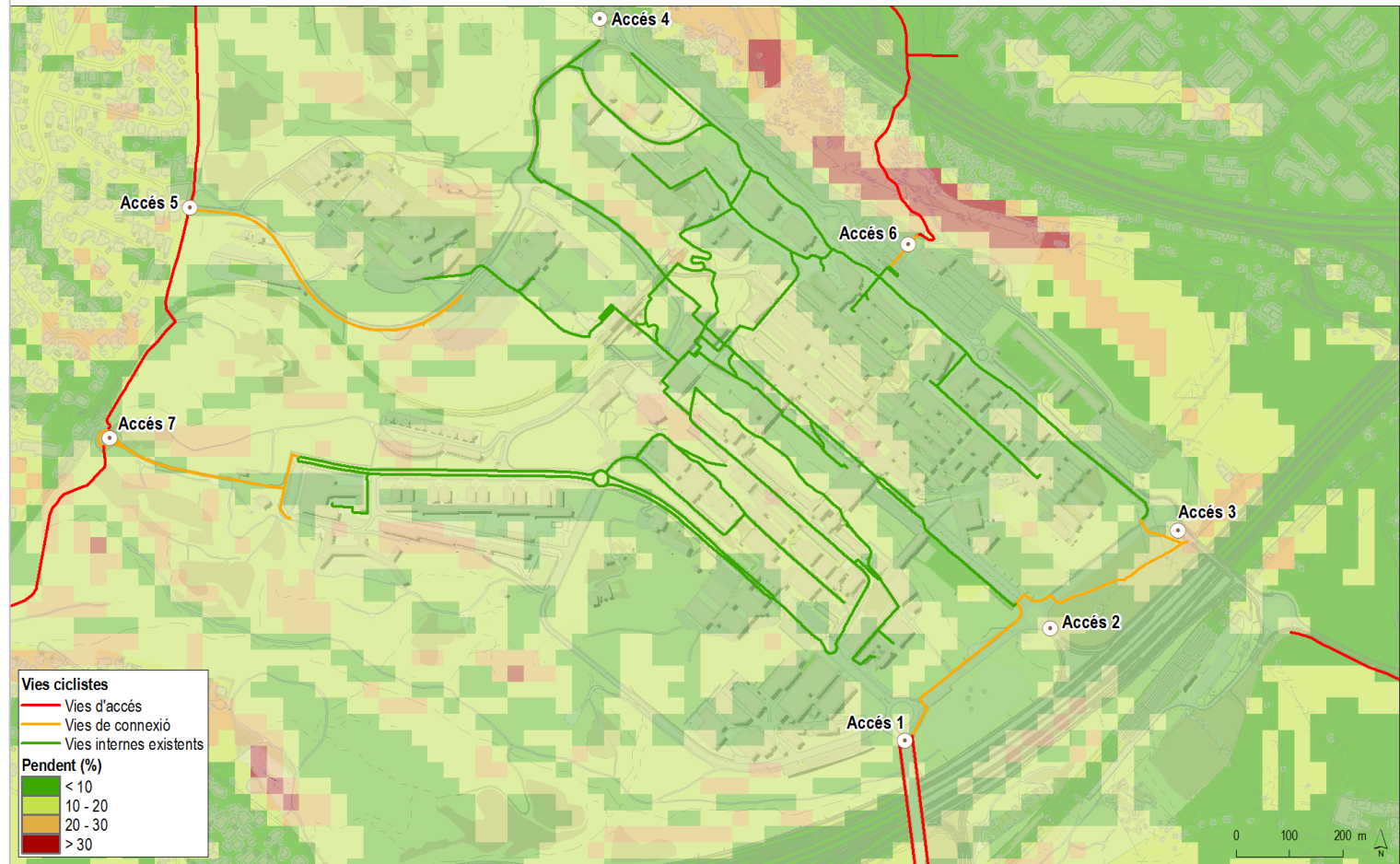
VIES EXTERNES: ITINERARIS D'ACCÉS AL CAMPUS EN BICICLETA

- **Accés 1** (Sant Cugat-UAB): voreres bici que garanteixen connexió i seguretat.
- **Accés 3** (Cerdanyola-UAB): pista mixta per a vianants i ciclistes. Punt conflictiu al pont AP-7/B-30.
- **Accés 5a** (Bellaterra, Sabadell i Sant Quirze-UAB): via verda. Punt conflictiu: solar de titularitat privada per a accedir a Sant Quirze. Connexió al Campus per diferents punts (accés 5, 7 i 4).
- **Accés 5b** (Rubí-UAB): camí ramader i el camí dels Monjos.
- **Accés 6** (Barberà i Badia-UAB): pista mixta per a vianants i ciclistes. Força pendent i asfalt deficient en punts concrets.



VIES INTERNES: VIES CICLISTES I PENDENTS AL CAMPUS

- El Campus compta amb **11,7 kms** d'itineraris adaptats per a l'ús de la bici (2008: 1,1km).
- El Projecte BiciUAB identifica el Campus com a zona 30.
- L'orografia i la urbanització existent fan difícil les connexions transversals.
- En alguns trams, els vehicles sobrepassen la velocitat límit (30). Això afecta a la convivència amb la bici.
- Altres elements que milloren la mobilitat en bici: senyalització, enllumenat.



UAB

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

ierm

PLA DE MOBILITAT DE LA UAB

Vies ciclistes

Mapa 11

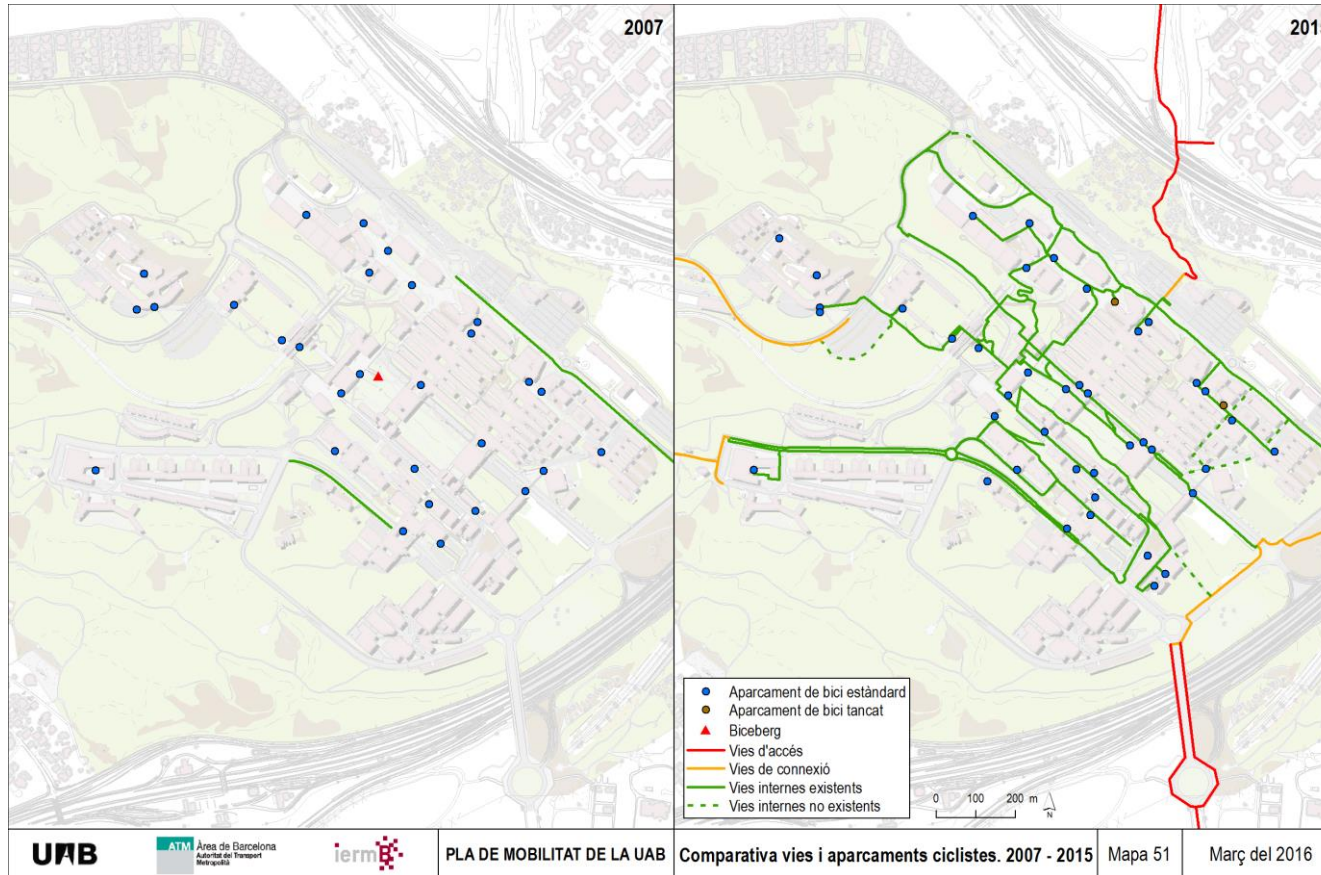
Març del 2016

EXEMPLES D'ITINERARIS EN BICI DINS EL CAMPUS



COMPARATIVA DE VIES I D'APARCAMENTS CICLISTES. 2007-15.

- El Campus compta amb un total de **334 places d'aparcament** (128 places més respecte l'any 2008).



SERVEIS

- **Servei BiciUAB (2017):** Centre integral de la bici, ubicat a l'estació d'FGC-UAB on s'ofereixen diversos serveis: lloguer de bicis de llarga durada, assegurança ciclista, reparació, autoreparació, assessorament, venda de bicis i accessoris.



- **Flota de bicis elèctriques UAB (2015):** distribució de bicis elèctriques a diferents facultats i centres del Campus amb l'objectiu de fomentar els desplaçaments actius per motius de feina.



EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU: XARXES I SERVEIS

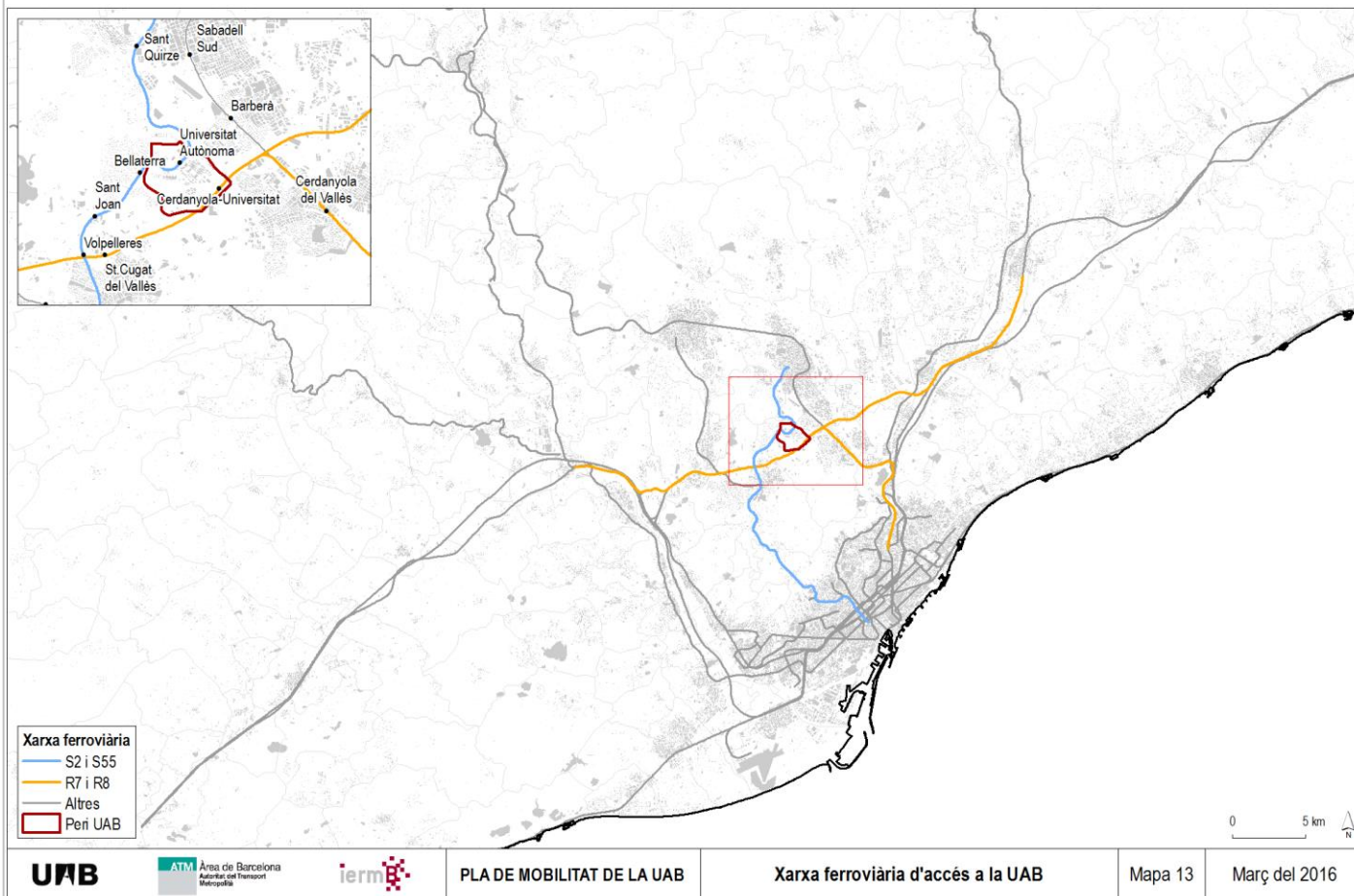
XARXA FERROVIÀRIA D'ACCÉS AL CAMPUS DE LA UAB

■ Les línies que serveixen a la UAB són:

- S2 i S55 (FGC) amb freqüència de pas de 10 min.
- R7 i R8 (RENFE) amb freqüència de pas d'entre 15, 30 i fins 60 min.

■ Qualitat del Servei:

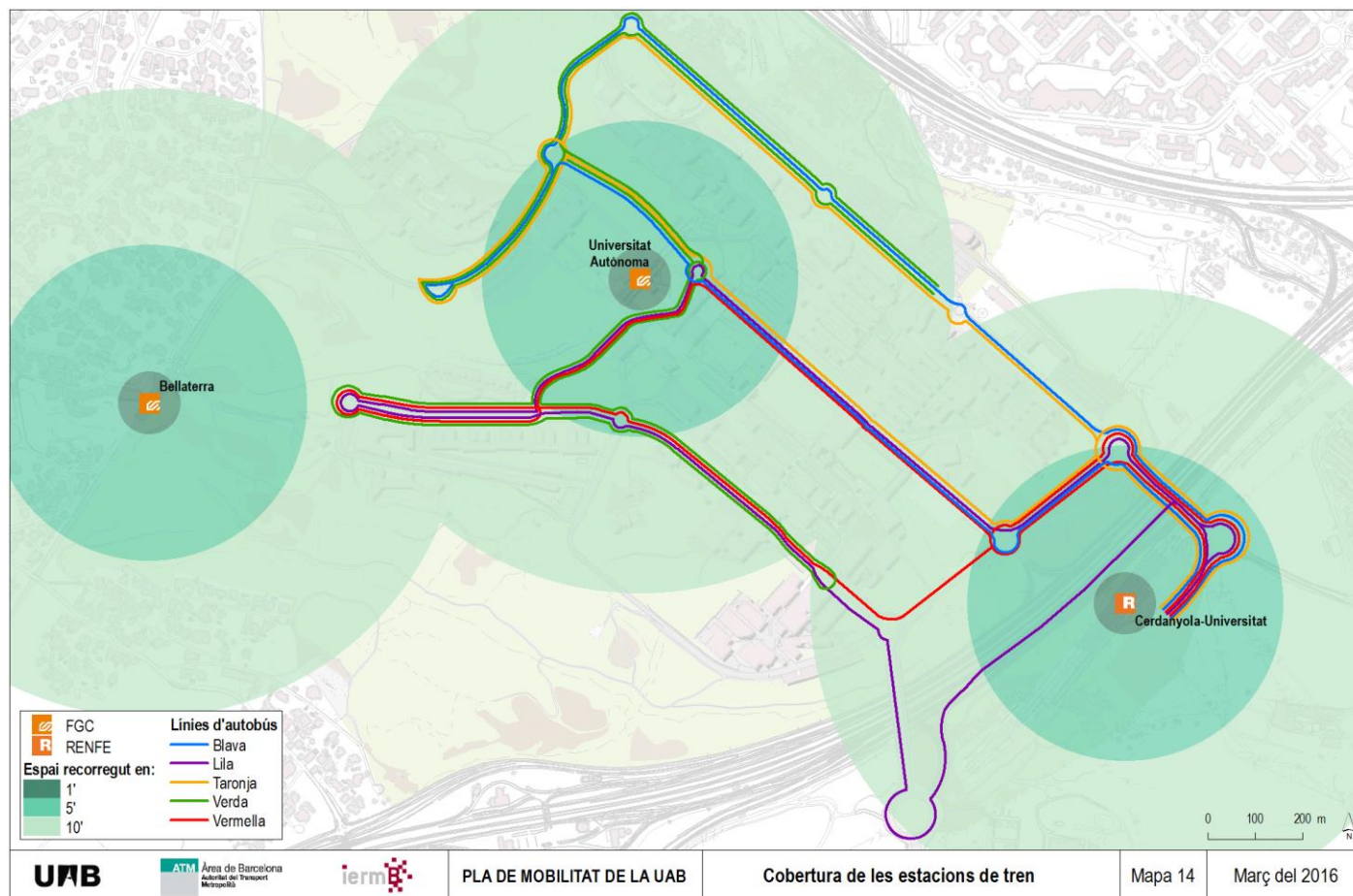
- FGC ofereix una elevada freqüència de pas.
- Es detecten trams on l'ocupació dels trens és màxima.
- El servei d'FGC presenta nivells de puntualitat molt elevats. RENFE presenta incidències i retards.
- Quasi bé totes les estacions d'FGC estan adaptades per a PMR. També l'estació de RENFE UAB.



XARXA FERROVIÀRIA: COBERTURA TERRITORIAL DE LES ESTACIONS DE TREN

■ El Campus compta amb 3 estacions de tren:

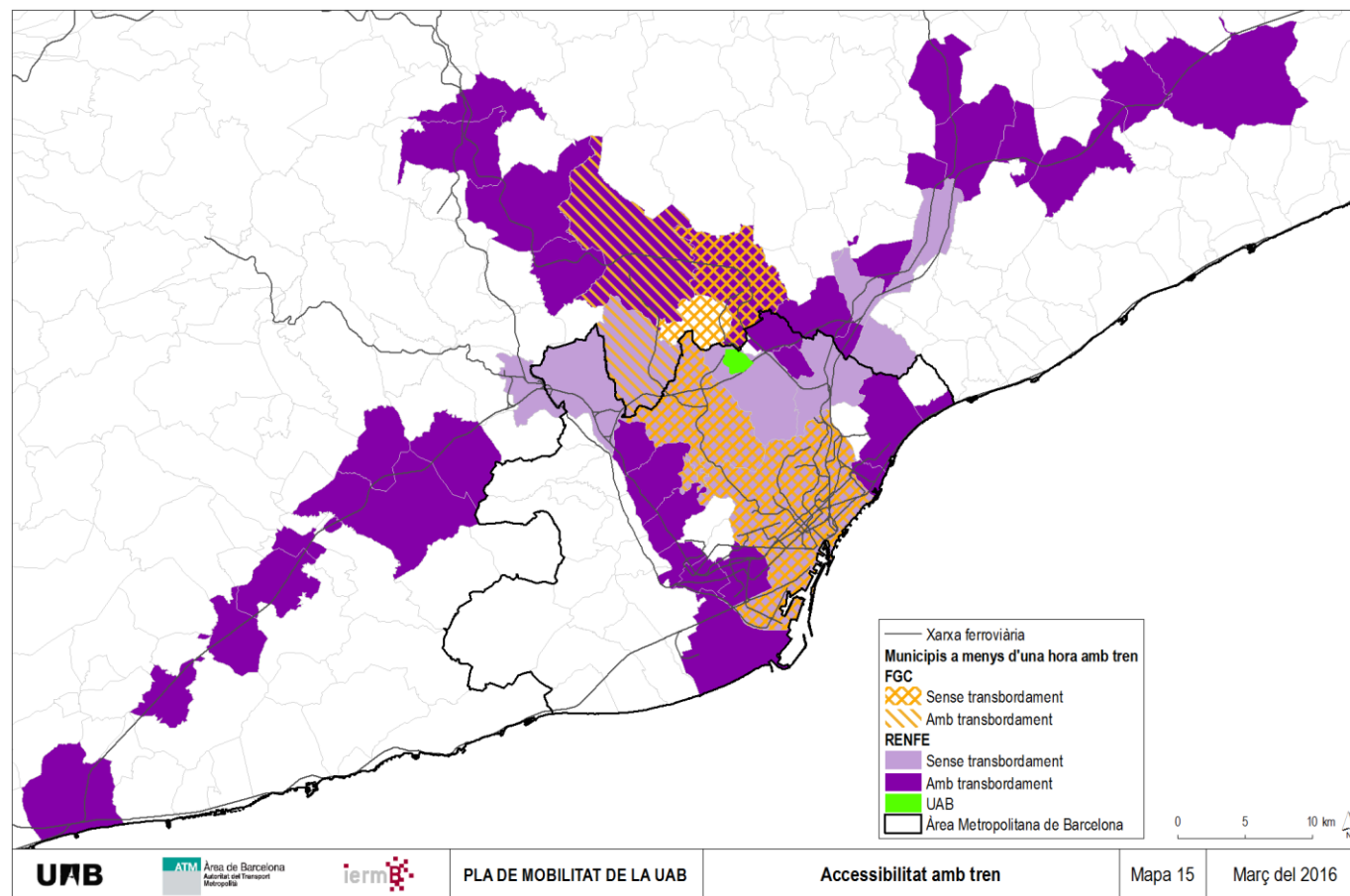
- FGC-UAB: s'ubica a la zona central del Campus i es troba a menys de 10 minuts dels principals punts d'interès del Campus.
- FGC-Bellaterra: es localitza al nucli de Bellaterra i es troba a uns 15 minuts de la zona central del Campus.
- Cerdanyola-Universitat de Rodalies RENFE: es localitza a un 1km del Campus. No obstant, la seva connexió amb els diversos punts del Campus està garantida pel servei de bus intern de la UAB.



EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU: XARXES I SERVEIS

ACCESSIBILITAT AMB TREN AL CAMPUS DE LA UAB A MENYS D'UNA HORA

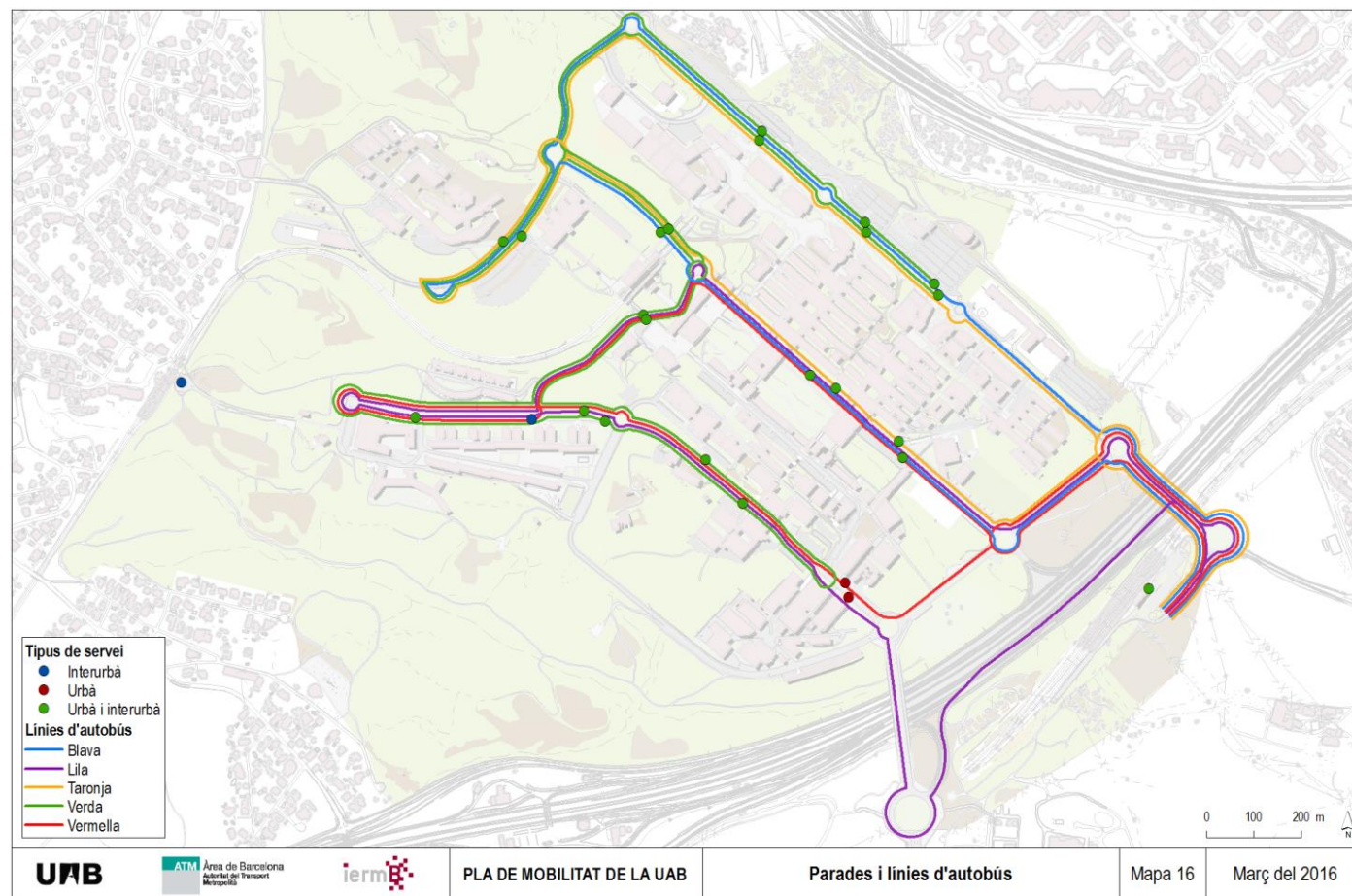
- La població servida pels serveis de Renfe és de 3,5 milions d'habitants.
- La població servida pels serveis d'FGC és de 2,2 milions d'habitants.
- La població servida a menys d'una hora en tren arriba a 3,6 milions d'habitants.



EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU: XARXES I SERVEIS

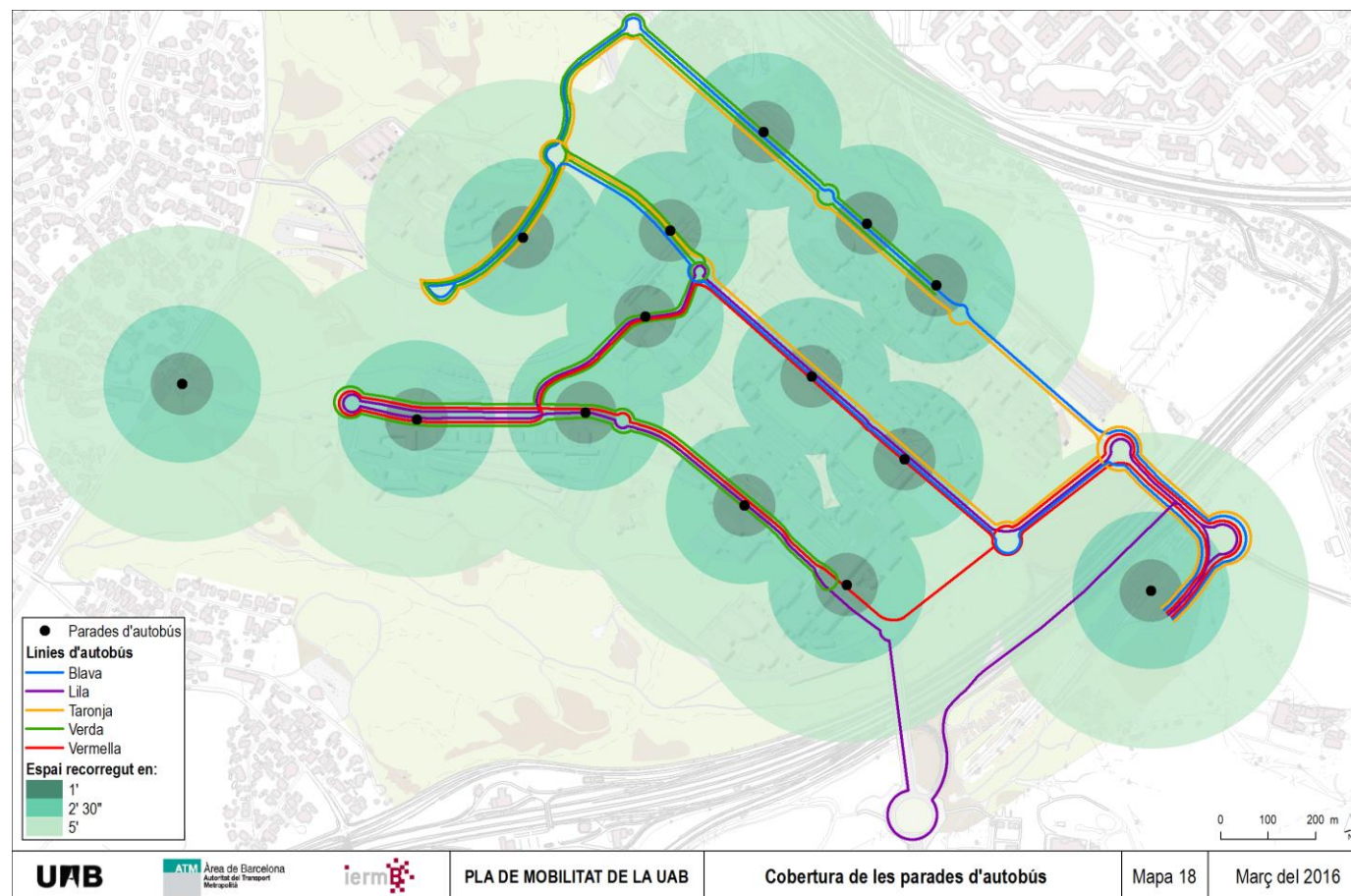
PARADES I LÍNIES D'AUTOBÚS INTERN

- La UAB té un servei de bus intern gratuït que enllaça amb l'estació de RENFE.
- Consta de 5 línies amb una mitjana d'expedicions de 40 al dia.
- El seu funcionament és de 7.45h. fins les 22.00h.
- Fins les 10.30h, els horaris d'arribada dels trens a l'estació són els que marquen les freqüències de pas dels busos. A partir d'aquí, aquestes oscil·len entre els 10 i 15 minuts.
- L'índex de puntualitat és del 97%.
- El servei s'ha integrat tarifàriament (gener 2017). Continua sent gratuït per les persones usuàries.



COBERTURA DE LES PARADES D'AUTOBÚS

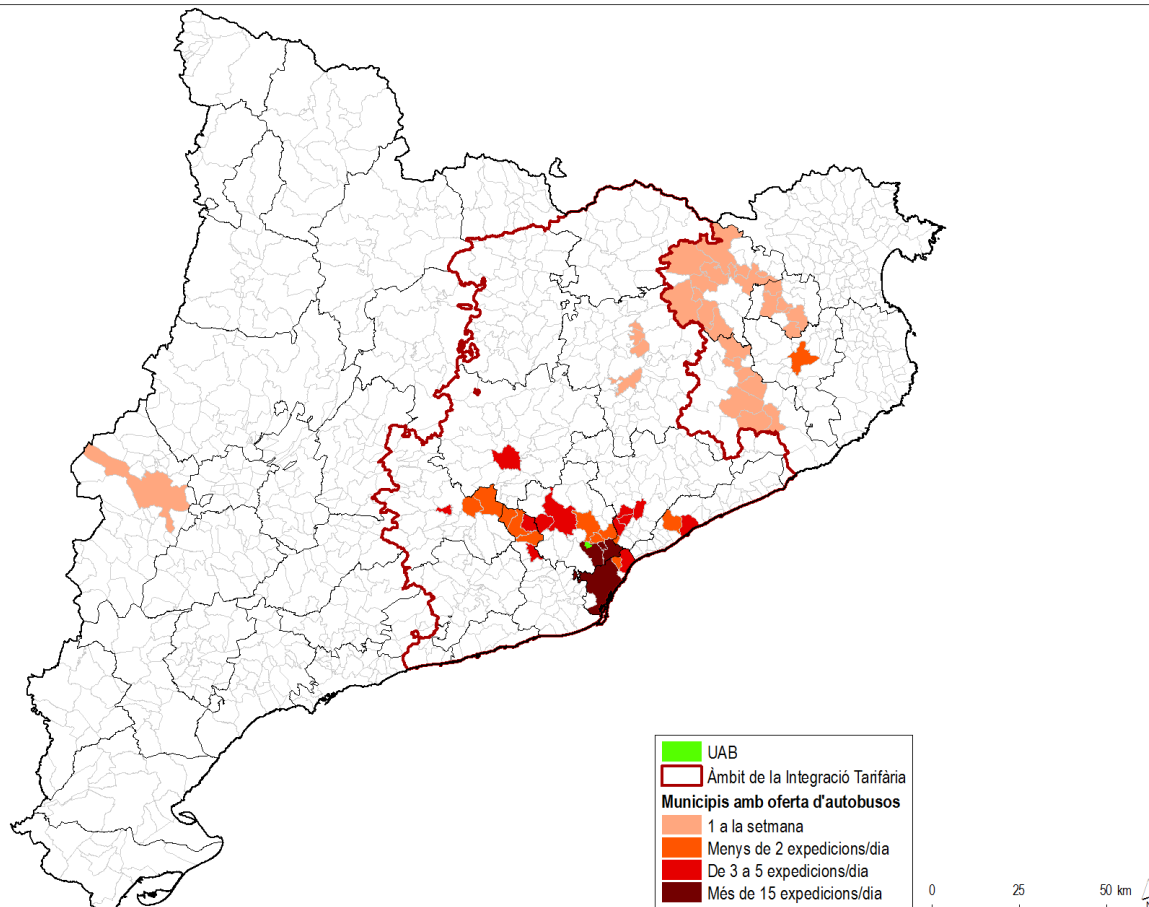
- Excepte les Granges de Veterinària, tots els edificis del Campus són accessibles amb 5 minuts a peu des d'una parada de bus.
- Les 26 parades estan senyalitzades. 15 disposen de marquesina i bancs que fan confortable l'espera, mentre que 11 estan senyalitzades amb un pal de parada.
- A totes les parades hi ha informació actualitzada d'horaris i recorreguts del bus.
- A totes les parades es dona informació del servei en temps real. Un terç amb pantalla electrònica i la resta amb codis QR vinculats a l'aplicació Busos UAB.



EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU: XARXES I SERVEIS

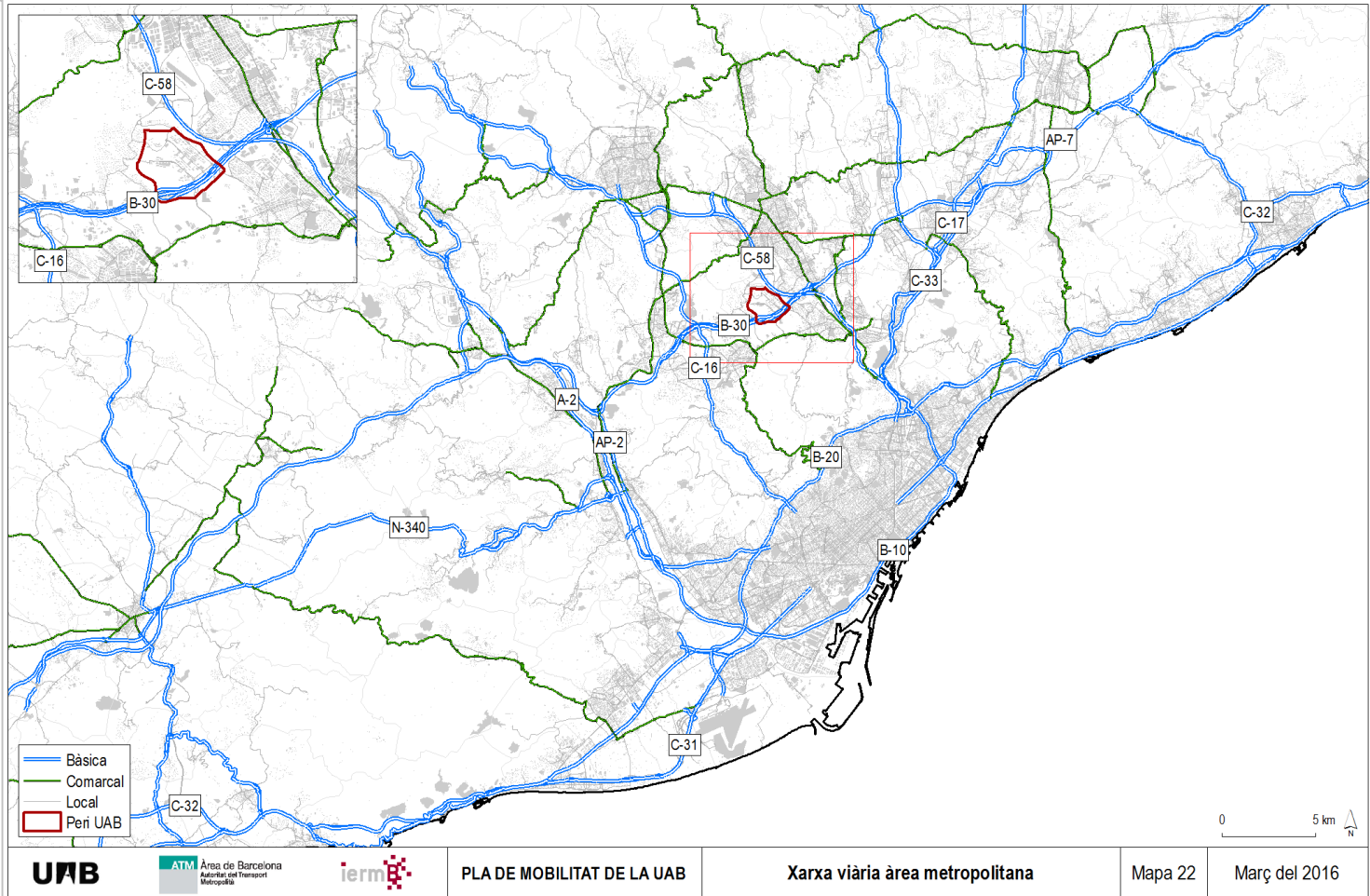
ACCESSIBILITAT AMB AUTOBÚS INTERURBÀ

- El Campus està servit per 18 línies d'autobús extern. 16 interurbanes i 2 urbanes del municipi de Cerdanyola (2008: 15 línies totals).
- D'aquestes, 14 tenen un servei diari i 4 setmanal.
- En el seu conjunt, la UAB queda connectada amb 63 municipis de Catalunya, 30 diàriament i 33 un cop per setmana.
- Les freqüències de pas varien en funció de cada línia.



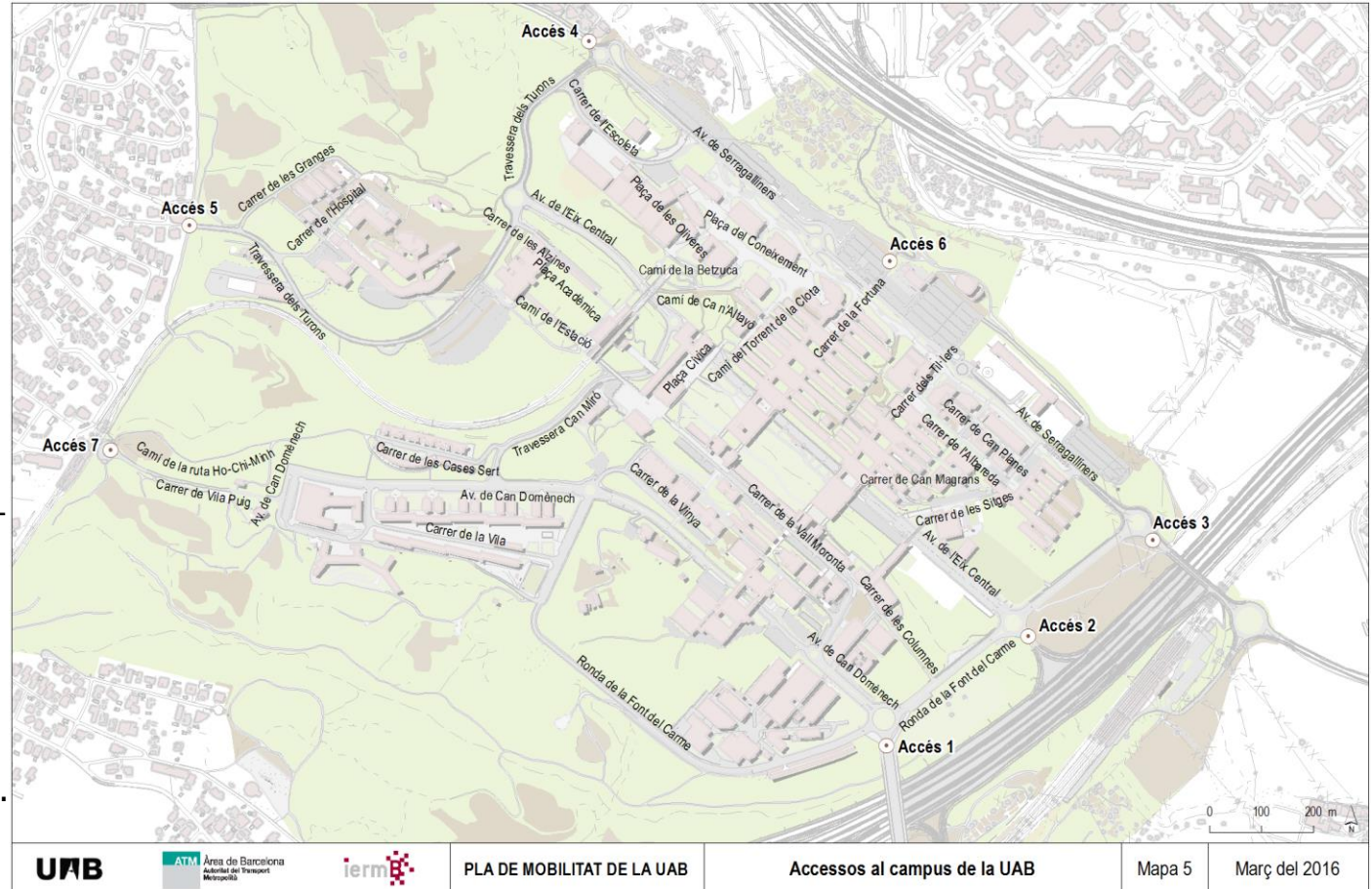
XARXA EXTERNA: PRINCIPAL XARXA VIÀRIA D'ACCÉS AL CAMPUS DE LA UAB

- **C-58:** autopista que uneix Barcelona amb Sabadell i Terrassa.
- **AP-7:** autopista del Mediterrani, que connecta per la costa de la mar mediterrània la frontera amb França. Al seu pas pel Vallès Occidental, amb influència directa al Campus de la UAB, comença a Barberà del Vallès fins a la connexió amb la B-23.
- **B-30:** autovia de gran capacitat que circumval·la la ciutat de Barcelona, passant pel Vallès, des de Mollet fins la B-23. Tècnicament es considera un tram de l'AP-7 ja que és una pista lateral.



XARXA EXTERNA: PRINCIPAL XARXA VIÀRIA D'ACCÉS AL CAMPUS

- **Accés 1:** Rotonda de l'Avda. De Can Domènech. Rep el trànsit d'entrada de l'AP-7 direcció nord.
- **Accés 2:** Rotonda de l'Avda. De l'Eix Central. Serveix d'entrada directe pels vehicles procedents de l'AP-7 des del nord.
- **Accés 3:** Rotonda de l'Avda. De Serragalliners (Cerdanyola). Canalitza el trànsit de la UAB cap i des de Cerdanyola, així com els vehicles procedents de l'AP-7 des del sud.
- **Accés 4:** Rotonda de l'Avda. De Serragalliners (Bellaterra). Aplega el trànsit d'entrada i sortida de la C-58 i de BV-1414 des de Sabadell i Bellaterra.
- **Accés 5:** Travessera dels Turons. Connecta el Campus amb el nucli de Bellaterra.



XARXA INTERNA: XARXA VIÀRIA BÀSICA AL CAMPUS

- La xarxa viària de l'interior està definida com a zona 30 (pacificació del trànsit).
 - La titularitat de les vies és de la UAB.
 - Des del 2013 els principals carrers i vies del Campus tenen nom propi.
 - La xarxa està formada per 16,1 km, dels quals:
 - 4,2 km són vies bàsiques.
 - 5,4 km vies locals.
 - 6,5 km vies complementàries.
-
- Actuacions més destacades des del 2008:
 - Reducció de carrils de circulació.
 - Construcció de noves voreres a la xarxa viària.



Xarxa viària
— Vies bàsiques
— Vies locals
— Vies complementàries

UAB

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

ierm

PLA DE MOBILITAT DE LA UAB

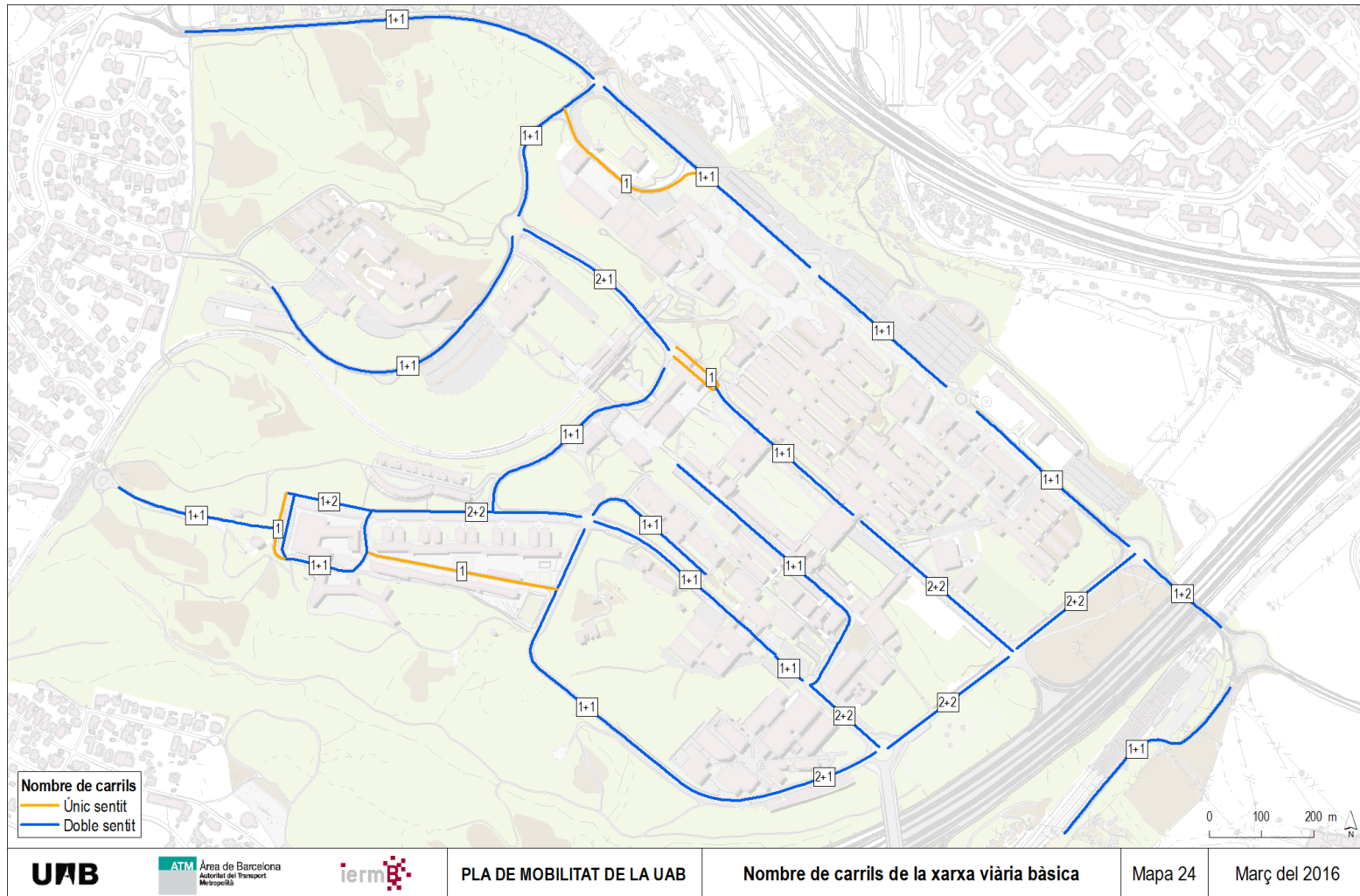
Xarxa viària bàsica

Mapa 23

Març del 2016

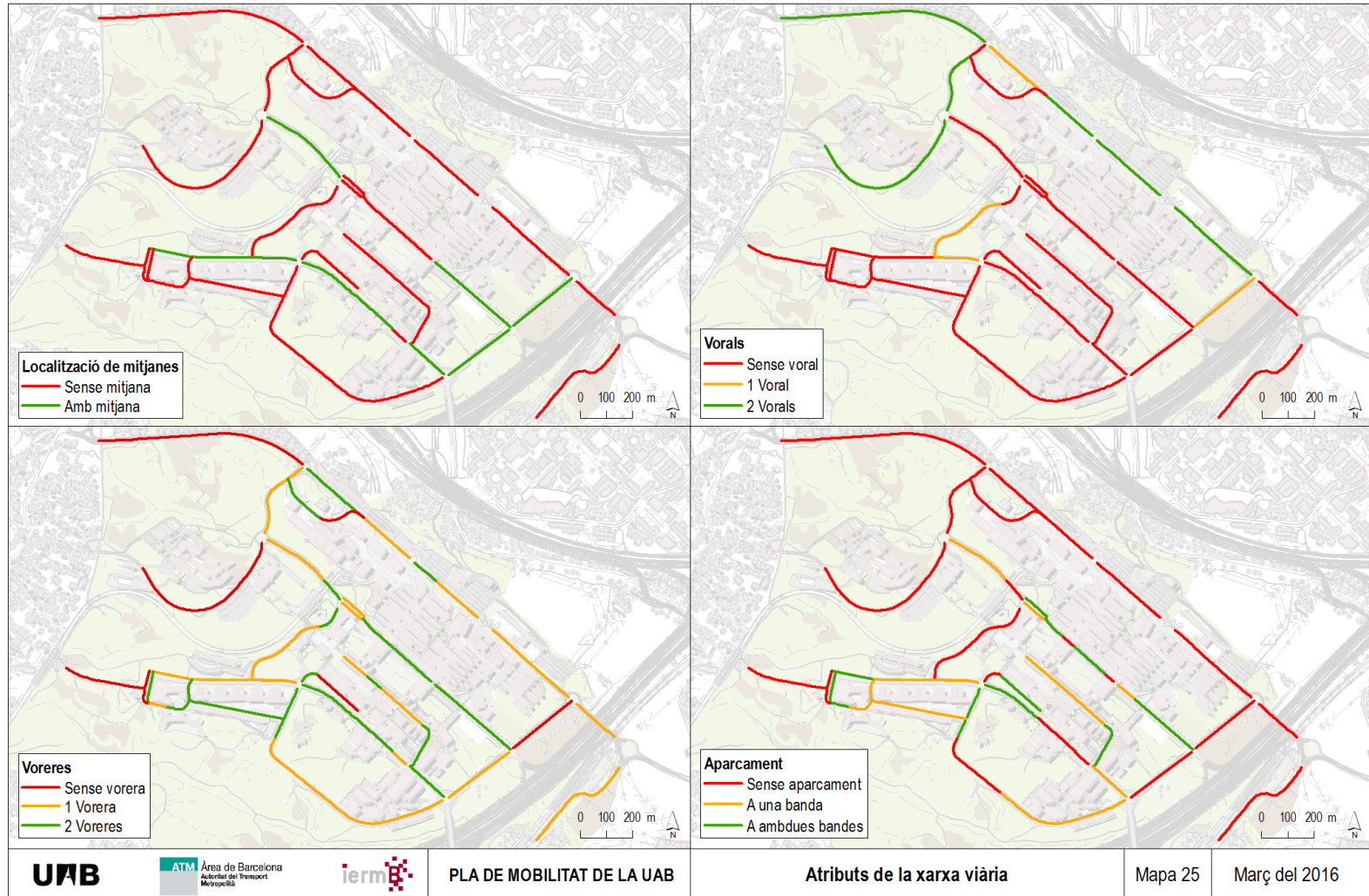
XARXA INTERNA: CARRILS DE LA XARXA VIÀRIA BÀSICA

- Actualment, pràcticament tots els vials són de doble sentit de circulació, amb un carril per sentit.



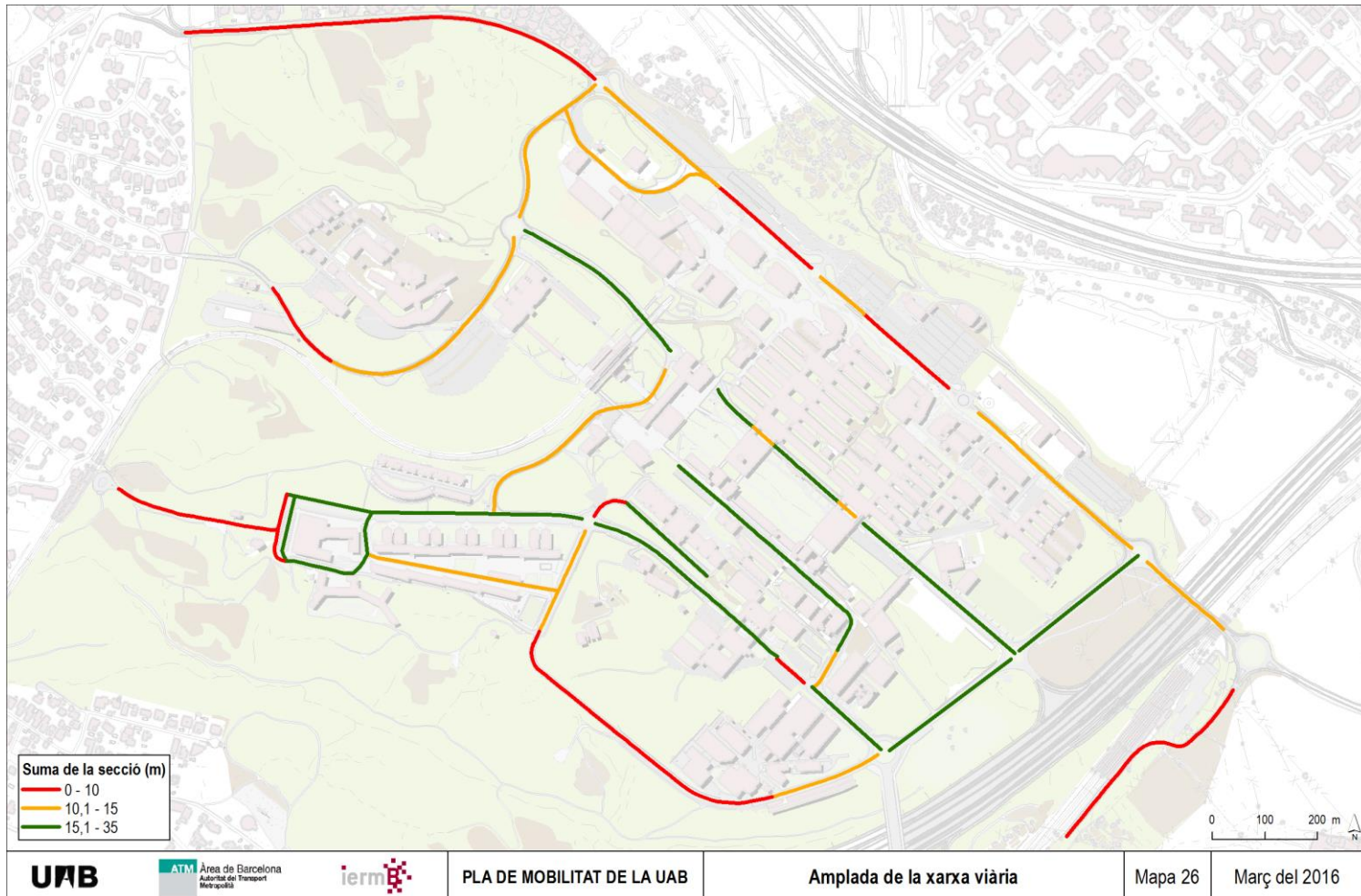
XARXA INTERNA: ATRIBUTS DE LA XARXA VIÀRIA BÀSICA

- Un 85% de la xarxa viària del Campus (8kms) té espai destinat als desplaçaments a peu.



XARXA INTERNA: AMPLADA DE LA XARXA VIÀRIA BÀSICA

- El 51% de les vies tenen una amplada superior als 15 m (4,3 kms de longitud de la xarxa). El 35% de les vies de 10 a 15 m (3,7 kms) i en el 13% restant de les vies l'amplada és inferior als 10 m (2,5 kms).



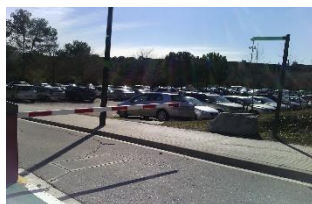
OFERTA D'APARCAMENT PER ZONES DEL CAMPUS I TIPOLOGIA

■ PLACES

- **Turismes:** 6.462 (90%)
- **Bicicletes:** 374 (5,2%)
- **Motos:** 269 (3,7%)
- **Vehicles CiD:** 73 (1%)

TOTAL: 7.178

- Respecte 2007, hi ha hagut una reducció de 491 places d'aparcament lliures per a cotxes.



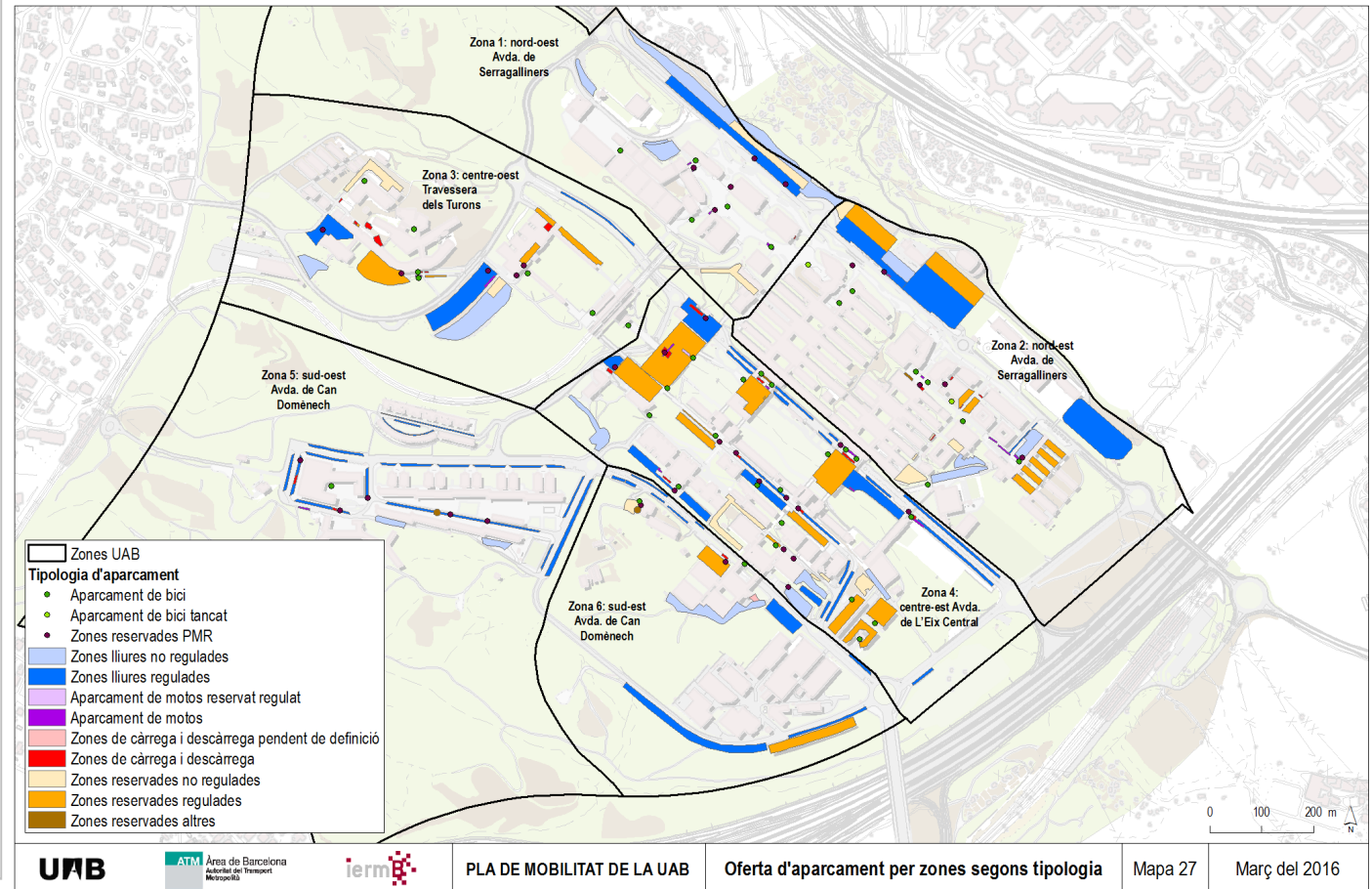
Descripció de la tipologia de places d'aparcament

TIPOLOGIA		DESCRIPCIÓ
Places lliures	Regulades	Places accessibles per a totes les persones usuàries i delimitades amb senyalització horitzontal.
	No regulades	Places accessibles per a totes les persones usuàries no delimitades amb senyalització horitzontal, situades en zones asfaltades o no.
Places reservades	Regulades	Places reservades per a personal (PAS i PDI) amb accés restringit a través de barreres i senyalització horitzontal.
	No regulades	Places reservades per a personal (PAS i PDI) amb accés restringit a través de barreres, no delimitades amb senyalització horitzontal i situades en zones asfaltades o no.
	PMR	Places reservades per a persones amb mobilitat reduïda amb la senyalització específica.
	Altres	Places reservades i senyalitzades per: ambulàncies, autoescola, vehicles elèctrics....
Aparcament de moto	Lliure regulat	Aparcament de motos accessibles per a totes les persones usuàries, delimitat i senyalitzat.
	Reservat regulat	Aparcament de motos reservat per a determinades persones usuàries, delimitat i senyalitzat.
Aparcament de bicicleta	Estàndard	Aparcament de bicicletes d'accés lliure per a totes les persones usuàries de tipus U invertida.
	Tancat	Aparcament de bicicleta amb accés reservat.
Zona de Càrrega i Descàrrega		Places reservades per càrrega i descàrrega, amb senyalització vertical i horitzontal.

Font: elaboració pròpia

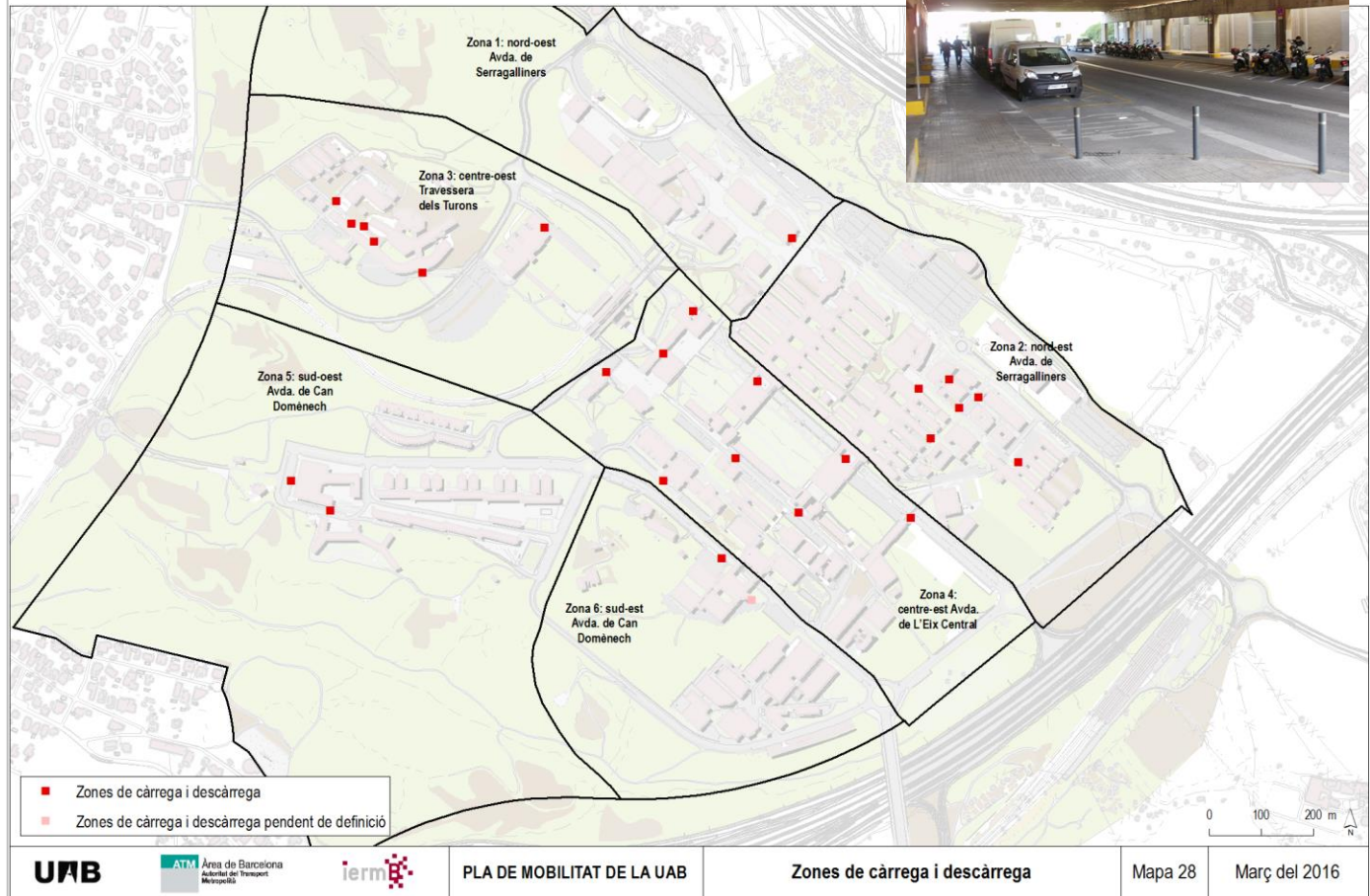
OFERTA D'APARCAMENT PER ZONES DEL CAMPUS I TIPOLOGIA

- **La zona 4** és on es concentren més places d'aparcament, amb un 30,2% del total.
- **Seguit de la zona 2** a on hi ha presència de totes les tipologies d'aparcaments (26,5%).
- **Aquests dos àmbits són els que aglutinen els principals edificis generadors de mobilitat del Campus.**



TRANSPORT DE MERCADERIES I LOGÍSTICA

- Els serveis i activitats que més transport de mercaderies requereixen són:
 - Correus.
 - Seguretat.
 - Proveïdors a les obres.
 - Restauració.
 - Missatgers exteriors.
- 26 zones habilitades de càrrega i descàrrega d'aproximadament 73 m2.
- La majoria de les places estan situades a la zona 4.
- Al 2016 es posa en marxa el servei de missatgeria interna en bici: *bicimissatgeria*.



FLOTA DE VEHICLES DE LA UAB

- Formada per 46 vehicles que s'utilitzen segons la demanda puntual de cada àrea.
- Antiguitat mitjana d'uns 12 anys.
- Els vehicles elèctrics són incorporacions recents:
 - 12 bicis a l'octubre de 2015
 - 3 furgonetes al gener de 2016.

Tipus de vehicle i carburant de la flota de vehicles de la UAB

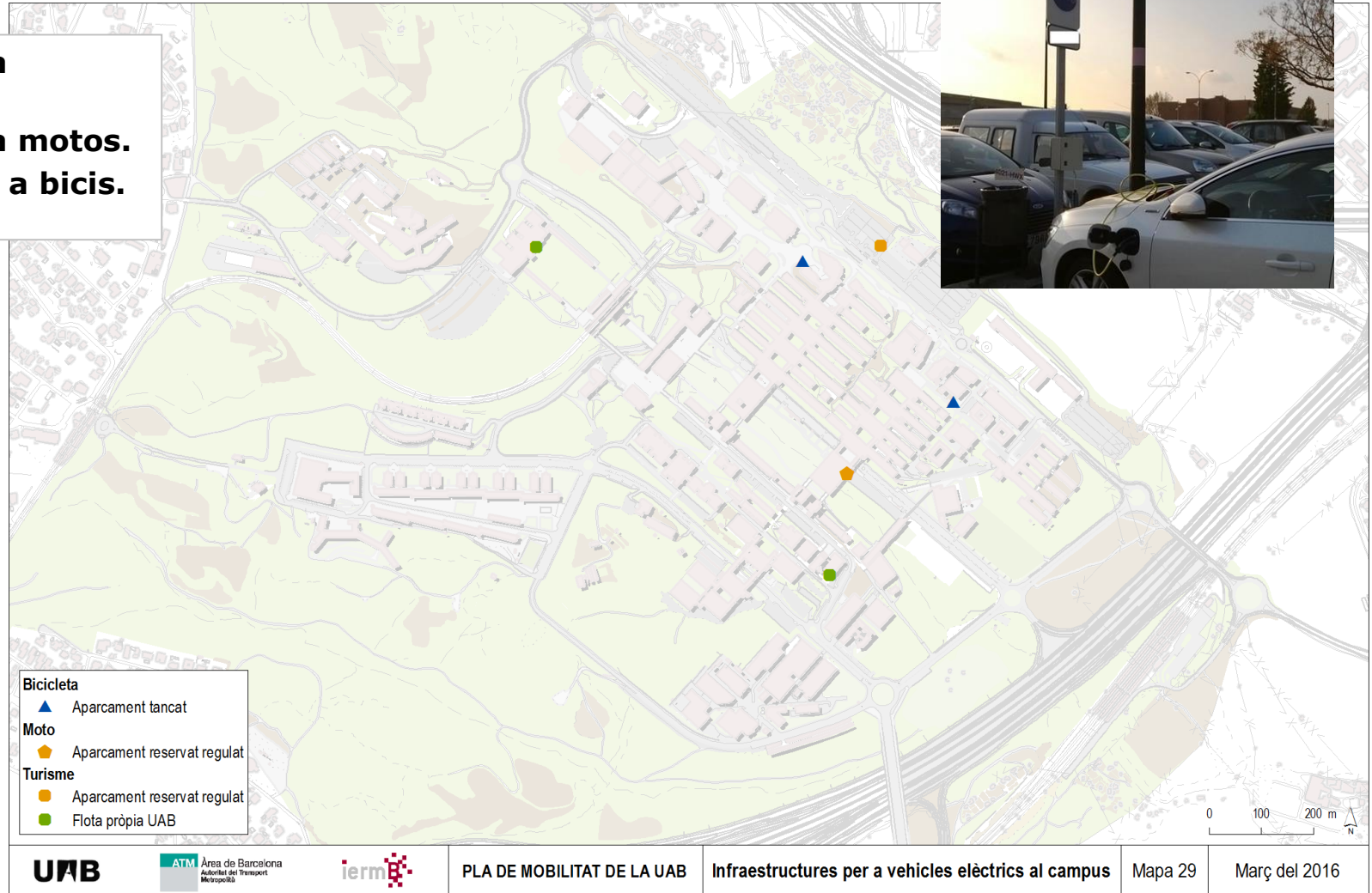
TIPUS VEHICLE I CARBURANT	TOTAL	%
Turisme dièsel	12	26,1
Turisme benzina	5	10,9
Motocicleta	1	2,2
Furgoneta dièsel	12	26,1
Furgoneta benzina	1	2,2
Furgoneta elèctrica	3	6,5
Bici elèctrica	12	26,1
TOTAL	46	100

Font: elaboració pròpia en base a dades facilitades per la UAB



PUNTS DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS

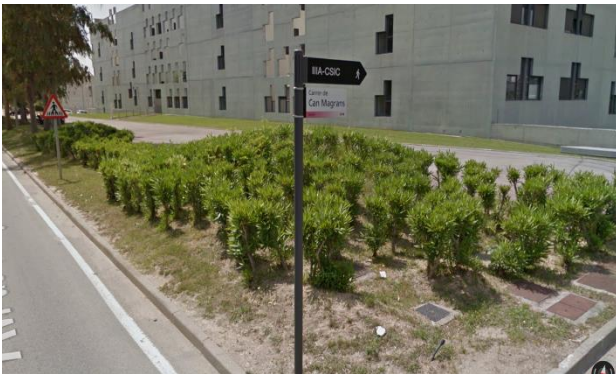
- 3 punts per a turismes.
- 1 punt per a motos.
- 40 punts per a bicis.



