

**PLA ESTRATÈGIC D'ACCESSIBILITAT DE LA
UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA**

ÍNDEX

INTRODUCCIÓ	2
PRINCIPIS INSPIRADORS	6
MODEL DE MOBILITAT	9
LÍNIES ESTRATÈGIQUES	11

INTRODUCCIÓ

El Pla **Director de la Universitat Autònoma de Barcelona 2006-2009** és el document que recull els objectius i les línies bàsiques d'actuació que marquen el desenvolupament estratègic de la UAB durant aquest període com a **centre de recerca, formació i de relació amb l'entorn i la societat**. Aquest Pla Director es defineix com a marc de referència del procés de planificació i desenvolupament estratègic de la Universitat i és el punt a partir del qual es defineixen les polítiques sectorials concretes.

Prenent com a referència el **Pla Director de la UAB 2002-2006**, aquest Pla Director s'estructura entorn de sis grans eixos i estableix una sèrie de línies estratègiques i objectius així com les actuacions que els desenvolupen.

Els grans eixos que estructuraven el Pla Director són els eixos substantius, per una banda, que fan referència a la Formació, la Recerca i la Relació amb l'entorn i la societat, i els transversals per l'altra, que fan referència a les Persones, els Recursos Econòmics i la Dimensió institucional i d'organització interna.

Entre altres aspectes, cal destacar aquells objectius que fan referència a la capacitat d'accedir dels usuaris als diferents campus de la UAB com un dels elements estratègics dels quals depèn la seva competitivitat. La localització perifèrica del campus principal, el de Bellaterra, i la configuració de l'oferta de transport sobre el territori en el conjunt de la seva àrea d'influència, són aspectes condicionants de l'accessibilitat dels diferents centres i de la seva competitivitat. Per altra banda, la necessitat d'arribar als llocs d'estudi o de treball és una de les principals activitats generadores d'impactes ambientals, socials i econòmics de la UAB. En relació amb això, destaca l'objectiu de minimitzar aquests impactes el màxim possible. La línia estratègica de reducció dels impactes ambientals de la mobilitat, més concretament, s'origina en la diagnosi i el Pla d'Acció de l'Agenda 21 de la UAB.

Per aquests dos motius, **la gestió de la mobilitat generada esdevé un dels aspectes estratègics de la UAB en els propers anys.**

Concretament, l'eix de les Persones planteja dues línies estratègiques principals:

A. Afavorir el creixement professional i personal dels membres de la comunitat universitària amb el suport de tots els col·lectius.

B. Fer de la UAB, i dels seus campus, un bon lloc per a estudiar, ensenyar, investigar, treballar, viure i conviure.

En relació amb això, l'objectiu pluriennal número 5 proposa *treballar per maximitzar l'accessibilitat de tots els membres de la comunitat universitària i altres usuaris respecte el campus de Bellaterra, **prioritzant els mitjans de transport més sostenibles, segurs, eficients i equitatius**, com a via imprescindible per a assolir els objectius precedents d'integració i millora de la qualitat de vida personal, del treball i de l'estudi.*

Finalment, com a conseqüència derivada d'aquest objectiu a les actuacions definides per a l'any 2006, a l'apartat de la comunitat universitària, es preveu **l'Aprovació del Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB com a eina que defineix la política sectorial de la Universitat en matèria de mobilitat i accessibilitat i constitució de la Taula de la Mobilitat de la UAB com a òrgan de participació de referència per al seu posterior desenvolupament.**

En aquest context, la Universitat Autònoma de Barcelona seguint els criteris establerts per la Llei 9/2003 de mobilitat de Catalunya, ha creat la Unitat de Gestió de la Mobilitat amb l'objectiu de desenvolupar les tasques necessàries per assolir l'objectiu de maximitzar l'accessibilitat als campus de la UAB segons paràmetres d'eficiència, de sostenibilitat, seguretat i equitat. Aquestes tasques se centren en la relació constant amb les administracions competents, la producció de la informació necessària, tant de l'oferta disponible com de la demanda existent, la diagnosi del sistema, la generació de propostes de millora i la comunicació constant.

