

Diagnosi de la mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al campus de la Diagonal - Portal del Coneixement

2010



UNIVERSITAT DE BARCELONA



OSMA

Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient



Diagnosi de la mobilitat

als centres de la Universitat de Barcelona
al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement

Oficina de Seguretat Salut i Medi Ambient (OSSMA)
Universitat de Barcelona
Adolf Florensa, 8 • 08028 Barcelona
Tel: +34 934034502
ossma@ub.edu
<http://www.ub.edu/ossma>

Aquesta diagnosi es basa en el projecte final de carrera de la llicenciatura de Ciències Ambientals de la Universitat de Barcelona dut a terme per Verònica Sigüero Martín, dirigit i supervisat per l'equip de la Unitat de Medi Ambient de l'Oficina de Seguretat Salut i Medi Ambient (OSSMA).

Desembre 2010

ÍNDIX

1. INTRODUCCIÓ.....	3
2. JUSTIFICACIÓ	6
2.1. COMPROMÍS INSTITUCIONAL.....	6
2.2. MARC LEGAL	9
3. CARACTERITZACIÓ DEL CAMPUS.....	12
4. ANÀLISI DE L'OFERTA D'ACCESSIBILITAT	17
4.1. TRANSPORT PÚBLIC MOTORITZAT.....	18
4.1.1. METRO.....	20
4.1.2. TRAMVIA.....	23
4.1.3. AUTOBÚS URBÀ	24
4.1.4. AUTOBÚS INTERURBÀ.....	28
4.1.5. TAXI.....	31
4.2. TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT	32
4.2.1. ESTACIONAMENT ALS ESPAIS DE VIA PÚBLICA	39
4.2.2. ESTACIONAMENT ALS RECINTES I EDIFICIS DE LA UB	48
4.2.3. OFERTA D'APARCAMENTS PÚBLICS DE PAGAMENT.....	54
4.3. TRANSPORT NO MOTORITZAT	55
4.3.1. MOBILITAT A PEU	55
4.3.2. MOBILITAT EN BICICLETA	63
4.4. SEGURETAT VIAL	76
5. ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT	81
5.1. METODOLOGIA D'ESTUDI.....	81
5.2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA	85
5.3. TAULES ORIGEN - DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA I MODES DE TRANSPORT UTILITZATS	89
5.4. INTERMODALITAT	97
5.5. MODE DE TRANSPORT: COMPARACIÓ AMB L'ENTORN TERRITORIAL.....	99
5.6. DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT	102
5.7. MOBILITAT INTERNA DEL CAMPUS	105
5.8. MOBILITAT AMB ORIGEN AL CAMPUS	109
5.9. VALORACIÓ DE LA POBLACIÓ USUÀRIA DEL VEHICLE PRIVAT.....	112
5.10. VALORACIÓ DE LA BICICLETA COM A MODE DE TRANSPORT	118
5.11. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT AL CAMPUS.....	123
6. IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT	127

7. DEFICIÈNCIES DETECTADES.....	134
8. INFRAESTRUCTURES DE FUTUR AL CAMPUS	148
8.1. PLA DE MILLORA URBANA DEL CAMPUS SUD: SUB-ÀMBIT PONENT	148
8.2. LÍNIES L9/L10 DE METRO	152
8.3. AMPLIACIÓ DE LA LÍNIA 3 DE METRO.....	157
8.4. CARRIL BUS-VAO DE LA B-23 I INTERCANVIADOR DE ZONA UNIVERSITÀRIA.....	157
8.5. LÍNIA DE RODALIES CASTELLDEFELS – ZONA UNIVERSITÀRIA.....	159
9. CONCLUSIONS	161
10. BIBLIOGRAFIA.....	167
ANNEX I. ENQUESTA DE MOBILITAT	169
ANNEX II: TAULES.....	173
ANNEX III: CARTOGRAFIA	241

1. INTRODUCCIÓ

Es defineix la mobilitat com la capacitat de desplaçament per tal d'accedir als centres de treball, d'estudi, als serveis i a l'oci mitjançant diversos modes de transport. En aquest sentit, el desenvolupament econòmic ha implicat una major demanda de mobilitat als ciutadans, de la mateixa manera que més mobilitat ha impulsat un major dinamisme, competitivitat, productivitat i creixement econòmic (Fundación Movilidad, 2009).

L'entorn metropolità de Barcelona no és aliè a aquesta realitat, i la mobilitat constitueix un dels eixos vertebradors del nostre model socioeconòmic, integrant-se en el dia a dia fins a tal punt que els mitjans de comunicació dediquen apartats específics al trànsit en el seus butlletins informatius per informar la població de les incidències que es produeixen a la xarxa viària i a les infraestructures de transport públic.

Per tal de dimensionar la rellevància de la mobilitat, segons dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 (EMQ)¹ es registren 15,8 milions de desplaçaments realitzats pels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) en dia feiner². El mode de transport més utilitzat és el no motoritzat (45,5%), seguit pel vehicle privat (35,8%) i el transport públic (18,6%) (ATM i DPTOP, 2007).

Quan acotem els desplaçaments als dies d'activitat laboral, observem que el model de mobilitat actual es basa en gran mesura en l'ús del vehicle privat enfront del transport públic, tal i com reflecteix l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner 2008 (EMEF)³ a la RMB es realitzen 14,3 milions de desplaçaments, dels quals el 43,0% són en mode no motoritzat, el 36,4% en vehicle privat i el 20,6% en transport públic.

El patró de mobilitat a la RMB distingeix diferents dinàmiques (DPTOP et al., 2009):

- *Barcelonès*. Més del 80% d'aquests 14,3 milions de desplaçaments tenen com a origen i/o destinació aquesta comarca. La ciutat de Barcelona és l'àmbit amb més desplaçaments interns no motoritzats, i presenta la ràtio transport públic/privat, més elevada: 2,06.
- *1a corona*. Les relacions de major magnitud es donen entre el Barcelonès i la primera corona metropolitana, especialment amb el Baix Llobregat i el Vallès Oriental. El transport públic segueix sent preeminent, tot i que el vehicle privat motoritzat guanya pes, amb una ràtio transport públic/privat d'1,33.
- *2a corona*. Presenta un menor volum de desplaçaments degut a la distància, i una major presència del vehicle privat com a resultat de la menor disponibilitat de modes de transport públic, amb una ràtio transport públic/privat que presenta valors inferiors a 1.

El **predomini del vehicle privat motoritzat** en el nostre model de mobilitat, amb un considerable increment de la circulació de vehicles a motor durant els darrers 40 anys, s'explica per diversos factors, entre els quals destaquen:

- el desenvolupament del teixit urbà, amb una planificació urbanística orientada a garantir l'accés i la connexió en vehicle privat,
- la dispersió de la població sobre el territori, modificant el tradicional model de ciutat mediterrània compacta en favor de poblaments menys densos en urbanitzacions de vivendes unifamiliars,
- la inversió prioritària en xarxes públiques de carreteres, deixant de banda les infraestructures de transport públic de gran capacitat (ferrocarril i metro)

¹ Univers constituït pels residents a Catalunya de 4 i més anys, recollint tots els desplaçaments, entesos com el trajectes que es fan des d'un origen fins a una destinació per qualsevol motiu.

² Promig diari dels desplaçaments registrats de dilluns a divendres.

³ Univers format pels residents a Catalunya de 16 i més anys.

- una oferta de transport públic col·lectiu que no satisfà totes les necessitats de desplaçament dels ciutadans, amb freqüències i recorreguts poc competitius, i
- la flexibilitat pròpia del vehicle privat motoritzat.

L'augment del trànsit i la congestió urbana coincideixen amb un increment de la contaminació atmosfèrica i sonora, fins al punt que l'ús del vehicle privat ja és considerat per alguns com la principal font emissora de contaminants a l'atmosfera en zones urbanes (Künzli i Pérez, 2007).

Aquest model de transport porta associats uns **costos socioeconòmics i ambientals**, també anomenats externalitats, que el sistema no integra en els seus preus. Els costos ambientals més remarcables d'efecte directe sobre la salut humana i la dels ecosistemes són les emissions de gasos contaminants, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i la contaminació acústica.

Indirectament són també remarcables els costos associats a la ineficiència energètica en el consum dels motors de combustió, l'exhauriment de recursos naturals no renovables (petroli), la generació de residus, l'ocupació ineficient del territori, la pèrdua de funcionalitat de l'espai públic, la pèrdua de la complexitat dels usos del sòl o la dispersió de les activitats en el territori.

La dispersió sobre el territori eixampla les distàncies a recórrer diàriament des del lloc de residència fins al centre de treball o estudi. Aquesta realitat del model de poblament a la RMB es veu també reflectit als centres de la Universitat de Barcelona. Així, entre els cursos 1992-93 i 2001-02 es va constatar un augment de la distància recorreguda per estudiant entre el lloc de residència i d'estudi, que va passar de 18,5 a 22,1 km, amb un augment del 19,1% de la distància total recorreguda com a conseqüència del pes relatiu demogràfic dels municipis de la perifèria de la regió metropolitana (Marcos i Mateu, 2005).

Els costos socioeconòmics recullen impactes com l'accidentalitat, l'exclusió laboral dels qui no tenen vehicle privat o permís de conduir, el col·lapse d'infraestructures i serveis (que generen pèrdues de temps que afecten la productivitat), impactes econòmics tals com l'adquisició de terreny destinat a l'aparcament o la despesa en atenció sanitària, impactes paisatgístics, entenent el paisatge com a patrimoni i bé sociocultural i econòmic i, l'afectació directa sobre la salut humana en quant a mort prematura i morbiditat en relació a malalties cardiovasculars i respiratòries.

En aquesta línia, el treball de Künzli i Pérez (2007) és una primera aproximació als beneficis socials que comportaria la reducció de la contaminació atmosfèrica a la RMB. Segons aquest estudi, ajustar els nivells de PM10 als estàndard establert per l'OMS, significaria cada any

- 3.500 morts prematures menys entre persones majors de 30 anys (14 mesos d'increment en l'esperança de vida),
- 1.800 hospitalitzacions cardiorespiratòries menys, 5.100 casos menys de bronquitis crònica en adults, 31.100 casos menys de bronquitis agudes en nens i 54.000 atacs d'asma menys en nens i adults,
- un benefici econòmic estimat entre 3.000 i 6.400 milions d'euros.

Per altra banda, el model econòmic dels països més desenvolupats està reflectint els darrers anys la finitud dels recursos naturals, i entre ells l'energia és probablement el més rellevant. Garantir el subministrament energètic que ha sustentat el creixement econòmic ha esdevingut un dels nous reptes de començaments de segle XXI, i en aquest sentit hi ha un alt grau de consens en que la solució és una combinació d'estalvi i diversificació de les fonts energètiques.

El sector transport és un dels grans consumidors energètics. Segons el Pla d'Acció 2008-2012 de la Estratègia d'Estalvi i Eficiència Energètica a Espanya es calcula que el trànsit representa un 36% del consum total

d'energia final. Si reduïm l'abast a Catalunya, les dades de l'Institut Català d'Energia indiquen que al 2007 va suposar el 39,9% del consum final d'energia.

En termes d'organització social i benestar, la capacitat d'una ciutat i d'un territori per organitzar un flux de desplaçaments repercuteix directament en la seva pròpia capacitat de progrés (Fundación Movilidad, 2009). Es per això que les polítiques europees, estatals, autonòmiques i locals recullen la mobilitat com a un àmbit de planificació cada cop més important i es redacten normatives específiques per dissenyar i implantar un model de mobilitat més eficaç, net, integrador i cohesionat que aporti beneficis a totes les escales.

2. JUSTIFICACIÓ

La realització del pla de mobilitat del Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement i la diagnosi que recull aquest document es justifica en primer terme per l'obligació que estableix la normativa vigent al nostre entorn geogràfic, però també té raó de ser pel compromís institucional de la Universitat de Barcelona per conèixer i reduir l'impacte ambiental de la seva activitat.

2.1. COMPROMÍS INSTITUCIONAL

La mobilitat és l'àmbit d'activitat que té una major incidència ambiental a la Universitat de Barcelona. Aquesta no és una afirmació gratuïta, sinó que es fonamenta en l'anàlisi de la petjada ecològica de la UB realitzada a Marcos i Mateu (2005), on es posava de manifest que la petjada de la mobilitat sumava dues terceres parts del total (vegeu la figura 1).

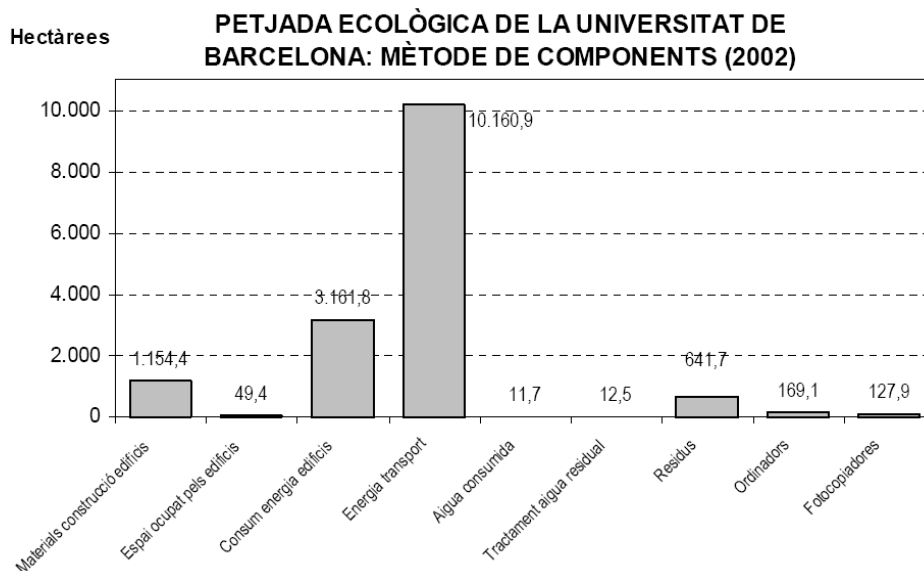


Figura 1. Petjada ecològica de la Universitat de Barcelona l'any 2002. Font: Marcos i Mateu (2005).