- **Punts amb excés de senyalització viària informativa**



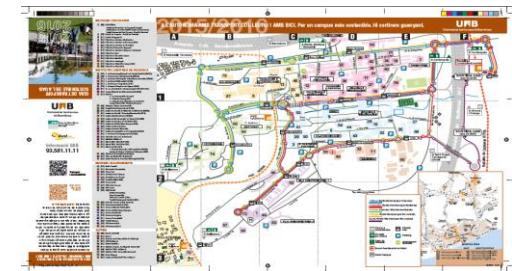
Senyalització per a vianants:



Senyalització places d'aparcament PMR:



- ❑ WEB DE MOBILITAT I TRANSPORTS
- ❑ GUIA DE TRANSPORT SOSTENIBLE DE LA UAB
- ❑ SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA
- ❑ CAMPUS SALUDABLE I SOSTENIBLE
- ❑ MERXANDATGE
- ❑ PUNT D'INFORMACIÓ UAB
- ❑ VIES CONVENCIONALS

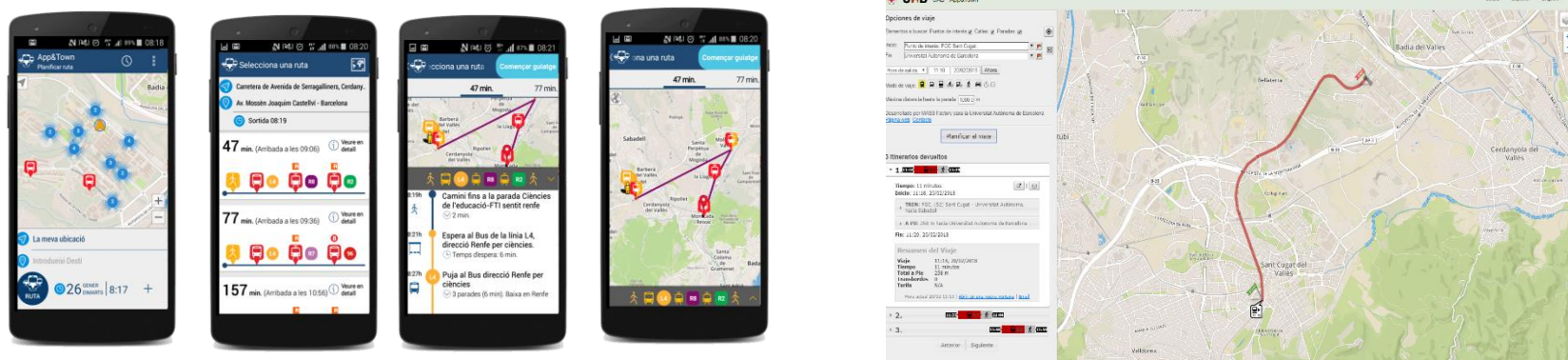


LES NOVES TECNOLOGIES I LA MOBILITAT - DESENVOLUPADES

❑ APP BUSOS UAB



❑ APP&TOWN i APP&TOWN-UAB



CAPÍTOL 3

LA MOBILITAT AL CAMPUS DE BELLATERRA DE LA UAB

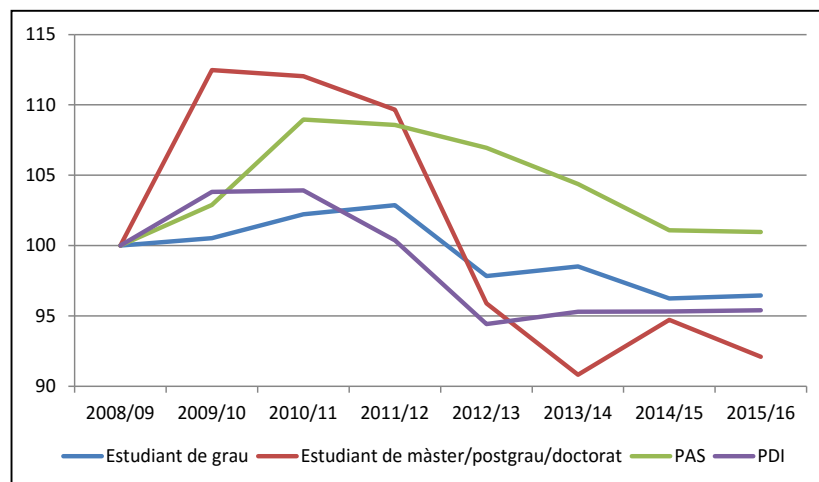
CONSIDERACIONS PRÈVIES: LA POBLACIÓ DEL CAMPUS

- La població del Campus de Bellaterra de la UAB és d'unes 47.000 persones:
 - 42.808 pertanyen a la comunitat universitària (estudiants, PAS, PDI).
 - Aproximadament 5.500 no pertanyen a la comunitat universitària però es desplacen per motius de treball, estudis o altres.

Comunitat Universitària UAB

	N	%
Estudiant de grau	24.467	57,16%
Estudiant de màster/postgrau/doctorat	12.425	29,02%
PAS	2.309	5,39%
PDI	3.607	8,43%
Total UAB	42.808	100,0

Font: EHMUAB, 2015



Comunitat Campus no UAB

Vinculació amb la UAB	Població 2015-16	
Centres adscrits UAB	1.248	2,70%
Serveis i entitats relacionades amb la UAB	485	1,00%
Corporació UAB	400	0,90%
Parc de Recerca UAB	1.128	2,40%
No relació UAB	2.165	4,60%
TOTAL	5.425	100,00%

Font: UAB, 2015-16

Evolució de la comunitat universitària segons col·lectiu (2008-09 a 2015-16)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'OGIC UAB

CARACTERÍSTIQUES DE LA COMUNITAT QUE CONDICIONEN LA MOBILITAT

- **Tinença de carnet de conduir:** El 70% de la comunitat universitària disposa de carnet de conduir cotxe i el 14% carnet de conduir moto. Els estudiants de grau són els que tenen uns valors més baixos de tinença de conduir. Per contra, el personal (PAS i PDI+Esfera) és el que té una proporció més elevada.
- **Disponibilitat de vehicle privat:** El personal (PAS i PDI-Esfera) és el col·lectiu que té cotxe i moto en major proporció. Els estudiants són els que disposen en menor percentatge. El 19% de la comunitat universitària disposa de bici.

Tinença de carnet de conduir i disponibilitat de cotxe i/o moto segons col·lectiu. 2015 (%)

Col·lectiu	Tinença de carnet de conduir		Disponibilitat de	
	Cotxe	Moto	Cotxe	Moto
Estudiants de grau	63,4	12,4	38,7	16,6
Estudiants màster/postgrau/doctorat	79	14,7	45,5	22,2
PAS	89,2	19,9	76,7	27,3
PDI+Esfera	91,2	20,2	77,3	25,3
TOTAL	70,4	14	46,1	19

Font: EHMUAB, 2015

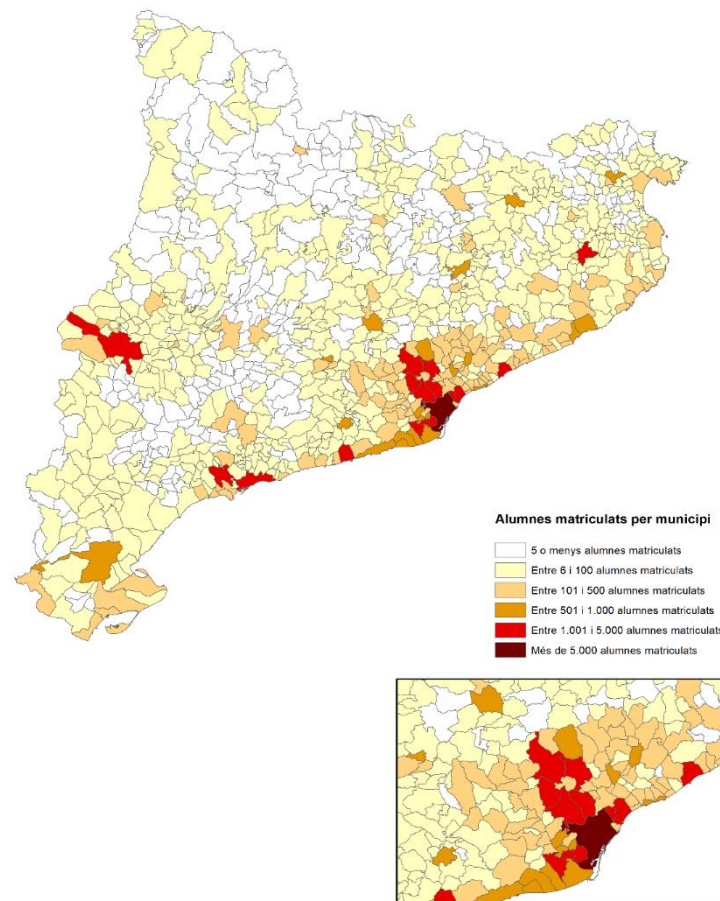
CONSIDERACIONS PRÈVIES: LA POBLACIÓ DEL CAMPUS

CARACTERÍSTIQUES DE LA COMUNITAT QUE CONDICIONEN LA MOBILITAT

- La major part de la comunitat universitària té la seva residència habitual a la ciutat de Barcelona.

Municipis	%
Barcelona	28,1%
Sabadell	9,3%
Cerdanyola del Vallès	8,1%
Terrassa	6,6%
Sant Cugat del Vallès	3,8%
Vila UAB*	2,4%
Comarques	
Resta Vallès Occidental	9,3%
Vallès Oriental	8,1%
Baix Llobregat	6,3%
Anoia-Bages	5,1%
Resta Barcelonès	4,0%
Maresme	1,3%
Alt Penedès – Garraf	1,7%
Resta Catalunya	2,8%
Total	100,0%

Font: EHMUAB, 2015



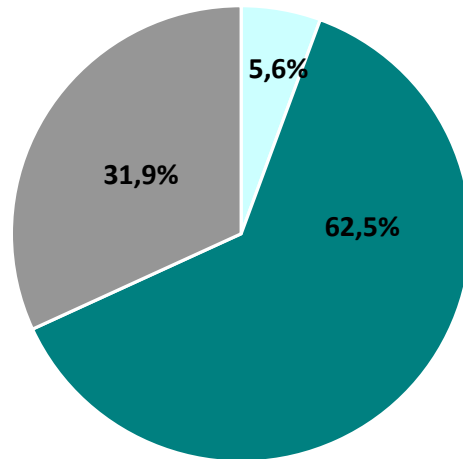
Font: Elaboració pròpia

ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AL CAMPUS

REPARTIMENT MODAL

- El 62,5% de la comunitat universitària es desplaça al Campus en transport públic (majoritàriament estudiants i en desplaçament amb origen Barcelona).

Repartiment modal en els desplaçaments d'accés a la UAB (%).
2015



■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

Font: EHMUAB, 2015

Mode principal	Estudiants de grau	Estudiants de màster/postgrau/doctorat	PAS	PDI+Esfera	TOTAL
Modes actius	6,4	4,5*	2,9*	3,6*	5,6
Caminant	5,2	3	1,5*	0,9*	4,2
Bicicleta	1,1*	1,2*	1,5*	2,7*	1,3
Transport públic	68,3	64,9	29,7	40,3	62,6
Autobús	10	7,9	3,2*	2	8,4
FGC	35,8	44,4	21,8	33	36,1
RENFE (+ bus intern UAB)	22,6	12,9	4,7	5,6*	18,2
Transport privat	25,3	30,6	67,4	56,1	31,9
Cotxe conductor sol	14,6	23,7	47,5	41,7	20,9
Cotxe conductor + altres persones	5,9	4,6	13,9	9	6,5
Cotxe acompanyant	3,4	1,5	3,5	2,2*	3
Moto	1,4	0,8	2,5	3,2*	1,6
TOTAL	100	100	100	100	100

*Dades estadísticament no significatives. Inferiors a 30 casos.

Font: EHMUCU, 2015.

ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AL CAMPUS

MULTIMODALITAT

- La multimodalitat mostra una tendència a l'alça des de 2006, quan un 24,1% dels desplaçaments eren multimodals. L'any 2015 aquest valor és del 59%.

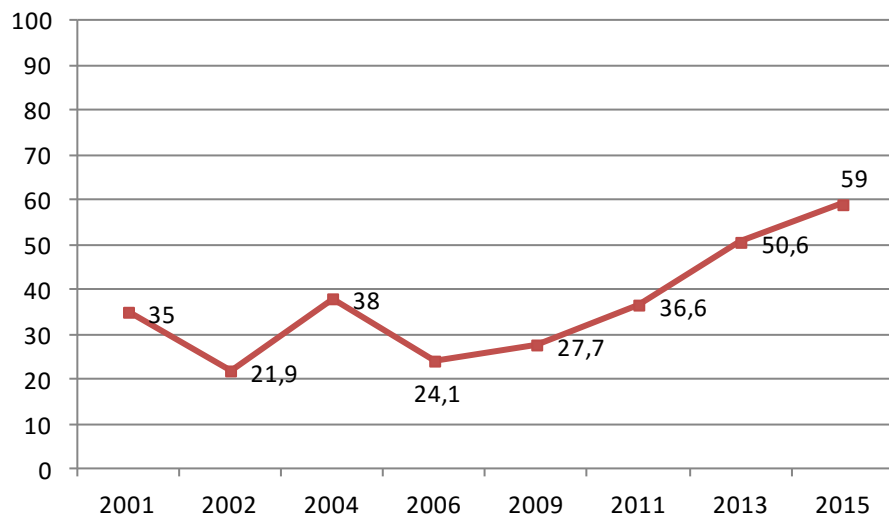
Multimodalitat segons mode de transport amb el que s'arriba al Campus (%). 2015

	2015			
	Actius	Transport públic	Transport privat	TOTAL
Multimodal	5,5*	92,6	2,4	59
Unimodal	94,5	7,4	97,6	41
TOTAL	100	100	100	100

Font: EHMUAB, 2015

*Dades estadísticament no significatives. Inferiors a 30 casos.

Evolució del % de multimodalitat. 2001-15.



Font: EHMUAB, 2015

Principals combinacions de mitjans en els desplaçaments multimodals (%). 2015

Combinacions de mitjans	2015
CAMINAR+FGC	22,1
METRO+FGC	17,6
BUS+FGC	10,4
CAMINAR+RENFE	13,2
CAMINAR+BUS	8,9
RENFE+FGC	5,5
METRO+RENFE	4,7
BUS+RENFE	3,4
COMPARTINT COTXE+RENFE	2,2
COTXE CONDUCTOR SOL+RENFE	1,9
COMPARTINT COTXE+FGC	**
FGC+RENFE	1,6
BIBIC+FGC	1,1
RESTA COMBINACIONS	7,4
TOTAL	100

Font: EHMUAB, 2015

*Dada no disponible.

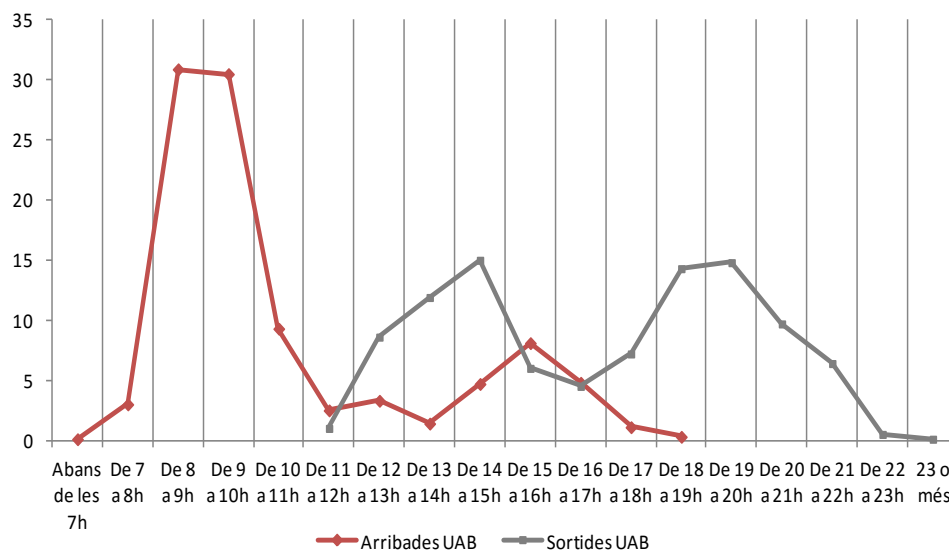
**Dades estadísticament no significatives. Inferiors a 30 casos.

ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AL CAMPUS

PARÀMETRES TEMPORALS DE LA MOBILITAT AL CAMPUS

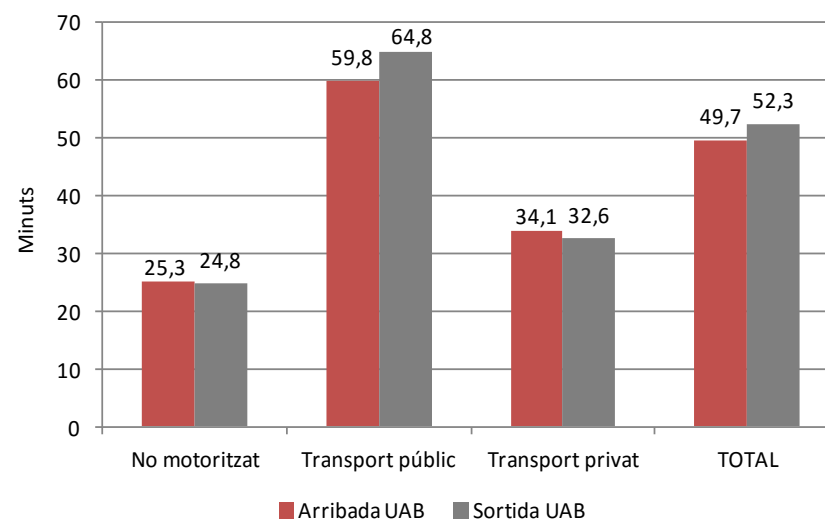
- La distribució horària de les arribades al Campus mostra una forta concentració entre les 8h i les 10h del matí (quan arriba el 61% de la població del Campus).
- A la tarda, les puntes d'arribades són de 14h a 15h i de 18h a 20h.
- El PAS és el col·lectiu que presenta més concentració d'arribades de 8h a 10h.
- El 45,9% que arriben al Campus en transport privat triguen de 20 a 39 minuts

Distribució horària dels desplaçaments d'accés i de sortida del Campus de Bellaterra (%). 2015



Font: EHMUAB, 2015

Durada mitjana (minuts) del desplaçament d'arribada i de sortida a la UAB segons mode de transport principal. 2015



Font: EHMUAB, 2015

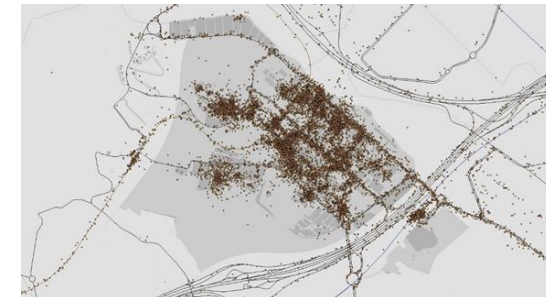
ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AL CAMPUS

CAMPUS MOBILITY I EHMCU: EL TEMPS PERCEBUT VS EL TEMPS REAL

- El temps declarat a l'enquesta es considera temps percebut. El de l'app és temps objectiu. Les persones que utilitzen el transport privat són les que sub-valoren més el temps de desplaçament (en un 12%). Seguidament de les del transport públic (6%).
- Els viatges unimodals es subestimen més (9%) que els multimodals (5%).

El temps de desplaçament valorat des de l'EhMCU i des de l'APP. 2015

	Temps EHMCU (min)	Temps Campus Mobility App (min)	Diferencial (%)
Respecte característiques personals			
<i>Rol a la UAB</i>			
Estudiant	50,3	52,1	-4
Personal	40	44,2	-11
Respecte característiques del viatge			
<i>Mode de transport</i>			
No-Motoritzat	32,4	29,2	+10
Públic	56,7	59,9	-6
Privat	32,9	36,8	-12
<i>Durada del viatge</i>			
<= 30 min.	22,7	20,8	+8
31-60 min.	41,8	45,6	-9
61=< min.	68,6	74,2	-8
<i>Multimodalitat</i>			
Unimodal	32,6	35,5	-9
Multimodalitat	58,4	61,5	-5



Font: EHMUAB, 2015 i experiment Campus Mobility, 2015. UAB i GEMOTT

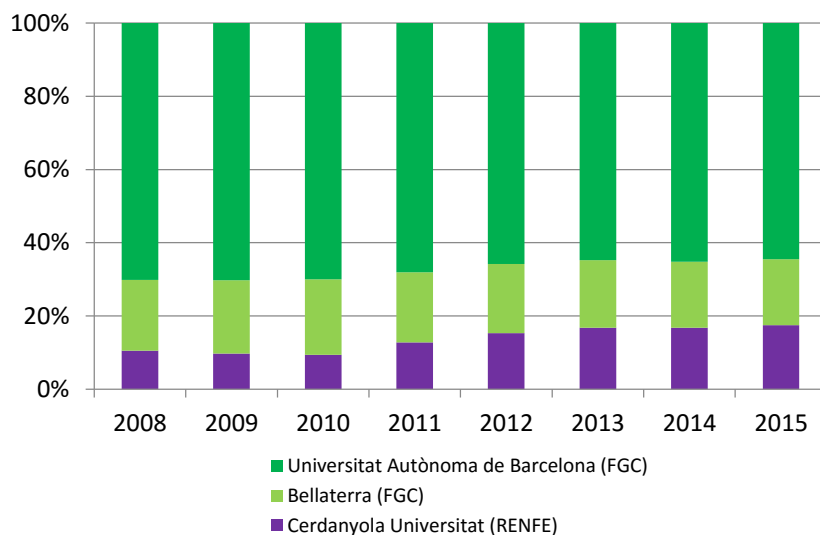
SERVEIS FERROVIARIS

Mitjana diària de viatges. Octubre 2015

Mitjana diària de viatges	Bellaterra (FGC)	uab (FGC)	Cerdanyola Universitat (Renfe)
Mitjana dia laborable	1.997	9.999	2.933
Mitjana dissabte, diumenge i festiu	746	367	-
MITJANA DIÀRIA TOTAL	1.593	6.893	-

Font: Elaboració pròpia en base a dades facilitades per l'ATM.

Distribució dels viatges segons estació ferroviària d'origen. 2015



Font: Elaboració pròpia en base a dades facilitades per l'ATM.



SERVEI D'AUTOBÚS INTERN

Línies de bus intern utilitzades. 2015

Línies bus intern*	% Total
El fa servir*	46
L1 (Renfe-Rectorat per Ciències)	22,3
L4 (Renfe-Rectorat per Eix Central)	20,5
L2 (Renfe-Vila per Medicina Eix Central)	12,7
L5 (Renfe-Vila per Eix Central)	10,3
L3 (Ciències i Biociències-Eureka)	6
Nc	3,8
Mai	53
NC	0,9

Font: EHMCU, 2015.

*Resposta múltiple: cada enquestat/da pot donar més d'una resposta a la pregunta, així el total supera el 100% dels casos

MITJANA DIÀRIA DE VIATGERS	TIPUS DE TRAJECTE	TOTAL VIATGERS MENSUALS		MITJANA DE VIATGERS DIARIS	
L1 (Renfe-Rectorat per Ciències)	S	26.646	36.848	1.269	1.755
	A	10.202		486	
L2 (Renfe-Vila per Medicina Eix Central)	S	11.563	25.379	551	1.209
	A	13.816		658	
L3 (Ciències i Biociències-Eureka)	L3S	3.834	6.815	183	325
	L3A	2.981		142	
L4 (Renfe-Rectorat per Eix Central)	S	18.719	31.856	891	1.517
	A	13.137		626	
L5 (Renfe-Vila per Eix Central)	S	5.347	10.004	255	476
	A	4.657		222	
TOTAL SERVEI BUS INTERN	S	66.109	110.902	3.148	5.281
	A	44.793		2.133	

S: sortida estació cap el Campus

A: arribada estació des del Campus

L3S: sortida d'Eureka

L3A: sortida de Ciències i Biociències

Font: Elaboració pròpia a partir d'informació de la UPGM

SERVEI D'AUTOBÚS EXTERN

Mitjana diària de viatgers. Serveis diaris línies d'autobús interurbà. Octubre 2015.

LÍNIES BUS INTERURBÀ. SERVEIS DIARIS	MITJANA DIÀRIA DE VIATGERS
Badalona-UAB (Autocares Font)	74
Barcelona-UAB (Grup Sarbus)	4.232
Barcelona-UAB. Servei nocturn (Autocares Font/Grup Sarbus)	81
Girona-UAB (Sagalés)	45
Granollers-UAB (Sagalés)	66
Igualada-UAB (MonBus)	94
Manresa-UAB (Sagalés)	210
Mataró-UAB (Casas)	694
Montcada i Reixac-UAB (Autocares Font/Grup Sarbus)	407
Olesa-UAB (TGO)	168
Sabadell-UAB (Grup Sarbus)	26
Sta. Perpètua de Mogoda-UAB (Sagalés)	60
TOTAL VIATGERS	6.156

Font: elaboració pròpia en base a les dades facilitades per l'ATM i el DTES Generalitat de Catalunya.

Viatgers anuals totals segons línia de bus interurbana. Serveis setmanals. 2015

LÍNIES BUS INTERURBÀ. SERVEIS SETMANALS	MITJANA DIÀRIA DE VIATGERS
Lleida-UAB (Alsa)	2
Vic-UAB (Sagalés)	1
Olot-UAB (per Amer) (Teisa)	971
Olot-UAB (per Banyoles (Teisa)	527
Torrefarreta-UAB (Autocars Gamón)	372*

Font: elaboració pròpia en base a les dades facilitades per l'ATM i el DTES Generalitat de Catalunya.

* Dades de gener a juny 2015.

L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC

ÚS DE TÍTOLS DE TRANSPORT

- La T-Jove és el títol integrat més utilitzat (58%), seguidament de la T-10 (23,2%).
- Les persones usuàries del bus són les que, en major mesura, utilitzen la T-10. Les usuàries d'FGC fan un major ús de la T-Trimestre. Les que arriben en Renfe opten en major proporció per la T-Mes.

Tipus de bitllet per a desplaçar-se a la UAB amb transport públic segons mitjà de transport. 2015.

Tipus bitllet	Mitjà de transport públic			
	Bus	FGC	Renfe	TOTAL
T-Jove	58	60	54	57,9
T-10	29	24	18	23,2
T-50/30	0*	4,1	2*	2,9
T-Mes	3,1*	3,3	9,9	5,2
T-Trimestre	1,5*	5,1	3,2*	4,1
Abonament Anual	0*	1,8	0	1,1
Mensual Renfe	-	-	5	1,5
Bonotren 10 Renfe	-	-	5,3	1,5
Bitllet Senzill	0*	0,6*	0,5*	0,5
Altres	8,8*	0,8*	1,3*	2
No paga bitllet	0*	0,2*	0,3*	0,2
TOTAL	100	100	100	100

Font: EHMCU 2015.

*Dades estadísticament no significatives. Inferiors a 30 casos.

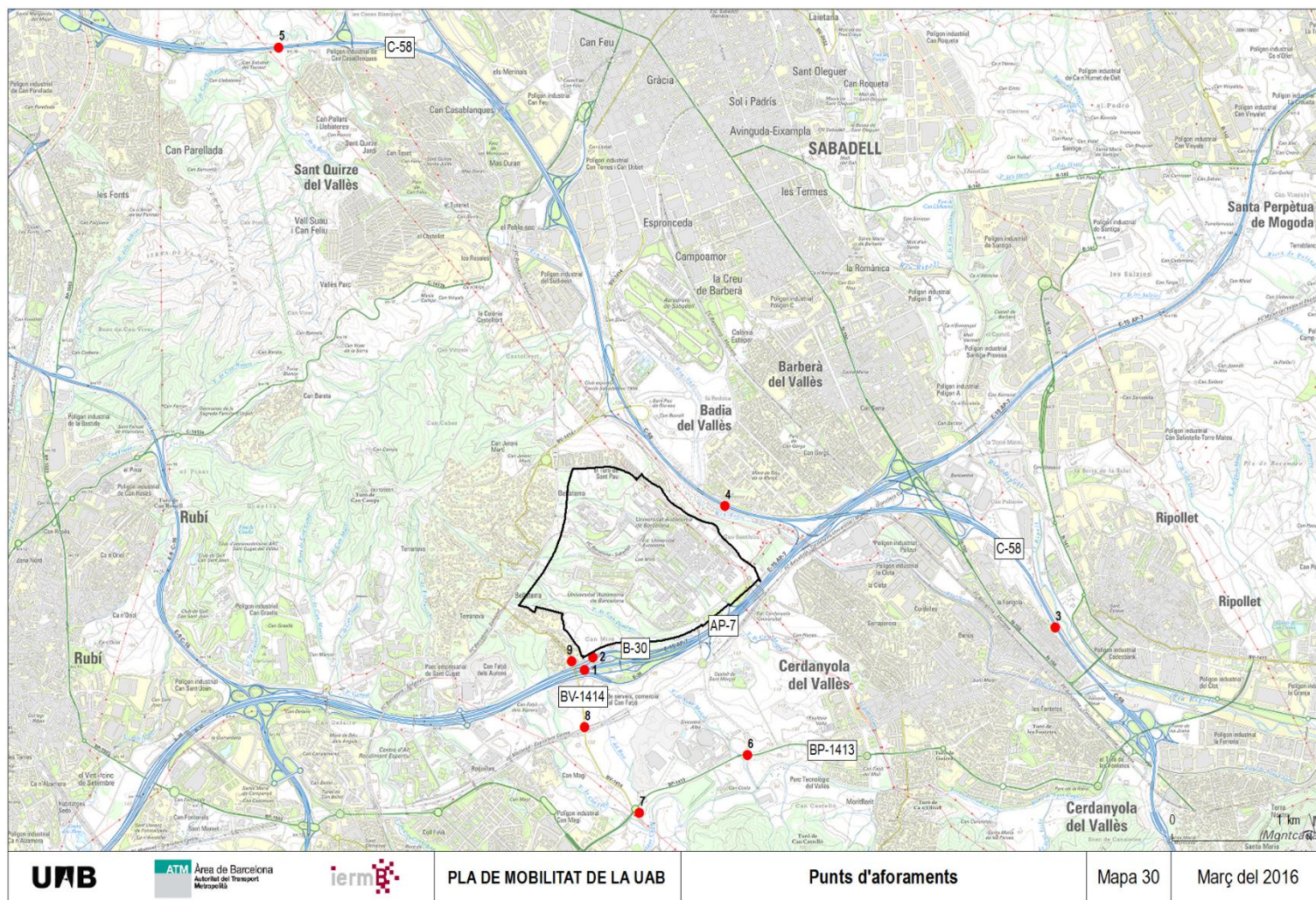
L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

AFORAMENT DE VEHICLES

IMD en les principals vies de l'entorn del Campus (total de cotxes). 2014

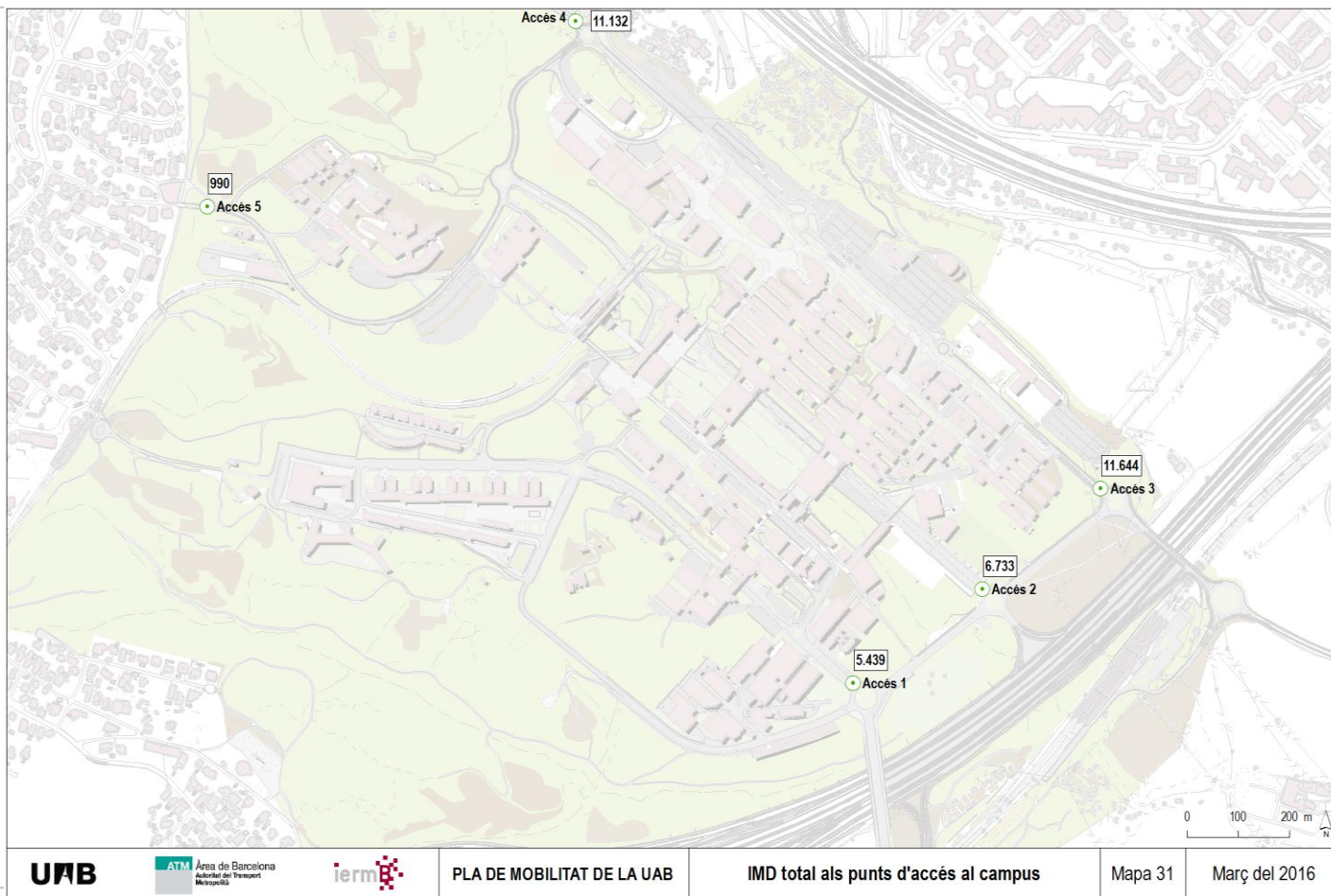
1	101.975
2	61.666
3	149.121
4	165.181
5	83.298
6	-
7	-
8	11.889
9	-

Font: Diputació de Barcelona, Generalitat de Catalunya i Ministerio de Fomento.