En referència a l'àmbit de les propostes, i un cop feta la diagnosi del sistema, on s'estableix la limitació de l'accessibilitat, sobretot del campus de Bellaterra, i els greus impactes del model de mobilitat generat, el present **Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB** materialitza la **política sectorial de la UAB en matèria de mobilitat i accessibilitat.**

El **Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB** estableix els principis, objectius i línies estratègiques bàsiques per a la gestió de la mobilitat de forma integral amb la finalitat de maximitzar l'accessibilitat als campus de la UAB segons paràmetres d'eficiència, sostenibilitat, seguretat i equitat.

Es tracta d'un document de referència inicial, que estableix de forma genèrica l'escenari que es vol assolir pel que fa al model de mobilitat i proposa unes línies estratègiques a desenvolupar posteriorment. Aquestes propostes afecten a l'actuació de la UAB i a la d'altres administracions.

Pel que fa al calendari, s'estableix un període d'actuació inicial de 4 anys, al final del qual el Pla Estratègic d'Accessibilitat serà sotmès a revisió. L'Annex ofereix una previsió temporal per a les diferents línies estratègiques, ja sigui de planificació si són competències de la Universitat o de treball amb altres administracions si no ho són.

El desenvolupament d'aquestes línies donarà com a resultat el Pla de Mobilitat de la Universitat Autònoma de Barcelona, l'eina de gestió i planificació de la mobilitat que la Llei de la Mobilitat de Catalunya exigeix per als centres de gran atracció de desplaçaments. És en aquest document, que recollirà les propostes concretes d'actuació, on es podrà fer una previsió més específica de calendari i pressupost de la promoció de la mobilitat sostenible i segura a la UAB.

Per altra banda, aquest Pla Estratègic és una proposta inicial elaborada per la Unitat de Gestió de la Mobilitat i que ha estat ratificada per l'equip de govern de la UAB. Posteriorment, ha estat aprovada oficialment pel Consell de Govern de la Universitat. El document definitiu serà presentat a la comunitat universitària i altres sectors competents a la Taula de la Mobilitat de la UAB per al seu posterior desenvolupament.

Finalment, el Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB, pel que fa a la diagnosi i les línies estratègiques i actuacions proposades, ha agafat com a referència el **Pla d'Acció d'Accessibilitat de la UAB** redactat l'any 2005 pel Grup de Recerca de Mobilitat, Transports i Territori (GEMOTT) del Departament de Geografia, dirigit per la Dra. Carme Miralles, a partir de l'encàrrec del Vicerectorat d'Economia.

PRINCIPIS INSPIRADORS

ACCESSIBILITAT. La UAB es defineix com a centre de recerca, formació i de relació amb l'entorn i la societat amb una gran capacitat d'atracció de desplaçaments. La seva competitivitat, entre altres aspectes, depèn de la capacitat dels seus usuaris d'arribar als seus centre de destinació. La localització periurbana del campus principal i la limitada accessibilitat que ofereixen les infraestructures i els serveis de transport disponibles, propers a la saturació i amb una escassa cobertura territorial, comprometen la competitivitat de la Universitat (fa que sigui menys atractiva de cara als futurs estudiants i més incòmoda per als usuaris actuals ja que implica una gran inversió en diners i temps per arribar-hi). Per tant, **un dels objectius estratègics claus de la UAB és maximitzar l'accessibilitat de tots els seus usuaris** (estudiants, treballadors, proveïdors, visitants, i altres usuaris dels seus serveis) independentment de les seves capacitats de mobilitat.

SOSTENIBILITAT. Segons la Llei de la Mobilitat de Catalunya, el model de mobilitat actual, força dependent del transport motoritzat individual, té una sèrie d'impactes negatius a nivell ambiental (o externalitats) que no el fan sostenible a llarg termini. L'objectiu d'aquesta normativa és la minimització de l'excessiu consum energètic que implica, del nivell d'emissions d'agents contaminants que ha assolit en els darrers anys i que continua creixent, de la gran quantitat de sòl que precisa i que estimula o de la contaminació acústica que produeix.