Un exercici similar ha estat realitzat per altres universitats amb resultats equiparables. Així a l'informe MIES (Cuchí et al., 1999) es detallava que la petjada ecològica de l'activitat que es desenvolupa a l'Escola d'Arquitectura del Vallès de la Universitat Politècnica de Catalunya corresponia al transport, superant la suma de les emissions de CO₂ atribuïbles a la construcció i l'ús de l'edifici⁴.

Tenint en compte aquesta realitat, es fa necessari integrar la mobilitat en la gestió ambiental universitària atorgant-li un grau d'atenció superior al que tenia fins ara.

⁴ Segons aquest estudi la petjada de l'activitat dels llicenciats quan exerceixen la seva professió multiplica per 1.821 la del propi edifici, i és 3.146 vegades superior a la de la mobilitat. Tot i admetent que la institució universitària es projecta al conjunt de la societat, i que la sostenibilitat universitària també s'ha d'entendre més enllà de les fronteres espacial —els seus edificis i campus— i temporal —els anys en què els estudiants s'estan formant—, creiem que incloure la petjada de l'activitat professional dels llicenciats té un gran valor pedagògic i permet definir clarament que la sostenibilització curricular ha de ser un pilar bàsic de la política de sostenibilitat a la universitat, però no pot formar part del càlcul de la petjada universitària.

Tot i no disposar d'un sistema de planificació de la gestió de la mobilitat, la UB ha vingut desenvolupant per iniciativa pròpia i en coordinació amb l'administració local, mesures orientades a promoure la mobilitat sostenible entre la comunitat universitària.

Des de l'Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient (OSSMA), unitat administrativa de la UB encarregada de la gestió ambiental, els esforços s'han concentrat en la realització d'accions per incrementar l'accés en bicicleta als edificis universitaris, atès que les actuacions de promoció de la mobilitat sostenible passen en bona mesura per l'existència d'infraestructures que excedeixen les competències tant d'aquesta unitat administrativa com de la pròpia UB.

Quan es va començar a treballar aquest tema, l'any 2003, es va detectar que el nombre d'accessos en bicicleta era escàs. Entre altres causes, degut al reduït nombre de places d'aparcament i a la seva inseguretat, ja que es tractava de models d'aparcament que obligaven a lligar la bicicleta per una roda, el que facilita els robatoris. Des de llavors, el nombre d'aparcaments als centres de la UB ha passat de 291 a 970 el 2009, triplicant-ne la disponibilitat. A més s'han substituït els aparcaments menys segurs pel model en U invertida, que és l'estàndard a la ciutat de Barcelona.

Aquesta acció continuada, en la que també ha participat l'Ajuntament de Barcelona instal·lant aparcaments a via pública en les proximitats dels centres de la UB, ha donat un resultat molt positiu. Simultàniament, la UB ha dut a terme accions de promoció de l'ús de la bici en col·laboració amb el BACC – Bicicleta Club de Catalunya, com per exemple les campanyes La bicicleta a la ciutat (2001), Mercat de la Bici d'Ocasí (2003), Dies de Bici (2004), Setmana Universitària de la Bicicleta (diverses edicions) o l'Operació Ring-Ring (diverses edicions).

La col·laboració ha assolit el seu màxim exponent amb el programa Bicicampus. Aquesta acció ha posat a disposició de la comunitat universitària de la UB i la UPC una flota de 200 bicicletes en préstec per a ús exclusiu al llarg del curs acadèmic, amb un servei d'assistència mecànica gratuïta per a tots els usuaris de bicicleta d'ambdues universitats, que rep el nom de Punt Bici.

Aquest programa es troba en funcionament des del curs 2006-2007, i ha esdevingut ja un servei universitari més, afegit als que existien en altres àmbits. La gestió d'aquest projecte, que s'ha pogut engegar gràcies al suport de l'Obra Social la Caixa i el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, correspon al BACC. Des de les universitats s'ofereixen espais per a l'emmagatzematge de material i recursos humans per a les tasques de lliurament i recollida de les bicicletes i el seguiment del programa.

Per complementar aquestes accions, s'han dut a terme altres accions de difusió i sensibilització sobre la bicicleta, com ara *l'Espai UBici*, un apartat de la web de medi ambient de l'OSSMA que conté una senzilla aplicació per trobar recorreguts fins als centres d'estudi/treball de la UB, documents i contactes d'interès, i les fitxes d'ecoconsells, un recurs d'informació en format digital a disposició de tota la comunitat universitària on s'han dedicat diversos números a la bicicleta, a difondre els avantatges que proporciona usar-la i a recomanacions bàsiques de seguretat contra robatoris.

Tot i que la pròpia UB té contractats pocs serveis de mobilitat també s'hi han fet algunes intervencions, com ara la obligatorietat d'ús de biocombustible (biodièsel) i la utilització de vehicles d'alta eficiència energètica i baixos nivell d'emissions de contaminants en el servei de transport d'autobús per a l'ús dels estudiants i personal del Campus Mundet.

Com a precedent de la planificació de la mobilitat aplicada a un centre de la UB, destacar que l'any 2006 es va dur a terme un estudi de mobilitat amb motiu del trasllat de les facultats de Filosofia i de Geografia i Història des del Campus de la Diagonal cap a un nou edifici al centre de Barcelona (OSSMA, 2006).



Figura 2. Triptic i pòster de mobilitat sostenible per a les facultats de Filosofia i de Geografia i Història. Font: OSSMA.



Figura 3. Exposició i punt de consulta sobre mobilitat sostenible a las facultats de Filosofia i de Geografia i Història. Font: Banc d'imatges OSSMA (2006).



DIJOURS 28 DE SETEMBRE DEL 2006 3
BARCELONA 20
 minutos



El transport públic guanya la Cursa

El transport públic va guanyar ahir la Cursa de Transports de la PTP. És el mitjà més eficient en temps, per davant de cotxe i taxi. Va guanyar cinc de les 14 curses; tres, el taxi i dues, la moto. La bicicleta es va mostrar com el mitjà més barat. A la foto, el punt de control de participants muntat en la facultat de la UR del Raval. FOTO: HUGO FERNÁNDEZ

Figura 4. Notícia sobre la cursa dels transports, realitzada en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible 2006, al diari gratuït 20 minutos (28/09/2006).

A més de definir un perfil de mobilitat on es posava de manifest que entre un 80 i un 90% dels desplaçaments que fan els estudiants i treballadors són en modes de transport sostenibles, majoritàriament en metro, l'estudi va servir de base per redactar i executar un pla d'acció de promoció de la mobilitat sostenible que va incloure, junt amb diverses accions d'informació ambiental (veure les figures 2 i 3), la realització de la cursa dels transports en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) (veure la figura 4).

Aquesta cursa, consistent en dur a terme recorreguts procedents de diverses ubicacions de Barcelona i poblacions de l'àrea metropolitana que tenen com a destí un mateix punt, i que es realitzen simultàniament en diferents modes de transport (bicicleta, transport públic, moto, cotxe i/o taxi) per comprovar quin és més ràpid i més econòmic, va tenir com a lloc de trobada el nou edifici de les facultats de Filosofia i de Geografia i Història al carrer de Montalegre.

Comptant amb aquesta experiència prèvia, la UB afronta el repte d'integrar la planificació de la mobilitat en la gestió ambiental de la institució encetant el procés de diagnosi de la mobilitat al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, per tal de disposar de les eines necessàries per dissenyar i implantar el pla de mobilitat en els centres ubicats en aquest Campus.

2.2. MARC LEGAL

La inclusió de la mobilitat al marc normatiu és recent, i deriva de la necessitat de reduir les emissions de contaminants atmosfèrics més que no pas de la necessitat d'assolir un major nivell d'eficiència en el consum energètic d'aquesta activitat. Amb tot, l'increment dels preus dels carburants i la incertesa sobre el subministrament d'energia, amb dependència dels combustibles fòssils procedents de regions inestables, ha fet que el factor energètic sigui cada cop més rellevant en la definició de polítiques i normatives reguladores de la mobilitat.

Aquesta realitat es posa clarament de manifest a la normativa catalana. Així, la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, estableix a l'article 10.1 que el Consell Executiu ha de declarar una zona determinada com a zona de protecció especial si es constata que aquest sector del territori ultrapassa els nivells de qualitat de l'aire admissibles.

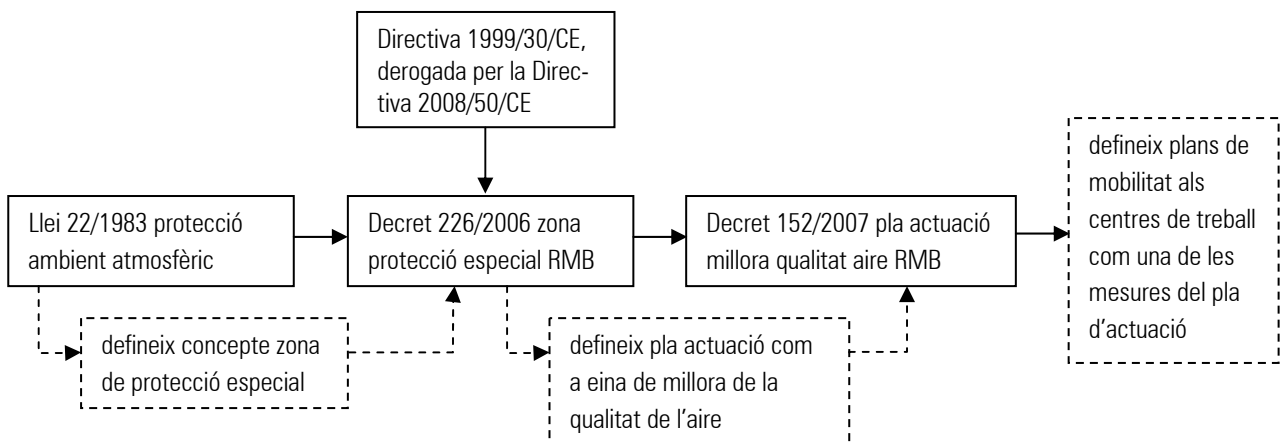


Figura 5. Resum del marc legal dels plans de mobilitat als centres de treball d'acord amb la normativa vigent de mobilitat a Catalunya. Elaboració pròpia.

Va passar gairebé un quart de segle fins que aquesta zonificació es posés en pràctica. Com a resultat de l'incompliment a diversos municipis de la RMB dels valors de protecció de la salut definits per la Directiva 1999/30/CE (derogada per la Directiva 2008/50/CE), es va aprovar el Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules. L'article 10.3 d'aquest Decret obliga a formular un pla amb les mesures a prendre per reduir les concentracions d'aquests contaminants.

El Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'Actuació per a la millora de la qualitat de l'aire dels municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig, estableix les mesures necessàries per prevenir i reduir l'emissió de diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micròmetres (PM10) a les zones de protecció especial delimitades.

Tot i que el Pla d'Actuació defineix desenes de mesures, la més coneguda de les quals és l'establiment del límit de velocitat de 80 km/h a diverses vies d'accés a Barcelona, la que ens interessa destacar en aquest cas és la que detalla l'article 18.1 del Decret 152/2007:

«S'han de dotar de plans de mobilitat, abans del 31 de desembre de l'any 2008, els centres de treball i centres generadors de mobilitat següents:

- a) Centres de treball d'administracions públiques i d'empreses públiques amb més de 200 treballadors propis o externs.
- b) Centres de treball amb més de 500 treballadors propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, tret que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a què pertanyen.»

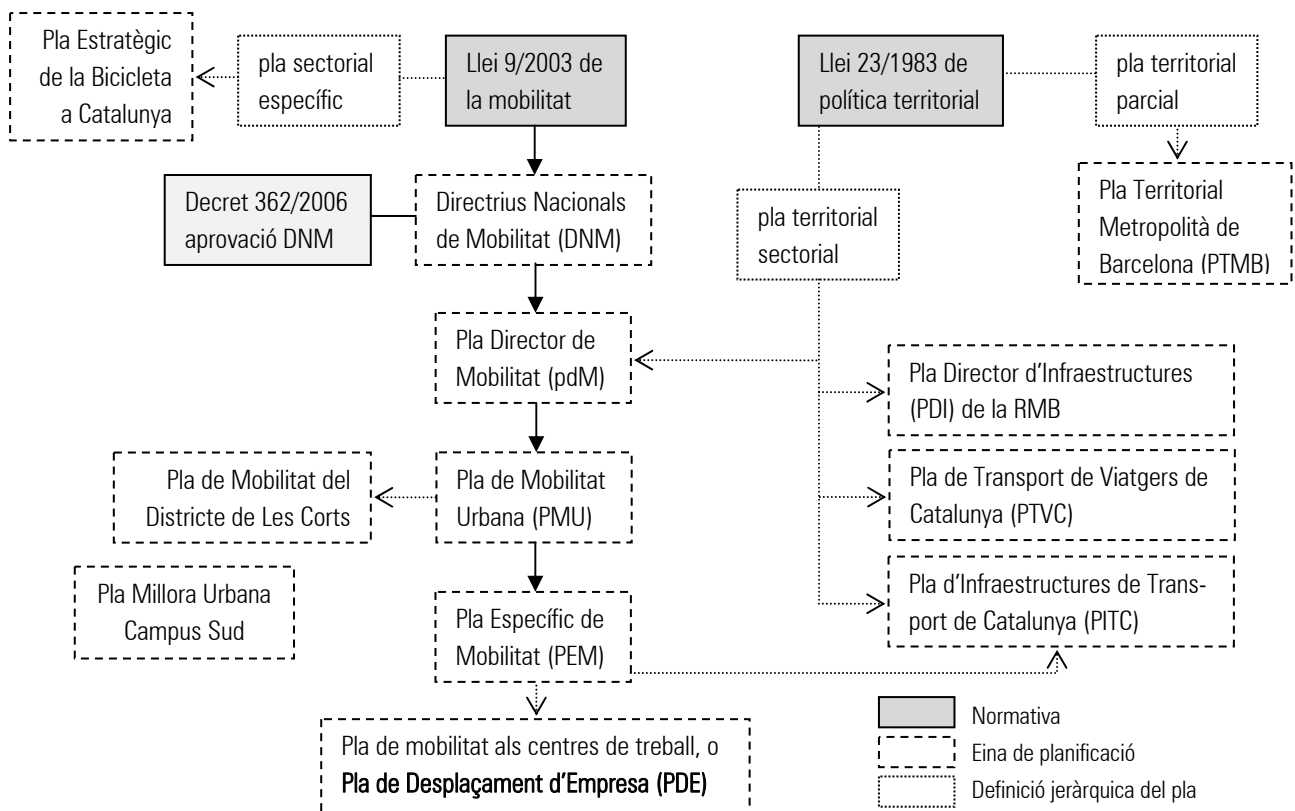


Figura 6. Resum de la diversitat i jerarquia d'eines de planificació de la mobilitat a Catalunya. Elaboració pròpia.