ACCESSOS PER A VEHICLES MOTORITZATS

- **Accés 1:**
Directe des de la B-30,
AP-7 (dels que vénen de
Tarragona).
- **Accés 2:**
Directe des de la B-30,
AP-7 (Dels que vénen de
Girona).
- **Accés 3:**
Comunica amb
Cerdanyola del Vallès i
amb la B-30 (dels que
vénen de Tarragona i no
han entrat per l'accés 2).
- **Accés 4:**
Comunica amb Bellaterra
i amb la C-58.
- **Accés 5:**
Comunica amb
Bellaterra.



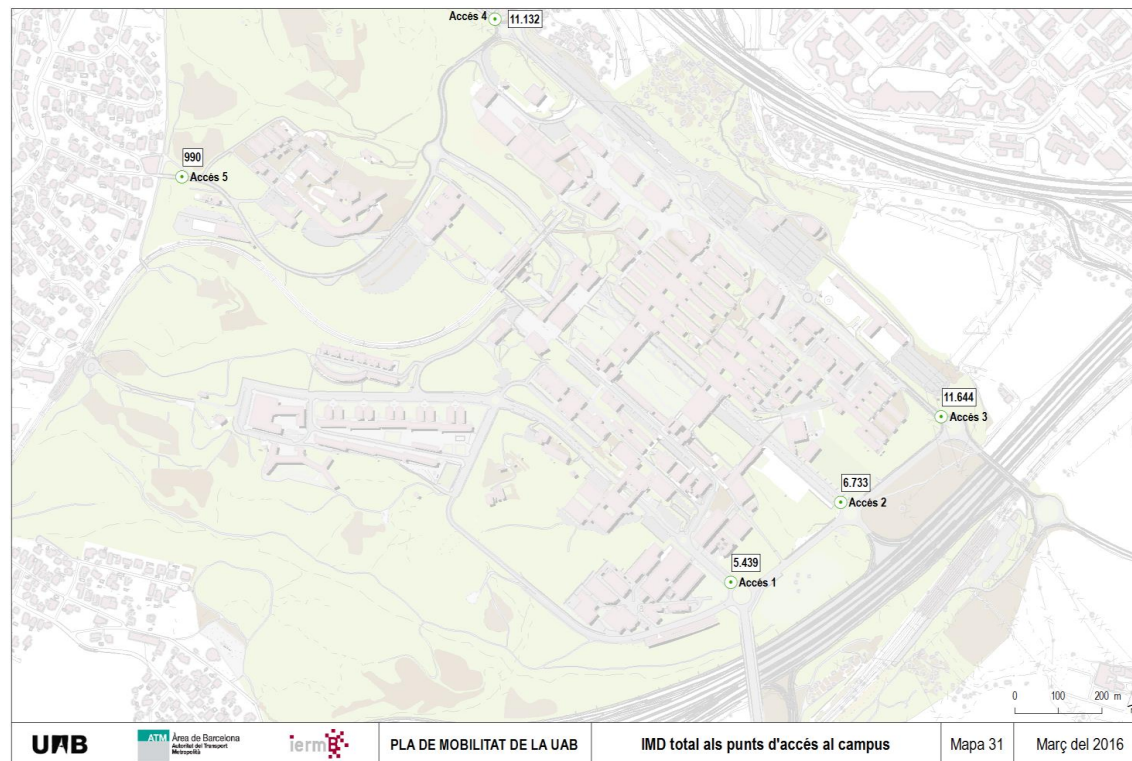
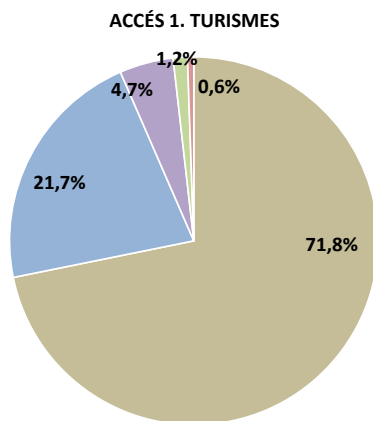
AFORAMENT DE VEHICLES

IMD total als punts d'accés al Campus de la UAB

	1	2	3	4	5	TOTAL
Dilluns	6.679	8.393	14.589	13.694	1.225	44.580
Dimarts	6.775	8.852	14.946	13.928	1.276	45.777
Dimecres	7.563	8.872	15.037	14.315	1.321	47.108
Dijous	7.206	8.492	14.651	14.102	1.290	45.741
Divendres	7.196	8.085	14.886	14.278	1.228	45.673
Dissabte	1.639	2.823	4.566	4.416	389	13.833
Diumenge	1.017	1.614	2.836	3.190	201	8.858
IMD TOTAL	5.439	6.733	11.644	11.132	990	35.939
IMD DIA LABORABLE	7.084	8.539	14.822	14.063	1.268	45.776
IMD CAP DE SETMANA	1.328	2.219	3.701	3.803	295	11.346

Font: elaboració pròpia en base a dades de treball de camp.

Índex d'ocupació dels vehicles



- Diàriament entra i surt una mitja de 35.939 vehicles al Campus de la UAB.
- Els dies laborables entra i surt una mitja de 45.776 vehicles i els festius d'11.346.
- Els accessos més utilitzats són el 3 (carretera de Cerdanyola) i el 4 (Bellaterra i C-58) amb uns 11.500 cotxes entrant i sortint diàriament en els dos casos.

ÚS DE L'ESPAI D'APARCAMENT

- L'oferta actual d'aparcament per a turisme és de 6.462 (228 menys respecte el total registrat a l'anterior Pla de Mobilitat). Totes elles gratuïtes.

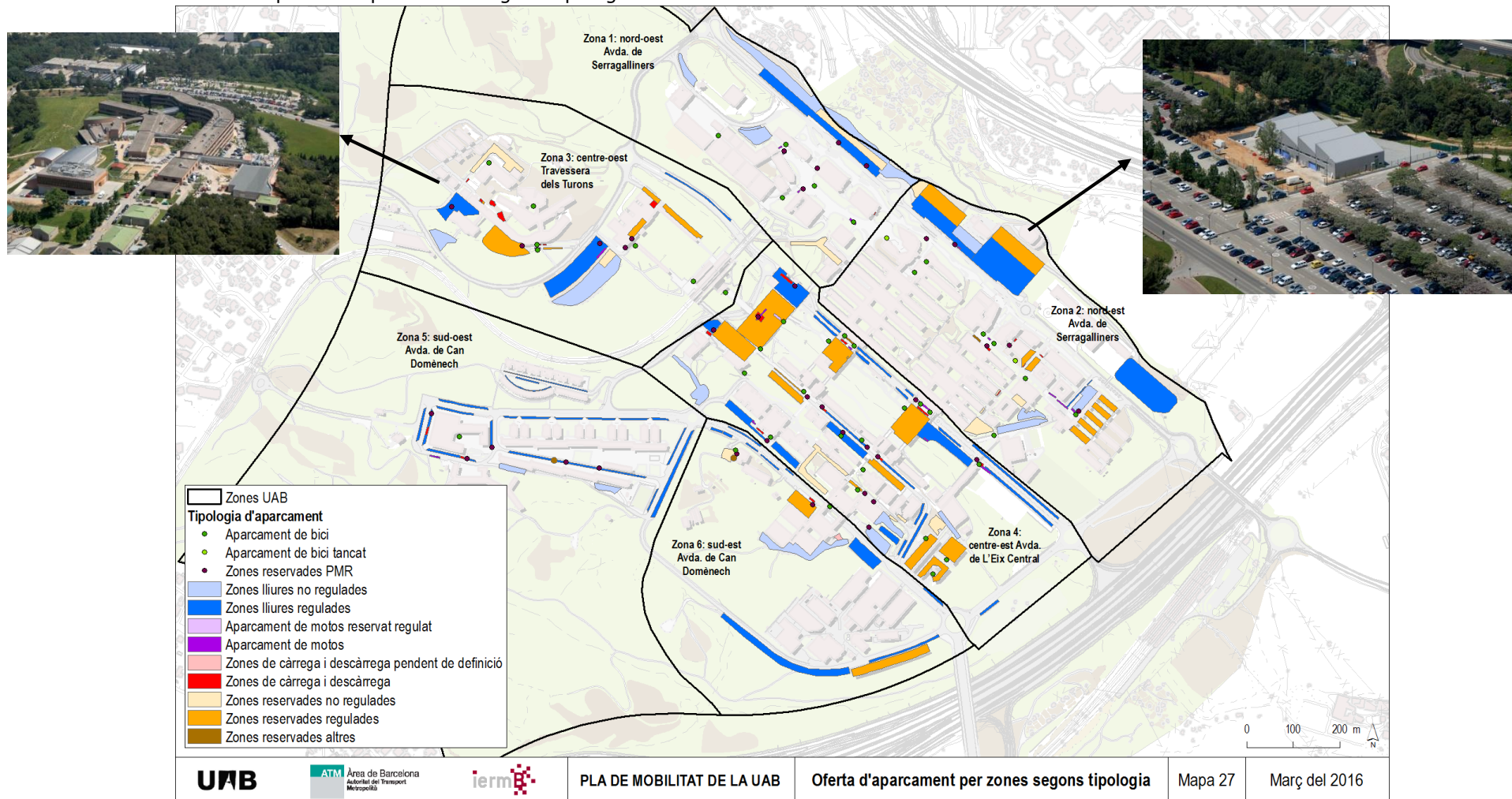
Oferta de places d'aparcament segons tipologia. 2016

TIPOLOGIA D'APARCAMENT	PLACES 2016		
		total	%
Places lliures	Regulades	3.025	42.1
	No regulades	1.595	22.2
Places reservades	Regulades	1.276	17.8
	No regulades	485	6.8
	PMR	71	1.0
	Altres	10	0.1
Aparcament de moto	Lliure regulat	210	2.9
	Reservat regulat	59	0.8
Aparcament de bicicleta	Estàndar	334	4.7
	Tancat	40	0.6
Zona de Càrrega i Descàrrega		73	1.0
TOTAL		7.178	100.0

Font: elaboració pròpia a partir de dades facilitades per la UPGM.

ÚS DE L'ESPAI D'APARCAMENT

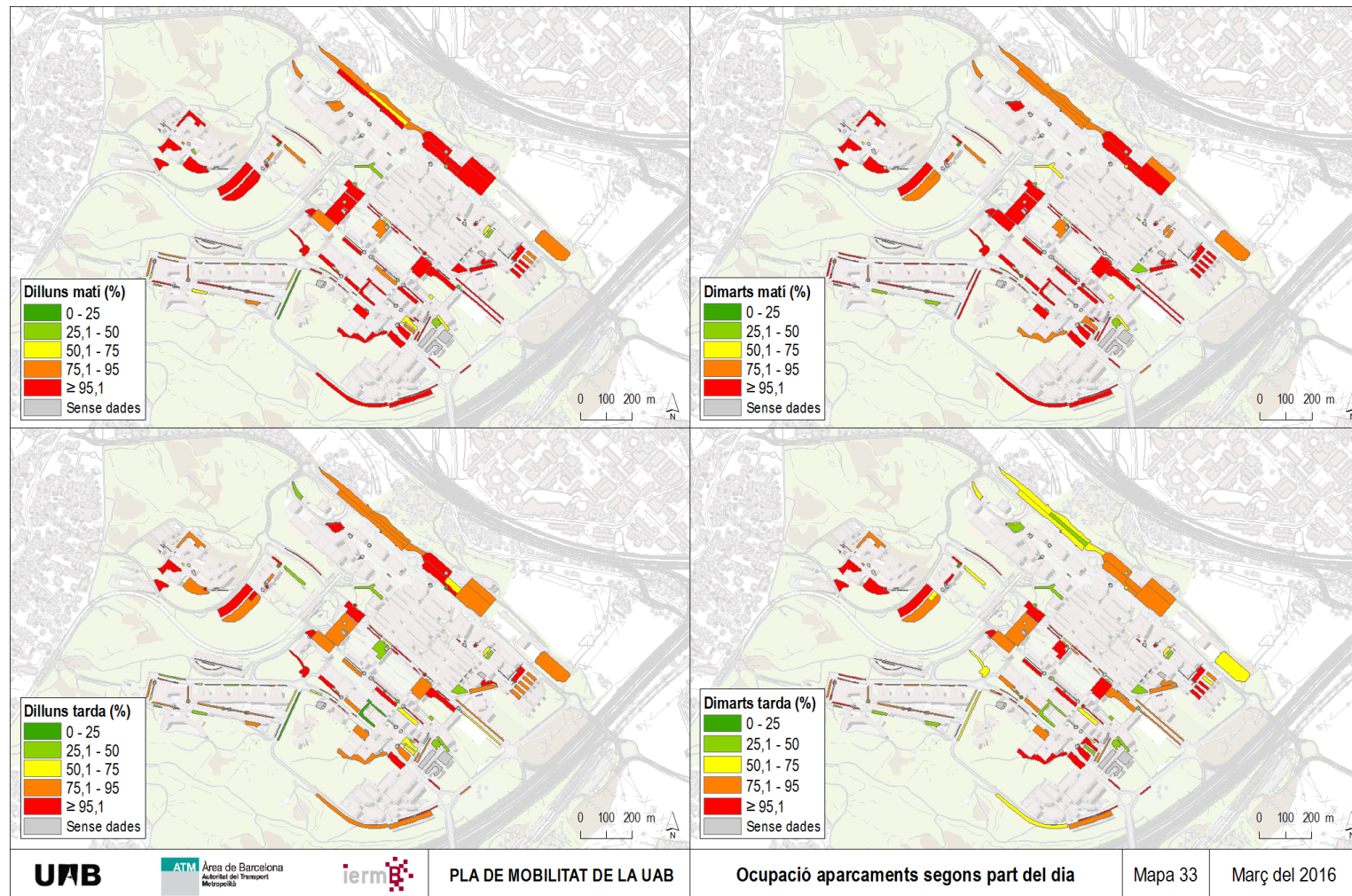
Oferta de places d'aparcament segons tipologia. 2016



Font: elaboració pròpia.

ÚS DE L'ESPAI D'APARCAMENT

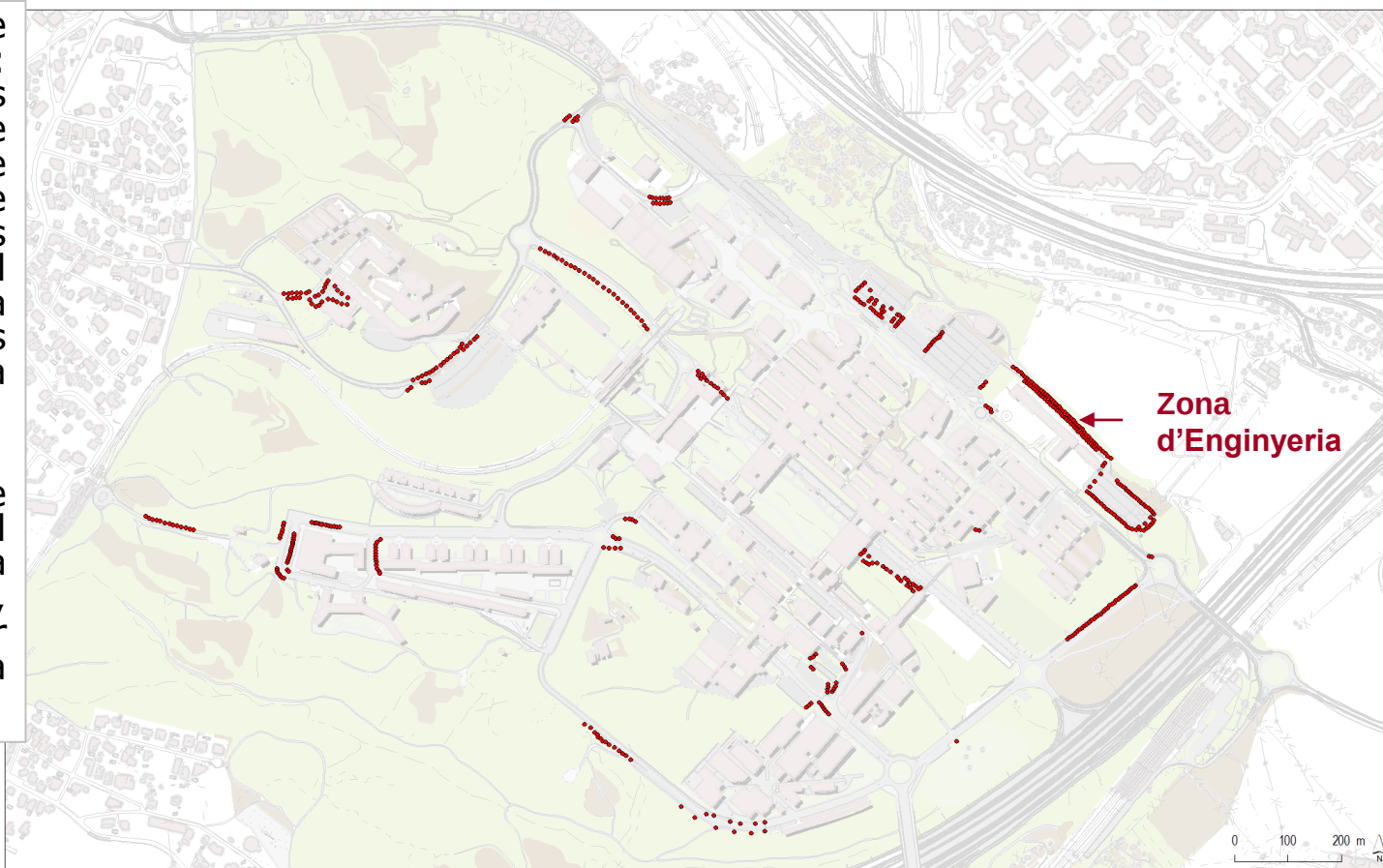
Ocupació dels aparcaments segons part del dia



Font: elaboració pròpia en base a dades de treball de camp.

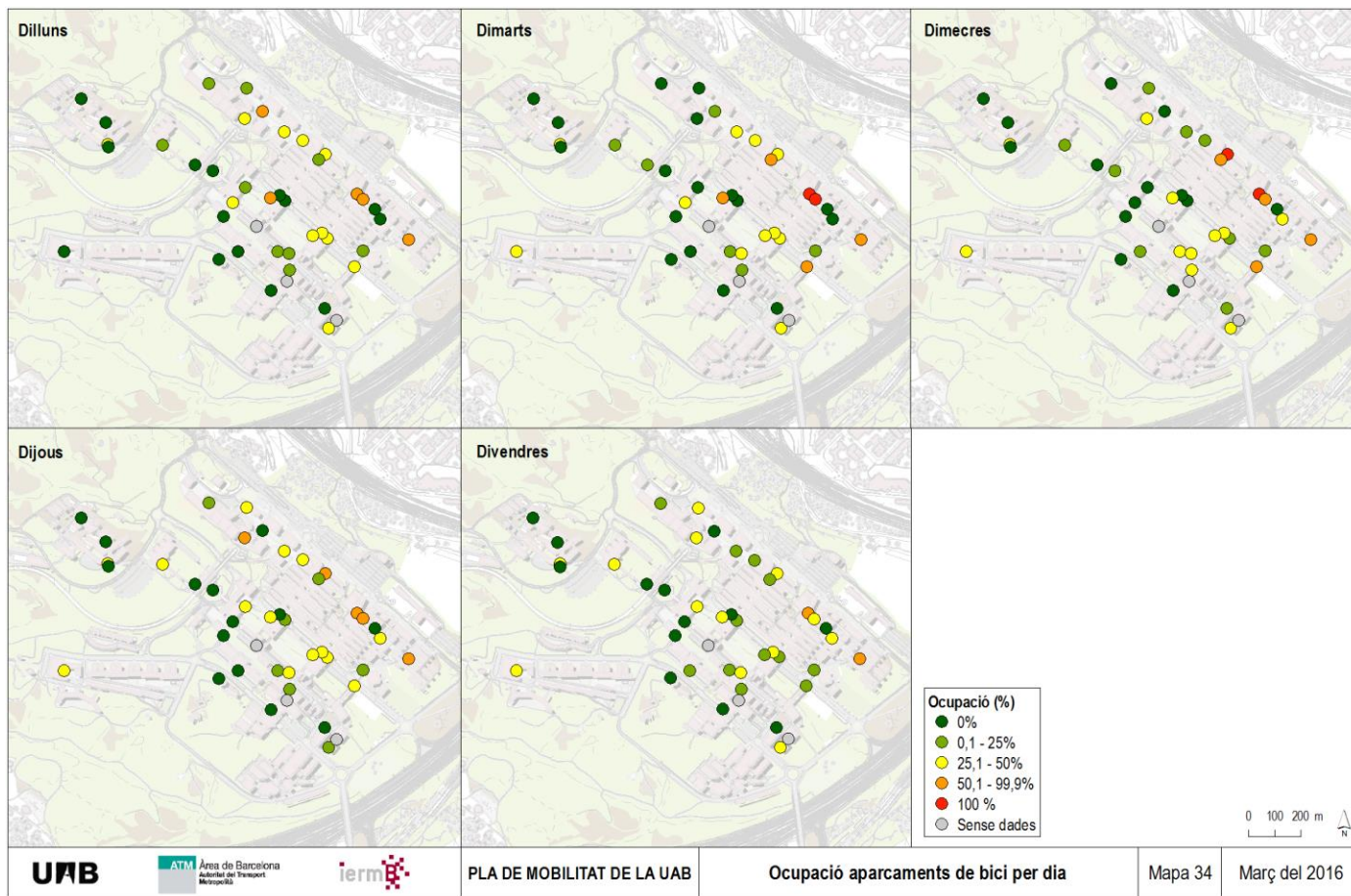
ANÀLISI DE LA INDISCIPLINA EN L'APARCAMENT

- El moment de màxima indisciplina: entre les 11h i les 12h, franja que coincideix amb la de màxima ocupació de les bosses d'aparcament i el període de màxima presència de vehicles per sobre de l'oferta disponible.
- El major nombre de vehicles mal aparcats es troben a la zona d'Enginyeria, en l'aparcament per sobre de l'Avinguda de Serragalliners.



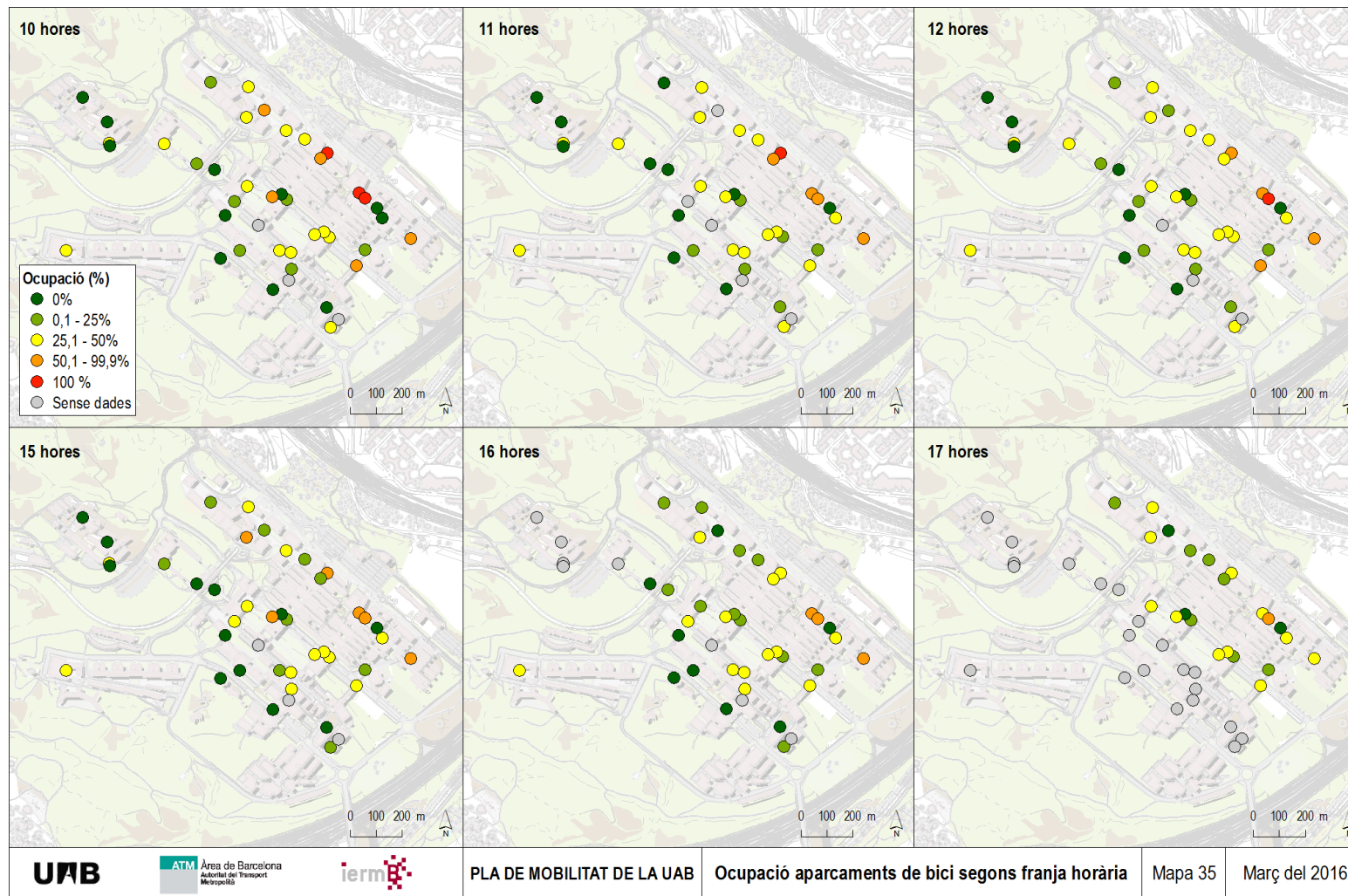
OCUPACIÓ DELS APARCAMENTS DE BICI

- Un 20% dels aparcaments estan lliures tots els dies i un 44% ocupats.
- Els punts sempre ocupats es localitzen a la part nord i centre del Campus (Plaça Cívica, FGC i Veterinària).
- L'aparcament tancat de l'Albareda presenta una ocupació del 100%.
- Els dimecres, dijous i divendres són els dies que hi ha més aparcaments ocupats.



OCUPACIÓ DELS APARCAMENTS DE BICI

- Entre les 10h i les 13h és quan es donen les majors proporcions d'ocupació.



CAPÍTOL 4

ANÀLISI DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT A LA UAB

OBJECTIU:

- Donar recolzament tècnic a l'equip de govern a l'hora de **dissenyar la política d'accessibilitat i mobilitat de la UAB**, així com les eines de planificació i gestió adients per tal de **maximitzar l'accessibilitat** al Campus de la manera més **SOSTENIBLE, EFICIENT i INTEGRADORA** possible i, d'aquesta manera, consolidar el rol de la UAB com a node metropolità.

TASQUES:

- Anàlisi i diagnosi de l'accessibilitat.
- Establiment d'objectius de millora i la **planificació i aplicació** de millores necessàries, procurant la **interrelació** amb les administracions i operadors implicats i la **participació** de la comunitat universitària.

LA TAULA DE LA MOBILITAT

- Conèixer les necessitats, capacitats i percepcions de les persones usuàries del transport i tenir present la complexitat i heterogeneïtat de les diferents persones usuàries que accedeixen al Campus.
- Diagnosticar diferents serveis de transports que donen accés al Campus i conèixer les característiques dels diversos medis de transports.
- Elaborar informe i aportar informació per a una millor comprensió de la problemàtica.
- Implicar a la Comunitat Universitària en l'elaboració, aplicació i seguiment del Pla.



ALTRES MECANISMES DE PARTICIPACIÓ

- ENQUESTA D'HÀBITS DE LA MOBILITAT. L'objectiu és conèixer com són els desplaçaments que realitza la comunitat universitària per a accedir al Campus, les seves característiques i necessitats, per a la futura generació de propostes d'actuació.
- EXPOSICIÓ DEL PLA DE MOBILITAT. Exhibida durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. L'objectiu és donar a conèixer el Pla de Mobilitat i mostrar un resum de les principals fites aconseguides.

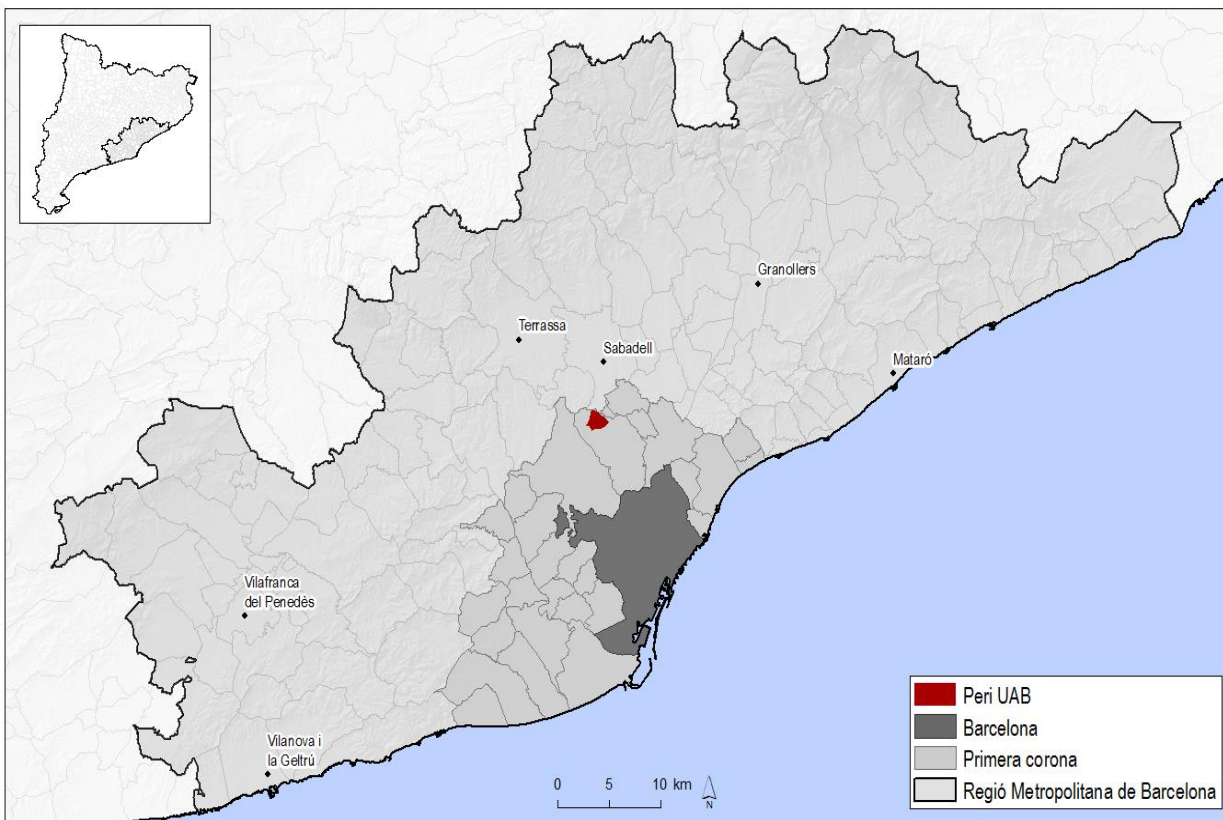


CAPÍTOL 5

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A LA UAB

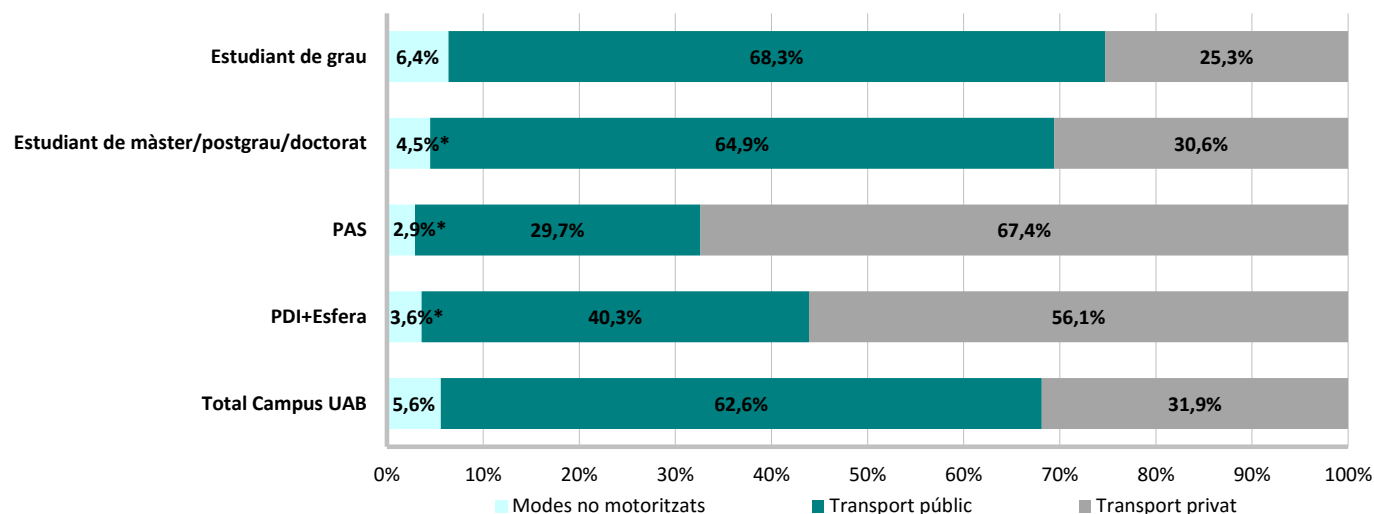
A) EL CAMPUS DE LA UAB, UN TERRITORI PARTICULAR DINS L'ÀMBIT METROPOLITÀ

- Situat a la **primera corona metropolitana** de l'RMB, al seu límit amb la segona (especialització funcional de les activitats sobre el territori).
- Situat en l'**Arc Tecnològic o Metropolità**, en l'anomenat **Àmbit B30** on l'accessibilitat i la connectivitat esdevenen un dels principals reptes.



B) EL CARÀCTER SUBURBÀ I AÏLLAT DEL CAMPUS INFLUEIX MENYS DEL QUE CALDRIA ESPERAR EN EL REPARTIMENT MODAL DELS DESPLAÇAMENTS AL CAMPUS

Repartiment modal en els desplaçaments d'accés a la UAB segons col·lectiu. 2015



Font: EHMCU, 2015

* Dades no significatives. Casos per casella inferiors a 30.

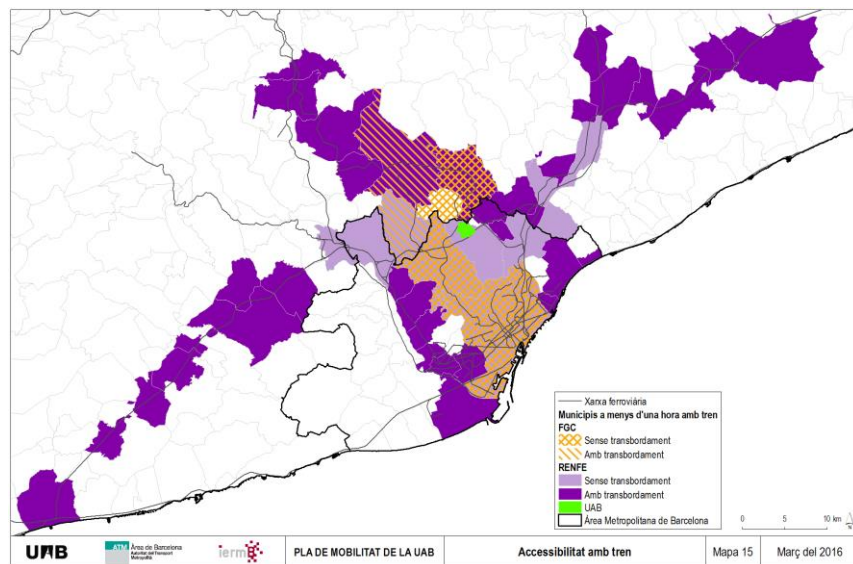
C) La distribució modal de la UAB és peculiar en l'RMB. Malgrat la seva localització, les característiques de la comunitat universitària i la competitivitat del transport públic respecte el privat, fan que els seu repartiment modal estigui més proper dels entorns urbans que dels suburbans.