Seguint els criteris de la Llei de la Mobilitat i del Pla Director de la UAB 2006-2009, la UAB ha de potenciar la seva accessibilitat seguint els principis de la sostenibilitat, és a dir donant prioritat als mitjans de transport no motoritzats i col·lectius (anar a peu, anar amb bicicleta, amb autobús o amb ferrocarril) davant dels mitjans privats motoritzats (el cotxe i la moto). Els primers són els que menys contaminen, els que menys espai i energia consumeixen i els que menys residus i soroll generen per viatger transportat i quilòmetre recorregut.

SEGURETAT. La Llei de la Mobilitat també diagnostica l'elevada accidentalitat lligada a la mobilitat com una altra de les greus externalitats i fixa entre els seus objectius aconseguir que el model de mobilitat esdevingui el més segur possible. Atès que els mitjans més perillosos pel que fa al nombre d'accidents en què estan implicats i en relació als quilòmetres recorreguts i els viatgers o mercaderies transportats són el vehicle privat i la motocicleta, l'assoliment d'un model de mobilitat més segur passa per la potenciació dels mitjans col·lectius i la bicicleta.

EQUITAT. La igualtat d'oportunitats d'accés al territori és un altre dels objectius de la Llei de la Mobilitat de Catalunya. En un context territorial caracteritzat per una ocupació extensiva, derivada de la descentralització d'activitats i residència cap a zones de baixa densitat, i que depèn en gran mesura del desplaçament en vehicle privat, com és el cas del campus de Bellaterra de la UAB, l'accessibilitat universal passa per la potenciació dels mitjans accessibles a tothom, els transports col·lectius i la bicicleta, per sobre dels mitjans motoritzats individuals. Primer perquè només una minoria té accés al vehicle privat de manera quotidiana, especialment entre el col·lectiu d'estudiants. Segon, perquè la manca d'oferta de transports col·lectius a molts territoris o la seva baixa competitivitat fa que molts usuaris esdevinguin captius del vehicle privat i dels seus elevats costos econòmics i en temps.

MODEL DE MOBILITAT

La Universitat Autònoma de Barcelona treballarà per potenciar l'accessibilitat als seus campus segons criteris de sostenibilitat, seguretat, i equitat, intentant fomentar un **model de mobilitat sostenible, segur i equitatiu**.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES

LÍNIA ESTRATÈGICA 1. GESTIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA UAB

DIAGNOSI

- Necessitat de la UAB d'incrementar l'accessibilitat en un context de competitivitat territorial amb altres centres universitaris.
- Necessitat de basar aquest increment de l'accessibilitat en els mitjans més sostenibles, més segurs, més eficients i més solidaris, atès l'impacte social i mediambiental del model de mobilitat actual i seguint els criteris marcats per la Llei de la Mobilitat.
- Multiplicitat d'aspectes que intervenen a l'hora de fomentar l'ús dels mitjans alternatius i minimitzar els impactes negatius de l'ús del cotxe (aspectes d'oferta, d'informació, de promoció, etc.)
- Multiplicitat d'agents que intervenen en el sistema de transports de l'àrea d'influència de la UAB (Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, ATM, Consell Comarcal, Ajuntaments, operadors de transport, usuaris)

Proposta 1. Creació d'una unitat de gestió de la mobilitat

La **Llei 9/2003 de la Mobilitat** estableix que els grans centres d'activitat han de crear la figura del gestor de la mobilitat amb l'objectiu d'aconseguir un model de mobilitat més sostenible i segur i de garantir l'accés a aquests centres al màxim nombre de persones possible.

Per una altra banda la mobilitat és una necessitat de les persones i dels serveis per garantir l'accessibilitat d'unes respecte dels altres. Això no obstant, si no es gestiona bé, aquesta mateixa mobilitat pot ser un element ofegador de les oportunitats de les persones i dels centres d'activitat com és la UAB.

La unitat de gestió de la mobilitat es defineix com l'àrea que gestiona la mobilitat, interna o externa, dels usuaris de la Universitat Autònoma de Barcelona, ja siguin estudiants, PAS, PDI, proveïdors o visitants.