El pla de mobilitat, que al Decret 152/2007 es defineix com a pla de desplaçament d'empresa (PDE), és per tant una obligació legal per a la major part dels centres de la UB. Totes les facultats, així com l'edifici Pavelló Rosa, superen els 200 treballadors propis o externs (veure la taula 1), en tant que altres centres que no tenen assignats estudiants també superen de ben segur el llindar de 500 visites diàries (Serveis Científicotècnics, Menjadors Universitaris, Biblioteca Baldri Reixac, Edifici Adolf Florensa, Esports UB), i només l'Edifici Baldri Reixac quedaria exempt d'aplicació de l'obligació prevista al Decret 157/2007.

El pla de mobilitat dels centres de la UB al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, del qual definirem l'abast geogràfic a l'apartat tercer d'aquest document, pren en consideració altres eines de planificació territorial de la mobilitat existents a nivell autonòmic, metropolità i municipal (vegeu la figura 6), assumint-ne els objectius i adaptant-los al seu àmbit d'actuació, i s'adequa a la resta de normativa vigent en aquest àmbit.

En aquest sentit és un referent la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que té per objecte minimitzar el consum de recursos energètics i de sòl i internalitzar costos socials i ambientals gestionant el transport de persones i mercaderies cap a un sistema de transport públic col·lectiu de baix impacte. Segons la Llei 9/2003, el PDE té rang de Pla Específic de Mobilitat (PEM) i es subordina

- al Pla de Mobilitat Urbana (PMU) d'àmbit municipal, que té com a objectiu configurar estratègies de mobilitat sostenible als municipis;
- al Pla Director de Mobilitat (pdM) de la Regió Metropolitana de Barcelona, que segons la Llei 23/1983 de política territorial té naturalesa de pla territorial sectorial, i es va redactar en concordança amb el planejament territorial vigent i tenint en compte la declaració de 40 municipis de la RMB com a Zona de Protecció Especial; i
- a les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la llei de la mobilitat a Catalunya. De les 28 DNM aprovades pel Decret 362/2006, cal destacar per la seva relació amb el pla de mobilitat objecte d'aquest document:
 - Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials [Directriu 1].
 - Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudis i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic [Directriu 5].
 - Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans [Directriu 11]
 - Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats [Directriu 23]
 - Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat a Catalunya [Directriu 27]

D'acord amb aquest marc normatiu, la diagnosi funcional que es presenta en aquest constitueix el primer pas per a la definició del pla de mobilitat del Campus, que s'haurà d'integrar en el PMU del districte de Les Corts i del PMU de la ciutat de Barcelona mitjançant la coordinació amb l'ens municipal i els agents de mobilitat d'àmbit local i metropolità.

3. CARACTERITZACIÓ DEL CAMPUS

Atès que el Decret 152/2007 preveu l'elaboració i implantació de plans de mobilitat per als centres de treball, cadascuna de les facultats i serveis de la Universitat de Barcelona amb emplaçament o adreça física diferents hauria de disposar del seu propi pla.

La realitat del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement és que en un espai plenament integrat en el continu urbà de Barcelona trobem 16 centres de treball de la UB diferents que reuneixen diàriament més de 35.000 persones per dur a terme activitats similars. Les dinàmiques de mobilitat d'aquests centres, que depenen de la mateixa institució, també han de ser a grans trets molt semblants, ja que comparteixen les mateixes infraestructures de transport, els mateixos vials d'accés, els mateixos modes de transport públic, els mateixos espais d'aparcament en via pública, etc.

Per altra banda, considerem que no seria gens eficient l'elaboració de plans de mobilitat per separat a cada centre, atès que es repetirien processos de diagnosi sense aportar informació significativa per a la planificació de la mobilitat, els plans inclourien accions que es repetirien innecessàriament a tots els centres, i probablement es perdrien les possibles sinèrgies que aporta un planejament a escala de Campus.

Finalment, el propi Decret 152/2007 ja considera com una alternativa vàlida l'elaboració de plans de mobilitat per a àrees industrials que englobin centres de treball amb obligació de tenir el seu propi pla. En aquest sentit el Campus és una realitat similar a la d'un polígon industrial, i és una situació assimilable a la que preveu l'article 18.1 de l'esmentat Decret.

Per tot això, i per tal d'apropar la gestió de la mobilitat a la realitat institucional i espacial, l'àmbit geogràfic del pla supera els centres de treball considerats individualment i es presenta per al conjunt dels centres de la UB ubicats al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.

Des del punt de vista geogràfic, la UB és una universitat urbana integrada dins l'entramat de la ciutat de Barcelona, conformant una peça important de l'engranatge urbà i funcionant com a subsistema del sistema ciutat.

L'àmbit d'aquest pla són els centres de la UB al Campus Diagonal – Portal del Coneixement (d'ara en endavant Campus), situat a banda i banda de l'Avinguda de la Diagonal, geogràficament emplaçat a una de les portes d'accés a la ciutat de Barcelona. Administrativament forma part del barri de Pedralbes a la banda nord i del barri de la Maternitat – Sant Ramon a la banda sud, dintre del Districte de Les Corts.

Des del punt de vista de definició d'un campus es pot parlar de dos models clarament diferenciats:

- El model europeu de localització nítidament urbana i cohesionat amb la ciutat. En aquest cas el campus constitueix en si mateix una ciutat integrada en la ciutat, ja que per nombre de persones genera dinàmiques de mobilitat, consum de recursos, generació de residus, etc., que són equiparables a les d'un nucli urbà però compartint espai i infraestructures amb el seu entorn.
- El model anglosaxó de localització periurbana o quasi rural –com el seu nom llatí indica–, que forma un nucli cohesionat entre sí però no necessàriament amb l'espai urbà que l'envolta. En trobem fins i tot amb un campus que constitueix una ciutat en si mateix, aïllat de la resta de l'espai urbà, que genera dinàmiques independents de mobilitat, consum de recursos o generació de residus, que disposa d'infraestructures independents del sistema urbà.

La concepció inicial, organització i ubicació del Campus de la Diagonal responen a un model aïllat de la ciutat. Tal i com es detalla a Roca (2007), la implantació del Campus lluny del centre de Barcelona, dividit per una gran

avinguda i amb la presència ben pròxima de la caserna del Bruch, va ser considerada positivament per les autoritats franquistes, ja que així es podien controlar eventuais protestes del món universitari. L'any 1957 es construeix el primer edifici, la Facultat de Farmàcia, i a partir d'aquí li van seguir la Facultat de Dret (1958), l'Escola d'Empresarials (1961), actualment l'edifici 696 de la Facultat d'Economia i Empresa, la resta de centres de la UB i les escoles que, posteriorment, van constituir la UPC.

Tot i que les facultats de Psicologia, Pedagogia i Formació del Professorat van abandonar el Campus a la dècada dels 90 del segle XX i es van instal·lar a edificis de la Diputació de Barcelona a Mundet, i les facultats de Filosofia i de Geografia i Història en van traslladar al centre de la ciutat el 2006, els espais que van deixar al Campus Sud han servit per potenciar els ensenyament de ciències experimentals i deixar lloc als edificis i instal·lacions de recerca que configuren el Parc Científic de Barcelona.

El creixement de la ciutat cap a ponent va anar deixant el Campus inclòs dins el continu urbà (veure annex cartogràfic - mapa 1), i el propi planejament d'aquest espai va buscar de forma cada cop més evident un enllaç continu entre edificis, fugint d'un caràcter introvertit, per passar a ser una peça creadora d'entorn urbà i factor de dinamització social, econòmic i territorial.

Amb tot, el Campus no ha tingut una estructura cohesionadora ni ha estat regulat per cap pla d'ordenació conjunt. A mitjans dels anys 80 es va redactar un pla especial d'ordenació que dividia el Campus en illes aprofitant els vials existents, en tant que el Campus Nord es va desenvolupar amb un pla urbanístic propi. No va ser fins l'any 2001 que l'Ajuntament de Barcelona va començar a resoldre l'ordenació dels espais lliures i els vials del Campus amb l'aprovació del Pla director del sector Diagonal – Portal del Coneixement, que té un abast més ampli que l'àmbit del Campus.

L'any 2007 es va desenvolupar una part d'aquest Pla director amb l'aprovació del Pla de millora urbana, sub-àmbit ponent, que possibilita la construcció de nous edificis universitaris i d'infraestructures de recerca, planteja la creació de nous vials i proposa un canvi profund de la mobilitat al Campus, passant d'una estructura dominada pels vials destinats al vehicle motoritzat a un model de campus urbà on els espais es destinen als usuaris garantint la permeabilitat del conjunt. Al capítol setè d'aquesta diagnosi s'analitzen amb més detall les repercussions sobre la mobilitat al Campus d'aquest Pla.

L'espai que denominem Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement ocupa en conjunt un total de 227 Ha, amb una superfície construïda superior als 515.000 m². Entre totes les institucions que l'ocupen acull 16 centres docents entre facultats i escoles superiors de la UB i la UPC, 90 departaments universitaris, més de 15 biblioteques i centres de recursos per a l'aprenentatge, dos parcs científic-tecnològics (el Parc Científic de Barcelona i el Parc UPC), centres de recerca especialitzats com ara el Centre Nacional de Supercomputació BSC, el Centre Internacional de Mètodes Numèrics per a l'Enginyeria (CIMNE), l'Institut de Bioenginyeria de Catalunya (IBEC) o la infraestructura científica ICTS del Canal d'Onatge o l'Institut Jaume Almera adscrit al Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), entre altres, així com grans unitats de gestió i recolzament a la comunitat universitària, com per exemple la Fundació Bosch i Gimpera.

Malgrat que el Campus és clarament delimitable per la seva activitat de docència i recerca, dins el conjunt trobem diversitat d'usos i institucions, ja que també es troben presents espais com el cementiri i tanatori de Les Corts, el recinte del Palau Reial —que a més d'un parc allotja un museu i la seu Euromediterrània— i un equipament esportiu municipal.



Figura 7. Vista aèria del Campus el gener de 2008 (superior, font Google Earth) i vials del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement (elaboració de Verònica Siguero emprant la Base Topogràfica 1:5.000 de l'Institut Cartogràfic de Catalunya).

En aquest entorn conflueixen diàriament per al conjunt de totes les institucions relacionades amb l'àmbit de la recerca, la transferència i la valorització del coneixement uns 42.720 estudiants universitaris que cursen alguna de les més de 50 titulacions de grau que s'ofereixen a la UB i la UPC, a més d'uns 6.700 estudiants de post-grau. A aquesta població s'ha d'afegir les prop de 3.700 persones que integren el col·lectiu de Personal Docent i Investigador (PDI) permanent, i uns 2.250 membres del Personal d'Administració i Serveis (PAS) (UB i UPC, 2009).

Taula 1. Població dels centres de la UB al Campus de la Diagonal – Portal del coneixement. Elaboració pròpia basat en dades del Servei de Gestió Acadèmica i l'aplicatiu Xíper de la UB.

Centre	Estudiants				PDI	PAS	Becaris recerca	Altres personal	Total	%
	1r i 2n cicle	Doctorat	Màsters oficials	Postgraus						
Biologia	2.217	54	411	98	337	179	104	50	3.450	9,57
Geologia	417		35	72	109	61	20	12	726	2,01
Serveis Científicotècnics						91		4	95	0,26
Farmàcia	2.430	27	279	107	326	121	38	45	3.373	9,35
Física	935		235		209	99	56		1.534	4,25
Química	1.613	21	142	3	247	108	56	60	2.250	6,24
Belles Arts	1.897	77	198	98	168	65	10	22	2.535	7,03
Menjadors Universitaris						16		4	20	0,06
Biblioteca Baldiri Reixac						69		5	74	0,21
Aulari Florensa					7	63		4	74	0,21
Aulari Baldiri Reixac						8			8	0,02
Pavelló Rosa						213		7	220	0,61
Esports UB						42		5	47	0,13
Economia i Empresa	10.907	8	278	552	591	128	18	50	12.532	34,76
Dret	7.228	136	126	272	326	84	14	25	8.211	22,77
TOTAL	27.644	323	1.704	1.202	2.320	1.347	316	293	35.149	100,0
%	78,65	0,92	4,85	3,42	6,60	3,83	0,90	0,83	100,00	

Les dades d'estudiants corresponen al curs 2008-2009. Les dades de treballadors (PDI, PAS, becaris de recerca i altre personal) corresponen al mes de juliol de 2009.