D) L'EXISTÈNCIA DE TERRITORIS AMB MENYS ACCESSIBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC AL CAMPUS REDUEIX EL SEU ÀMBIT D'INFLUÈNCIA

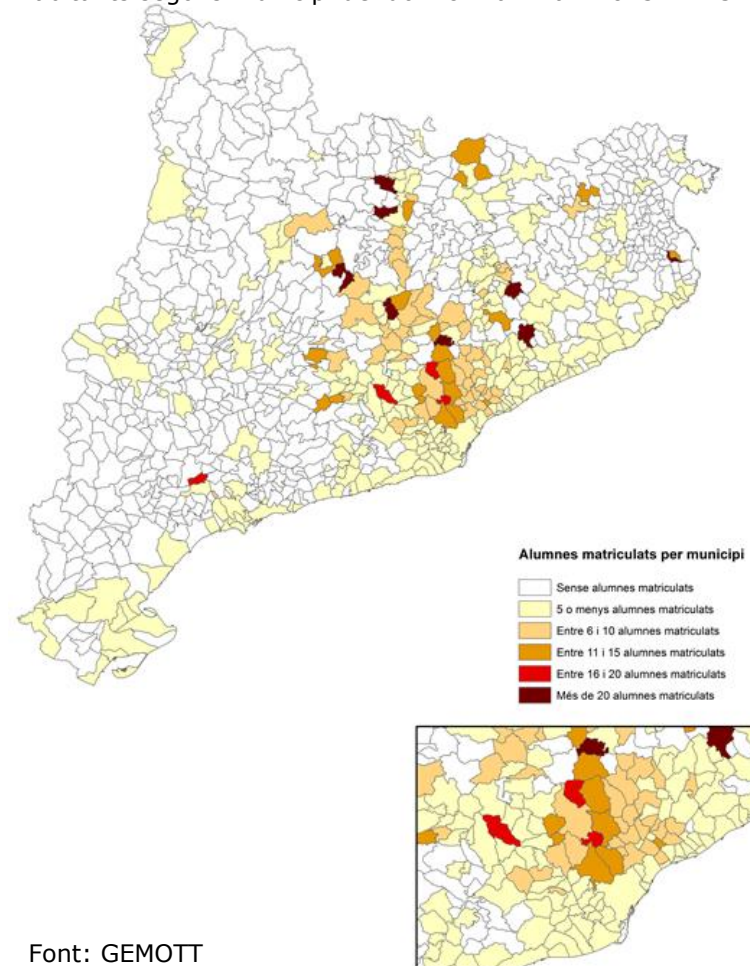
Principals municipis amb bona oferta de transport públic amb el Campus UAB

Municipi	Corredor	Línia	Expedicions	Temps viatge	Transb.
Barcelona	FGC Vallès/Renfe BCN/ Bus BCN	S2-S6/R7/E3	110/35/44	36'/19'/35'	0/0/0
Sabadell	FGC Vallès/Renfe BCN/ Bus Sabadell-UAB	S2-S55/R4-R7/B6	104/34/2	9'/20'/30'	0/1/0
St. Cugat del Vallès	FGC Vallès/ Renfe transversal	S2-S6/R8	110/16	8'/3'	0/0
Terrassa	FGC Vallès/Renfe BCN/Bus Olesa-UAB	S1-S55/R4-R7/M1	99/34/3	25'/32'/30'	1/1/0

Accessibilitat amb tren al Campus de la UAB a menys d'una hora



Distribució i evolució de l'alumnat de la UAB per cada 1.000 habitants segons municipi del domicili familiar. 2013-14. GRAUS



Font: GEMOTT

E) EL TEMPS DE DESPLAÇAMENT TÉ DIFERENTS LECTURES. EL TEMPS DE DESPLAÇAMENT ÉS EL GRAN REPTE DE LA UAB

- El transport públic està més associat a la multimodalitat i aquesta incrementa el temps de viatge.
- Els transbordaments, associats a aquests viatges multimodals, incrementen la durada dels trajectes.
- El temps té una presència diferent i s'expressa de forma diversa segons el mode de transport. El principal motiu de l'elecció modal està associat a la percepció del temps.
- La piràmide d'edat de la comunitat universitària influeix en el repartiment modal.
- Temps percebut versus temps real. Això afecta principalment al transport privat per la invisibilització de les etapes dels recorreguts.

Motiu principal d'elecció del mitjà de transport utilitzat per a arribar a la UAB segons mode amb el que s'arriba al Campus (%). 2015

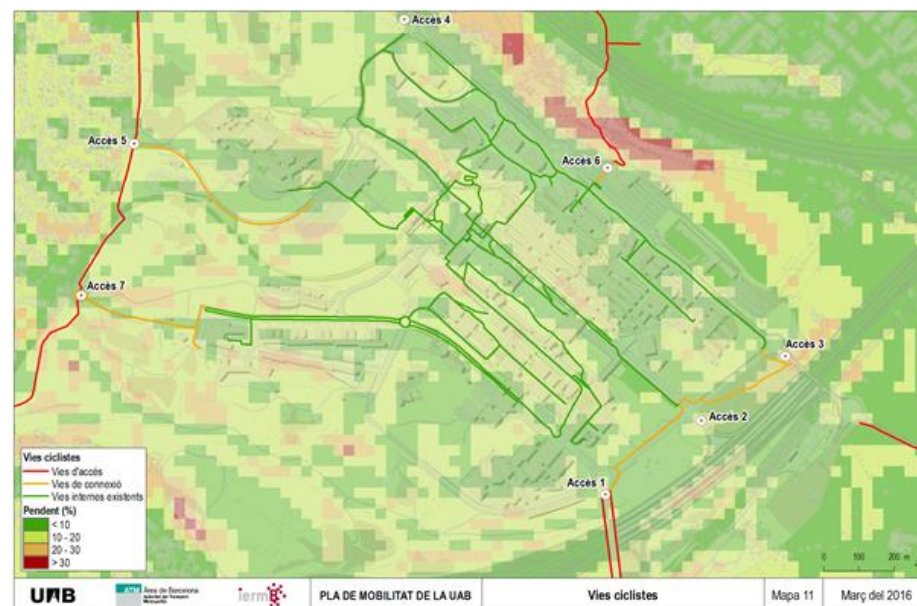
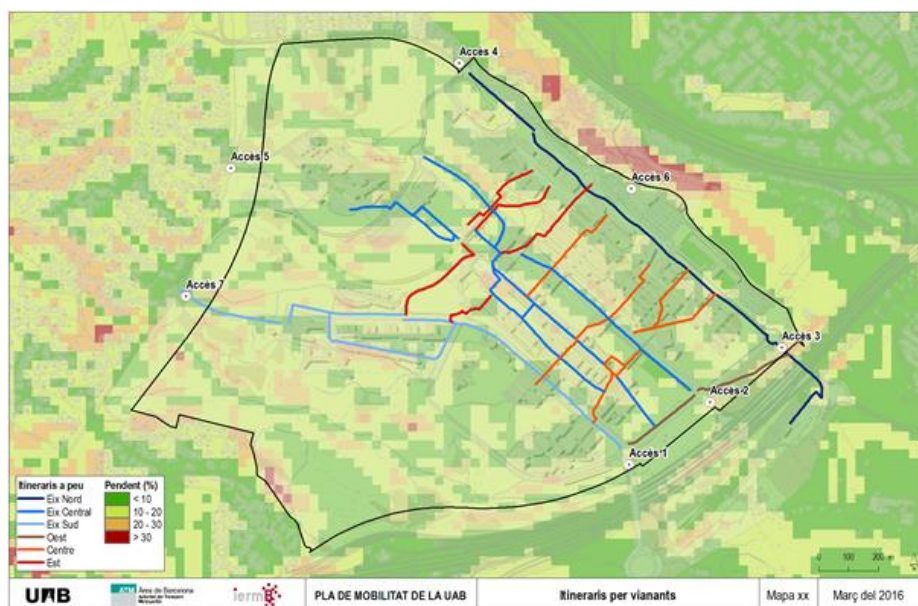
Motiu principal	Actius	Transport públic	Transport privat	Total
Més ràpid	9,5*	9,8	46	21,3
Més proximitat al lloc de residència	19,9	22,2	2,3	15,8
Poca oferta de transport públic	1,1*	14,8	20,2	15,8
Més barat	30,3	12,6	3,6	10,7
Millor combinació d'horaris	3,6*	10,1	12,3	10,4
Més còmode/agradable	22,7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

Font: EHMCU, 2015

*Dades estadísticament no significatives. Inferiors a 30 casos.

F) LA LOCALITZACIÓ DE LA UAB PENALITZA EL TEMPS DELS VIATGES AMB TRANSPORT ACTIU I L'OROGRAFIA DEL CAMPUS ELS TRAJECTES INTERIORS. LA BICI REQUEREIX DE MÉS SEGURETAT EN ELS APARCAMENTS.

Itineraris interns a peu i en bicicleta i pendent al Campus



Font: elaboració pròpia a partir del MDE de l'ICC.

G) EL COST ECONÒMIC TAMBÉ INTERVÉ EN L'ELECCIÓ MODAL, PARTICULARMENT ENTRE LES PERSONES USUÀRIES DELS MODES MÉS SOSTENIBLES.

- Entre les persones usuàries dels mitjans actius per a accedir al Campus, el preu és el primer motiu d'elecció.
- Les persones usuàries del transport públic argumenten aquest motiu en tercera posició.
- Aquelles que utilitzen el transport privat, en canvi, no consideren el preu com un motiu d'elecció d'aquest mode.

Valoració de la proposta d'aportar 0,5€ al dia per l'aparcament. 2015

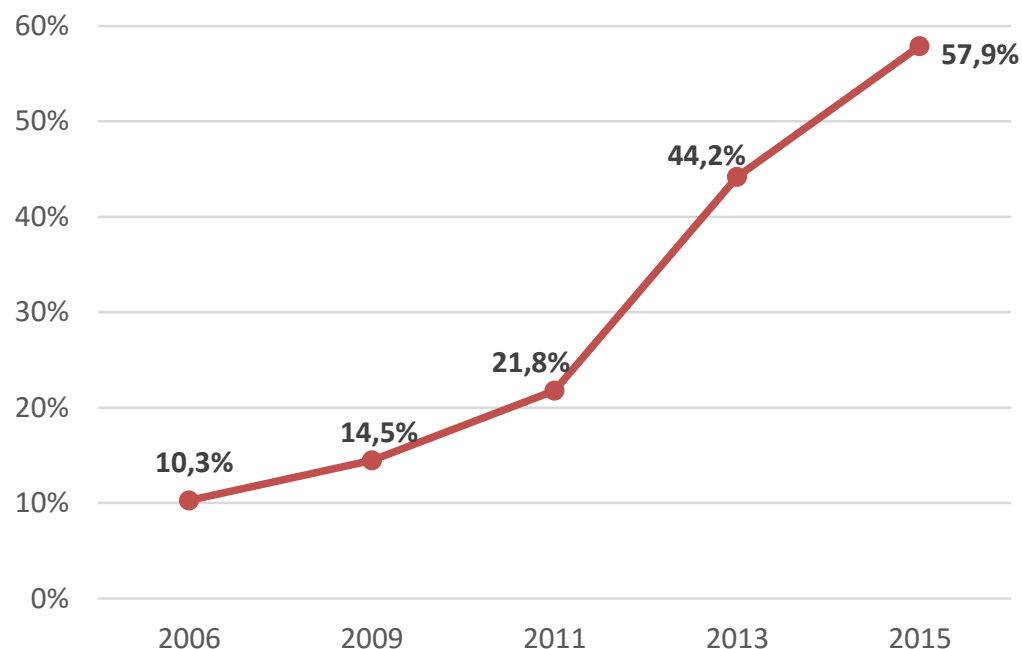
	Estudiant de grau	Estudiant de màster/postgrau/doctorat	PAS	PDI+Esf era	TOTAL UAB
Desacord (0-4)	68,2	62,5	77,1	57,5	66,6
Moderadament d'acord (5-6)	15,5	16,5	10,8	14,7	15,3
D'acord (7-10)	16,3	20,9	12	27,8	18,1
TOTAL	100	100	100	100	100
<i>Mitjana (0-10)</i>	<i>2,8</i>	<i>3,2</i>	<i>1,9</i>	<i>3,6</i>	<i>2,9</i>

Font: EHMCU, 2015.

H) CANVIS CONJUNTURALS AMB EFECTES EN LA MOBILITAT AL CAMPUS DE LA UAB

- **CRISI ECONÒMICA** que suposa canvis en l'ús del transport mecànic.
- **EVOLUCIÓ DE LES MATRICULACIONS** que suposa un augment o reducció del nombre de desplaçaments per a arribar al Campus.
- **T-JOVE** que a la UAB ha tingut un augment del seu ús del 46,2% respecte 2006.
- **MILLORES EN L'OFERTA DEL TRANSPORT PÚBLIC:** increment capacitat trens FGC, funcionament de la línia R8 al 2011, reestructuració del servei de bus intern, noves línies de busos interurbans.

Evolució de l'ús de la T-Jove per a desplaçar-se a la UAB amb transport públic. 2006-15



Font: EHM CU, 2015

IMPACTES AMBIENTALS

■ CONSUM ENERGÈTIC I CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA (emissions)

Resultats de consum energètic i emissions de contaminació a partir de l'eina AMBIMOB. 2015.

2015	kg/any												Tep/any	Tones/any
	CO	VOC comb.	NMVOC. Comb.	CH4	Nox	NO	NO2	N2O	NH3	PM2.5	PM10	PM comb.	Consum	CO2
v=30KM/H	74.866	9.866	8.908	958	22.388	17.091	4.982	274	460	1.030	1.436	585	2.614	8.271
v=60km/h	30.739	4.207	3.918	289	16.835	13.355	3.480	79	735	739	1.035	392	1.949	6.169
v=120km/h	54.686	3.944	3.656	288	23.577	17.954	5.623	90	1.412	729	827	552	2.178	6.894
TOTAL	160,921	18.017	16.842	1.535	62.800	48.400	14.085	443	2.607	2.498	3.299	1.530	6.742	21.334

Font: eina AMBIMOB 2.0 i AMBIMOB_U

Comparativa resultats de consum energètic i emissions de contaminació a partir de l'eina AMBIMOB 2015-2016

Anys	Nox(tones/any)	Consum (tep/any)	CO2 (tones/any)
2006	147	6.914	20.687
2015	63	6.742	21.334
2006-2015	-57,20%	-2,50%	-0,10%

Font: eina AMBIMOB 2.0 i AMBIMOB_U

IMPACTES AMBIENTALS

■ CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA LOCAL (immissions)

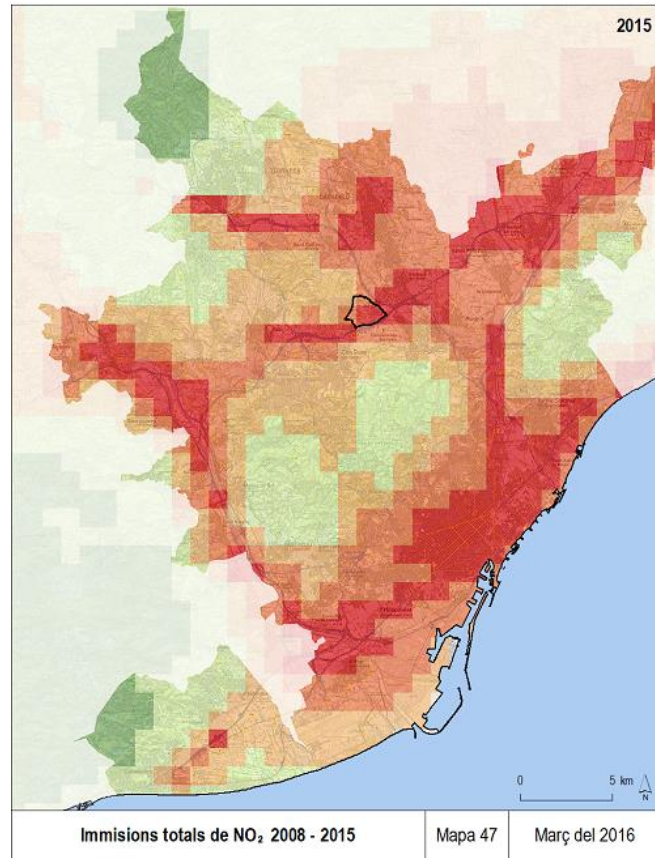
Contaminant	Toxicitat	Índexs, límits legals i situació a la UAB
Monòxid de carbó (CO) Unitat: mil·ligram per metre cúbic (mg/m ³)	Afeccions respiratòries. Pot ser mortal en cas d'exposició de llarga durada.	Mitjana vuit-horària màxima autoritzada: 10 mg/m ³ . L'emissió i l'immissió de CO tendeix a disminuir des de la introducció del catalitzador de tres vies als cotxes (1993) i el rejuveniment del parc de vehicles. A la zona de la UAB els valors d'immissió es troben entre 0 i 1,5 mg/m³.
Diòxid de nitrogen (NO₂) i òxids de nitrogen (NO _x) Unitat: microgram per metre cúbic (µg/m ³)	Afeccions respiratòries. Acidificació del medi ambient.	El valor límit anual per a la protecció de la salut humana que s'haurà de complir per l'any 2010 és de 50 µg/m ³ . Els valors al Campus de la UAB es mouen en valors entre 0 i 50 µg/m³. Els més elevats és donen a les zones més properes de la C-58 i de la AP-7.
Partícules en suspensió (PST, PM ₁₀ , PM _{2,5}) Unitat: microgram per metre cúbic (µg/m ³)	Dificultats respiratòries, depenent de la mida de les partícules. Poden servir de suport a altres contaminants.	150 µg/m ³ valor límit diari per a la protecció de la salut humana i valor límit anual per a la protecció de la salut humana Al Campus de la UAB els valors d'immissió se situen per sota dels 100 µg/m³.
Diòxid de sofre (SO₂) Unitat: microgram per metre cúbic (µg/m ³)	Afeccions respiratòries greus. Acidificació del medi ambient.	El valor límit anual per a la protecció d'ecosistemes és de 20 µg/m ³ . Al Campus de la UAB la mitjana anual era d'entre 0 a 15 µg/m³.

Fuente: Elaboración propia a partir de DMAH, Generalitat de Catalunya , 2007

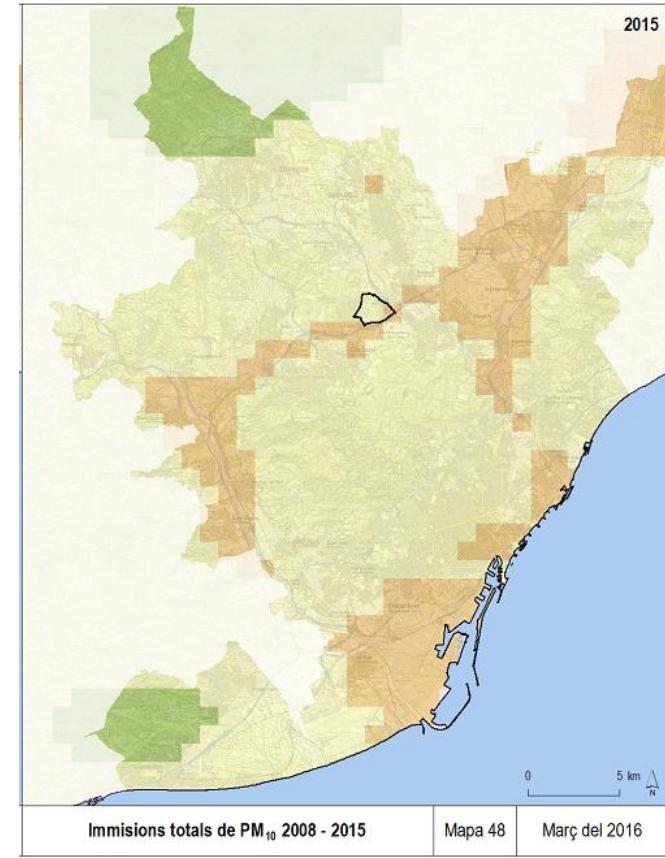
IMPACTES AMBIENTALS

■ CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA LOCAL (immissions)

Immissions totals de NO₂ que pertanyen a les Zones de Protecció Especial en l'àmbit atmosfèric, 2015



Immissions totals de PM₁₀ que pertanyen a les Zones de Protecció Especial de l'àmbit atmosfèric, 2015



Font: IERMB a partir del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya

IMPACTES AMBIENTALS

■ CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

El punt de mesura es va situar a l'IES Pere Calders, orientat cap a la UAB, el qual va mesurar durant 24 hores, dos dies tipus d'una setmana lectiva.

□ **En els eixos viaris de l'àmbit metropolità es concentren punts d'elevada incidència d'impacte acústic. En l'àmbit més proper al Campus de la UAB, es troben alguns punts conflictius com:**

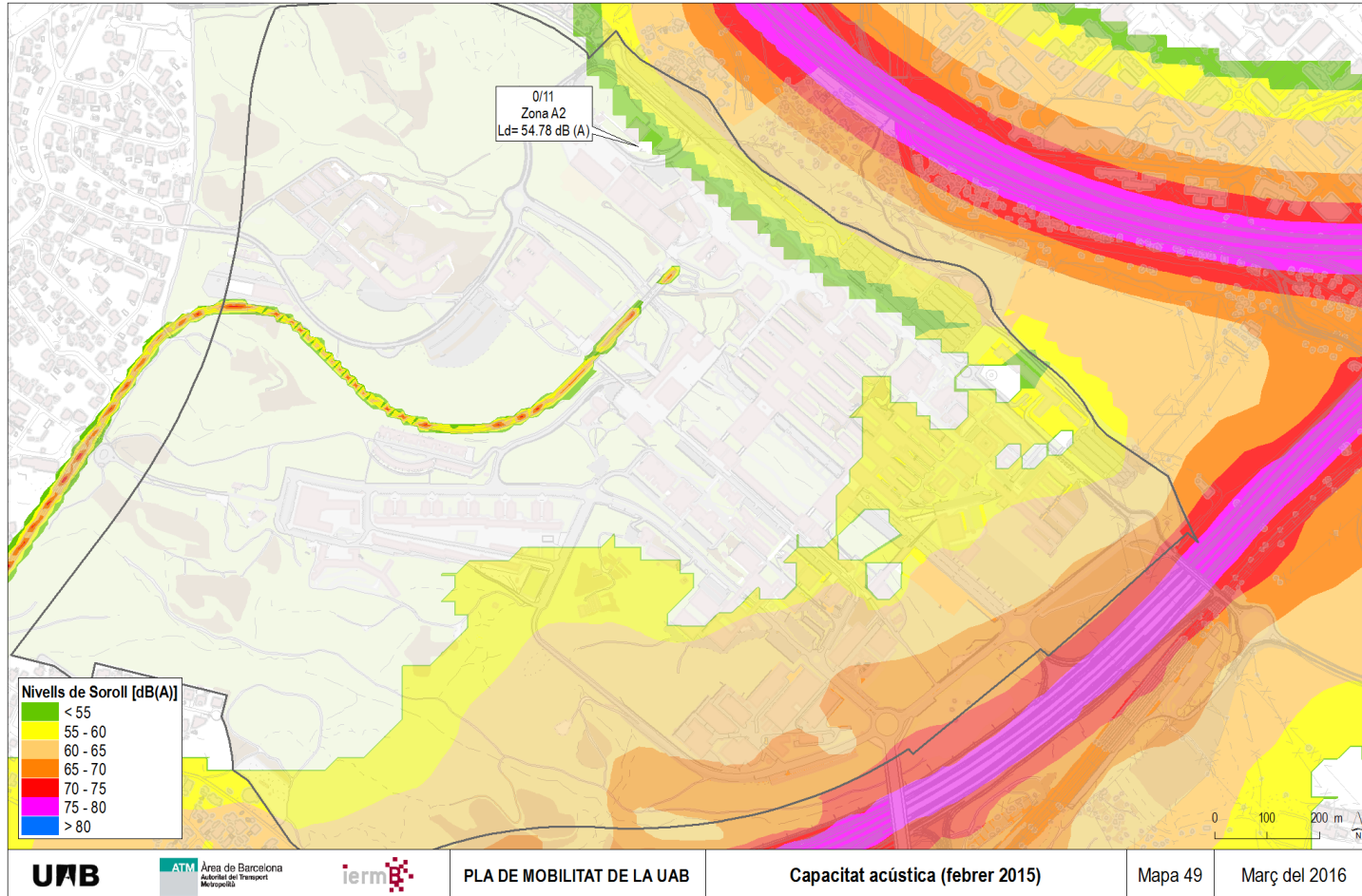
- **Eix del Vallès:** Cerdanyola del Vallès i Badia del Vallès (C-58)
- **Eix de l'Ap-7 transversal:** Barberà del Vallès, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès.

La localització del Campus en una vall oberta fa que la UAB quedi aïllada d'aquest soroll extern.

IMPACTES AMBIENTALS

■ CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

Situació acústica del període dia-vespre-nit a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (grans infraestructures)



Font: IERMB

IMPACTES SOCIALS

- Els costos socials de la mobilitat s'associen a l'**ACCIDENTALITAT** i a l'**EXCLUSIÓ SOCIAL**, relacionada amb l'accessibilitat.
- Qualsevol política pública que incrementi la connectivitat dels diferents territoris amb la UAB disminueix l'exclusió social i alhora augmenta la possibilitat que més persones puguin arribar a la Universitat. Especialment els alumnes (demanda potencial) que són el col·lectiu més dèbil (edat i renda) i el més nombrós.
- La UAB no pot ser un campus on només aquells que tenen cotxe hi puguin arribar, ja que aleshores l'accessibilitat territorial no està garantida per la demanda potencial de la universitat.

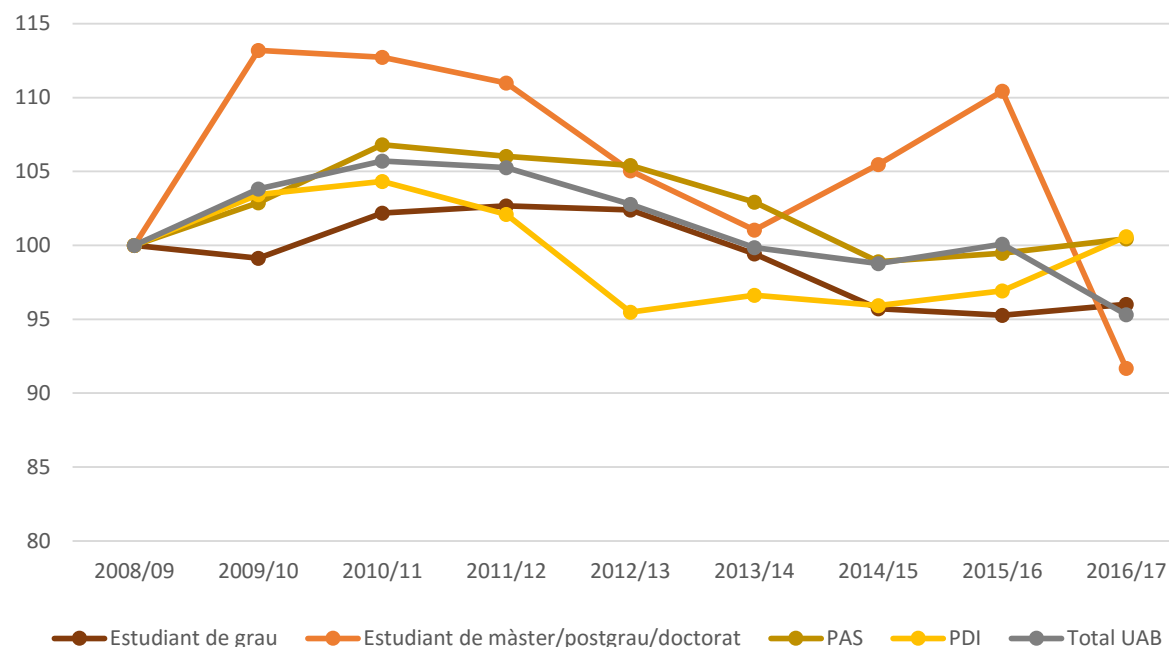
CAPÍTOL 6

OBJECTIUS I ESCENARIS DE MOBILITAT

COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

- Augment de la comunitat universitària des del curs 2008-09 fins el 2010-11, moment a partir del qual hi ha un descens continuat.
- En el darrers curs 2016-17, el descens és més pronunciat, com a conseqüència de la davallada dels estudiants de màster, postgrau i doctorat.
- El PAS i PDI augmenta fins el curs 2010-11 i a partir d'aquí disminueix.
- S'amplia el territori de procedència de la comunitat cap a Terrassa, resta del Vallès Occidental, Vallès Oriental i Baix Llobregat. En part, per les millores de l'oferta en transport públic col·lectiu.

Evolució comunitat universitària segons col·lectiu.



Font: OGID, febrer 2017

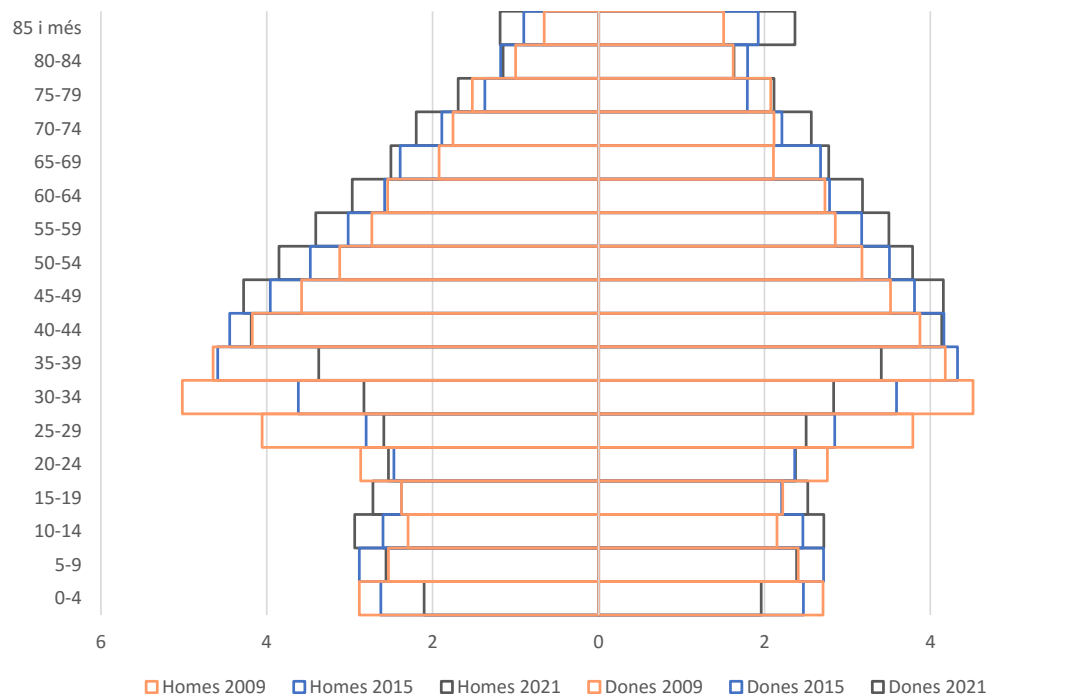
COMUNITAT NO UNIVERSITÀRIA

- La població que forma la comunitat no universitària el curs 2015-16 són gairebé 4.200 persones.
- Excepte la població que forma el Parc de Recerca de la UAB, de la resta de l'Esfera es desconeix l'evolució, el col·lectiu al que pertanyen i les seves pautes de mobilitat.

Estructura d'edats. Catalunya 2009-2015-2021

TENDÈNCIA DEMOGRÀFICA A CATALUNYA (2009-2021)

- La població disminueix amb gairebé 120.000 individus.
- La població de 20 a 24 anys disminueix en gairebé 60.000 persones (-14,2%).
- La població de 25 a 29 anys disminueix en 212.000 persones (-36,1%).

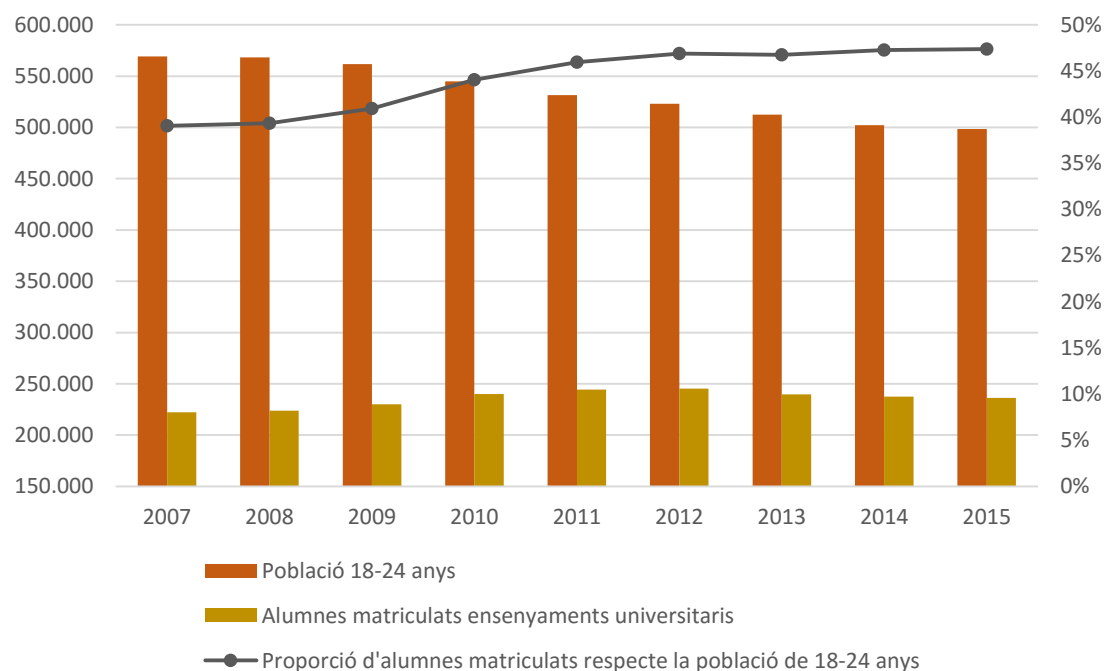


Font: IERMB en base a l'Idescat. Padró habitants i projeccions 2013-51.

NOMBRE DE PERSONES EN EDAT D'ESTUDIAR A LA UNIVERSITAT (18-24 anys)

- Descens constant d'aquesta població des del 2009.
- Els alumnes matriculats a partir del curs 2012 van disminuint any rere any.
- Els alumnes matriculats en els ensenyaments universitaris han passat de representar un 39,1% de la població de 18 a 24 anys el 2007, a un 47,4% el 2015, proporció màxima de la sèrie.

Evolució de la població de 18 a 24 anys. Ensenyament universitari Catalunya 2007-15.