Objectiu. Gestionar la mobilitat generada per la UAB per tal d'incrementar el màxim possible l'accessibilitat a la Universitat a través dels mitjans ambientalment més sostenibles, socialment més solidaris i econòmicament més eficients.. Per tant, s'hauria d'establir com a servei a consolidar de forma indefinida atès el caràcter estratègic i dinàmic de la mobilitat dels usuaris de la UAB.

Per assolir-lo, ha de realitzar les següents tasques:

Representació, generació d'informació, diagnosi, elaboració de propostes d'actuació
recerca de recursos econòmics externs, elaboració del **Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB.**

La UGM desenvoluparà la seva tasca principalment al Campus de Bellaterra sense perjudici que en els casos que es consideri necessaris s'ampliï l'actuació a altres campus de la UAB.

Segons el què s'ha dit fins ara, serà aquesta unitat de gestió de la mobilitat l'encarregada de desenvolupar en actuacions concretes, les línies estratègiques que es presenten a continuació.

Administració i operadors implicats: UAB

LÍNIA ESTRATÈGICA 2. POTENCIACIÓ DEL TRANSPORT COL·LECTIU

DIAGNOSI

- Existeixen importants **mancances en l'accessibilitat al campus** de la UAB en transport col·lectiu des de molts municipis de la seva àrea natural d'influència malgrat la proximitat territorial.
- Els principals serveis de **transport col·lectiu** que permeten actualment l'accés al campus de la UAB es troben al límit de la seva capacitat o presenten deficiències importants que limiten la seva competitivitat.

Proposta 2. Increment i millora del Servei ferroviari

Objectiu. Treballar per oferir una alternativa de transport competitiva als usuaris actuals i potencials del campus per incrementar la competitivitat de la UAB i maximitzar les oportunitats d'accés.

Administració i operadors implicats: UAB, Generalitat i Ministeri de Foment

Proposta 3. Increment i millora del servei de transport interurbà per carretera

Objectiu. Treballar per ampliar el radi de cobertura del transport col·lectiu allà on no hi arriba la xarxa ferroviària i maximitzar els recursos existents millorant els serveis actuals.

Administració i operadors implicats: UAB, Generalitat, Diputació de Barcelona, Ministeri de Foment i Ajuntament de Cerdanyola

Proposta 4. Increment i millora del servei del transport en autobús intern a la Universitat

Objectiu. Incrementar la competitivitat de la cadena modal d'accés amb RENFE i resoldre la demanda de mobilitat interna al campus.

Administració i operadors implicats: UAB, Generalitat, ATM i Ajuntament de Cerdanyola

Proposta 5. Reorganització del sistema de zonificació dels diferents sistemes tarifaris

Objectiu. Treballar per fer més competitiu el transport col·lectiu actuant sobre la política tarifària.

Administració i operadors implicats: UAB, ATM i RENFE

Proposta 6. Dissenyar una estratègia d'informació i comunicació que permeti incrementar, millorar i actualitzar de forma periòdica la informació disponible per als usuaris.

Objectiu. Aconseguir el nivell d'informació adequat per facilitar i incentivar l'ús del transport col·lectiu.

Administració i operadors implicats: UAB i operadors de transport.

Proposta 7. Fer el seguiment dels diferents plans i projectes que afecten la mobilitat de l'àrea d'influència del campus

Objectiu. Vetllar per a que en els diferents plans i projectes es garanteixin els principis i objectius de la Llei de la Mobilitat, especialment en el què es refereix a la mobilitat a l'entorn de la UAB

Administració i operadors implicats: UAB, Generalitat, Ministeri de Foment, Consell Comarcal, ATM i Ajuntament de Cerdanyola

LÍNIA ESTRATÈGICA 3. POTENCIACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS A PEU

DIAGNOSI

- L'accés al campus de la UAB amb mitjans de transport no motoritzats és difícil i perillós a causa de la configuració territorial i la manca d'infraestructures adequades.
- Les distàncies i la manca d'adequació d'alguns itineraris és el principal problema per a l'accés a peu al campus.
- La percepció de les distàncies com a massa llargues i la manca d'adequació i senyalització és el principal problema per als desplaçaments a peu per l'interior del campus.