Centrant-nos específicament als edificis de la UB que són objecte del pla de mobilitat i la diagnosi que es presenta en aquest document, l'avinguda de la Diagonal divideix aquest espai en dues meitats:

- **Campus Nord.** Agrupa els ensenyaments d'àmbit jurídic, econòmic i de ciències socials amb la **Facultat d'Economia i Empresa**, delimitada per l'Avinguda de la Diagonal, l'Avinguda de l'Exèrcit i els carrers de Trias i Giró, de Joan Obiols, de Jordi Girona i del Tinent Coronel Valenzuela, i la **Facultat de Dret**, que és delimitada per l'Avinguda de la Diagonal, l'Avinguda de Pedralbes i el Carrer de Fernando Primo de Ribera. Compta entre aquests dos centres amb els espais verds dels jardins de Palau Reial (veure la figura 7).
- **Campus Sud.** Està format per ensenyaments de ciències experimentals, la Facultat de Belles Arts i edificis de serveis com Menjadors Universitaris o els Serveis Científicotècnics. Es troba delimitat per les avingudes de la Diagonal, del Dr. Gregorio Marañón i de Joan XXIII, formant un esquema de malla constituïda per carrers paral·lels a la Diagonal (carrers de Pau Gargallo, de Llorens Artigas, de Menéndez y Pelayo i de Baldiri Reixac) i carrers perpendiculars (carrers d'Adolf Florensa, de Pascual i Vila, de Josep Samitier i de Martí i Franquès) (veure la figura 7).

Fora de l'àmbit del Campus Sud, però formant part d'aquest, trobem

- El recinte d'Esports UB, situat en la última parcel·la de l'Avinguda de la Diagonal i delimitat per la mateixa avinguda, l'Avinguda d'Albert Bastardas i el terme municipal d'Esplugues de Llobregat. Malgrat

ser un recinte universitari històric, pateix un problema d'accessibilitat crònic, ja que es troba mal servit per la xarxa de transport públic i l'entrada principal pel lateral de la Diagonal és complicada per al transport privat (només s'hi pot accedir des de la Ronda de Dalt).

- El Pavelló Rosa, un edifici administratiu inserit al quadrant Nord-oest del recinte de la Maternitat, el qual es troba delimitat per la Travessera de les Corts i els carrers de la Maternitat, Doctor Salvador Cardenal i Mejía Lequerica, i catalogat com a parc urbà.

Fora de Barcelona, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat, es troba l'Escola Universitària d'Infermeria dins el recinte de l'Hospital Sant Joan de Déu, al carrer de Santa Rosa, 37-57. Aquest espai, malgrat que figura en l'estructura d'organització d'espais de la UB dintre del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, no s'inclourà en aquest pla per estar ubicat en un municipi diferent a la resta de centres, per presentar una dinàmica de mobilitat diferent a la del Campus, per no formar part de l'àmbit de planificació definit al Barcelona Knowledge Campus (B:KC) com a espai d'excel·lència, i per trobar-se integrat en un complex sanitari amb el qual presenta una interrelació d'activitats molt més significativa que amb el Campus. Per aquesta última raó, és aconsellable que el pla de mobilitat de l'Escola Universitària d'Infermeria de la UB a Sant Joan de Déu quedi integrat en el de l'Hospital.

Un cop exclòs aquest darrer centre, la població del campus als centres de la UB queda definida en gairebé 35.000 persones, de les quals 30.900 són estudiants de les diferents titulacions que s'hi imparteixen, 2.200 docents i investigadors, i prop de 1.400 personal de suport (PAS i treballadors d'empreses externes).

D'acord amb el PMU del Districte de Les Corts (DOYMO, 2009), la presència de les universitats és un factor determinant per tal que el districte sigui un **territori**

- **obert**, ja que presenta el quocient més elevat de la ciutat entre els desplaçaments de connexió (els que tenen origen o destinació al districte) i els desplaçaments interns (els d'origen i destinació dins del Districte), amb 3,9, quan el global de la ciutat és 1,2;
- netament **receptor de mobilitat**, atès que els desplaçaments emesos diàriament són la meitat que els atrets.













4. ANÀLISI DE L'OFERTA D'ACCESSIBILITAT

L'anàlisi de l'oferta d'accessibilitat física consisteix en la caracterització de les infraestructures i els serveis de transport que donen accés al Campus. Les infraestructures de transport són un element estratègic potencialment lligat al mode de transport disponible, i aquestes determinen en bona mesura el perfil de mobilitat tant del territori en conjunt com dels centres de treball o estudi que formen part del Campus.

En tant que qualsevol centre de treball té garantida l'accessibilitat mitjançant infraestructures viàries, atès que aquestes recorren tot el territori i uneixen totes les poblacions i tots els assentaments, les infraestructures ferroviàries només connecten els corredors més importants de la regió (ATM, 2008), deixant sense cobertura poblacions de segon ordre i diverses àrees de la RMB.

Quan només es disposa del primer tipus d'infraestructures existeix una limitació de volum per a l'accessibilitat, resultant necessari o bé una major superfície d'aparcaments i vials amb més carrils, o una bona xarxa de transport públic per carretera per donar servei a tota la població que necessita desplaçar-se. Si l'oferta d'accessibilitat també incorpora infraestructures ferroviàries, que ofereixen una gran capacitat de transport amb trajectes ràpids, es redueix el grau de dependència respecte les infraestructures viàries, facilitant l'accessibilitat i alliberant espai per a altres usos públics.

Taula 2. Classificació de modes de transport. Basat en PIRMB i DPTOP (2007).

Motoritzat	Transport públic	Autobús	
		FGC	
		Renfe	
		Metro	
		Tramvia	
		Taxi	
		Vehicle privat	Moto
Cotxe (sol / compartit)			
No motoritzat	Transport públic	Bicing	
		Bicicampus	
	Vehicle privat	Bicicleta pròpia	
		Altres minoritaris (patí, monopatí...)	
	No classificable	A peu	

L'anàlisi de l'oferta d'accessibilitat al Campus permetrà determinar en quin grau predominen un o altre tipus d'infraestructures, però també detectar si existeixen modes de transport complementaris que garanteixin l'accés des de tot el territori, ja que a diferència de qualsevol altre centre de treball la UB no té només una població fixa de treballadors sinó que compta amb una població dinàmica que varia al llarg del temps i atreu alumnat procedent de tot el territori català.

A efectes de classificació dels modes de transport, tant en aquest apartat com al conjunt del document es distingeixen tres grans grups (veure la taula 2), diferenciant entre

- *transport públic motoritzat*, que inclou tots els modes a motor gestionats directament per organismes públics (autobús, FGC, Renfe, metro i tramvia) i per empreses privades que operen amb autorització administrativa per cobrir línies regulars (autobús) o trajectes discrecionals (taxi);
- *transport privat motoritzat*, distingint entre motocicletes i cotxes; i
- *transport no motoritzat*, incloent tant desplaçaments a peu, com els sistemes de transport públic basats en la bicicleta (Bicing i Bicicampus), o altres modes en vehicle privat (bicicleta pròpia i altres vehicles minoritaris com ara patins, monopatins, etc.).

En els següents apartats es fa una anàlisi de la oferta dels diferents modes de transport del Campus, recorregut, servei i coherència territorial.

4.1. TRANSPORT PÚBLIC MOTORITZAT

El transport públic col·lectiu és un servei clau per assolir un model sostenible de mobilitat des del punt de vista mediambiental i de qualitat dels desplaçaments. El transport públic engloba els serveis col·lectius amb infraestructura pròpia com els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), els ferrocarrils metropolitans (metro) i la Renfe; els que circulen pel viari públic com ara els autobusos; i els tramvies que comparteixen el viari general però circulen guiats sobre via. I finalment els taxis, que constitueixen un mode de transport públic individual i circulen pel viari públic.

L'estructura organitzativa de les infraestructures, operadors i modes de transport públic és força complexa, i depèn d'organismes d'àmbit local, autonòmic i estatal. De la voluntat política de coordinar el sistema de transport públic a Barcelona i als municipis del seu radi d'influència l'any 1975 es va crear l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport) i després l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) el 1997.

L'EMT és un ens jurídic-administratiu d'àmbit local que gestiona els transports públics de la ciutat de Barcelona i dels 17 municipis de la primera corona metropolitana. És titular del servei de metro i de les línies d'autobusos operades per TMB⁵.

Per la seva banda, l'ATM és un consorci interadministratiu format per la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT, l'AMTU (associació de municipis de la segona corona metropolitana que tenen obligació de proveir servei urbà de transport públic per comptar amb una població de dret superior als 50.000 habitants, o que proveeixen aquest servei més enllà de les obligacions municipals), i la Administració Central de l'Estat com a observador. Aquest organisme abasta un territori que equival a la Regió Metropolitana de Barcelona⁶, la part sud de l'Anoia i

⁵ Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) és la denominació comuna de les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A., que presten servei de transport col·lectiu de viatgers a Barcelona i la seva àrea d'influència. EMT és propietària de les accions de les dues empreses.

⁶ La Regió Metropolitana de Barcelona es compon de les 7 comarques següents: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Oriental i Vallès Occidental.

el Bages. L'ATM és titular del servei d'autobús interurbà i el tramvia, que presta servei amb la denominació Tram (Trambaix i Trambesòs).

L'oferta de transport públic a la RMB es completa amb FGC i Renfe Rodalies, que són gestionats per la Generalitat de Catalunya, i Renfe Regionals, que opera sota la titularitat de l'Administració de l'Estat. Aquests modes de transport, tot i no disposar d'estacions al Campus, constitueixen un complement bàsic per a accedir-hi en transport públic des de les diverses poblacions on presten servei.

Aquests modes de transport es troben inclosos en el sistema tarifari integrat, el que facilita la seva utilització combinada amb els mateixos títols de transport (veure l'annex cartogràfic - mapa 20). La tarifa del transport públic amb aquest sistema integrat divideix la RMB en sis zones en funció de la distància respecte al centre de Barcelona, i estableix preus diferents en funció de les zones i dels títols que s'ofereixen (veure la taula 3).

La majoria de recorreguts es realitzen dintre de la zona 1, ja que aquesta cobreix tot el municipi de Barcelona, els municipis de la primera corona metropolitana, els costaners del Baix Llobregat fins a Castelldefels, i els del Maresme fins a Montgat. El títol més utilitzat és el que possibilita realitzar 10 viatges (T-10), seguit pel que permet 50 viatges en 30 dies (T-50/30).

Taula 3. Preus vigents des de l'1 de juliol de 2010 al sistema tarifari integrat de la RMB. Font: ATM.

	T-10	T-50/30	T-Familiar	T-Mes	T-Trimestre	T-Jove	T-Dia
1 zona	7,95	32,40	46,75	49,30	135,50	115,00	6,00
2 zones	15,85	54,35	65,85	71,10	196,50	166,50	9,40
3 zones	21,60	76,30	90,35	96,10	265,50	223,50	11,85
4 zones	27,75	94,90	110,50	114,00	316,00	268,50	13,35
5 zones	31,90	112,00	127,00	131,00	360,00	305,50	15,15
6 zones	33,90	124,50	137,00	140,00	373,00	317,00	16,95

Existeix una tarifa especial per els títols de T-Mes, T-Trimestre i T-Jove per a membres de família nombrosa i membres de família nombrosa de categoria especial.

Els operadors també ofereixen títols individuals que no es troben integrats, i altres títols propis com ara

- Renfe, que a més de mantenir un sistema de zonificació (veure l'annex cartogràfic - mapa 21) amb títols no integrats, ofereix una targeta Studi als estudiants matriculats en Universitats i Centres Oficials d'ensenyament amb viatges il·limitats durant un trimestre natural (el preu vigent des de l'1 de juliol de 2010 és de 81,85 € per a 1 zona, 98,15 € per a 2 zones, 150,30 € per a 3 zones, 178,75 € per a 4 zones, 215,40 € per a 5 zones, i 256,15 € per a 6 zones);
- FGC, que emet Abonaments FGC d'un trimestre a preus més assequibles però en funció de la línia utilitzada (la del Vallès, la del Llobregat o la línia Llobregat-Anoia) i en grups tarifaris diferents al establerts al sistema tarifari integrat; i
- Soler i Sauret, S.A., que emet un títol propi, la B1 de 10 viatges a 6,35€ i 12,70€ per 1 i 2 zones respectivament.

4.1.1. METRO

El Campus està cobert per dues estacions de la línia 3 de metro (L3), que des de l'any 1975 connecten el Campus amb el centre de Barcelona i els barris del Nord-est de la ciutat (veure annex cartogràfic - mapa 9). Les estacions segueixen l'eix de la Diagonal, i per tant donen servei tant al Campus Nord com al Campus Sud (figura 8). Tot i al proximitat de les línies L5 de metro i L6 de FGC, cap d'aquestes inclou els centres de la UB al Campus dintre del seu radi de cobertura.