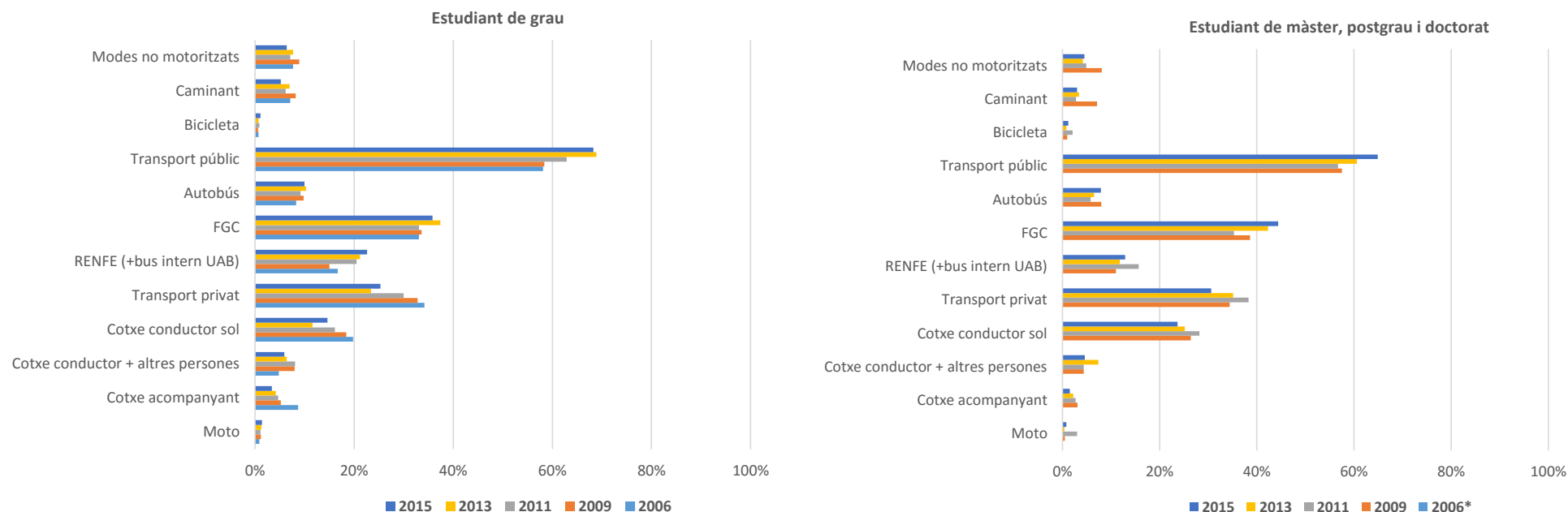


Font: IERMB en base a l'Idescat i el Departament d'Ensenyament i Recerca, Generalitat de Catalunya

PAUTES DE MOBILITAT SEGONS COL·LECTIU

- La diferenciació en les pautes ajudarà a tractar de forma diferenciada l'evolució de les pautes de mobilitat previstes per l'escenari temporal del Pla de Mobilitat.

Evolució del repartiment modal de la comunitat universitària segons col·lectius. 2006-2015

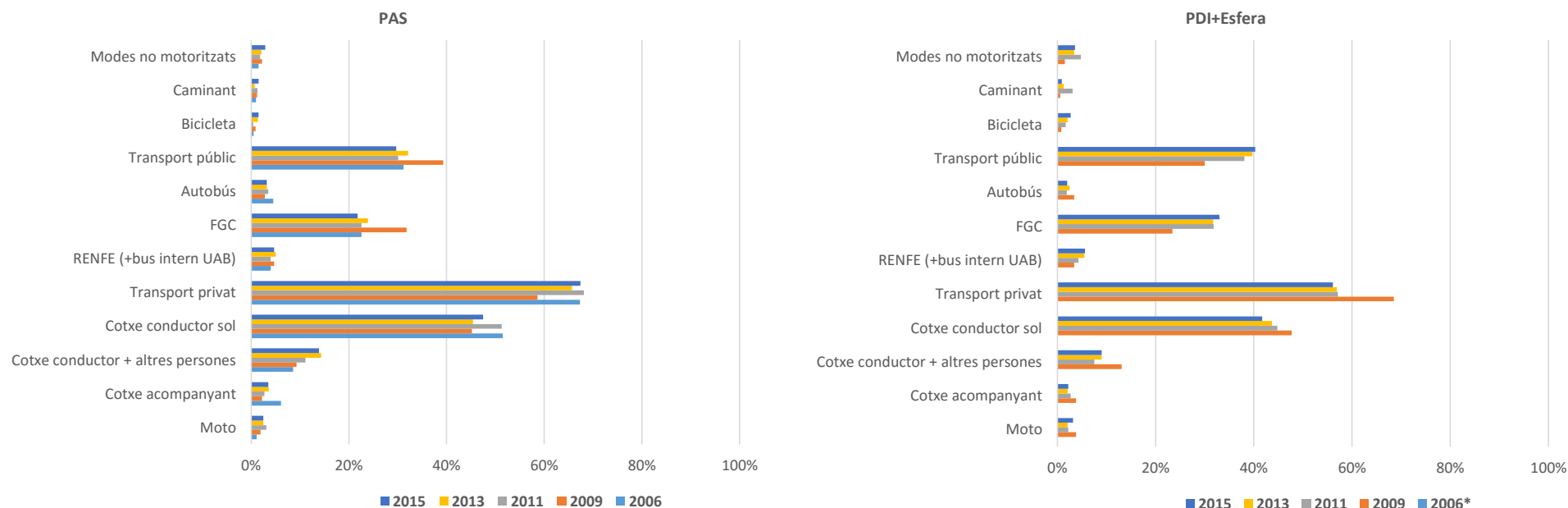


Font: EHMCU, 2006-15.

*Al 2006 dades no disponibles ja que agrupaven l'alumnat de 3er cicle amb el PDI.

PAUTES DE MOBILITAT SEGONS COL·LECTIU

Evolució del repartiment modal de la comunitat universitària segons col·lectius. 2006-2015



Font: EHMCU, 2006-15.

*Al 2006 dades no disponibles ja que agrupaven l'alumnat de 3er cicle amb el PDI.

PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL CAMPUS DE LA UAB (2018-24)

PROJECCIÓ DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA. Hipòtesis (en els propers 6 anys)

- **Descens** dels estudiants de grau. Amb un valor de -3 punts percentuals.
 - **Descens** dels estudiants de màster, postgrau i doctorat. Amb un valor de -10 punts percentuals.
 - Lleuger **descens** del PAS, tot i que es manté força estable. Amb un valor de -1,5 punts percentuals.
 - Lleuger **descens** del PDI, tot i que es manté força estable. Amb un valor de -1,5 punts percentuals.
-
- A nivell demogràfic, els grups d'edat de 20 a 29 anys, que representen la demanda universitària d'estudiants, presenten una tendència a la disminució des de 2009 que sembla que no reverteixi en els propers 6 anys.
 - En relació a l'àmbit d'atracció del Campus de la UAB, no es preveu que hi hagi variacions significatives del lloc de residència de la població de la comunitat universitària.
 - En relació a la comunitat no universitària es desconeix l'evolució futura d'aquests col·lectius, però es pot suposar que es mantindrà bastant similar.

Projecció de la comunitat universitària. 2024

COL·LECTIU	2016/17	2024
Estudiant de grau	25.189	24.433
Estudiant de màster/postgrau/doctorat	12.356	11.120
PAS	2.298	2.264
PDI	3.676	3.621
TOTAL	43.519	41.438

Font: IERMB

PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL CAMPUS DE LA UAB (2018-24)

PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA: ESCENARI TENDENCIAL. En els propers 6 anys

- Petits guanys dels modes de transport actius (+0,5 punt percentuals).
- Increment del vehicle privat (+1,6 punts percentuals).
- Descens del transport col·lectiu (-1 punt percentual).

Projecció repartiment modal. Escenari tendencial 2024.

	Escenari tendencial 2024
	TOTAL UAB
Modes actius	7%
Transport públic	59%
Transport privat	34%
TOTAL	100%

Font: IERMB i EHMCU 2015 i 2017

Repartiment modal. Resultats EHMCU 2015 i 2017 (%)

	Estudiant de grau		Estudiant de màster/postgrau/doctorat		PAS		PDI		TOTAL UAB	
	2015	2017	2015	2017	2015	2017	2015	2017	2015	2017
Modes actius	6,4	7,3	4,5	10,1	2,9	5,3	3,6	4,7	5,6	7,5
Transport públic	68,3	66,8	64,4	60,1	29,7	28,5	40,3	37,4	62,6	60,1
Transport privat	25,3	25,9	30,6	29,7	67,4	66,3	56,1	57,8	31,9	32,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: IERMB i EHMCU 2015 i 2017

PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL CAMPUS DE LA UAB (2018-24)

PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA: ESCENARI OBJECTIU (OBJECTIUS ESTRATÈGICS)

OBJECTIUS ESTRATÈGICS

- Potenciar el rol de node territorial del Campus de Bellaterra de la UAB.
- Incrementar l'accessibilitat del Campus de Bellaterra de la UAB en termes d'equitat.
- Incrementar l'eficiència del Campus de Bellaterra de la UAB des d'un punt de vista econòmic.
- Millorar la funcionalitat del Campus de Bellaterra de la UAB en termes de mobilitat interna.
- Disminuir el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESCENARI OBJECTIU

- Increment dels desplaçaments en modes actius. Amb un valor en el total de 0,5 punts percentuals.
- Augment dels desplaçaments en transport públic. Amb un valor en el total de 4,9 punts percentuals.
- Descens dels desplaçaments en vehicle privat, especialment del vehicle privat com a conductor sol. Amb un valor en el total de -5,4 punts percentuals.

	Escenari objectiu 2024
	TOTAL UAB
Modes actius	8%
Transport públic	65%
Transport privat	27%
TOTAL	100%

Projecció del repartiment modal. Escenari objectiu. 2024

PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL CAMPUS DE LA UAB (2018-24)

Objectius ambientals:

- En consonància amb el Pla Director de Mobilitat de l'RMB 2012-18 i del PDI 2011-20.
- Eixos comuns: reducció de les emissions i del consum energètic relacionats amb la mobilitat, basant-se en l'increment de la quota modal dels mitjans actius i col·lectius; i la reducció dels desplaçaments en mitjans privats motoritzats, en especial del cotxe amb baixa ocupació.

Comparativa de les principals magnituds entre les dades de mobilitat aportades per l'Ehmcu 2015 i l'escenari objectiu 2024.

VEH/KM	Unitat mesura	2015	2024
		116.421.222	110.130.935
CO	Kg/any	160.291	142.980
VOC comb.		18.017	16.071
NMVOC comb.		16.482	14.702
CH4		1.535	1.368
NOx		62.800	56.018
NO		48.400	43.173
NO2		14.085	12.564
N2O		443	395
NH3		2.607	2.325
PM2,5		2.498	2.228
PM10		3.299	2.943
PM comb.		1.530	1.365
Consum	Tep/any	6.742	6.014
CO2	Tones/any	21.334	19.030

Font: EHMCU 2015

CAPÍTOL 7

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

LÍNIES ESTRATÈGIQUES	
TRANSVERSALS	ESPECÍFIQUES
LET 1. Gestió de la mobilitat	LEE 1. Potenciació dels mitjans actius (a peu i bici)
LET 2. Conscienciació	LEE 2. Potenciació del transport públic col·lectiu
LET 3. Participació	LEE 3. Racionalització de l'ús del vehicle privat
LET 4. Disseny per a tothom	LEE 4. Informació
LET 5. Smart Mobility	LEE 5. Urbanisme i mobilitat
	LEE 6. Normativa

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ. TAULA RESUM

LEE1 POTENCIACIÓ DELS MITJANS ACTIUS	
POTENCIACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS A PEU	
INFRAESTRUCTURES DE CONNEXIÓ A PEU	
1.1	Construir vorera a la Travessera dels Turons
<i>1.1.1</i>	<i>1er tram Fac. Veterinària-Parc Mòbil</i>
<i>1.1.2</i>	<i>2on tram Parc Mòbil-Bellaterra</i>
1.2	Convertir en espai de prioritat invertida el Carrer de Vila Puig
1.3	Habilitar i millorar espai per a vianants al pont sobre l'autopista AP7/B30 i sobre la xarxa d'Adif.
INFRAESTRUCTURES I ESPAIS PER ALS DESPLAÇAMENTS INTERNS A PEU	
1.4	Urbanitzar el carrer de les Columnes
1.5	Construir i millorar voreres
<i>1.5.1</i>	<i>Ronda de la Font del Carme entre Avda. De Serragalliners i Avda. De l'Eix Central</i>
<i>1.5.2</i>	<i>Carrer de la Vinya. Construir vorera entre l'aparcament lliure de CC. Comunicació i l'entrada a la Facultat.</i>
<i>1.5.3</i>	<i>Avinguda de Can Domènech. Ampliar vorera entre Travessera de Can Miró i les Cases Sert.</i>
<i>1.5.4</i>	<i>Carrer de l'Escoleta. Connectar vorera existent amb Avda. De Serragalliners</i>
1.6	Reconvertir espais interns a espais de prioritat invertida
<i>1.6.1</i>	<i>Carrer de la Vinya</i>
<i>1.6.2</i>	<i>Plaça del Coneixement</i>
SENYALITZACIÓ	
1.7	Elaborar i aplicar el Pla de Senyalització d'itineraris a peu

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ. TAULA RESUM

POTENCIACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA	
INFRAESTRUCTURES DE CONNEXIÓ EN BICICLETA	
1.8	Estudiar la possibilitat de connexió en bicicleta entre la ciutat de Sabadell i el Campus de Bellaterra de la UAB
1.9	Construir pista bici al carrer Universitat Autònoma Barcelona
1.10	Habilitar carril bici al pont sobre l'autopista AP7/B30 i sobre la xarxa d'Adif
1.11	Construir un carril bici de connexió amb Cerdanyola del Vallès pel carrer de Serragalliners
INFRAESTRUCTURES I ESPAIS PER ALS DESPLAÇAMENTS INTERNS EN BICICLETA	
1.12	Urbanitzar el carrer de les Columnes
1.13	Reconvertir espais interns a espais de prioritat invertida
<i>1.13.1</i>	<i>Carrer de la Vinya</i>
<i>1.13.2</i>	<i>Plaça del Coneixement</i>
SERVEIS RELACIONATS AMB LES BICICLETES	
1.14	Instal·lar comptadors automàtics de persones que accedeixen en modes actius
1.15	Habilitar serveis de dutxa d'accés públic
1.16	Promoure l'autoreparació de bicicletes
<i>1.16.1</i>	<i>Realitzar un curs de reparació de bicicletes a l'any</i>
<i>1.16.2</i>	<i>Instal·lar tres punts d'autoreparació al Campus</i>
1.17	Incorporar bicicletes elèctriques a la flota de la UAB
APARCAMENTS	
1.18	Instal·lar aparcaments tancats de bicicletes
SENYALITZACIÓ	
1.19	Elaborar i aplicar el Pla de Senyalització de la bicicleta
MULTIMODALITAT: TRANSPORT PÚBLIC I BICICLETA	
1.20	Millorar la multimodalitat entre transport públic i bicicleta
<i>1.20.1</i>	<i>Instal·lar portabicicletes als autobusos interns</i>
<i>1.20.2</i>	<i>Demanar a Rodalies de Catalunya l'ampliació dels horaris en els que es permet l'accés de bicicleta a l'interior dels trens</i>
1.21	Incorporar el Campus de la UAB a la xarxa d'estacions del servei metropolità de bicicleta pública

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ. TAULA RESUM

LEE2	POTENCIACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU
	ACTUACIONS DE MILLORA EN LA TARIFICACIÓ
2.1	Estudiar la reintroducció dels incentius i descomptes en el TPC en funció de l'aplicació de la política d'aparcament de la UAB
2.2	Implantar la T-Mobilitat
2.3	Estudiar la incorporació del municipi de Cerdanyola a la primera corona tarifària en el marc de la reestructuració tarifària prevista en el context del projecte T-Mobilitat
	ACTUACIONS DE MILLORA DE L'OFERTA I DE LA QUALITAT DEL SERVEI FERROVIARI D'ACCÉS AL CAMPUS
2.4	Estudiar l'increment de la freqüència de pas al servei de Rodalies de Catalunya. Línies R7 i R8
2.5	Incrementar la freqüència de les línies del Metro del Vallès d'FGC entre Sabadell i la UAB
2.6	Perllongar la línia R1 de Rodalies de Catalunya fins l'estació de Cerdanyola Universitat
2.7	Millorar la informació del servei ferroviari
	ACTUACIONS DE MILLORA DE L'OFERTA I DE LA QUALITAT DEL SERVEI D'AUTOBÚS D'ACCÉS AL CAMPUS
2.8	Estudiar la possibilitat de posar en servei expedicions directes de l'express 3
2.9	Estudiar el reforç del servei d'autobús entre Terrassa i la UAB
2.10	Estudiar el reforç del servei d'autobús entre Sabadell i la UAB
2.11	Estudiar el reforç del servei d'autobús entre Montcada i Reixac i Ripollet i la UAB
2.12	Millorar la informació del servei d'autobús
	ACTUACIONS INFRAESTRUCTURALS DE MILLORA DE LA XARXA DE TRANSPORT INTERURBÀ PER CARRETERA
2.13	Estudiar la vigència i funcionalitat del projecte HUB UAB
2.14	Condicionar i millorar el pont sobre l'autopista AP7/B30 i sobre la xarxa d'Adif
2.15	Condicionar el camí d'accés per a vianants a l'estació de Cerdanyola Universitat de Rodalies de Catalunya
	ACTUACIONS DE MILLORA DE LA QUALITAT DEL SERVEI D'AUTOBÚS INTERN AL CAMPUS
2.16	Millorar les parades en termes d'accessibilitat i seguretat
2.17	Estudiar la possibilitat d'ubicar una parada d'autobús davant l'Escola d'Enginyeria
2.18	Instal·lar el sistema e-Mobility

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ. TAULA RESUM

LEE3	RACIONALITZAR L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT
	FER MÉS EFICIENT I SOSTENIBLE L'ÚS DEL COTXE
3.1	Impulsar el vehicle elèctric
3.1.1	<i>Incorporar dos vehicles elèctrics a la flota de la UAB</i>
3.1.2	<i>Instal·lar punts de recàrrega per a vehicle elèctric</i>
	<i>1er punt amb capacitat per a dos vehicles</i>
	<i>2on punt amb capacitat per a dos vehicles</i>
3.2	Incrementar l'ocupació mitjana dels vehicles
3.2.1	<i>Posar en marxa l'app de cotxe compartit de la UAB</i>
	<i>Primera versió</i>
	<i>Segona versió</i>
3.2.2	<i>Reservar espais per a cotxes amb alta ocupació a tots els aparcaments del Campus</i>
	REDUIR EL NOMBRE DE COTXES QUE ACCEDEIXEN AL CAMPUS
3.3	Estudiar la viabilitat d'un servei de cotxe elèctric compartit al Campus
3.4	Desenvolupar l'estratègia integral d'aparcament aprovada per la Taula de la Mobilitat
3.4.1	<i>Eliminar la indisciplina en l'aparcament</i>
3.4.2	<i>Elaborar el Pla d'aparcaments per a càrrega i descàrrega</i>
3.4.3	<i>Completar el pla de places d'aparcament per PMR pendents</i>
3.4.4	<i>Reservar places d'aparcament per a vehicle elèctric en relació als punts de recàrrega</i>
3.4.5	<i>Estudiar i aplicar tarifació flexible per l'ús de l'aparcament</i>
3.4.6	<i>Tractar l'aparcament de les motos no diferenciat de la resta de vehicles privats</i>
3.5	Estudiar un nou vial a l'Avinguda de Serragalliners i reformar l'eix actual

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ. TAULA RESUM

LEE4	INFORMACIÓ
4.1	Obrir canals estables de comunicació amb la comunitat universitària a través de les xarxes socials
4.2	Millorar l'espai web de mobilitat i transports adaptat al nou disseny i funcionalitat de la web de la UAB
4.3	Afegir informació sobre l'accessibilitat dels itineraris interns a peu al web de mobilitat i transports
4.4	Incorporar dades d'autobusos interurbans a l'aplicació BusosUAB
4.5	Crear l'aplicació Mobilitat UAB
4.5.1	<i>Avisos UAB</i>
4.5.2	<i>Col·laborativa</i>
4.5.3	<i>BiciUAB</i>
4.6	<i>Mapificar i publicar la informació sobre mobilitat i transports en format GIS</i>
4.7	<i>Elaborar i aplicar el Pla de Senyalització Integral</i>
4.7.1	<i>Anàlisi, diagnosi i proposta</i>
4.7.2	<i>Disseny i instal·lació</i>
LEE5	URBANISME I MOBILITAT
5.1	Revisar i tramitar el PERI de la UAB amb criteris d'eficiència, sostenibilitat i equitat en la mobilitat generada
LEE6	NORMATIVA
6.1	Elaborar reglaments interns d'ús de l'espai pels diferents mitjans de transport

CAPÍTOL 7

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

LEE1

POTENCIACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS A PEU

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): INFRASTRUCTURES DE CONNEXIÓ A PEU

1 CONSTRUIR VORERA A LA TRAVESSERA DELS TURONS

JUSTIFICACIÓ:

L'accés 5 del Campus connecta directament amb el nucli de Bellaterra. Actualment aquest és un accés per a vehicles motoritzats i bicicleta. No existeix cap infraestructura que permeti, de forma segura i còmoda, els desplaçaments a peu.

DESCRIPCIÓ:

Construir vorera en un sentit a la Travessera dels Turons, des de l'accés amb el nucli de Bellaterra fins la F. De Veterinària.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

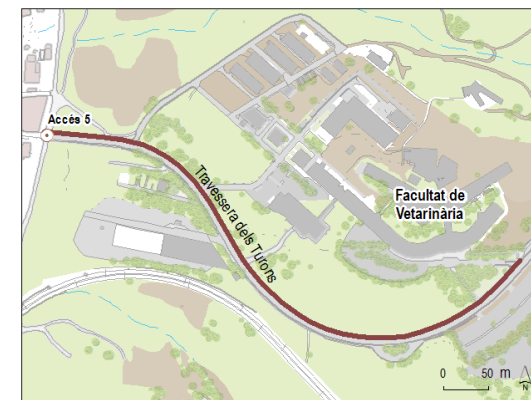
CALENDARI:

1ª fase: 1er tram F. Veterinària-Parc Mòbil
2ª fase: Parc Mòbil: Bellaterra

ESTAT ACTUAL:



DESCRIPCIÓ:



ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 90.000€ (1ª FASE 45.000€ i 2ª fase 45.000€)

2 RECONVERTIR EN ESPAI DE PRIORITAT INVERTIDA EL CARRER DE VILA PUIG

JUSTIFICACIÓ:

Des de l'accés 7 es pot accedir caminant i en bici. Per aquest espai també hi circulen cotxes i un micro-bus que arriba cap a l'estació. Recentment s'ha eliminat la indisciplina en l'aparcament però encara hi ha dificultat de convivència entre modes de transport.

DESCRIPCIÓ:

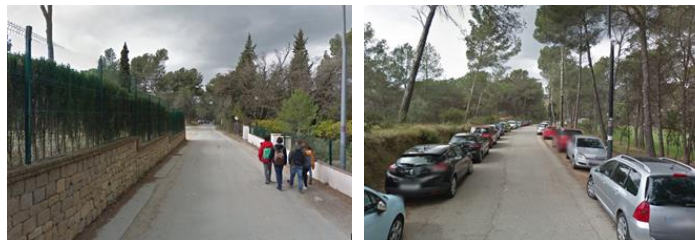
Convertir aquest carrer en espai de prioritat invertida amb la restricció d'accés a vehicles motoritzats. Excepte: transport públic col·lectiu, servei d'emergències, de seguretat i manteniment.

L'actuació proposada consisteix en instal·lar una barrera i col·locació de senyal pertinent.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL:



DESCRIPCIÓ:



CALENDARI:

1ª fase: 1er tram F. Veterinària-Parc Mòbil

2ª fase: Parc Mòbil: Bellaterra

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 30.000€

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): INFRASTRUCTURES DE CONNEXIÓ A PEU

3 HABILITAR I MILLORAR ESPAI PER A VIANANTS AL PONT SOBRE L'AP-7/B-30

JUSTIFICACIÓ:

El pont sobre l'AP-7/B-30 que connecta el Campus amb Cerdanyola i l'estació de Rodalies, presenta un espai deficient per a accedir a peu/bicicleta.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa habilitar un espai pel pas de vianants i ciclistes amb condicions de comoditat i seguretat, i amb una amplada mínima de 2 metres, per tal de complir amb els criteris d'accessibilitat normatius.

Mentre no es faci la reforma proposada, es necessiten millores urgents: reparació barana metàl·lica, condicionament vorera, condicionament ferm i millora senyalització horitzontal. Proposta relacionada amb propostes 1.10 i 2.14.

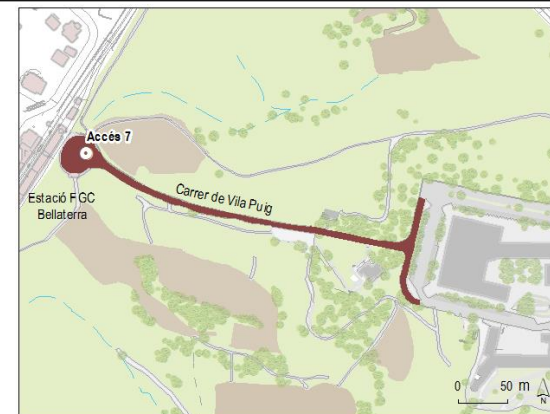
OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL:



DESCRIPCIÓ:



CALENDARI: 2ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: AMB i Ajuntament Cerdanyola.

AGENTS IMPLICATS: UAB i ADIF – Ministerio de Fomento.

COST ESTIMAT: veure proposta 2.14 *Condicionar i millorar el pont sobre l'autopista AP7-B30 i sobre la xarxa Adif.*

4 URBANITZAR EL CARRER DE LES COLUMNES

JUSTIFICACIÓ:

Actualment és un vial de terra, sense voreres, que actua com accés als aparcaments del CRAG i ICTA-ICP i com a accés de serveis al SAF, edifici de ressonància magnètica o als restaurants de ciències. Existeix zona d'aparcament no regulat. En total són uns 210 m de vial amb una superfície de 2.195 m².

DESCRIPCIÓ:

Projecte bàsic i d'execució (2014) "Urbanització del vial d'accés al nou edifici ICTA-ICP".

Fer compatible les condicions i necessitats del vial amb els nous valors paisatgístics, potenciar l'entorn verd, reduir pendent, donar prioritat als vianants, eliminació aparcament no regulat per a places adaptades, CiD, bicis i motos.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 2^a fase

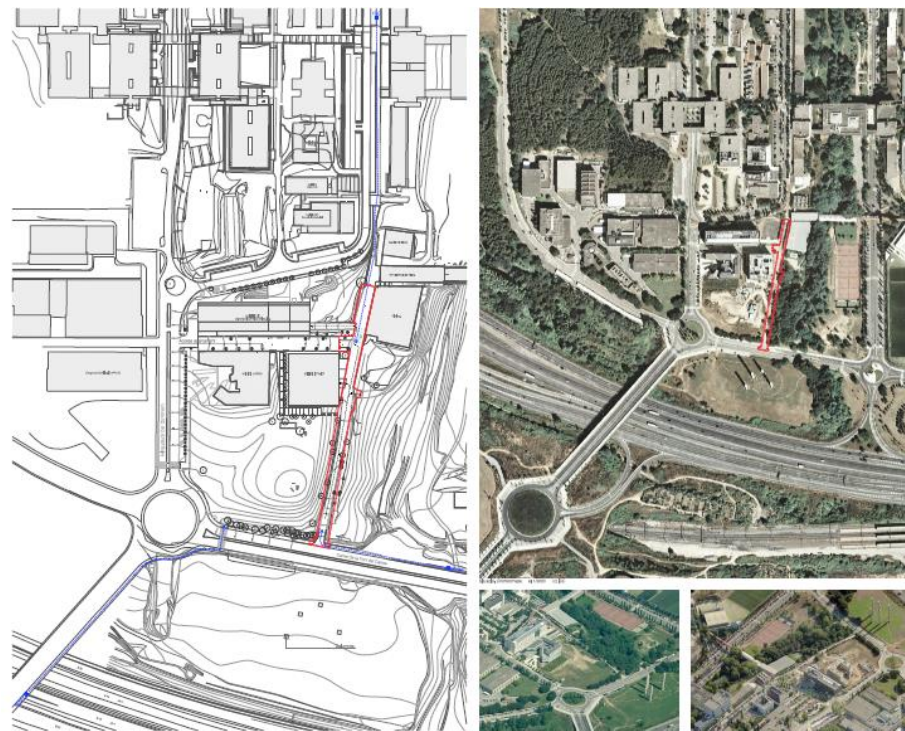
ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 601.000€

ESTAT ACTUAL:



DESCRIPCIÓ:



5 CONSTRUIR I MILLORAR VORERES

JUSTIFICACIÓ:

Actualment gairebé el 85% de la xarxa viària del Campus té voreres en un dels seus vorals o en ambdós costats (uns 8km de vies). Aquesta infraestructura permet uns desplaçaments a peu més còmodes i segurs.

DESCRIPCIÓ:

Hi ha zones sense vorera o voreres que necessiten millores. Les millores representen gairebé 800 metres de nous vials amb voreres a l'interior del Campus; un total de 8,8 km de vials amb voreres.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

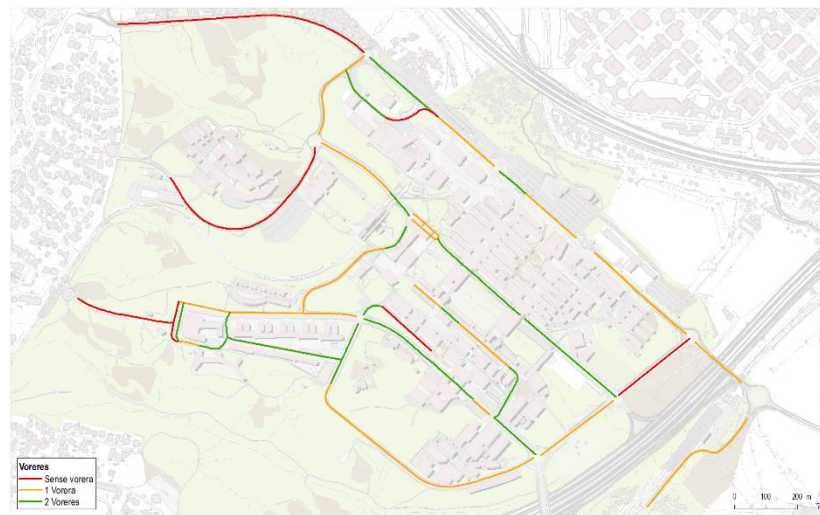
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 1^a i 2^a fase

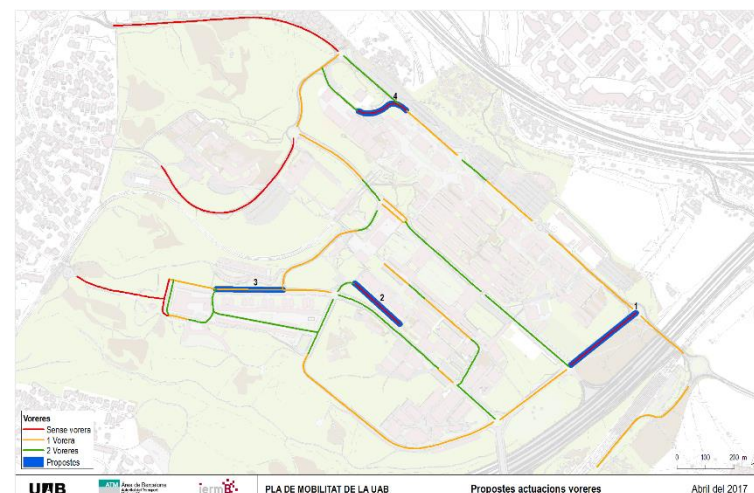
COST ESTIMAT: 175.000€

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

ESTAT ACTUAL:

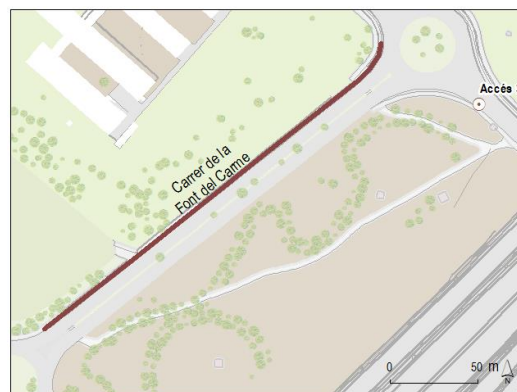


DESCRIPCIÓ:



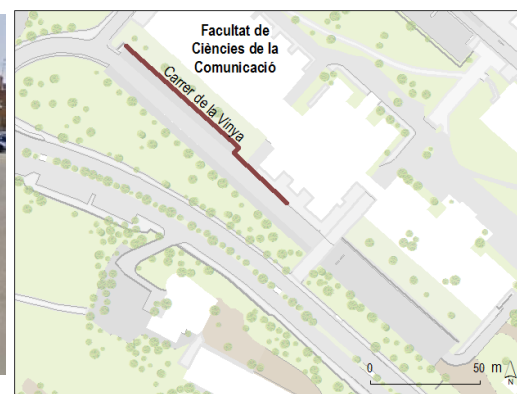
5 CONSTRUIR I MILLORAR VORERES

5.1 Ronda de la Font del Carme entre Avda. de Serragalliners i Av. de l'Eix Central: 254 metres de vial amb nova vorera entre les dues rotondes.



2ª FASE
COST ESTIMAT: 50.000€

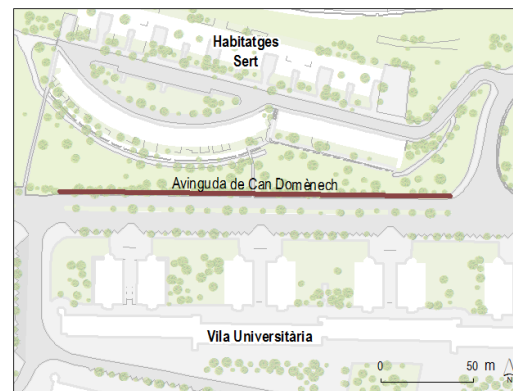
5.2 Carrer de la Vinya: 100 metres de nou vial amb vorera entre l'aparcament i l'entrada a la F. de Ciències de la Comunicació.



1ª FASE
COST ESTIMAT: 40.000€

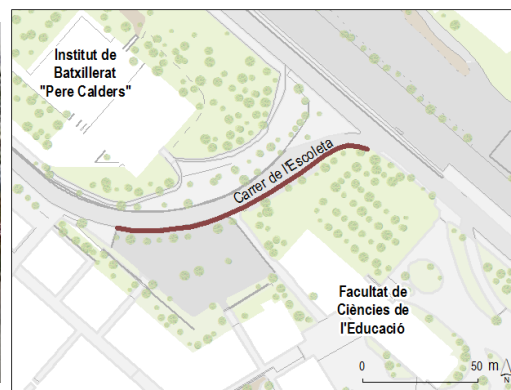
5 CONSTRUIR I MILLORAR VORERES

5.3 **Avda. De Can Domènech:** ampliar vorera entre la Travessera de Can Miró i l'Hotel Campus (210 metres nous de vial amb dues voreres).



2ª FASE
COST ESTIMAT: 40.000€

5.4 **Carrer de l'Escoleta:** connectar vorera existent amb Av.de Serragalliners. 120 metres de vial amb nova vorera.



1ª FASE
COST ESTIMAT: 45.000€

6 RECONVERTIR ESPAIS INTERNS A ESPAIS DE PRIORITAT INVERTIDA

JUSTIFICACIÓ:

Tot i que actualment hi ha 5,56 ha de prioritat invertida, calen més zones per a afavorir els desplaçaments interns en modes actius, en condicions de seguretat i comoditat.

DESCRIPCIÓ:

6.1 Carrer de la Vinya: entre les F. de Ciències de la Comunicació i Medicina, fins el carrer de la Vall Moronta. Actualment zona no urbanitzada amb aparcament reservat no regulat. Es vol aconseguir un espai atractiu per a vianants i ciclistes i on l'accés estigui restringit a vehicles motoritzats particulars.