Proposta 8. Potenciar que el màxim possible dels desplaçaments interns al campus es puguin fer a peu

Objectiu. Garantir les condicions de seguretat i comoditat necessàries per facilitar els desplaçaments interns a peu i aconseguir que depenguin el mínim possible del transport privat.

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 9. Facilitar els desplaçaments a peu entre l'estació de RENFE i les facultats més properes

Objectiu. Treballar per incrementar la competitivitat de la cadena modal d'accés amb RENFE

Administració i operadors implicats: UAB, Generalitat, Ajuntament de Cerdanyola, Ministeri de Foment i RENFE

LÍNIA ESTRATÈGICA 4. ACONSEGUIR L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL AL CAMPUS DE BELLATERRA DE LA UAB

DIAGNOSI

- L'accés al campus per als col·lectius amb mobilitat reduïda és difícil degut a la manca d'accessibilitat d'alguns operadors de transport.
- L'accés entre les diferents àrees del campus per a col·lectius amb mobilitat reduïda és difícil degut als grans desnivells existents i a la manca d'adaptació d'alguns itineraris i serveis.

Proposta 10. Aconseguir que el màxim nombre de serveis de la UAB sigui accessible als col·lectius amb mobilitat reduïda tal com estableix el Codi d'accessibilitat de Catalunya

Objectiu. Facilitar el màxim accés possible a la universitat independentment de les possibilitats de desplaçaments de les persones.

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 11. Exigir als diferents operadors de transport l'adaptació dels seus vehicles i estacions segons estableix el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Objectiu. Treballar per facilitar el màxim accés possible a la universitat independentment de les possibilitats de desplaçaments de les persones.

Administració i operadors implicats: Generalitat, operadors de transport

Proposta 12. Adaptar els transports interns de la UAB als col·lectius amb dificultats de mobilitat

Objectiu. Facilitar el màxim accés possible a la universitat independentment de les possibilitats de desplaçaments de les persones.

Administració i operadors implicats: UAB

LÍNIA ESTRATÈGICA 5. POTENCIACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA

DIAGNOSI

- L'accés al campus de la UAB amb mitjans de transport no motoritzats és difícil i perillós a causa de la configuració territorial i la manca d'infraestructures adequades.
- L'accés en bicicleta és insegur i incòmode degut als desnivells i a la manca d'infraestructures segures i còmodes.
- Una de les problemàtiques que més dissuadeix de l'ús de la bicicleta és la possibilitat dels robatoris degut a la manca d'aparcaments segurs i/o a la seva col·locació.

Proposta 13. Proposar a les diferents administracions la creació de carrils bici còmodes i segurs d'àmbit comarcal que connectin la UAB amb els municipis de l'entorn.

Objectiu. Treballar per incrementar l'accessibilitat al campus en bicicleta per fer d'aquest mitjà una alternativa competitiva al transport privat.

Administració i operadors implicats: UAB, Generalitat, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Cerdanyola

Proposta 14. Consolidar la xarxa de carrils bici interns al campus

Objectiu. Incrementar l'accessibilitat al campus en bicicleta per fer d'aquest mitjà una alternativa competitiva al transport privat.

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 15. Dissenyar i posar en marxa un Pla d'Aparcaments al campus que doni resposta a la necessitat d'aparcar les bicicletes amb seguretat.

Objectiu. Donar resposta a la necessitat d'aparcar les bicicletes amb seguretat com a element imprescindible per incrementar l'accessibilitat al campus en bicicleta.

Administració i operadors implicats: UAB

LÍNIA ESTRATÈGICA 6. FOMENT D'UN ÚS MÉS RACIONAL DEL VEHICLE PRIVAT

DIAGNOSI

- Malgrat que només un 35,4% dels desplaçaments amb destinació a la UAB es realitzen amb vehicle privat, més d'una quarta part del territori del campus es dedica a infraestructures per a aquest mitjà de transport. En síntesi, la comunitat universitària s'ha de fer càrrec de tot un conjunt de **costos que no tenen incidència directa ni són percebuts pels usuaris del vehicle privat.**
- L'ús del vehicle privat per accedir al campus es veu incentivat per l'oferta d'anarcarament gratuït

Proposta 16. Posar en funcionament un servei de gestió de la demanda i l'oferta de compartir cotxe per accedir a la UAB que permeti conèixer els resultats i accedir als usuaris a través d'estadístiques i estudis de control.