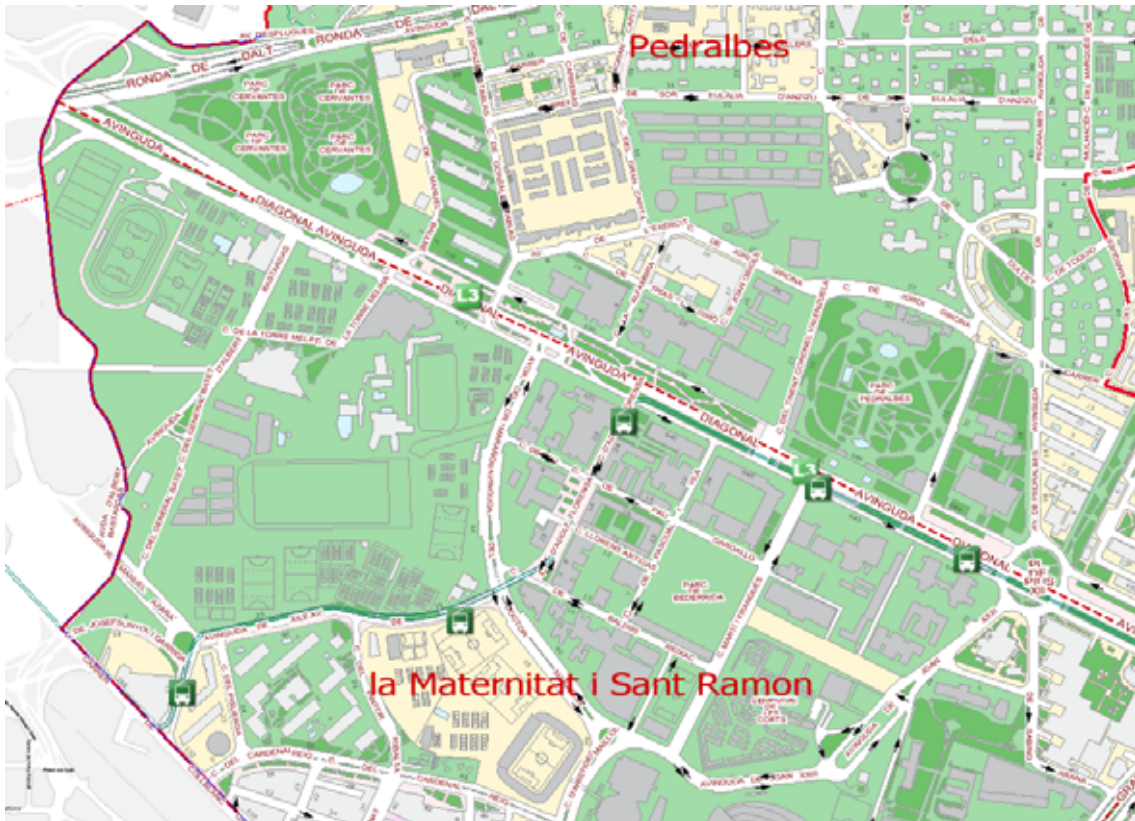


Figura 8. Ubicació de les estacions de la L3 de metro i de les parades del Trambaix al Campus. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/guia).

L'estació més central és l'estació de Palau Reial que disposa de dues boques d'accés a banda i banda de l'Avinguda de la Diagonal. L'altra estació és la de Zona Universitària, final i origen de la L3, amb dues boques a banda i banda de la Diagonal que donen accés al sub-àmbit de ponent. L'estació de Palau Reial (figura 9) està adaptada a PMR (persones amb mobilitat reduïda), en tant que a l'estació de Zona Universitària les obres es troben pendents de realització.

No es pot descartar que alguns usuaris que tenen com a destí la Facultat de Farmàcia, la Facultat de Dret o el Pavelló Rosa, també utilitzin sovint la parada de Maria Cristina —ubicada fora del Campus— per accedir al seu centre de treball o estudi en comptes de desplaçar-se fins a Palau Reial, ja que tot i quedar una mica més lluny a peu presenta una boca d'accés i un vestíbul més amples i acollidors en la banda de mar, i fa el trajecte una parada més curt.

La L3 permet el transbordament a la xarxa de Renfe en l'estació de Sants, el que suposa que totes les línies de Rodalies de Renfe es troben a només 3 o 4 parades del Campus, facilitant l'accés des de/cap a diferents punts de la RMB. La L3 també enllaça amb totes les línies de metro existents i amb la línia Llobregat-Anoia dels FGC

en l'estació de Plaça Espanya i la línia Vallès dels FGC a l'estació de Plaça Catalunya, quedant a 6-7 o 11-12 parades del Campus respectivament.

El temps de desplaçament per accedir a Palau Reial, que considerem com a estació central del Campus, s'estima en sis minuts des de Sants-Estació, i en 17 minuts des de Plaça Catalunya (veure annex cartogràfic - mapa 10). A aquest valor cal afegir 1 minut més per a l'estació de Zona Universitària, el temps d'accés i espera des del lloc d'origen, que és variable, i el temps del tram final entre l'estació i l'edifici de destí, que pot arribar fins a set minuts en algunes zones del Campus Sud.



Figura 9. Sortida de metro i parada del Tram de Palau Reial. Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

L'horari de servei de metro en dia feiner és de 05:00 h a 24:00 h, i es perllonga fins a les 02:00 h les vigílies de festius, cobrint per tant les necessitats dels usuaris del Campus, atès que els edificis tenen activitat entre les 6 del matí (quan hi accedeix personal extern, principalment de l'empresa de neteja) i les 10 de la nit, un cop ja finalitzades les classes.

Taula 4. Característiques dels trens que presten servei a la L3 de metro de Barcelona. Font: TMB.

	Nombre de trens	Places assegurades	Places dempeus*	Total
Sèrie 2000	6	162	706	868
Sèrie 3000	18	168	610	778
Sèrie 5000	6	112 + 2PMR	815	929

* Considerant una ocupació màxima de 6 persones per m².

La L3 disposa d'un parc mòbil de 30 trens distribuïts en 3 sèries diferents, totes amb 5 vagons. Segons dades proporcionades per TMB, en hora punta circulen 27 d'aquests trens amb uns intervals mitjans de pas de 3,13'. Tenint en compte la capacitat dels vehicles (vegeu la taula 4) i aquests intervals de pas mitjans en hora punta, la L3 pot donar servei a gairebé 16.000 persones per hora.

Taula 5. Mitjana diària de validacions a la L3 de metro en hores punta de dia feiner, setembre de 2008. Font: TMB.



Tot i que no es disposa d'informació sobre les estacions de sortida dels usuaris de metro, i per tant no es poden treure conclusions sobre l'accés al Campus en aquest mode de transport, les dades mitjanes de validacions diàries en dia feiner al setembre de 2008 proporcionades per TMB (vegeu la taula 5), ens indiquen que entre les 8 i les 9 hores utilitzen aquesta línia més de 19.000 usuaris, en tant que de 7 a 8 i de 9 a 10 hores hi ha aproximadament 14.000 usuaris. Aquestes variacions s'expliquen tant per un interval de pas inferior als 3 minuts entre 8 i 9 hores, com a una densitat d'ocupació superior a la mitjana en aquest interval horari.



Figura 10. Trens de la L3 de metro a les estacions de Palau Reial (esquerra) i Zona Universitària (dreta). Font: www.trens.cat.

El major nombre de validacions a Zona Universitària i Palau Reial —més de 800 per hora a la segona estació i més de 500 per hora a la primera— es dona en dos pics de sortida de la població universitària, entre les 12 i les 15 hores, i entre les 17 i les 21 hores (DOYMO, 2009).

En l'actualitat la L3 dona cobertura a tots els centres de la UB, tot i que les estacions del Campus queden una mica allunyades de l'Edifici Florensa, Esports UB i el Pavelló Rosa (veure annex cartogràfic - mapa 2). Per tal d'avaluar el radi d'accessibilitat a peu des de les boques de metro s'ha considerat com a referència una velocitat mitjana per al vianant de 4,5 km/h o 1,25 m/s (Institut Català de la Seguretat Viària, 1992), el que situa el radi d'influència en 375 m per a un temps de viatge de 5 minuts. Tot i que els trams amb una pendent superior al 4% penalitzen significativament el recorregut, al Campus només es detecten aquests desnivells a l'accés d'Esports UB.

Tenint en compte aquests aspectes, es pot considerar que el metro dóna accés a tot el Campus excepte al recinte d'Esports UB, on es superen tant el llindar de distància com el de pendent.

4.1.2. TRAMVIA

Les 3 línies del Trambaix (T1, T2 i T3) que connecten la Plaça Francesc Macià amb els municipis de Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat, donen servei al Campus amb les parades de Pius XII, Palau Reial, Zona Universitària i Avinguda de Xile (figura 11).

L'horari de servei del tramvia és de 05:00 h a 24:00 h, i es perllonga fins a les 02:00 h les vigílies de festius. La freqüència de pas es situa, segons el tram horari, entre 4 i 14 minuts, en tant que la capacitat és de 218 persones, sumant les 74 places assegudes i els 144 viatges que poden anar dempeus per a una densitat màxima de 4 persones/m²). Tots els trens són iguals i tenen la mateixa capacitat.

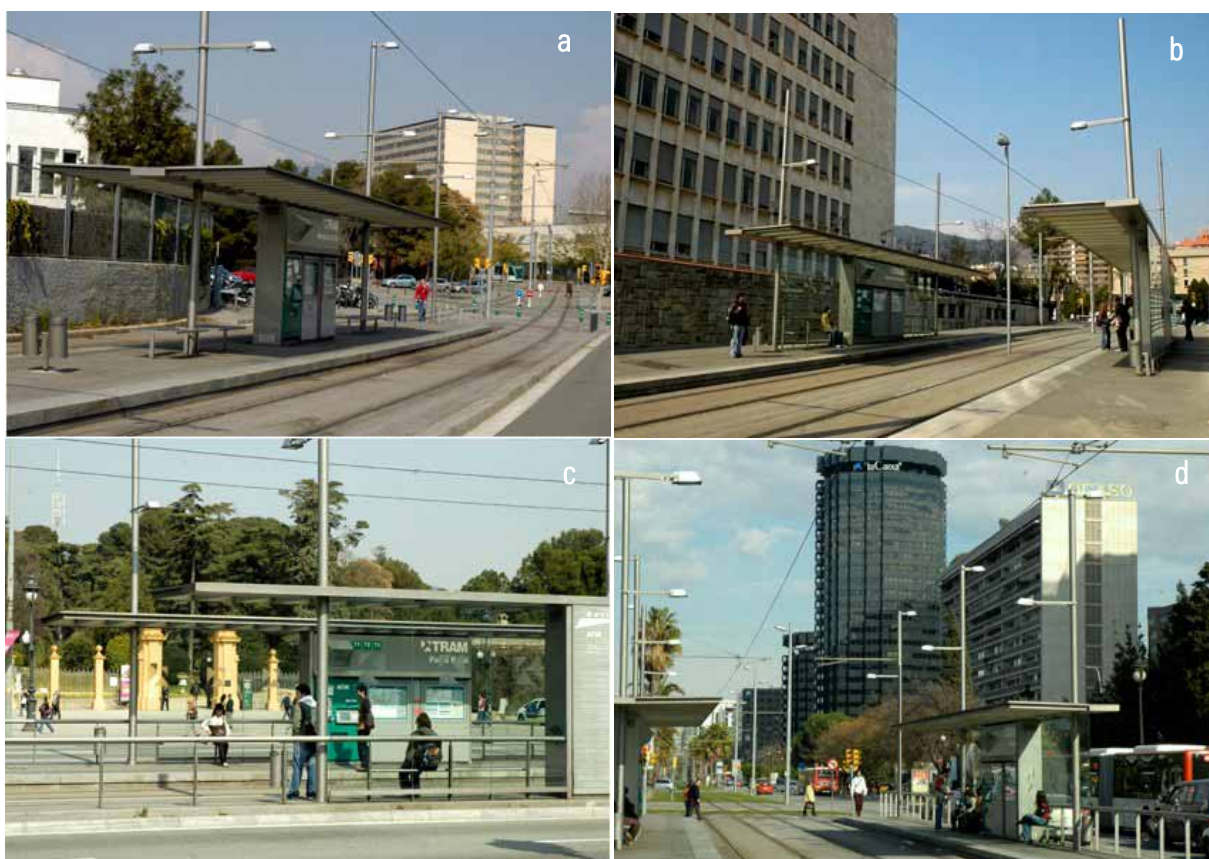


Figura 11. Parades de les línies T1, T2 i T3 del Trambaix al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement: a) Avinguda de Xile, b) Zona Universitària, c) Palau Reial, i d) Pius XII. Font: www.trambcn.com.

D'acord amb el mapa 10 de l'annex cartogràfic, el temps de viatge respecte la parada de Palau Reial és de 9 minuts des de Francesc Macià (origen / final de línies per un extrem) i 22 minuts des de Cornellà Centre, on enllaça amb la L5 de metro. En aquest cas el temps entre la parada i l'edifici de destí és inferior, ja que la distància entre estacions és de 400-600 metres, en tant que al metro és de 700-1.000 metres.

Així, seguint el mateix procediment aplicat al metro es calcula la cobertura del tramvia (veure annex cartogràfic - mapa 3), obtenint com a resultat que amb aquest mode de transport tots els edificis de la UB queden ben coberts excepte, novament, Esports UB.



Figura 12. El Tram a la parada de Palau Reial. Banc d'imatges OSSMA (05/05/2006).

Malgrat que la cobertura del Trambaix és lleugerament superior a la del metro, ja que disposa de més parades dins el Campus, l'àrea d'influència és diferent, atès que les línies fan un recorregut no cobert pel ferrocarril metropolità (veure annex cartogràfic - mapa 9). De fet, el Trambaix només enllaça amb la L5 de metro abans d'arribar al Campus, fent que ambdós modes de transport públic motoritzat siguin complementaris i no competeixin entre sí.

Aquesta complementarietat també es manifesta per la ubicació de les parades (veure la figura 8), ja que trobem estacions intermèdies entre les del metro (Pius XII entre Maria Cristina i Palau Reial, i Zona Universitària entre Palau Reial i Zona Universitària de la L3), apropant als usuaris al seu centre de destí. A més, l'estació de l'Avinguda de Xile, tot i ser perifèrica al Campus, dóna servei al quadrant Sud-est, que quedava fora del radi de cobertura del metro.

El nombre d'usuaris a les estacions ubicades dins del Campus, mesurada pel nombre de validacions, és de 1.340 a Pius XII, 2.357 a Palau Reial, 1.407 a Zona Universitària i 1.027 a l'avinguda de Xile. Seguint el mateix perfil horari que les estacions de metro (vegeu l'apartat 4.1.1), i en consonància amb la funció netament receptora de desplaçaments que exerceix el Campus, el major nombre de validacions es produeix a la tarda coincidint amb les hores de sortida dels edificis universitaris.

4.1.3. AUTOBÚS URBÀ

El Campus està servit per 9 línies regulars d'autobusos urbans operades per TMB (veure la taula 6), que disposen de vehicles i parades adaptats a PMR. Només l'avinguda de la Diagonal disposa de carril bus-taxi, que funciona amb horari permanent en sentit d'entrada a Barcelona i amb horari de dies feiners en sentit de sortida de la ciutat (DOYMO, 2009).