6.2 Plaça del Coneixement: aquesta zona ja és prioritat invertida però cal intensificar-la: instal·lació de pilones en els límits de la zona, canvi de localització aparcament de motos.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 1^a (6.1) i 2^a fase (6.2)

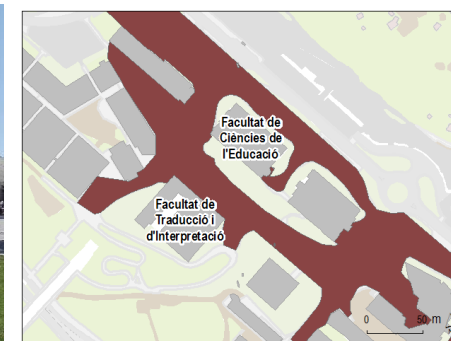
ORGANISME RESPONSABLE: UAB

DESCRIPCIÓ:

6.1 Carrer de la Vinya



6.2 Plaça del Coneixement



COST ESTIMAT: 200.000€ (6.1) i 50.000€ (6.2)

7 ELABORAR I APLICAR EL PLA DE SENYALITZACIÓ D'ITINERARIS A PEU

JUSTIFICACIÓ:

La senyalització és un sistema de comunicació necessari per poder orientar, ordenar i regular el moviment de vehicles, ciclistes i vianants a la via pública. L'objectiu de la senyalització és augmentar la seguretat, l'eficàcia i la comoditat del conjunt d'usos i persones usuàries de la via pública.

Tot i que en els darrers anys s'han fet millores puntuals, no existeixen criteris uniformes per a ubicar i dissenyar. Manca un pla integral on hi hagi una actuació específica de la senyalització dels itineraris a peu.

DESCRIPCIÓ:

- Plànol del Campus acompanyat de senyalització dels itineraris principals en el que s'hi pot incloure el temps de recorregut.
- Indicació detallada de cada itinerari amb el temps de recorregut.
- Indicació dels departaments i serveis principals fora dels edificis.
- Indicació detallada de tots els departaments, secretaries, laboratoris i serveis a l'entrada de cada facultat.

Tota aquesta senyalització ha de seguir els mateixos criteris d'ubicació i disseny per tal de ser homogènia.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI:

1^a fase: Anàlisi, diagnosi i proposta

2^a fase: Disseny i instal·lació

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: veure proposta 4.7 d'Elaborar i aplicar el Pla de Senyalització Integral.

CAPÍTOL 7

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

POTENCIACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS EN BICI

8 ESTUDIAR LA POSSIBILITAT DE CONNEXIÓ EN BICI ENTRE SABADELL I EL CAMPUS

JUSTIFICACIÓ:

Sabadell és el segon municipi en el que resideix més població de la comunitat universitària (9,3%). S'ubica a 8km des de la Plaça Cívica. Per a garantir uns desplaçaments còmodes i segurs, cal millorar el recorregut.

DESCRIPCIÓ:

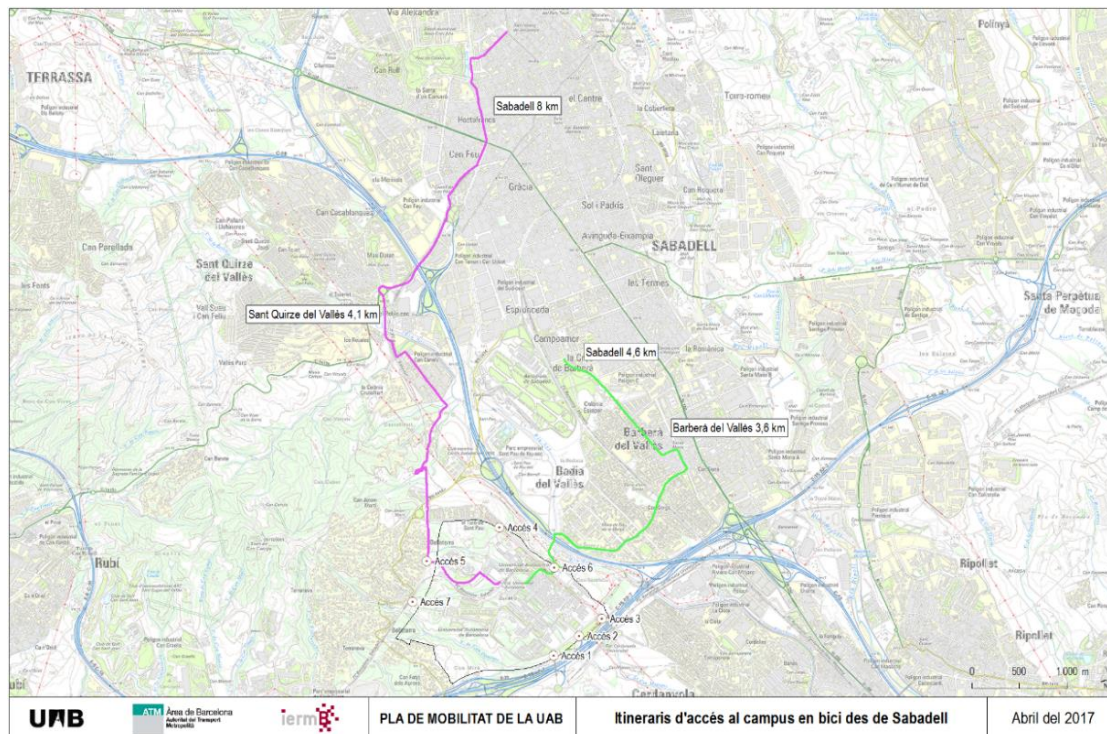
Trajecte UAB-Sant Quirze-Sabadell: cal estudiar la connexió de la via verda amb els nuclis urbans de Sant Quirze i Sabadell que actualment transcorren per la trama urbana. Un tram del recorregut es fa a través d'un solar de titularitat privada que no reuneix les condicions necessàries en comoditat i il·luminació.

Trajecte UAB-Badia-Barberà-Sabadell: La continuïtat de la pista mixta existent amb Badia no té una infraestructura específica.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

DESCRIPCIÓ:



ORGANISME RESPONSABLE: UAB, Ajuntament de Sabadell i Sant Quirze.

AGENTS IMPLICATS: ATM

CALENDARI: 1ª i 2ª

COST ESTIMAT: No disponible

9 CONSTRUIR PISTA BICI AL CARRER DE LA UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

JUSTIFICACIÓ:

L'accés 4 que connecta el Campus amb Bellaterra i la C-58 és un accés exclusiu pel trànsit rodat tot i que permet els desplaçaments a peu per un camí paral·lel. Espai no adequat pel trànsit de bicis, per la poca amplada i la presència d'escales.

DESCRIPCIÓ:

Construir una pista bici, segregada del trànsit rodat, que connecti aquest carrer amb la Via Verda i la rotonda de distribució d'accés al Campus (800m de longitud). I connectar amb via ciclista existent de l'Avda. Serragalliners. Proposta contemplada a la proposta xarxa interurbana de carrils bici de l'AMB.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL I PROPOSTA:



CALENDARI: 2ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

AGENTS IMPLICATS: AMB

COST ESTIMAT: 150.000€

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): INFRASTRUCTURES DE CONNEXIÓ EN BICI

10 HABILITAR UN CARRIL BICI AL PONT SOBRE L'AP-7/B-30 I LA XARXA ADIF

JUSTIFICACIÓ:

El pont que connecta el Campus amb Cerdanyola i l'estació de Renfe Rodalies presenta un espai deficient per a accedir a peu i/o bicicleta.

DESCRIPCIÓ:

Habilitar un espai pel pas de vianants i de ciclistes amb condicions de comoditat i seguretat, i amb un amplada mínima de 2m, per tal de complir amb els criteris d'accessibilitat normatius.

Mesures urgents: reparació barana metàl·lica, condicionament vorera i ferm, i millora senyalització horitzontal.

Actuació relacionada amb les propostes 1.3 i 2.4

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL:



CALENDARI: 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: Ajuntament Cerdanyola i AMB.

AGENTS IMPLICATS: Generalitat de Catalunya, UAB i Ministerio de Fomento.

COST ESTIMAT: VEURE PROPOSTA 2.4

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): INFRASTRUCTURES DE CONNEXIÓ EN BICI

11 CONSTRUIR UN CARRIL BICI DE CONNEXIÓ AMB Cerdanyola PEL CARRER DE SERRAGALLINERS

JUSTIFICACIÓ:

Cerdanyola és el tercer municipi en el que resideix més població de la comunitat universitària (8,1%). Els modes actius són utilitzats pel 28,2% d'aquesta població per a accedir al Campus. Actualment la connexió es fa per pista mixta d'amplada de 2 metres.

DESCRIPCIÓ:

Per a fer més segur l'accés amb bici i segregar l'espai entre vianants i bicis, es proposa construir un carril bici en aquest mateix carrer. Es pot aprofitar l'execució de la proposta de construcció d'un carril bici al pont AP-7/B-30. Aquest carril bici forma part de la xarxa de connexió intermunicipal de l'AMB (Bicivia).

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL:



CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: Ajuntament de Cerdanyola.

AGENTS IMPLICATS: UAB, AMB i ATM

COST ESTIMAT: 131.000€

12 URBANITZAR EL CARRER DE LES COLUMNES

Veure proposta 1.4 dins de la línia estratègica específica d'infraestructures i espais per als desplaçaments interns a peu, on es descriu l'actuació per a executar la urbanització del carrer de les Columnes i permetre uns desplaçaments més còmodes i segurs, especialment en modes actius.

13 RECONVERTIR ESPAIS INTERNS A ESPAIS DE PRIORITAT INVERTIDA

Vegeu la proposta 1.6 dins de la línia estratègica específica d'infraestructures i espais per als desplaçaments interns a peu, on es descriuen les actuacions proposades per a reconvertir espais interns en espais de prioritats invertida, per a afavorir en aquestes zones els desplaçaments de vianants i ciclistes.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): SERVEIS RELACIONATS AMB LES BICIS

14 INSTAL·LAR COMPTADORS AUTOMÀTICS DE PERSONES QUE ACCEDEIXEN EN MODES ACTIUS

JUSTIFICACIÓ:

Com a eina de gestió i millora de les infraestructures, es considera que els comptadors automàtics de ciclistes i vianants són òptims per a comprendre i analitzar aquests modes de transport actius i individuals.

DESCRIPCIÓ:

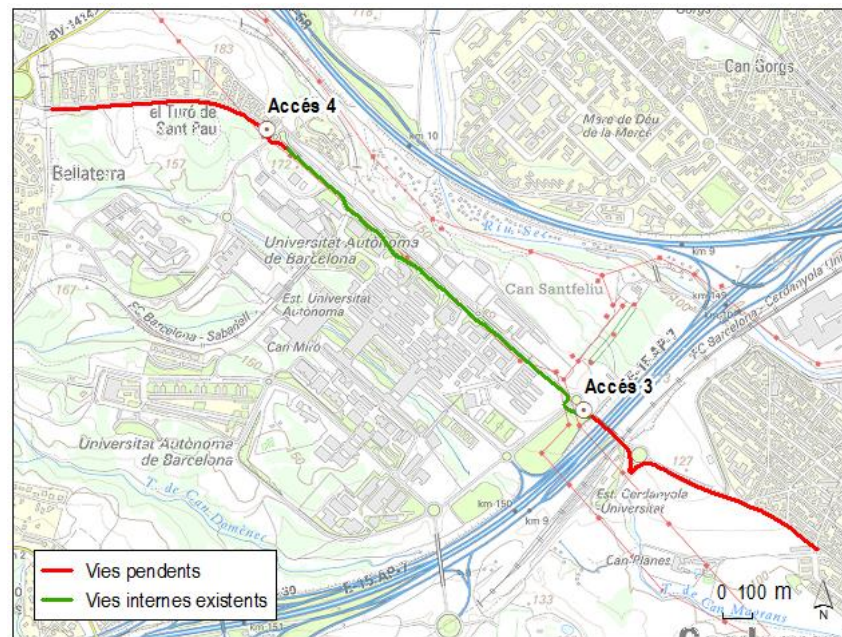
Instal·lar dos comptadors automàtics a dos dels accessos al Campus (3 i 4) per tal d'incidir en la comunicació, seguretat, planificació i gestió dels desplaçaments d'accés al Campus a peu i en bici.

Amb aquesta proposta es preveu reforçar l'Eix Nord, com l'eix de connexió amb els municipis del voltant, especialment Cerdanyola i Sabadell.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

DESCRIPCIÓ:



CALENDARI: 2ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 10.000€

15 HABILITAR SERVEIS DE DUTXA D'ACCÉS PÚBLIC

JUSTIFICACIÓ:

Un aspecte que pot ser dissuasiu per a les persones usuàries de la bici és la manca de serveis per dutxar-se després del desplaçament d'accés al Campus.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa habilitar 4 vestidors amb dutxes d'accés públic a alguns centres. Actualment aquests serveis existeixen i són utilitzats per operaris de manteniment o neteja i en alguns edificis existeixen vestuaris propis pel PAS. Es proposa habilitar aquests espais per a l'ús de ciclistes que ho necessitin, treballadors/es i estudiants; establint unes normes d'ús que permetin la correcta convivència entre totes les persones usuàries.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 60.000€

16 PROMOURE L'AUTOREPARACIÓ DE BICIS

JUSTIFICACIÓ:

Tal i com planteja el Projecte BiciUAB, la possibilitat d'autoreparació de bicis por ser un incentiu a l'hora de fer servir aquest mitjà.

DESCRIPCIÓ:

Per a promoure l'autoreparació de bicis, es proposa:

16.1 Realitzar un curs de reparació de bicis a l'any.

16.1 Instal·lar 3 punts d'autoreparació al Campus.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

DESCRIPCIÓ:



CALENDARI:

1ª fase: 16.1 i 16.2

2ª fase: 16.1

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT:

16.1: -

16.2: 1.500€

17 INCORPORAR BICIS ELÈCTRIQUES A LA FLOTA DE LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

El canvi cap a vehicles d'energia alternativa que experimentarà el parc automobilístic, els pròxims anys, serà molt important.

Actualment la flota de la UAB ja disposa de 12 bicis elèctriques que pot fer servir el personal de la UAB pels desplaçaments interns del Campus.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa augmentar la flota actual amb 20 bicis elèctriques més, tenint un total de 32 bicis elèctriques a disposició del personal de la UAB i per a fer desplaçaments amb origen i destinació el mateix Campus.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

DESCRIPCIÓ:



CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 10.000€

18 INSTAL·LACIÓ D'APARCAMENTS TANCATS DE BICIS

JUSTIFICACIÓ:

L'aparcament de bicis representa una infraestructura bàsica per a incentivar i potenciar el seu ús. Actualment el Campus compta amb 374 places d'aparcament repartides pel Campus: 334 estàndards i 40 en aparcaments tancats.

DESCRIPCIÓ:

En el marc del Projecte BiciUAB, es preveu la col·locació de 6 nous aparcaments tancats a diferents punts del Campus, amb capacitat per a 20 bicis, per tal de cobrir la demanda d'aparcaments totalment segurs i protegits de les condicions meteorològiques adverses.

Punts proposats: SAF, Medicina, Ciències de la Comunicació, Rectorat, Veterinària i Dret.

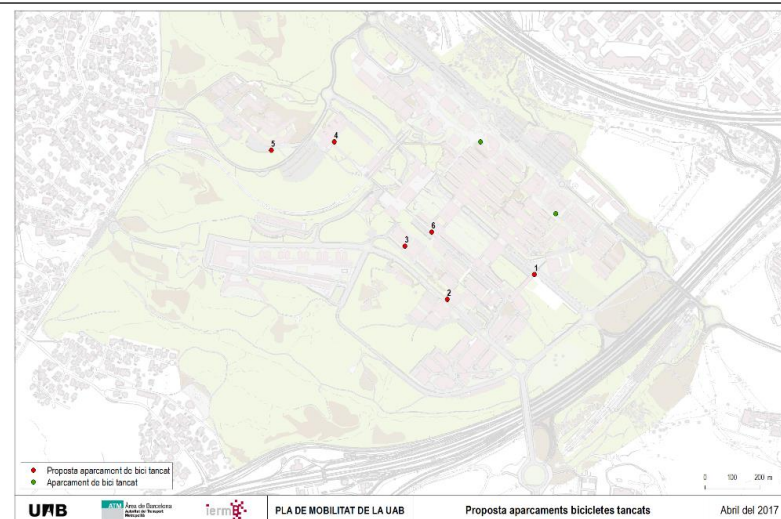
OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

DESCRIPCIÓ:



PROPOSTA:



CALENDARI: 1^a i 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 15.000€

19 ELABORAR I APLICAR EL PLA DE SENYALITZACIÓ DE LA BICI

JUSTIFICACIÓ:

La senyalització és un sistema de comunicació necessari per poder orientar, ordenar i regular el moviment de vehicles, ciclistes i vianants a la via pública. L'objectiu de la senyalització és augmentar la seguretat, l'eficàcia i la comoditat del conjunt d'usos i persones usuàries de la via pública.

Tot i que en els darrers anys s'han fet millores puntuals, no existeixen criteris uniformes per a ubicar i dissenyar. Cal millorar i ampliar la senyalització adreçada als desplaçaments en bici a la UAB.

DESCRIPCIÓ:

- Plànol del Campus acompanyat de senyalització dels itineraris en bicicleta, els aparcaments i la localització dels serveis relacionats.
- Indicació detallada dels itineraris amb la distància del trajecte.
- Indicació dels departaments i serveis principals fora dels edificis.
- Indicació detallada de tots els departaments, secretaries, laboratoris i serveis a l'entrada de cada facultat.

Tota aquesta senyalització ha de seguir els mateixos criteris d'ubicació i disseny per tal de ser homogènia.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI:

1^a fase: adjudicació del projecte d'anàlisi i propostes

2^a fase: aplicació

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: veure proposta 4.7 on queda integrada aquesta actuació.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): MULTIMODALITAT: TRANSPORT PÚBLIC+BICI

20 MILLORAR LA MULTIMODALITAT ENTRE TRANSPORT PÚBLIC I BICI

JUSTIFICACIÓ:

L'accés i el transport de bicis en el transport públic és un aspecte important per a afavorir la multimodalitat. Actualment presenta limitacions. Cada operador té polítiques diferents sobre l'accés de bicis als trens. A l'hora punta, la bici pot generar incomoditat, fins i tot, algun perill als viatgers.

DESCRIPCIÓ:

20.1 Instal·lar portabicicletes als busos interns

20.2 Demanar a Rodalies l'ampliació dels horaris en els que permet l'accés de bicis a l'interior dels trens.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

DESCRIPCIÓ:



CALENDARI:

1ª fase: 20.1

2ª fase: 20.2

ORGANISME RESPONSABLE:

20.1 Operador de bus UAB

20.2 Rodalies de Catalunya

COST ESTIMAT:

20.1: previst al contracte de transport intern.

20.2: -

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): INFRAESTRUCTURES DE CONNEXIÓ EN BICI

21 INCORPORACIÓ DEL CAMPUS A LA XARXA D'ESTACIONS DEL SERVEI METROPOLITÀ DE BICI PÚBLICA

JUSTIFICACIÓ:

El Campus, com a part del municipi de Cerdanyola, està dins l'AMB. És des d'aquest ens, i inclòs al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) que es preveu un servei metropolità de bici pública, per l'àmbit territorial dels 36 municipis que en formen part.

DESCRIPCIÓ:

El Campus queda inclòs dins del PMMU amb la possibilitat de localització d'alguna de les estacions d'aquest servei metropolità de bici pública.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: AMB, Ajuntament de Cerdanyola i UAB.

COST ESTIMAT: no disponible

CAPÍTOL 7
PROPOSTES D'ACTUACIÓ
LEE2
POTENCIACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC
COL·LECTIU

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): ACTUACIONS DE MILLORA EN LA TARIFICACIÓ

1 ESTUDIAR LA REINTRODUCCIÓ DELS INCENTIUS I DESCOMPTES EN EL TPC EN FUNCIÓ DE L'APLICACIÓ DE LA POLÍTICA D'APARCAMENT DE LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

En els últims anys s'han suprimit un conjunt d'ajudes en el transport públic que obtenia el personal de la UAB.

En concret, la UAB subvencionava el 50% del cost dels títols de transport nominals: abonament anual FGC, T-Mes i T-Trimestre de l'ATM, títol mensual il·limitat de Renfe i l'anyal de Sarbus.

DESCRIPCIÓ:

Recuperar els ajuts i subvencions. Actuació supeditada a la generació d'ingressos provinents de la gestió de l'aparcament que pugui sorgir a partir del procés de desenvolupament de la política d'aparcament de la UAB.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

AGENTS IMPLICATS: ATM i Operadors

COST ESTIMAT: 230.000€/any

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): ACTUACIONS DE MILLORA EN LA TARIFICACIÓ

2 IMPLANTAR LA T-MOBILITAT

JUSTIFICACIÓ:

Nou sistema d'accés al conjunt de serveis per a la mobilitat basat en una única targeta. El nou sistema implica nova tecnologia, modificació de tarifes i nova gestió del transport públic. Es tracta d'una tarificació adaptada a l'ús en el que s'inclouran tarifes socials.

DESCRIPCIÓ:

Proposta supeditada a la implantació que es faci des dels ens promotors d'aquest servei

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

FOTO:



CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: Generalitat de Catalunya (DTS) i ATM

COST ESTIMAT: no disponible

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): ACTUACIONS DE MILLORA EN LA TARIFICACIÓ

3 ESTUDIAR LA INCORPORACIÓ DEL MUNICIPI DE Cerdanyola en la primera corona tarifària en el marc de la reestructuració tarifària prevista en el context del projecte T-Mobilitat

JUSTIFICACIÓ:

Actualment, el Sistema Tarifari Integrat (STI), gestionat per l'ATM, està basat en corones i zones: 6 corones amb diferents sectors tarifaris. La tarifa de cada desplaçament es determina en base al nombre de zones tarifàries per on es transita durant el desplaçament i no és proporcional al nombre de kms realitzats. Els municipis de la primera zona gaudeixen de tarifa plana d'una zona. Cerdanyola es troba a la segona zona.

En el marc de la implantació de la T-Mobilitat (proposta 2.2) existeix debat sobre l'oportunitat de canvi que pot suposar aquest nou servei en el sistema de tarificació vigent basat en corones i zones i passar a un sistema de quilometratge.

DESCRIPCIÓ:

En el marc d'aquesta reestructuració tarifària, en el context de la T-Mobilitat, es planteja la creació d'una corona tarifària única amb tarifa plana per als 36 municipis que conformen l'actual AMB.

Cerdanyola del Vallès forma part de l'AMB i, per tant, el Campus es veuria afectat per aquesta reestructuració. Amb la proposta es permetria que totes les connexions amb la zona 1, amb qualsevol mitjà de transport integrat, tinguessin una tarifa plana d'una zona.

Aquesta proposta està subjecte a un intens debat ja que implicaria, entre d'altres, un dèficit de recaptació, de redefinició de la corona 2, efectes en la resta de corones, etc. Actualment està en estudi.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Potenciar el rol de node territorial del Campus.
- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Incrementar l'eficiència del Campus des d'un punt de vista econòmic.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: Generalitat de Catalunya (DTS) i ATM.

AGENTS IMPLICATS: Ajuntament Cerdanyola i UAB.

COST ESTIMAT: no disponible

4 ESTUDIAR L'INCREMENT DE LA FREQUÈNCIA DE PAS AL SERVEI DE RODALIES DE CATALUNYA. LÍNIES R7 I R8

JUSTIFICACIÓ:

La R8, posada en funcionament el 2011, és la primera línia de Rodalies que no passa per Barcelona i dona connexió transversal, passant pel Campus. Funciona tots els dies de l'any amb la mateixa freqüència (1 tren/hora).

La R7 permet connectar el Campus amb Montcada i Barcelona ciutat. Només funciona els dies lectius, perjudicant a la població que no ve a estudiar al Campus. La freqüència és de 30 minuts, excepte de 8h a 9h que és de 15 minuts.

Els temps de viatge des de l'estació Cerdanyola Universitat fins als extrems d'ambdues línies són competitius respecte el vehicle privat.

DESCRIPCIÓ:

El servei de Rodalies s'ha d'ajustar a les necessitats de tota la població del Campus i ser més competitiu amb altres mitjans de transport.

En el servei de la R7 es proposa:

- Millorar l'interval de pas en l'hora punta del matí (7-10hores) per situar-lo en els 15 minuts.
- Ampliar el calendari del servei a dies feiners i no a dies lectius.

En el servei de la R8 es proposa:

- Millorar l'interval de pas en l'hora punta del matí (7-10hores) per situar-lo als 20-30 minuts.

Cal fer aquesta demanda a les administracions competents.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ORGANISME RESPONSABLE: Rodalies i Generalitat de Catalunya (DTS)

AGENTS IMPLICATS: UAB

COST ESTIMAT: no disponible

CALENDARI: 1^a i 2^a fase

5 INCREMENTAR LA FREQUÈNCIA DE LES LÍNIES DE METRO DEL VALLÈS D'FGC ENTRE SABADELL I LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

El principal mitjà de transport utilitzat per a accedir al Campus són els FGC (36,1%). Sabadell és, després de Barcelona, el municipi a on més s'utilitzen els FGC per a accedir al Campus (60% dels seus residents).

El servei Sabadell-UAB en FGC està format per la S2 que té oferta diària i una freqüència entre 10 i 12 minuts.

Al juliol de 2017, aquesta línia (S2) amb la de Terrassa (S1) es va perllongar amb noves estacions als municipis d'origen. Això ha fet doblar el nombre de viatgers. Això s'ha de veure traduït en una millora de freqüència de pas ja que, en hores puntes, els trens estan massificats.

DESCRIPCIÓ:

Des d'FGC s'aposta, a partir del 2019, per una incorporació progressiva de 15 unitats dels trens model 112 (capacitat de 552 persones) i 113 (capacitat de 592 persones), que permetran absorbir aquest augment de demanda i incrementar les freqüències de pas amb un tren cada 5 minuts (actualment és cada 10 minuts) en la relació Sabadell-UAB.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: FGC

AGENTS IMPLICATS: AMB

COST ESTIMAT: no disponible

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): ACTUACIONS MILLORA DE L'OFERTA I LA QUALITAT DEL SERVEI FERROVIARI D'ACCÉS

6 PERLLONGAR LA LÍNIA R1 DE RODALIES DE CATALUNYA FINS L'ESTACIÓ DE Cerdanyola Universitat

JUSTIFICACIÓ:

Amb el servei actual de transport públic, en termes globals, es constata com la població servida a menys d'una hora en ferrocarril arriba als 3,6 milions de persones (des del Campus).

Però hi ha territoris com el Baix Llobregat, relativament proper al Campus, que presenta manca d'accessibilitat. Aquest fet es tradueix amb que és una comarca que tradicionalment ha tingut poca presència al Campus, tot i que en els últims anys ha augmentat passant de representar el 4% (2006) al 6,3% (2015).

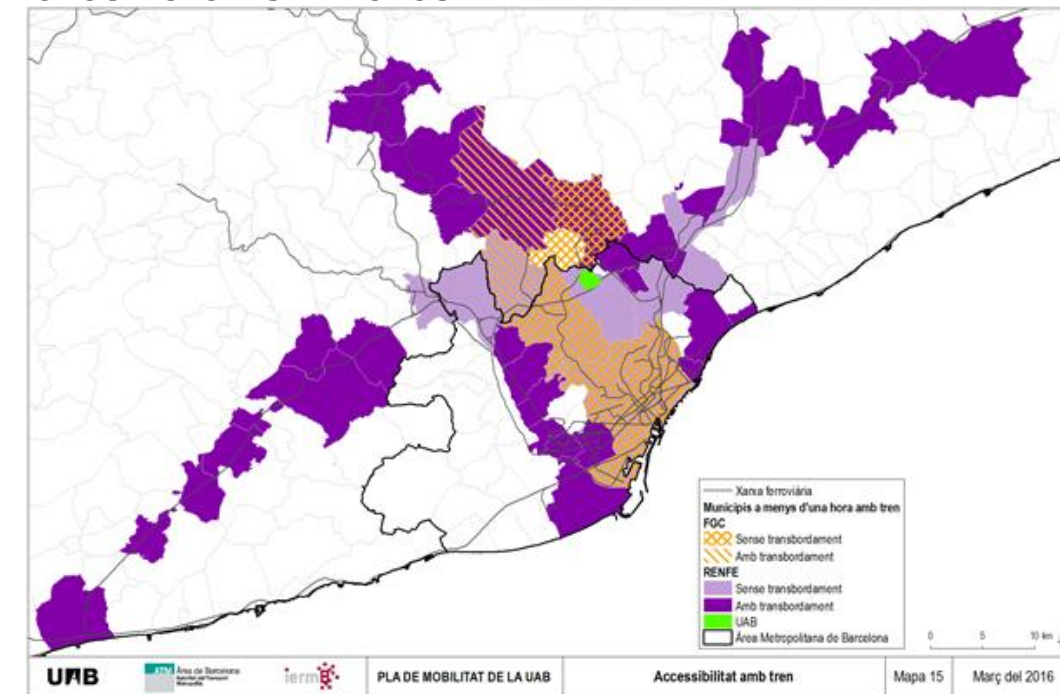
DESCRIPCIÓ:

Proposta de perllongar, de forma directa, la línia R1 de Rodalies, que actualment acaba a Molins de Rei, fins l'estació Cerdanyola Universitat. L'objectiu és acostar la comarca del Baix Llobregat al Campus.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Potenciar el rol de node territorial del Campus.
- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

FOTOS ACTUALS I PROPOSTA:



CALENDARI: 2ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: Generalitat (DTS)

COST ESTIMAT: no disponible

7 MILLORA LA INFORMACIÓ DEL SERVEI FERROVIARI

JUSTIFICACIÓ:

La manca d'informació sobre qualsevol incidència en el servei ferroviari es tradueix en una pèrdua de confiança en el funcionament de la xarxa i pot provocar, a la llarga, una pèrdua de viatgers si aquests troben una alternativa més adequada.

Actualment, tot i que les persones usuàries estan permanentment connectades a través del seus telèfons mòbils, cal que els operadors dels serveis ferroviaris donin la correcta informació sobre els seus serveis, ja sigui amb aplicacions mòbils o les seves pàgines web, en temps real i informació continua.

DESCRIPCIÓ:

Des de la UAB cal vetllar per a que els operadors de transport ferroviari donin informació en temps real de les incidències i problemes del seu servei, per tal que les persones usuàries estiguin permanentment informades quan es produeixen aquestes situacions.

Els canals de difusió d'aquesta informació poden ser diversos, però cal donar informació en temps real, fiable i en totes les etapes de la incidència. Així, cal nodrir amb la correcta informació tots els canals de comunicació actuals.

Veure actuacions més detallada a la LEE 4 Informació.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB i operadors transport.

COST ESTIMAT: veure propostes LEE4 Informació.

8 ESTUDIAR LA POSSIBILITAT DE POSAR EN SERVEI EXPEDICIONS DIRECTES DE L'E3

JUSTIFICACIÓ:

Les xarxes d'altres prestacions són serveis de busos interurbans que es caracteritzen per la seva alta freqüència, l'ús de vehicles moderns, velocitat comercial elevada, informació en temps real i una gran demanda.

L'E3 és un d'aquests serveis que connecta el Campus amb Barcelona, passant pel municipi de Cerdanyola. Té una durada de recorregut d'entre 45 i 60 minuts.

El seu pas per Cerdanyola penalitza el temps a aquelles persones que volen accedir al Campus i que vénen des de Barcelona. Els serveis ferroviaris d'aquest trajecte tenen una durada de 20 i 30 minuts.

DESCRIPCIÓ:

Per tal de fer més competitiu el servei de l'E3 es vol estudiar la possibilitat que alguna d'aquestes expedicions faci el trajecte Barcelona-UAB directe, sense passar per Cerdanyola, en hores punta. Es podrien valorar dos itineraris:

1. Un directe per autopista: C58-B30.
2. Un semi-directe entrant a Cerdanyola per l'Avda. Canaletes, passant pel Parc Tecnològic i accedint al Campus per l'Avda. de Can Domènech, la zona sud-est del Campus. Amb això s'ampliaria la cobertura d'aquest servei en aquesta zona del Campus que actualment no hi té parada.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: Generalitat (DTS) i Ajuntament de Cerdanyola.

AGENTS IMPLICATS: Operadors de transport, UAB i AMB.

COST ESTIMAT: no disponible

9 ESTUDIAR EL REFORÇ DEL SERVEI D'AUTOBÚS ENTRE TERRASSA I LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

Al 2015, del conjunt de la comunitat universitària, el 6,6% venien de Terrassa. L'ús del vehicle privat, entre els residents a Terrassa té un pes major al conjunt de la comunitat universitària (40,8% respecte al 31,9%).

Els serveis actuals amb transport públic són 2 línies amb FGC i un servei d'autobús directe amb 3 expedicions diàries. La durada del trajecte és de 30 minuts.

DESCRIPCIÓ:

Estudiar un reforç en aquest servei d'autobús amb l'objectiu de reduir la quota d'ús del transport privat dels residents a Terrassa que accedeixen al Campus, que és una de les més elevades entre els municipis que aporten més població, a favor del transport públic.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: ATM i Generalitat (DTS)

AGENTS IMPLICATS: Operadors de transport i UAB.

COST ESTIMAT: no disponible.

10 ESTUDIAR EL REFORÇ DEL SERVEI D'AUTOBÚS ENTRE SABADELL I LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

En el conjunt de la comunitat universitària, Sabadell és el segon municipi de residència d'aquest col·lectiu (9,3% del total), per darrera de Barcelona que ocupa la primera posició amb molta diferència.

Els residents d'aquest municipi accedeixen al Campus majoritàriament en transport públic (61,6% del total), mentre que el transport privat és utilitzat en el 36,4% dels casos.

L'oferta de transport públic entre Sabadell i el Campus està servida per 4 línies ferroviàries i un autobús directe que passa per Barberà i Badia; amb 5 expedicions diàries (2 d'anada i 3 de tornada); i una durada del trajecte de 50-60 minuts.

DESCRIPCIÓ:

Estudiar un reforç en el servei d'autobús actual que connecta Sabadell amb el Campus. L'objectiu és aconseguir una reducció de la quota modal del transport privat entre la comunitat universitària resident a Sabadell, en favor del transport públic.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: ATM i Generalitat (DTS)

AGENTS IMPLICATS: Operadors de transport i UAB.

COST ESTIMAT: no disponible

11 ESTUDIAR EL REFORÇ DEL SERVEI DE BUS ENTRE MONTCADA I REIXAC, RIPOLLET I LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

Montcada i Reixac i Ripollet són dos municipis del Vallès Occidental que formen part de l'àmbit territorial més proper del Campus. Durant el curs 2012-2013 el nombre d'alumnes de grau matriculats a la UAB amb residència en aquests dos municipis era entre 500 i 1000 alumnes per a cada cas.

La connexió d'aquests dos municipis amb el Campus està servida pel servei ferroviari i l'autobús en el cas de Montcada i Reixac i només d'autobús en el cas de Ripollet.

Des de Montcada i Reixac hi ha línia de Renfe amb 35 expedicions diàries i un trajecte d'11 minuts; i un autobús amb 16 expedicions diàries i una freqüència d'autobús per hora, amb una durada de trajecte d'entre 45-50 minuts.

Des de Ripollet el servei de bus és el mateix que connecta amb Montcada i Reixac però, per proximitat, el temps de viatge es redueix fins els 35-40 minuts (expedicions i freqüència igual).

DESCRIPCIÓ:

Estudiar un reforç en aquest servei de bus. Es podria estudiar un augmentar del servei, especialment en les hores punta d'entrada i sortida del Campus, per tal d'augmentar les persones usuàries potencials del servei.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: ATM i Generalitat (DTS).

AGENTS IMPLICATS: Operadors de transport i UAB.

COST ESTIMAT: no disponible.

12 MILLORAR LA INFORMACIÓ DEL SERVEI D'AUTOBÚS

JUSTIFICACIÓ:

La manca d'informació sobre qualsevol incidència en el servei es tradueix en una pèrdua de confiança en el mateix i pot provocar, a la llarga, una pèrdua de viatgers si aquests troben una alternativa més adequada.

Actualment, tot i que les persones usuàries estan permanentment connectades a través del seus telèfons mòbils, cal que els operadors donin la correcta informació sobre els seus serveis, ja sigui amb aplicacions mòbils o les seves pàgines web, en temps real i informació continua.