Objectiu. Fomentar l'ús del cotxe compartit com a opció d'accés a la UAB

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 17. Incentivar l'ús del cotxe compartit

Objectiu. Fer més atractiva l'opció de compartir cotxe entre els usuaris de la UAB.

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 18. Dissenyar una política d'aparcament integral amb uns objectius preestablerts i com a part d'una política de mobilitat global.

Objectiu. Reequilibrar el sistema de costos entre els diferents mitjans de transport per influir sobre la demanda.

Administració i operadors implicats: UAB

LÍNIA ESTRATÈGICA 7. CONSCIENCIACIÓ DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA

DIAGNOSI

- El canvi d'hàbits en la mobilitat, a més de la millora de l'oferta del transport col·lectiu i la desincentivació del vehicle privat necessita campanyes de conscienciació.
- Algunes actituds en termes de mobilitat són el resultat de manca d'informació entre els usuaris.

Proposta 19. Elaborar un calendari d'esdeveniments anuals en els quals s'ha de fer campanya a favor dels valors de la mobilitat sostenible i segura.

Objectiu. Donar la informació necessària per als usuaris en el moment de l'elecció modal.

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 20. Dissenyar campanyes puntuals per incidir sobre aspectes concrets de la mobilitat dels usuaris de la UAB (costos, accidentalitat, emissions, sorolls, etc.)

Objectiu. Donar la informació necessària per canviar aquells hàbits de mobilitat que són nocius per a la col·lectivitat.

Administració i operadors implicats: UAB

LÍNIA ESTRATÈGICA 8. FOMENT DE LA PARTICIPACIÓ DE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA EN TEMES DE MOBILITAT I ACCESSIBILITAT

DIAGNOSI

- La problemàtica que genera la mobilitat és molt complexa en tant que implica col·lectius d'usuaris molt heterogenis amb necessitats molt diverses.
- Les solucions als problemes d'accessibilitat que pateix el campus ha d'incloure tots els punts de vista i representar al màxim possible les necessitats dels diferents col·lectius implicats.

Proposta 21. Constituir un òrgan de participació per fomentar el debat i la reflexió entorn la problemàtica de la mobilitat i del qual puguin sortir propostes d'actuació.

Objectiu. Donar la informació i fer la pedagogia necessària per elaborar propostes d'actuació de forma consensuada.

Administració i operadors implicats: UAB

Proposta 22. Obrir canals a través dels quals es puguin rebre i gestionar queixes i suggeriments sobre el funcionament dels diferents serveis de transport.

Objectiu. Garantir els inputs d'informació necessaris per proposar millores en els serveis de transport col·lectiu.

Administració i operadors implicats: UAB

LÍNIA ESTRATÈGICA 9. RENOVACIÓ DEL PLA ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LA UAB EN FUNCIÓ DELS OBJECTIUS I CRITERIS DE LA LLEI DE LA MOBILITAT DE CATALUNYA.

DIAGNOSI

- La UAB està pendent de renovació del seu PERI com a figura de planejament que estableix les línies de desenvolupament en noves construccions, comunicacions, etc.
- La manca d'aprovació d'aquesta figura de planejament impedeix incorporar els criteris de la sostenibilitat en aspectes com la construcció, la dotació d'infraestructures, d'aparcaments, etc.

Proposta 23. Tramitar la renovació del PERI de la UAB com a figura que planifica el seu desenvolupament en termes de construccions, infraestructures, etc. de tal forma que es pugui assolir l'acompliment de les línies estratègiques anteriors.

Objectiu. Incorporar els criteris de la sostenibilitat, seguretat, equitat i eficiència a l'eina principal que regula el creixement de la Universitat.

Administració i operadors implicats: UAB i Ajuntament de Cerdanyola.