Les diferents parades d'aquestes línies s'ubiquen a l'Avinguda de la Diagonal i als carrers perifèrics del Campus (veure la figura 13), amb excepció de la 54 i la 60, que també circulen pels carrers de l'Exèrcit, de Jordi Girona i del Tinent Coronel Valenzuela, al Campus Nord.

La línia 60 (annex cartogràfic - mapa 14) és la que té un recorregut més llarg, en forma semicircular, connectant el Campus amb la part nord i est de la ciutat fins a la Plaça de les Glòries, a través principalment de la Ronda de Dalt. Aquesta línia dona servei a una àrea molt important de la ciutat que no està connectada amb el Campus amb cap línia de metro.

Les línies 74, 33 i 7 connecten el Campus amb la part est de la ciutat. La línia 74 (annex cartogràfic - mapa 16) fa bona part del seu recorregut per la Ronda del Mig, connectant el Campus amb barris com Gràcia o el Guinardó, que tenen accés en metro però amb un recorregut llarg i, en la majoria dels casos, amb transbordament.

Taula 6. Línies de TMB que temen parada al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Font: TMB.

Autobús	Recorregut	Horaris feiner	Freqüència en hora punta per sentit
7	Z. Universitària – Diagonal Mar	06:35 – 23:05 h	6 - 8 min
33	Z. Universitària – Verneda	07:20 – 23:00 h	6 - 8 min
54	Campus Nord – Estació del Nord	05:20 – 22:50 h	8 – 10 min
60	Plaça Glòries - Z. Universitària	06:05 – 22:20 h	11 min
67	Plaça Catalunya - Cornellà	05:10 – 23:20 h	10 – 15 min
74	Z. Universitària – Fabra i Puig	07:00 – 22:20 h	6 – 8 min
75	Les Corts – Av. Tibidabo	07:00 – 22:15 h	12 – 15 min
78	Estació de Sants – S. Joan Despí	05:45 – 22:00 h	14 – 18 min
113	La Mercè (circular)	08:00 – 21:00 h	30 min

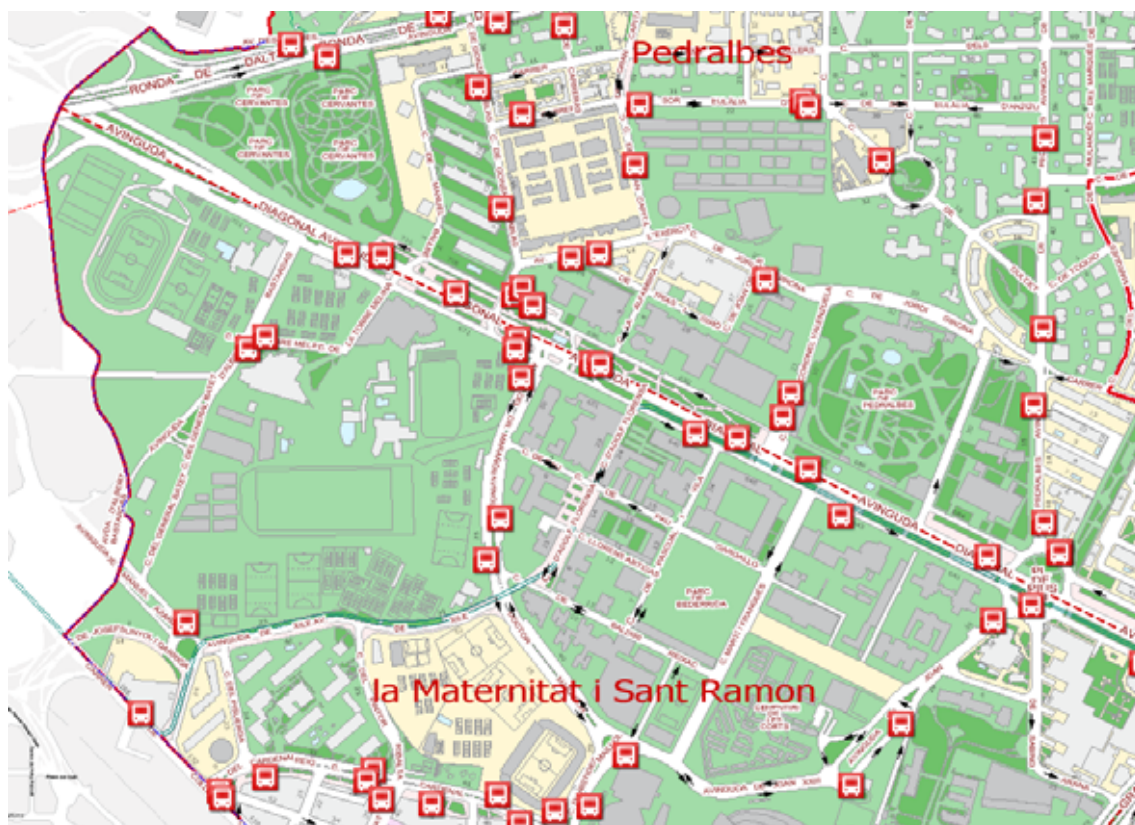


Figura 13. Ubicació de les parades d'autobusos urbans i interurbans a les rodalies del Campus. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/guia).

Per altra banda, les línies 7 (annex cartogràfic - mapa 11) i 33 (annex cartogràfic - mapa 12) fan un recorregut redundat per l'Avinguda de la Diagonal i només es diferencien a l'alçada del Passeig de Gràcia. A partir d'aquí la línia 7 es dirigeix cap a la Gran Via de les Corts Catalanes fins reprendre la Diagonal a l'alçada de la Plaça de les Glòries fins a Diagonal Mar, en tant que la línia 33 cobreix els barris de la Sagrera i el Clot, que també disposen de connexió amb el Campus en metro a través de les línies L1 i L5, amb transbordaments posteriors.

Hi ha dues línies interurbanes de TMB que tenen parada dintre el Campus:

- la 67 (annex cartogràfic - mapa 15) connecta el Campus amb Cornellà i Esplugues per una banda, i amb el centre de Barcelona per una altra en arribar fins a la Plaça de Catalunya,
- la 78 (annex cartogràfic - mapa 18) connecta amb Sant Joan Despí i Esplugues en un extrem, i amb l'Estació de Sants, per una altra, facilitant també l'enllaç amb diverses línies de Rodalies.

Existeixen dues línies de recorregut curt, la 75 (annex cartogràfic - mapa 17) i 54 (annex cartogràfic - mapa 13), que uneixen el Campus amb l'Avinguda del Tibidabo i l'Estació del Nord —passant per Plaça Universitat—, respectivament. Tanmateix, el temps de desplaçament en la línia 54 fa que no sigui gaire competitiva per arribar des del centre de Barcelona, ja que tant combinacions de metro com altres línies d'autobús urbà fan recorreguts més ràpids.

Per últim, la línia circular de bus de barri 113 que connecta internament el Districte de les Corts presenta diverses parades al Campus (annex cartogràfic - mapa 19).



Figura 14. Autobusos de les línies urbanes de TMB al Campus: línia 7 (superior esquerra), línia 33 (superior dreta), línia 60 (inferior esquerra) i línia 74 (inferior dreta). Banc d'imatges OSSMA (26/10/2010).

Totes aquestes línies travessen el Campus, excepte la 78 i 54 que el voregen. Únicament la 67 passa davant d'Esports UB (annex cartogràfic - mapa 15), però només amb parada entrant a Barcelona des de Cornellà, en tant que no hi ha cobertura per aquesta instal·lació en el sentit de sortida de Barcelona per a aquells usuaris que vinguin des del centre de la ciutat.

Les línies 7, 33, 54 i 74 són les que tenen una freqüència més alta, amb entre 7,5 i 10 serveis per sentit en hora punta els dies feiners. Els vehicles són articulats a les línies 7, 33 i 74, però no a la 54.

La línia amb una freqüència de pas més baixa és la 113, que només disposa de 3 serveis entre les 7:00 i les 9:00, i amb un microbús de baixa capacitat (veure la figura 15). Aquesta limitació fa que, tot i tenir parades distribuïdes pràcticament per tota la perifèria del Campus, es tracti d'una línia poc atractiva i gens competitiva per a desplaçaments interns o per comunicar els edificis més llunyans d'aquest espai universitari.



Figura 15. Autobús de la línia urbana de TMB número 113 (bus da barri de La Mercè), al seu pas pel Campus. Banc d'imatges OSSMA (26/10/2010).

En general les parades del Campus disposen de marquesina simple o marquesina doble allà on conflueixen diverses línies, com ara a l'avinguda de la Diagonal davant de l'edifici Diagonal 696 de la Facultat d'Economia i Empresa (veure la figura 16).



Figura 16. Marquesina de la parada d'origen/final de la línia 7 d'autobusos de TMB al lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal. Banc d'imatges OSSMA (26/10/2010).

Les parades que només estan dotades de senyalització vertical acostumen a tenir pocs usuaris, però cal destacar que la ubicada al costat de la sortida del metro de Zona Universitària a la banda de mar (veure la imatge a la part superior dreta de la figura 17) presenta un gran nombre d'usuaris i presta servei a un nombre significatiu de línies, fent aconsellable la instal·lació de marquesina.

La cobertura d'aquestes línies d'autobús urbà al Campus s'analitza conjuntament amb les interurbanes, a l'apartat següent. No s'inclouen en aquesta anàlisi els autobusos escolars i les línies urbanes d'autobusos turístics, atès que no tenen incidència en al mobilitat de la comunitat universitària al Campus de la Diagonal.

4.1.4. AUTOBÚS INTERURBÀ

La ubicació estratègica del Campus en un dels extrems de l'Avinguda de la Diagonal, un dels principals eixos d'entrada i sortida de la ciutat, afavoreixen que un total de 30 línies interurbanes diferents tinguin parada en l'àmbit geogràfic d'estudi, a més del servei d'autobús regional Alsina Graells (veure la taula 7).

Aquestes línies donen cobertura als municipis per on passa qualsevol de les carreteres de primer ordre (autopista o autovia) que conflueixen a l'Avinguda de la Diagonal, i es poden distingir dos eixos principals de procedència:

- l'eix del riu Llobregat, que connecta amb l'interior del Baix Llobregat, l'Alt Penedès i l'Anoia, i
- el corredor litoral al sud de Barcelona, que enllaça amb els municipis costaners del Baix Llobregat i el Garraf (veure annex cartogràfic - mapa 8).

Per la freqüència de pas, temps de recorregut i duplicitat amb la cobertura del servei de Rodalies operat per Renfe, es preveu poca incidència del servei d'autobús de l'eix litoral sud, amb excepció de la L97, que té un servei directe al Campus per als municipis de Castelldefels, Gavà i Viladecans a través de la C-32 i, és competitiu en temps i distància amb Rodalies.

El 8 de novembre, durant la redacció d'aquesta diagnosi, va entrar en servei la L79, que també presta servei directe al Campus des de Sant Boi de Llobregat i Sant Joan Despí. Tot i que la línia requerirà temps per consolidar-se, aporta un complement necessari per facilitar l'accés al Campus des d'aquests municipis, que no comptaven amb cap alternativa de transport públic. A més, inicia l'activitat amb un interval de pas competitiu per a serveis interurbans (15 minuts).

En les connexions amb les comarques de l'Alt Penedès i Anoia poden tenir especial rellevància les comunicacions directes Igualada-Barcelona i Vilafranca del Penedès-Barcelona, tant per la freqüència de pas com per l'estalvi de temps respecte a la xarxa ferroviària.

En general s'observa més cobertura i freqüències superiors per als municipis més pròxims a la ciutat, que són els que tenen millors connexions per carretera i que poden oferir un estalvi de temps important davant altres modes de transport públic, fins i tot, podent competir amb la utilització del vehicle privat.

Amb l'excepció d'unes poques línies, com les d'àmbit municipal d'Esplugues de Llobregat (EP1 i JM), el patró general del recorregut és que creuen el Campus per l'avinguda de la Diagonal i, o be finalitzen el seu recorregut a les proximitats de l'àmbit universitari (Maria Cristina i Francesc Macià), o continuen fins a intercanviadors (Sants-Estació, amb connexió amb Rodalies Renfe i les línies L3 i L5 de metro).

La cobertura que donen els autobusos tant urbans com interurbans s'ha calculat pel mateix procediment que per la cobertura del metro o tramvia. Tot i que gràficament el mapa 4 de l'annex cartogràfic mostra una cobertura espacial major a la d'aquests modes ferroviaris (de fet, tot el Campus queda cobert per les diferents línies), la realitat és més complexa.



Figura 17. Autobusos interurbans al seu pas pel Campus: L14 operada per Rosanbus (superior esquerra), L97 operada per Mohn (superior dreta), línia 567 (centre esquerra) i L61 (centre dreta), operades per Soler i Sauret, línia 518, operada per Autocorb (inferior esquerra), i línia de Reus operada per Hispano Igualadina (inferior dreta). Banc d'imatges OSSMA (26/10/2010).

Així, la cobertura real es produeix només per l'eix central de l'avinguda de la Diagonal i pels carrers que conformen el perímetre del Campus:

- L14, prop d'Esports UB, que puja i baixa pels carrers de la Torre Melina i l'Avinguda d'Albert Bastardas;
- 54, que baixa per l'Avinguda del Doctor Marañón;
- L113 i L12, que passen per l'Avinguda de Joan XXIII;
- 78, que passa per l'Avinguda de Pedralbes;
- JM i EP1, que arriben només fins al Campus Nord de la UPC,
- la resta de línies interurbanes creuen la Diagonal per accedir a la B-23, amb una cobertura que en el tram d'aquest eix entre Francesc Macià i Zona Universitària presenta duplicitats entre línies de TMB i amb el Trambaix.

Taula 7: Autobusos interurbans que operen al Campus. Font: Rosanbus^a, Soler i Sauret^b, Autos Castellbisbal, S.A.^c, Monh^d, Autocorb^e, Oliveras, Hispanoigualadina, Alsa, Autocares Julia, Monbus i EMT-AMT.