DESCRIPCIÓ:

Des de la UAB cal vetllar per a que els operadors d'autobús donin informació en temps real de les incidències i problemes del seu servei, per tal que les persones usuàries estiguin permanentment informades quan es produeixen aquestes situacions.

Els canals de difusió d'aquesta informació poden ser diversos, però cal donar informació en temps real, fiable i en totes les etapes de la incidència. Així, cal nodrir amb la correcta informació tots els canals de comunicació actuals.

Veure actuacions més detallada a la LEE 4 Informació

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: Operadors de transport i UAB.

COST ESTIMAT: veure propostes LEE4 Informació.

13 ESTUDIAR LA VIGÈNCIA I FUNCIONALITAT DEL PROJECTE HUB UAB

JUSTIFICACIÓ:

La xarxa actual de transport públic col·lectiu té una estructura radial, fet que condiona que gairebé tots els desplaçaments transversals de l'RMB només es puguin efectuar a través de Barcelona, i molts d'ells penalitzats per transbordaments.

DESCRIPCIÓ:

Com ja recollia el Pla de Mobilitat de la UAB 2008-14, es planteja un intercanviador en aquest àmbit central per a que aquests desplaçaments no passin per Barcelona, disminuint el temps de trajecte i facilitant transbordaments: la ròtula UAB.

Proposta contemplada també al PDI 2011-20 de l'RMB, al PDM 2013-18 de l'RMB i al PTV 2020.

PROPOSTA:



CALENDARI: 1^a i 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: Generalitat (DTS) i ATM.

AGENTS IMPLICATS: Operadors de transport, UAB i AMB.

COST ESTIMAT: no disponible

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Potencial el rol de node territorial del Campus.
- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): ACTUACIONS INFRASTRUCTURALS DE MILLORA DE LA XARXA DE TRANSPORT INTERURBÀ PER CARRETERA

14 CONDICIONAR I MILLORAR EL PONT SOBRE L'AP-7/B-30 I SOBRE LA XARXA ADIF

JUSTIFICACIÓ:

El pont de l'AP7/B30 és un dels accessos més utilitzats al Campus que permet la connexió amb Cerdanyola. Presenta una IMD mitjana en dia laborable de gairebé 15.000 vehicles. A més, és el pas de la majoria de busos interurbans i interns del Campus. I és per on passen les persones que accedeixen en modes actius des de l'estació de Renfe i el municipi de Cerdanyola.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa ampliar el pont per a poder habilitar un carril bus en ambdós sentits de circulació i un espai per a vianants i ciclistes. Mentre, es necessiten millores urgents: reparació barana metàl·lica, condicionament vorera i ferm, millora senyalització.

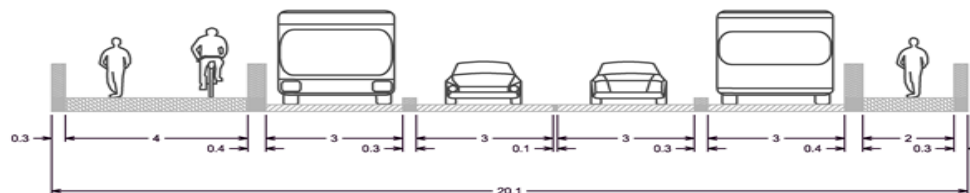
OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL:



FOTOS ACTUALS:



CALENDARI: 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: Ajuntament de Cerdanyola i AMB.

AGENTS IMPLICATS: Generalitat de Catalunya, UAB i Ministerio de Fomento.

COST ESTIMAT: 900.000€

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): ACTUACIONS INFRAESTRUCTURALS DE MILLORA DE LA XARXA DE TRANSPORT INTERURBÀ PER CARRETERA

15 **CONDICIONAR EL CAMÍ D'ACCÉS PER A VIANANTS A L'ESTACIÓ Cerdanyola UNIVERSITAT DE RODALIES**

JUSTIFICACIÓ:

L'Estació de Cerdanyola Universitat està situada fora de l'àmbit PERI de la UAB però dins la seva àrea d'influència. De mitjana rep, gairebé, 3.000 persones al dia que han d'arribar al Campus.

El vial, actualment, està transitat, majoritàriament, per busos interns, vianants i ciclistes. Característiques actuals:

- Secció variable que van dels 9 m fins els 5.
- Manca de vorals.
- Manca de pintura que marqui separació carrils.

Els vianants i ciclistes no tenen continuïtat en els seus desplaçaments.

DESCRIPCIÓ:

Condicionar el camí actual d'accés a peu que connecta amb la carretera de Cerdanyola, aconseguint un accés més còmode i segur. En concret: augmentar l'amplada del camí, refer paviment, millorar enllumenat i suavitzar el pendent.

CALENDARI: 1ª i 2ª fase

ESTAT ACTUAL:



OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ORGANISME RESPONSABLE: AMB i Ajuntament de Cerdanyola.

AGENTS IMPLICATS: Generalitat, UAB i Ministerio de Fomento.

COST ESTIMAT: no disponible.

16 MILLORAR LES PARADES EN TERMES D'ACCESSIBILITAT I SEGURETAT

JUSTIFICACIÓ:

Tot i que en matèria d'accessibilitat i de seguretat totes les parades del Campus la tenen més o menys garantida, s'ha detectat que caldria realitzar algunes millores, especialment en l'ampliació de l'espai d'espera del vianants, augmentant la seguretat de la parada.

DESCRIPCIÓ:

- Millorar l'accessibilitat en itineraris fins parada.
- Millorar seguretat, ampliar senyalització i instal·lar elements reductors de velocitat.
- Manteniment i neteja adequades.
- Informació de tots els serveis de bus.
- Millorar la il·luminació.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

ESTAT ACTUAL:



CALENDARI: 2ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 60.000€

17 ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'UBICAR UNA PARADA DE BUS DAVANT L'ESCOLA D'ENGINYERIA

JUSTIFICACIÓ:

El Campus disposa actualment de 26 parades de bus que donen cobertura a tots els edificis i facultats. L'Escola d'Enginyeria, amb una població de 2.800 persones, és la que es troba en aquesta situació, sent l'única facultat/escola que no disposa de parada de bus a una distància inferior als 2:30 minuts. Les parades més properes se situen a 5 minuts o més a peu.

DESCRIPCIÓ:

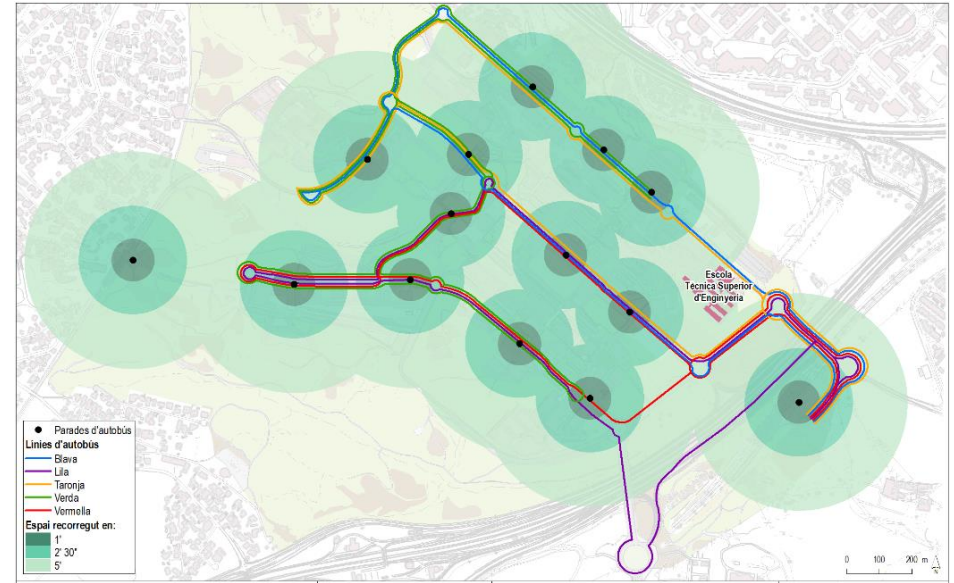
Ubicar una nova parada de bus davant de l'Escola d'Enginyeria, en ambdós sentits de circulació i per les línies blava i groga, estudiant la possibilitat que els busos interurbans també efectuïn parada. Amb senyalització adequada.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

COST ESTIMAT: no disponible.

ESTAT ACTUAL I PROPOSTA:



CALENDARI:

- 1^a fase: construcció i parada del servei bus intern.
2^a fase: possibilitat de que els busos interurbans efectuïn parada.

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

AGENTS IMPLICATS: Ajuntament de Cerdanyola i Generalitat (DTS)

18 INSTAL·LAR EL SISTEMA e-MOBILITY

JUSTIFICACIÓ:

El servei de bus intern de la UAB pot millorar el seu funcionament a partir de les noves tecnologies, per tal de millorar la conducció, l'eficiència energètica i la seguretat.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa desplegar el Projecte e-Mobility que l'empresa operadora del servei de bus intern de la UAB va proposar com a millora tecnològica en el concurs de licitació del servei. Es tracta d'un projecte integral de solucions, orientat a les noves tecnologies i basat en els dispositius de traçabilitat de la flota que permeti l'obtenció de dades útils sobre el sistema, comunicació multidireccional i l'elaboració d'aplicacions específiques per a la gestió més eficaç del servei.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: operador bus intern UAB.

COST ESTIMAT: previst al contracte de transport intern.

CAPÍTOL 7
PROPOSTES D'ACTUACIÓ
LEE3
RACIONALITZAR L'ÚS DEL VEHICLE
PRIVAT

LÍNIES ESTRATÈGIQUES ESPECÍFIQUES (LEE): FER MÉS EFICIENT I SOSTENIBLE L'ÚS DEL COTXE

1 IMPULS DEL VEHICLE ELÈCTRIC

JUSTIFICACIÓ:

El vehicle elèctric suposa un impacte directe en les emissions de gasos contaminants. En aquest aspecte, és important l'ús i traspàs cap a vehicles menys contaminants, com el desplegament de la xarxa necessària per al seu funcionament, especialment els punts de recàrrega. El Campus de Bellaterra pot exercir de node territorial en aquesta xarxa. Per altre banda, la universitat ha de fomentar, donar exemple i planificar l'impacte del vehicle elèctric. Actualment, el Campus compta amb 3 cotxes i 12 bicis elèctriques del total de 46 vehicles (32,6%). Disposa de 3 punts per a vehicles elèctrics però cap públic.

DESCRIPCIÓ:

1.1 Incorporació de dos vehicles elèctrics a la flota UAB que suposarà un increment del percentatge de vehicles sostenibles i sense emissions de gasos. Se substituiran pels més antics del parc actual.

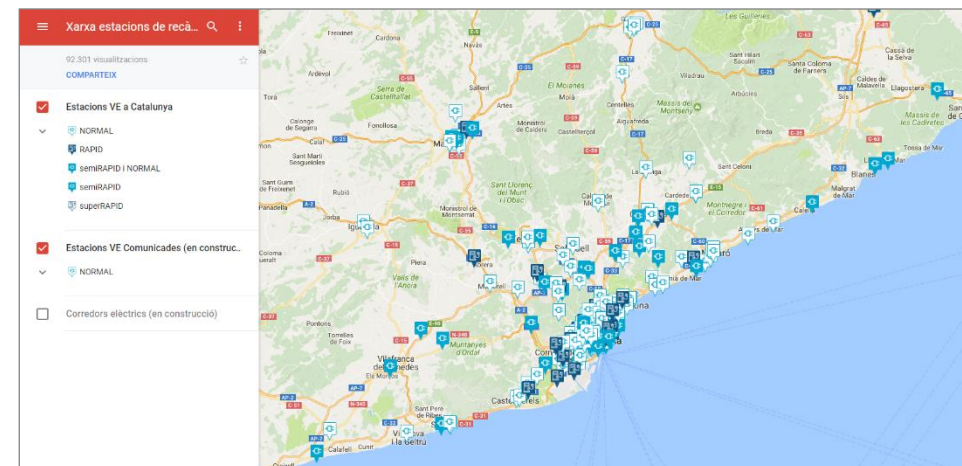
1.3 Instal·lació de punts públic de recàrrega per a vehicle elèctric amb les reserves d'aparcament sense restricció i amb mesures de foment.

CALENDARI: 1.1 (1ª fase) i 1.2 (1ª i 2ª fase)

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

AGENTS IMPLICATS: Generalitat de Catalunya (ICAEN), AMB i companyies del sector d'automoció i recàrrega

ESTAT ACTUAL RMB:



OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

COST ESTIMAT: 1.2 previst el contracte de transport intern + 8.000€

2 INCREMENTAR L'OCUPACIÓ MITJANA DELS COTXES

JUSTIFICACIÓ:

El percentatge de població, dels que accedeixen en cotxe i que comparteixen, ha disminuït de forma generalitzada des de 2001 a 2015 (del 38% al 29,8%). L'índex d'ocupació actual és de 1,2 pers/veh.

DESCRIPCIÓ:

La UAB ha de facilitar mesures que fomentin l'ús del cotxe compartit.

2.1 Posar en marxa l'app de cotxe compartit de la UAB

2.2 Reservar espais per a cotxes amb alta ocupació a l'aparcament

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

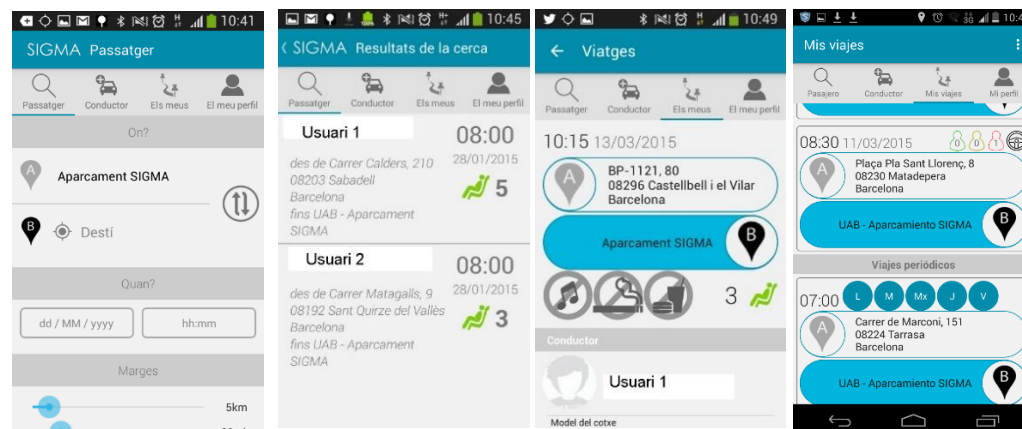
- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI:

2.1: 1ª FASE

2.2: 2ª FASE

PROPOSTA APP:



ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT:

2.1:

1) Primera versió: 16.000€

2) Segona versió: 14.000€

2.1: 60.000€

3 ESTUDIAR LA VIABILITAT D'UN SERVEI DE COTXE ELÈCTRIC COMPARTIT AL CAMPUS

JUSTIFICACIÓ:

L'opció de Carsharing és viable econòmicament i ambientalment més sostenible i més encara si es tracta de vehicles elèctrics. Una opció que pot ser interessant al Campus (Estudiants, PAS i PDI). L'objectiu és reduir els vehicles privats al Campus i la realització dels desplaçaments en modes més sostenibles i de forma més eficient (vehicle compartit i elèctric).

DESCRIPCIÓ:

Estudiar la possibilitat d'establir al Campus una flota amb 20 vehicles elèctrics per a compartir. Aquest estudi ha de tenir en compte:

- Càlcul de la possible demanda i reducció de vehicles i emissions aconseguida.
- Viabilitat i cost del projecte.
- Cal pensar si es tracta d'una opció més protagonitzada per la universitat o bé la integració en alguna de les xarxes ja existents, considerant el Campus com un node important a escala metropolitana.
- Cal estudiar les localitzacions dels aparcaments habituals, ja que segurament caldrà relacionar-ho amb espais habilitats per recàrrega elèctrica o en tot cas habilitar més espais per fer les recàrregues.
- Considerar descomptes o preus especials per col·lectius universitaris.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Disminuir el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: no disponible

4 DESENVOLUPAR L'ESTRATÈGIA INTEGRAL D'APARCAMENT APROVADA PER LA TAULA DE LA MOBILITAT

JUSTIFICACIÓ:

Conscients de la problemàtica associada a l'estacionament del vehicle privat al Campus, i en consonància al Pla d'Accessibilitat de la UAB i l'anterior Pla de Mobilitat, la Taula de la Mobilitat de la UAB va desenvolupar un treball participatiu amb l'objectiu de debatre sobre la funció de l'aparcament, les seves deficiències, les seves potencialitats i les línies estratègiques bàsiques que conformarien aquesta política d'aparcament de la UAB.

El 18 de juliol de 2013, els integrants de la Taula van donar el seu vistiplau a la proposta de política d'aparcament.

DESCRIPCIÓ:

Desenvolupar les línies estratègiques en matèria d'aparcament:

- 4.1 Eliminat la indisciplina en l'aparcament.
- 4.2 Elaborar el Pla d'Aparcaments per a CiD.
- 4.3 Completar el pla de places d'aparcaments per a PMR.
- 4.4 Reservar places d'aparcament per a vehicle elèctric.
- 4.5 Estudiar i aplicar tarificació flexible per a l'ús.
- 4.6 Tractar l'aparcament de motos no diferenciat de la resta de vehicles privats.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI:

- 4.1: 1ª i 2ª fase
- 4.2: 1ª fase
- 4.3: 1ª fase
- 4.4: 1ª fase
- 4.5: 1ª i 2ª fase
- 4.6: 1ª fase

COST ESTIMAT:

- 4.1:
- 4.2: 5.000€
- 4.3: 10.000€
- 4.4: 1.000€
- 4.5: 20.000€
- 4.6:

ORGANISME RESPONSABLE: UAB i Aj. Cerdanyola

5 ESTUDIAR EL NOU VIAL A L'AVINGUDA DE SERRAGALLINERS I REFORMAR L'EIX ACTUAL

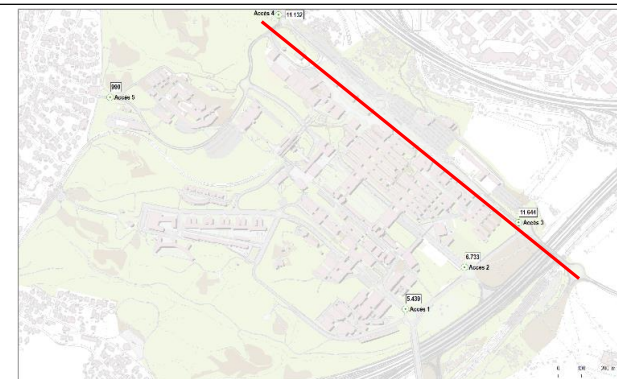
JUSTIFICACIÓ:

El Campus s'ubica en la cruïlla de vials que generen un trànsit important d'entrada i sortida des de les autopistes (AP-7 i C-58), i entre els municipis del seu entorn (Sant Cugat del Vallès i Sabadell). A l'interior del Campus tot aquest trànsit de pas discorre per l'Avda. de Serragalliners. Les dades de les IMD de l'any 2015, als punts d'accés al Campus així ho corroboren. Els accessos 3 i 4, situats als extrems d'aquesta avinguda, són els que presenten uns valors més elevats per aquest trànsit d'accés i de pas.

DESCRIPCIÓ:

Estudiar el projecte d'un nou vial per darrera dels aparcaments de l'Avda. de Serragalliners. Vial previst a les propostes del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB). Paral·lelament, s'hauria de condicionar l'actual avinguda per a millorar i adaptar l'accés al Campus. Aquestes dues mesures no es poden desagregar ja que no es pot condicionar el vial actual sense proposar una alternativa; i perquè crear un nou vial sense condicionar l'existent no seria un canvi funcional, sinó un increment net d'oferta.

FOTOS:



OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Potenciar el rol de node territorial del Campus.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

ORGANISME RESPONSABLE: UAB, Generalitat de Catalunya (DTS) i Ajuntament de Cerdanyola.

AGENTS IMPLICATS: Altres ajuntaments.

COST ESTIMAT: 100.000€

CALENDARI: 2ª fase

CAPÍTOL 7

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

LEE4

INFORMACIÓ

1 OBRIR CANALS ESTABLES DE COMUNICACIÓ AMB LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA A TRAVÉS DE LES XARXES SOCIALS

JUSTIFICACIÓ:

Les xarxes socials esdevenen els actuals canals de comunicació més importants entre la població.

- Permeten una comunicació directa i immediata.
- Ràpida difusió dels continguts.
- Escollir la millor xarxa social pels objectius de cada persona usuària.
- Actualització i cura del perfil.
- Possibilitat de crear contactes i propostes.
- Cost d'accedir-hi molt baix.

DESCRIPCIÓ:

Les xarxes socials poden esdevenir una bona eina de comunicació, estable i actualitzada, a través de les quals incidir en una millora de la mobilitat i de l'espai del Campus, adequant-lo a les necessitats de les persones usuàries.

El Facebook i el Twitter poden esdevenir les xarxes socials adequades per tenir perfils com a unitat de mobilitat de la UAB. Cal tenir en compte que la UAB ja disposa de perfils en aquestes comunitats.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Potenciar el rol de node territorial del Campus.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: no disponible

2 MILLORAR L'ESPAI WEB DE MOBILITAT I TRANSPORTS ADAPTAT AL NOU DISSENY I FUNCIONALITAT DE LA WEB DE LA UAB

JUSTIFICACIÓ:

La UAB disposa d'un lloc web específic sobre temes de mobilitat i transports. Aquesta pàgina és una font d'informació important per a les persones usuàries. Actualment aquesta pàgina web presenta alguns problemes en relació a l'aplicatiu i el servidor; i caldria millorar el seu disseny.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa millorar l'espai web actual adaptant-lo al nou disseny i funcionalitat de la web de la UAB.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

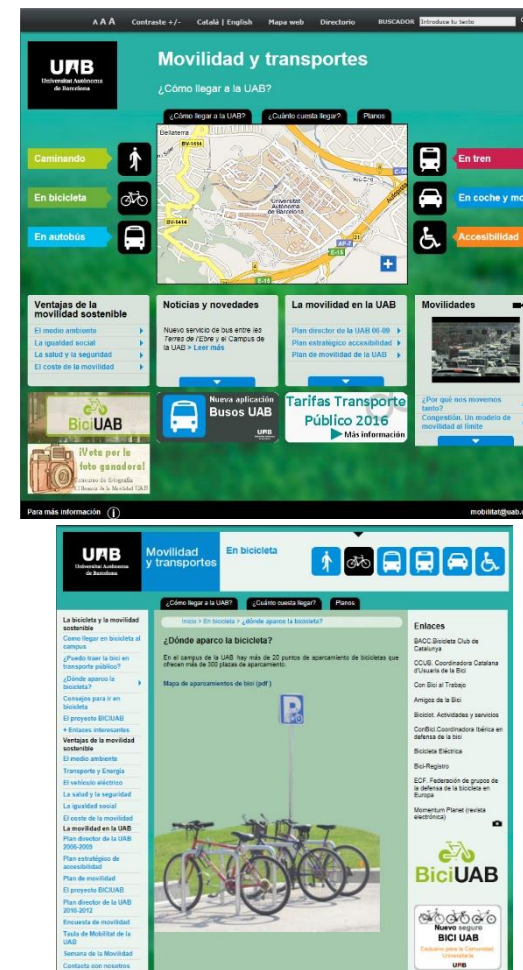
- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: no disponible

FOTOS ACTUALS:



3 AFEGIR INFORMACIÓ SOBRE L'ACCESSIBILITAT DELS ITINERARIS INTERNS A PEU AL WEB DE MOBILITAT I TRANSPORTS

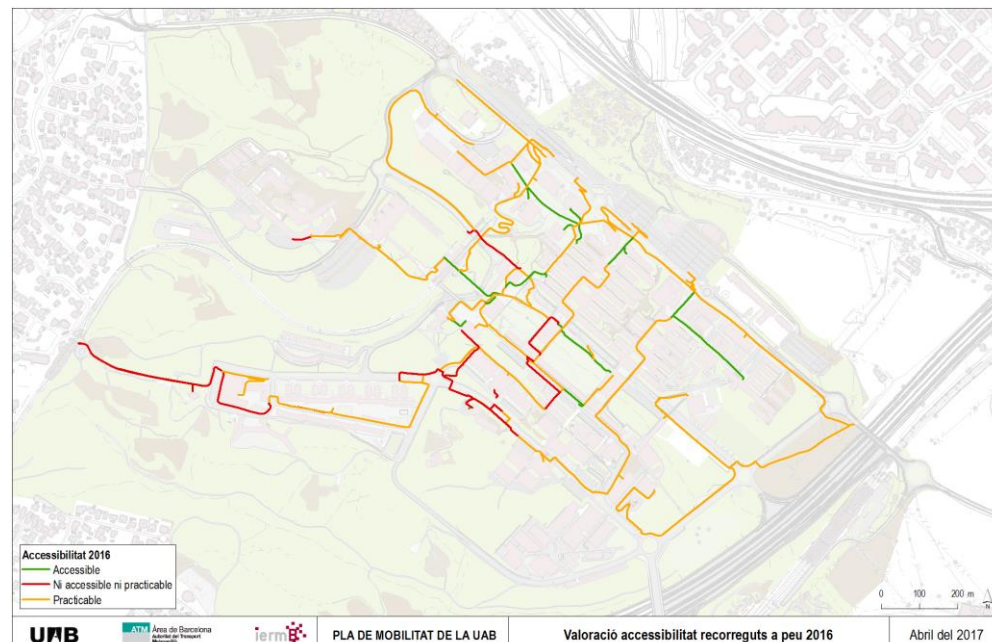
JUSTIFICACIÓ:

En relació a l'accessibilitat per l'interior del Campus, actualment es disposa d'informació específica i actualitzada sobre el grau d'accessibilitat dels diferents itineraris per a fer a peu, entre els edificis i els punts d'accés exteriors, per a persones amb mobilitat reduïda.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa afegir a la web de mobilitat i transports la informació relacionada amb el grau d'accessibilitat dels itineraris per a fer a peu. Amb això, s'ampliaria la informació que es dona al col·lectiu PMR per a desplaçar-se per l'interior del Campus. Proposta relacionada amb la 4.2 *Millorar l'espai web de Mobilitat*.

FOTOS:



OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: no disponible

4 INCORPORAR DADES D'AUTOBUSOS INTERURBANS A L'APLICACIÓ BUSOS UAB

JUSTIFICACIÓ:

Les Tecnologies de la Informació i de la Comunicació (TIC) han ajudat a millorar i optimitzar molts aspectes de la gestió diària de la mobilitat. Faciliten noves formes de gestionar els serveis i una millor comunicació entre els agents implicats.

Des de la UAB es treballa sota el concepte d'Smart Mobility com a model de mobilitat intel·ligent que permet satisfer les necessitats de les persones usuàries amb el menor cost econòmic, el menor impacte ambiental i amb una major integració de tots els col·lectius. Els smartphones resulten una eina molt valuosa en aquest nou model.

Com a resultat d'aquesta política s'han posat al servei de la comunitat universitària algunes aplicacions, entre elles Busos UAB, que permet conèixer la xarxa de línies i parades de busos amb servei al Campus amb temps real per parada.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa incorporar dades dels busos interurbans, línies i parades, amb informació de pas a les parades en temps real. Així, s'amplia la informació per a la persona usuària.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO2 derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

FOTOS ACTUALS I PROPOSTA:



CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

AGENTS IMPLICATS: Operadors de transport

COST ESTIMAT: no disponible

5 CREAR L'APLICACIÓ MOBILITAT UAB

JUSTIFICACIÓ:

Les Tecnologies de la Informació i de la Comunicació (TIC) han ajudat a millorar i optimitzar molts aspectes de la gestió diària de la mobilitat. També esdevenen eines que faciliten noves formes de gestionar els serveis i una millor comunicació entre els agents implicats.

Des de la UAB es treballa sota el concepte d'Smart Mobility com a model de mobilitat intel·ligent que permet satisfer les necessitats de les persones usuàries amb el menor cost econòmic, el menor impacte ambiental i amb una major integració de tots els col·lectius. Els smartphones resulten una eina molt valuosa en aquest nou model.

DESCRIPCIÓ:

Relacionat amb el concepte d'Smart Mobility i tenint en compte totes les aplicacions que ja funcionen, i les que es volen desenvolupar en el marc d'aquest Pla de Mobilitat, es proposa desenvolupar l'aplicació Mobilitat UAB, que entre d'altres tindria els següents serveis:

5.1 Avisos UAB: permetrà a la persona usuària estar informada, amb precisió i de forma georeferenciada, sobre les qüestions de mobilitat i transports que afecten al Campus (talls de trànsit, campanyes de conscienciació...).

5.2 Col·laborativa: servei basat en la filosofia win to win (tothom surt beneficiat) que facilitarà la col·laboració entre les persones usuàries del tren per a la comunicació d'incidències i altres notifikacions.

5.3 BiciUAB: servei per a la gestió dels aparcaments de bicis tancats, amb l'objectiu de facilitar a les persones usuàries, d'aquest mitjà de transport, la consulta de disponibilitat i reserva de plaça. Amb l'objectiu d'optimitzar l'oferta disponible i agilitzar procés de reserva.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO2 derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 1ª i 2ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: no disponible

6 MAPIFICAR I PUBLICAR LA INFORMACIÓ SOBRE MOBILITAT I TRANSPORTS EN FORMAT GIS

JUSTIFICACIÓ:

Els GIS són eines que faciliten les tasques de gestió en un entorn delimitat com és el Campus.

DESCRIPCIÓ:

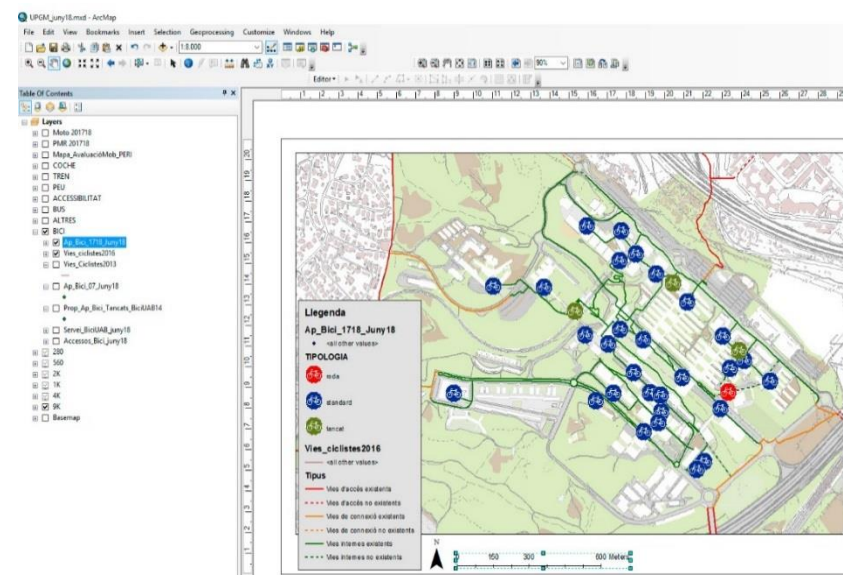
Estructurar la informació del Campus sobre mobilitat i transports en un GIS. Caldrà fer actualitzacions i manteniment de les dades del sistema d'informació. Passos a seguir:

- Organitzar i georeferenciar la informació.
- Establir protocols d'actualització i manteniment de dades.
- Donar sortida a les dades a nivell intern per a fer estudis i analítiques.
- Donar sortida a les dades a nivell públic. Estudiar la necessitat de crear un visor cartogràfic o enllaç a mapes a la pàgina de mobilitat.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

FOTO:



CALENDARI: 1^a i 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 15.000€

7 ELABORAR I APLICAR EL PLA DE SENYALITZACIÓ INTEGRAL

JUSTIFICACIÓ:

La senyalització és un sistema de comunicació necessari per a poder ordenar i regular el moviment de vehicles, ciclistes i vianants a la via pública. L'objectiu principal d'aquesta és augmentar la seguretat, l'eficàcia i la comoditat del conjunt d'usos i persones usuàries de la via pública.

La senyalització actual al Campus és el resultat d'una actuació sobrevinguda i sense planificació conjunta. La manca d'un pla integral ha derivat en una situació caòtica en alguns trams de vies, de manera que la senyalització, per excés o manca de coherència ha perdut la seva eficàcia, no complint en ocasions la seva funció.

DESCRIPCIÓ:

Redacció i implantació d'un pla de senyalització integral al Campus. El detall de la senyalització dels itineraris a peu i en bici es descriuen a les propostes 1.7 i 1.19. En concret, es plantegen dues fases:

7.1 Anàlisi, diagnosi i proposta: nou sistema de senyalització, ubicació i contingut dels senyals:

Realització d'una auditoria sobre l'estat dels elements indicadors.

Estudi del paisatge del Campus.

Jerarquització dels principals punts d'interès.

Homogeneïtzació en els noms dels carrers i dels diferents punts d'interès.

Definició dels itineraris.

Ubicació dels elements de senyalització.

Definició de les característiques dels elements de senyalització.

7.2 Disseny i instal·lació: encàrrec del disseny i instal·lació dels senyals.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Incrementar l'accessibilitat del Campus en termes d'equitat.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.
- Disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics i de CO₂ derivades de l'ús dels vehicles motoritzats per a accedir al Campus.

CALENDARI: 7.1 (1^a fase) i 7.2 (2^a fase)

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 7.1 (18.000€)

CAPÍTOL 7
PROPOSTES D'ACTUACIÓ
LEE5
URBANISME I MOBILITAT

1 REVISAR I TRAMITAR EL PERI DE LA UAB AMB CRITERIS D'EFICIÈNCIA, SOSTENIBILITAT I EQUITAT EN LA MOBILITAT GENERADA

JUSTIFICACIÓ:

El document de planejament urbanístic vigent, Pla Especial de Reforma Interior (PERI) UAB 1991, és antiquat i està obsolet des de diversos punts de vista:

- **El context socioeconòmic de redacció:** el PERI es va redactar quan hi havia un creixement continu del nombre d'estudiants matriculats, de la taxa de motorització, construcció d'infraestructures viàries metropolitanes massives....
- **El context cultural de redacció:** la preocupació pel medi ambient i per l'eficiència energètica és absent en aquest pla.
- **El context tècnic de redacció:** el pla destaca per la seva poca preocupació pels temes de mobilitat. Estableix un model d'universitat sense imaginar la mobilitat que s'hi donaria. Segrega totalment els diferents mitjans de transport.

Aquests poden ser motiu d'algunes de les disfuncions actuals en la mobilitat al Campus.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa revisar i tramita l'actual PERI amb criteris d'eficiència, sostenibilitat i equitat en la mobilitat generada. El document ha d'incorporar els elements següents: model de mobilitat, equip multidisciplinari, jerarquització de la xarxa viària i dels espais al Campus, edificabilitat i cohesió del front edificat, reserva de sòl i aparcament.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Potenciar el rol de node territorial del Campus.
- Incrementar l'eficiència del Campus des d'un punt de vista econòmic.
- Millorar la funcionalitat del Campus en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 1ª fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: 40.000€

CAPÍTOL 7

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

LEE6

NORMATIVA

1 ELABORAR REGLAMENTS INTERNS D'ÚS DE L'ESPAI PELS DIFERENTS MITJANS DE TRANSPORT

JUSTIFICACIÓ:

La competència d'usos de l'espai viari del Campus entre els diferents mitjans de transport pot generar problemes de convivència entre els mateixos. De fet, la indisciplina en l'ús de l'espai, sobretot per part del vehicle privat, és notable.

Regular l'ús dels diferents mitjans de transport dins del Campus minimitzaria aquesta situació.

DESCRIPCIÓ:

Es proposa desenvolupar reglaments específics sobre l'ús de l'espai pels diferents mitjans de transport: bicicleta, l'anar a peu, vehicle privat i aparcament.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS DE REFERÈNCIA:

- Millorar la funcionalitat del Campus de Bellaterra en termes de mobilitat interna.

CALENDARI: 2^a fase

ORGANISME RESPONSABLE: UAB

COST ESTIMAT: no disponible