Autobús	Recorregut	Horaris feiner	Freqüència en hora punta per sentit
L12 ^a	Cornellà de Ll. - Hospitalet de Ll. - BCN (Maria Cristina)	05:30 – 22:15 h	11 min
L14 ^a	L'Hospitalet - BCN (c/ Numància)	05:30 – 22:15 h	11 min
L50 ^b	Vallirana - Cervelló - Molins de Rei - St. Feliu de Ll. - St. Just Desvern - Esplugues de Ll. - BCN (F.Macià)	5:20 - 21:15 h	60 min
L51 ^b	St. Feliu de Ll. - St. Just Desvern - Esplugues de Ll. - BCN (F.Macià)	06:30 – 20:40 h	10 - 15 min
L57 ^b	Vallirana - Cervelló - Molins de Rei - BCN (F.Macià)	6:30 – 22:30 h	30 min
L61 ^b	St. Vicenç dels Horts - Molins de Rei - St. Feliu de Ll. – St. Just Desvern - Esplugues de Ll. - BCN (F.Macià)	05:45 – 22:40 h	60 min
L63 ^b	St. Andreu de la Barca - Pallegà - Molins de Rei - BCN (F.Macià)	06:45 – 14:00 h	15 - 30 min
L64 ^b	Martorell - St. Andreu de la Barca - Pallegà - Molins de Rei - St. Feliu - St. Just - BCN (F.Macià)	05:45 – 22:15 h	*
L67 ^c	Castellbisbal - El Papiol - Molins de Rei - BCN (F.Macià)	06:05 – 21:10 h	60 min
L68 ^b	Martorell - St. Andreu de la Barca - Pallegà - Molins de Rei - BCN (F.Macià)	11:00 – 17:30 h	*
L69 ^b	BCN (F.Macià) - Pallegà - St. Andreu de la Barca - Martorell	últim 20:45 h	*
L79	Sant Boi de Llobregat - Sant Joan Despí - BCN (l'Illa)	6:00 - 22:30 h	15 min
L97 ^d	Castelldefels - Gavà - Viladecans - St. Boi de Ll. - BCN (Maria Cristina)	06:00 – 22:30 h	15 – 30 min
L518 ^e	Corbera - La Palma - Molins de Rei - BCN (Maria Cristina)	05:45 – 22:20 h	15 – 20 min
567 ^b	Vallirana - Cervelló - Intercanviador Quatre Camins - Molins de Rei - Hospital St. Joan Despí - BCN (Maria Cristina)	06:55 – 21:15 h	60 min
EP1 ^b	Esplugues de Ll. - Sant Just Desvern - Esplugues de Ll - BCN (Av. de l'Exèrcit)	06:30 – 21:15 h	30 min
JM ^b	Sant Just Desvern - Esplugues de Ll - BCN (Av. de l'Exèrcit)	06:40 – 21:57 h	15 min
Autocares Julià	Olesa de M. - Barcelona (Sants)	06:20 – 22:15	30 – 40 min
Hispano Iguualadina	Iguualada - Castellolí - El Bruc - Collbató - Esparraguera - Abrera - Martorell - BCN (Maria Cristina)	05:30 – 22:30 h	30 min
Hispano Iguualadina	Iguualada - Vilanova del Camí - La Pobla de Claramunt - Capellades - Vallbona d'Ànoia - Piera - Masquefa - La Beguda Alta - La Beguda Baixa - St. Esteve de Sesrovires - Martorell - BCN (Maria Cristina)	06:15 – 21:05 h	60 min
Hispano Iguualadina	Vilafranca - BCN (Maria Cristina)	06:40 – 21:30	15-30 min
Hispano Iguualadina	Martorell - BCN (Maria Cristina)	06:50/11:00/ 14:00/16:00 - 08:20/12:00/15:10/17:15	-
Hispano Iguualadina	Reus - Vilafranca del P. - BCN (Sants)	06:02/07:10/ 10:30/17:30 – 8:00/10:45/ 16:00/18:00/20:45	07:10
Hispano Iguualadina	Valls - BCN (Maria Cristina)	6:35/08:35/14:00/ 17:00/18:15 – 08:55/11:45/ 16:50/19:20	8:35
Hispano Iguualadina	Calaf - Iguualada - BCN (Maria Cristina)	06:55 i 15:15 – 10:50 i 17:20 h	-
Hispano Iguualadina	Guimerà - Iguualada - BCN (Sants)	05:45 – 18:30 h	-
Hispano Iguualadina	Guissona - Iguualada - BCN (Sants)	06:30 i 16:00 – 12:20 i 18:20 h	-
Hispano Iguualadina	Torregrossa - Vilafranca del P. - BCN (Sants)	5:50 – 15:30 h	-
Hispano Iguualadina	Comarruga - El Vendrell - BCN (Sants)	8:55/14:20	-
MonBus	Vilanova - Roquetes - Rocamar - Sitges - Aeroport - Bellvitge - BCN (Maria Cristina)	05:30 - 19:50 h	35 min
Alsina Graells	Andorra, Lleida, Tàrrrega, Esterri d'Àneu	-	-

* La gestió del recorregut Martorell-BCN ha passat de Soler i Sauret, S.A. a Hispano-Iguualadina, S.A. exclusivament; Soler i Sauret manté unes línies residuals de connexió entre pobles.

La dispersió de les parades TMB pel Campus és notòriament superior a la de les línies interurbanas, donant més accessibilitat que la resta del transport públic a la Facultat d'Economia i Empresa (veure la figura 13). Les instal·lacions d'Esports UB queden només cobertes per la L14 des de l'Hospitalet de Llobregat, i per la línia 67 des de Cornellà, tal i com esmentàvem a l'apartat anterior, però en canvi només la L14 disposa d'una parada relativament propera en sentit de sortida de Barcelona, deixat aquesta instal·lació amb una accessibilitat escassa en transport públic.

Per a aquesta diagnosi s'ha considerat que un trajecte amb més d'un transbord deixa de ser competitiu i decanta a l'usuari/ària cap a la utilització d'alternatives, si es que existeixen, per cobrir aquella distància, com ara la utilització del vehicle privat.

En aquest sentit, i d'acord amb les dades presentades al llarg dels anterior apartats, es pot concloure que Barcelona i la primera corona metropolitana de ponent queden ben cobertes pel transport públic. S'observa, en canvi, que no tots els municipis de la RMB estan coberts per línies directes, i que fora de la RMB queden coberts pel transport públic motoritzat únicament els municipis per on passa la xarxa ferroviària (veure l'annex cartogràfic - mapa 8).

4.1.5. TAXI

El Campus no disposa de cap parada de taxi. Les més properes es troben ubicades al carrer de la Torre Melina per donar servei al Palau de Congressos i a l'hotel Juan Carlos I, a mig camí entre el Campus Sud i el recinte d'Esports UB, i a la plaça de Pius XII, per donar servei a l'hotel Princesa Sofia (veure la figura 18).



Figura 18. Ubicació de les parades de taxi i aparcaments públics de rotació a les rodalies del Campus. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/guia).

Tanmateix, la disponibilitat de les parades als extrems del Campus a l'eix de l'avinguda de la Diagonal, la possibilitat d'aturar un dels molts vehicles d'aquest mode de transport que circulen per la pròpia Diagonal, o de

trucar a algun dels serveis de taxi disponibles a la ciutat, garanteixen que els usuaris del Campus que requereixin aquest servei el puguin utilitzar.

Segons s'indica a la diagnosi del pla de mobilitat del districte de Les Corts (DOYMO, 2009), l'Institut Municipal del Taxi, òrgan competent en quan a la tramitació de petició de noves parades, no té constància de que s'hagin demanat noves ubicacions a tot el districte.

4.2. TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT

L'accessibilitat en transport privat s'avalua a partir de les infraestructures viàries existents i l'aforament d'aparcaments tant a via pública com al recinte dels diversos edificis de la UB ubicats al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.

El Campus està embolcallat de vies d'elevada capacitat de trànsit que connecten amb la xarxa d'autopistes, autovies i carreters secundaries, i faciliten la comunicació amb la resta de la ciutat i des d'altres municipis de la RMB. Aquestes grans vies d'accés són l'avinguda de la Diagonal, la Ronda de Dalt i la Ronda del Mig.

Es consideren vies de connexió interna de segon nivell aquelles que permeten l'accés als punts d'atracció de cada districte, i que permeten connectar aquests punts entre sí. Al Campus són importants i poden augmentar la seva rellevància i volum de trànsit enfront als canvis urbanístics previstos al pla de millora urbana de per a l'adequació de l'ordenació del Campus Sud, sub-àmbit ponent, als programes funcionals universitaris (Alegre i Roca, 2007): l'Avinguda de Pedralbes, la del Doctor Marañón, la de Joan XXIII, la de l'Exèrcit i el carrer de Jordi Girona. Al Campus Sud, actualment cap dels carrers paral·lels a l'Avinguda Diagonal tenen connexió amb l'Avinguda Joan XXIII, atès que tots estan tallats pels recintes de la Facultat de Farmàcia i el Cementiri de les Corts.



Figura 19. Carrer d'Adolf Florensa des del carrer de Baldri Reixac (esquerra) i des del lateral de l'avinguda de la Diagonal (dreta). Banc d'imatges OSSMA (26/10/2010).

La resta de vies de l'interior del Campus formen part de la xarxa local i en alguns casos suporten un elevat volum de trànsit. Al Campus Sud alguns dels vials només condueixen cap a aparcaments i/o són utilitzats com aparcament, de forma que la majoria dels vehicles que hi passen ho fan buscant aparcament.

Actualment l'únic carrer per a vianants és el carrer d'Adolf Florensa, tot i que compartit amb el Trambaix. Aquest eix ferroviari divideix el carrer en dos (veure la figura 19), obligant als vianants a creuar-lo exclusivament pels passos habilitats. La realitat, però, mostra que en diversos punts els usuaris del Campus creuen fora dels punts senyalitzats. El punt més conflictiu es situa entre l'Edifici Florensa i els Menjadors Universitaris, que tenen portes pràcticament en línia recta a banda i banda del carrer però no disposen de pas de vianants en aquest punt.

Per altra banda, les llargues esperes dels semàfors en aquest carrer fan que, en nombroses ocasions i per tot el carrer en el cas dels vianants, i més puntualment i als semàfors dels carrers de Pau Gargallo i Baldiri Reixac en els cas dels vehicles privats motoritzats, creuin en vermell.

En quant a la velocitat de circulació, és com a màxim de 60-80 km/h a les Rondes i de 80 km/h a la xarxa viària intermunicipal de la primera corona metropolitana. Dintre del Campus la velocitat màxima de circulació és en general de 50 km/h, però progressivament es va implantant la zona 30, amb velocitat màxima de 30 km/h, als vials secundaris. En la data de redacció d'aquesta diagnosi ja eren zona 30 els carrers de Martí i Franquès, de Pascual i Vila, del Tinent Coronel Valenzuela i de l'Alfambra, a més del lateral mar de l'avinguda de la Diagonal (veure la figura 20).



Figura 20. Senyalització horitzontal d'entrada a zona 30 al lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal (esquerra) i al carrer del Tinent Coronel Valenzuela cantonada Diagonal (dreta). Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

D'acord amb la diagnosi del pla de mobilitat del districte de Les Corts (DOYMO, 2009), durant les hores puntes del matí i la tarda s'observen retencions i congestió a l'avinguda de la Diagonal i el nus d'entrada Diagonal – Ronda de Dalt, i en general una forta pressió a les avingudes de Pedralbes, del Doctor Marañón i de Joan XXIII. El mateix estudi posa de manifest que per la perifèria del Campus circulen prop de 25.000 vehicles diaris, en tant que l'eix de la Diagonal suporta un volum de trànsit quatre vegades superior (veure la taula 8).

Si l'accessibilitat al Campus pot generar problemes de retencions en hores punta, més per la intensitat del trànsit en una franja horària tan reduïda que no pas per la inexistència o insuficiència de les infraestructures viàries, més acusats són els problemes per estacionar els vehicles privats motoritzats. Només cal donar un passeig per qualsevol dels carrers del Campus entre les 9 i les 11 del matí de qualsevol dia lectiu per comprovar que els conductors de cotxe ja no disposen d'espais lliures per deixar el seu vehicle, donant lloc a estacionaments indeguts, en zones no habilitades o a llargues cues en alguns espais d'aparcament.

Taula 8. Intensitat Mitjana Diària de les principals vies que embolcallen l'àmbit d'estudi. Font: Pla Mobilitat del Districte de les Corts (DOYMO, 2009).

Via	IMD (vehicles/dia)
Ronda de Dalt	150.000
Laterals Ronda del Mig	15.000 – 27.000
Ronda del Mig	57.000
Avinguda de la Diagonal	90.000 – 120.000
Carrer de Jordi Girona	8.000 – 14.000
Avinguda de Gregorio Marañón	25.000 – 30.000
Avinguda de Joan XXIII	20.000 – 25.000

En un aforament realitzat entre el 28 d'abril i el 28 de maig de 2010 (veure les taules 9, 10 i 11, i plànol 22 de l'annex cartogràfic), es van identificar al conjunt del Campus un total de 3.694 espais d'aparcament per a cotxes i 1.588 per a motos. En aquest recompte s'inclouen tant les places disponibles a via pública, com les ubicades al recinte dels edificis de la UB, així com l'aparcament públic que està ubicat al Parc de Bederrida, al centre del Campus Sud.

Taula 9. Resum de places d'aparcament per a vehicles privats motoritzats disponibles al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement el maig de 2010, per lloc d'ubicació i tipus de plaça. Elaboració pròpia.

	Tipus places	Cotxe	Moto	Total
Campus Nord	Via pública	473	451	924
	Edificis UB	320	238	558
	<i>Total Campus Nord</i>	<i>793</i>	<i>689</i>	<i>1.482</i>
Campus Sud	Via pública	1.245	733	1.978
	Edificis UB	1.116	166	1.282
	Parc de Bederrida	540	0	540
	<i>Total Campus Sud</i>	<i>2.901</i>	<i>899</i>	<i>3.800</i>
Campus Diagonal		3.694	1.588	5.282

En tant que les places als edificis de la UB (un total de 1.436 per a cotxes i 404 per a motos) estan destinades exclusivament a treballadors de la UB (només les d'Esports UB també poden ser ocupades pels usuaris de les instal·lacions), les de via pública (1.718 per a cotxes i 1.184 per a motos) poden ser utilitzades tant pels estudiants i treballadors de les institucions que tenen activitat al Campus i com per qualsevol ciutadà que accedeixi a Barcelona a primera hora del matí i trobi lloc per deixar el seu vehicle, en tant que les del Parc de Bederrida (540 per a cotxe) són per a membres de la UB, la UPC, el Parc Científic i el CSIC.

Es detecta un fort desequilibri en el nombre de places disponibles al Campus Nord i al Campus Sud. En tant que els usuaris de les facultats d'Economia i Empresa i Dret, que sumen 20.700 persones, competeixen per unes 1.500 places entre via pública i aparcaments d'edificis, els de les facultats i serveis ubicats al Campus Sud, un total de 13.750, disposen de gairebé 3.800 places. Si no comptem els usuaris de moto, que tendeixen a aparcar molt a prop del lloc de destinació, la ràtio entre població total i places de cotxe és de 26 a 1 al Campus Nord, i de 4,7 a 1 al Campus Sud. Aquesta diferència fa que moltes persones que estudien o treballen a les facultats d'Economia i Empresa i Dret necessàriament hagin de buscar aparcament al Campus Sud.

Taula 10. Aforament d'aparcaments de via pública al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració pròpia entre el 28 d'abril i el 28 de maig de 2010.

Tram	# places cotxe	# places moto	Tipus	Observacions
C/Alfambra (entre Av. Diagonal i C/Trias i Giro)	27	71	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	2 places PMR. Hi ha 10 motos (25/05/10)
	1		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Cotxe aparcats ocupant la meitat del pas de vianants
C/Baldiri Reixac (entre C/Adolf Florensa i C/Pascual i Vila)	47		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	2 places PMR
		27	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
		26	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
C/Baldiri Reixac (entre C/Pascual i Vila i C/Martí i Franquès)	10		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	
	14	17	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	Totes les places de motos estan ocupades (13/05/10)
	15		Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	
		2	Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Hi ha 2 motos fora de les places, però dins de la zona senyalitzada (13/05/10)
C/Tinent Coronel Valenzuela		23	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
	55		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
		114	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
		61	Sobre vorera, irregular (hi ha senyalització prohibició o obstaculitzen pas vianants)	Senyalització de prohibició d'aparcament, inclús motos
Av. Diagonal (entre C/Pascual Vila i C/Martí i Franquès)		151	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
Av. Diagonal (entre C/Martí i Franquès i Av. Joan XXIII)		40	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
Av. Diagonal (entre Av. Pedralbes i C/Fernando Primo de Ribera)	57		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
		24	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
		43	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
Av. Diagonal (entre C/Alfambra i Av. Exèrcit)	69		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
		13	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
Av. Diagonal (entre C/Alfambra i C/Tinent Coronel Valenzuela)	57		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
	1		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Cotxe aparcats ocupant el pas de vianants
	38	16	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
	48		Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	
	18		Sobre calçada, desordenat	

Tram	# places cotxe	# places moto	Tipus	Observacions
Av. Doctor Marañón (entre C/Baldiri Reixac i C/Pau Gargallo)	68		Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	
	6		Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	Zona cotxes d'autoescola
	16		Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
Av. Doctor Marañón (entre C/Pau Gargallo i Av. Diagonal)	57		Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	2 places són per a minusvàlids
	10	22	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
	17		Sobre calçada, desordenat	
		86	Sobre vorera, places amb senyalització horitzontal	
Av. Joan XXIII (entre Av. Diagonal i C/Menéndez y Pelayo)	22		Zona blava	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal en cordó
C/Llorens Artigas	4		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	
	3		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Cotxes estacionats en zona pintada de groc (prohibit estacionar)
	50		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	1 plaça és per a minusvàlids
	96		Aparcament de lliure accés en solar o espai no edificat	
		10	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
		1	Sobre calçada, desordenat	
C/Martí i Franquès (entre Av. Diagonal i C/Pau Gargallo)	56		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	4 places són per a minusvàlids
	2		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Zona no senyalitzada com a plaça de cotxe
		24	Sobre calçada, desordenat	8 espais en forma de triangle reservats per aparcament de motos, amb capacitat de 3 motos per espai
C/Martí i Franquès (entre C/Pau Gargallo i Av. Joan XXIII)	169		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	3 places per a minusvàlids. Es prohibeix aparcar en dies d'esdeveniments a l'estadi del FC Barcelona
		54	Sobre calçada, desordenat	8 espais en forma de triangle reservats per aparcament de motos, amb capacitat de 3 motos per espai
C/Martí Franquès - Aparcament Parc de Bederrida	540		Aparcament de campus	Accés reservat a membres de les comunitats universitàries, excepte dies d'esdeveniments a l'estadi del FC Barcelona. Hi ha control d'accés amb vigilant
C/Menéndez y Pelayo	40		Aparcament de lliure accés en solar o espai no edificat	Desordenat. Suprimit des d'octubre de 2010
	103		Aparcament de lliure accés en solar o espai no edificat	Aparcament amb senyalització horitzontal
	17		Aparcament de lliure accés en solar o espai no edificat	Cotxes aparcats en zona no senyalitzada, però dins l'aparcament amb senyalització horitzontal

Tram	# places cotxe	# places moto	Tipus	Observacions
C/Pascual i Vila (entre C/Baldiri Reixac i C/Llorens Artigas)	27		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	
	2		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Zona no senyalitzada com a plaça de cotxe
	20	48	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
C/Pascual i Vila (entre C/Llorens Artigas i C/Pau Gargallo)	21		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	
	12	39	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
		4	Sobre calçada, desordenat	Es tracta d'una plaça de cotxe reservada per aparcament de motos
C/Pascual i Vila (entre C/Pau Gargallo i Av. Diagonal)	44		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
	2		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	
		30	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
C/Pau Gargallo (entre Av. Doctor Marañon i C/Adolf Florensa)	49		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	Hi ha 1 plaça PMR (amb matrícula assignada)
		78	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	Hi ha 19 motos (11/05/10)
		3	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
C/Pau Gargallo (entre C/Adolf Florensa i C/Pascual i Vila)	42		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
		32	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
C/Pau Gargallo (entre C/Pascual i Vila i C/Martí i Franquès)	45		Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
	159		Aparcament de lliure accés en solar o espai no edificat	Suprimit des de setembre de 2010
		16	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
C/Trias i Giró (entre Av. Exèrcit i C/Alfambra)	31	11	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
	16		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	
		13	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
C/Trias i Giró (entre C/Alfambra i C/Joan Obiols)	45		Àrea verda	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal en bateria
	10		Àrea verda	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal en cordó
		43	Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	
		42	Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	
TOTAL	2.258	1.184		

Taula 11. Aforament d'aparcaments disponibles als edificis i recintes de la UB al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració pròpia.

Edifici	Zona	# places cotxe	# places moto	Usuaris autoritzats	Observacions	
Belles Arts	C/Pascual i Vila	136			Desordenat	
	C/Llorens Artigas (al costat menjadors universitaris)	22			Desordenat. Hi ha 10 cotxes (28/04/10)	
	C/Pau Gargallo	18			Desordenat. Hi ha 15 cotxes (28/05/10)	
	C/Adolf Florensa					
Biologia	Ramón Margalef (zona C/Martí i Franquès fins davant Estabulari)	89	30	461	Es disposa de programa informàtic de gestió. Hi ha 3 barreres d'accés (Lluís Solé i Sabarís, Vial Farmàcia, Pàrquing annex). En cas d'aparcament indegut, es posa una enganxina al vehicle. 1 plaça per a minusvàlids. Places de motos senyalitzades	
	Vial entre Biologia i Farmàcia	43			Zona barrera Av. Diagonal fins porta blava davant cementeri de Les Corts	
	Soterrani Edifici Annex	72			13 places estan reservades per a la flota de cotxes del Servei de vehicles	
Dret	Edifici Principal				Aparcament de bicicletes en U invertida	
	Edifici Ilerdense	38	99		1 plaça per a minusvàlids	
	Edifici Tomás y Valiente	60			2 places per a minusvàlids	
Economia i Empresa	Edifici 690 (Fac. Econòmiques)	166	48		Horari de 7'30-22h de dilluns a divendres, i de 8-14h dissabtes laborables	
	Edifici 696 (Fac. Empresarials)	56	91			
Farmàcia		150	34		2 places per a minusvàlids. Obert feiners i dissabtes no festius de 7 a 23 h. Places de motos sobre vorera sense senyalització horitzontal	
Geologia	Espai entre Geologia i Biologia	57		224	Aparcament cotxes amb senyalització horitzontal. Aparcament reservat a persones autoritzades de la Facultat de Geologia i de l'Institut Jaume Almera. Aparcament bicicletes amb lligat simple. No hi ha cap bici (16/05/10)	
	C/ Menéndez y Pelayo	28	9		Aparcament provisional sobre vorera sense senyalització horitzontal	
	Vial lateral de Geologia	7				
	Terrassa del bar					Aparcament bicicletes amb lligat simple
	C/Martí i Franques					Aparcament de bicicletes en U invertida. Hi ha 2 bicis (11/05/10)
Física i Química	C/Martí i Franques				Aparcament de bicicletes en U invertida. Hi ha 19 bicis (26/05/10)	
	Av. Diagonal				Aparcament de bicicletes en U invertida	
	C/Pau Gargallo	288	15	600	Aparcament subterrani	
	Porxo C/Pau Gargallo				Aparcament de bicicletes en U invertida	
Esports UB		86	78		Espais senyalitzats en diversos punts del recinte. Cal mostrar carnet d'abonat a l'entrada	
		120			Places de cotxes no senyalitzades en diverses ubicacions del recinte	
TOTAL		1436	404			

4.2.1. ESTACIONAMENT ALS ESPAIS DE VIA PÚBLICA

Un primer cop d'ull a l'aforament d'estacionament (taula 9) ens permet confirmar la realitat que abans indicàvem, amb una disponibilitat limitada d'espais d'aparcament al Campus. Existeixen unes 5.300 places d'estacionament per a una població total de 34.500 persones, a les que caldria afegir les de la UPC, el Parc Científic i la resta de centres ubicats al Campus, que comparteixen bona part d'aquestes places. Fins i tot considerant que aquestes no assisteixin totes simultàniament als centres de treball o estudi, l'accessibilitat en vehicles privats motoritzats no pot arribar ni a la quarta part dels usuaris del Campus.

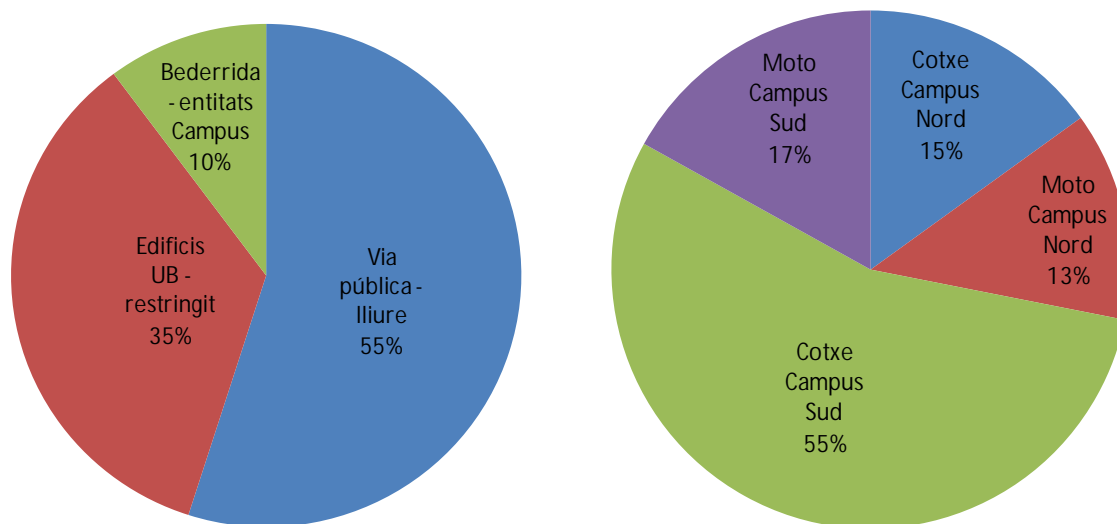


Figura 21. Distribució dels aparcaments per a vehicles privats motoritzats al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, per tipus de destinatari (esquerra) i tipus de vehicle i ubicació (dreta). Elaboració pròpia.

A més, només un 35% d'aquestes 5.300 places són d'ús exclusiu per a la comunitat universitària de la UB, tractant-se de places ubicades als edificis i recintes de la UB. En general, aquestes places estan reservades als treballadors (PAS, PDI i en alguns casos, becaris de recerca i treballadors externs), de forma que la ràtio entre potencials usuaris dels aparcaments propis de la UB i places disponibles és de 2 a 1. Tot i que després ho matisarem per centres, en general aquesta proporció és suficient.



Figura 22. Accés a l'aparcament del Parc de Bederrida (esquerra) i cua de vehicles a les 11:30 hores per accedir-hi (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (15/10/2010).



Figura 23. Espai d'aparcament de motos al carrer de Pascual i Vila, prop de la cantonada amb el carrer de Pau Gargallo, on és habitual l'estacionament de cotxes. A l'esquerra, la grua municipal s'endu un vehicle estacionat en aquest espai (05/10/2010), a la dreta l'aparcament disponible per a motos (06/10/2010). Font: Banc d'imatges OSSMA.



Figura 24. Pas de vianants al carrer de Pau Gargallo, cantonada amb Pascual i Vila, on és habitual l'estacionament de cotxes. A l'esquerra, situació d'indisciplina (06/10/2010), a la dreta el pas de vianants lliure (07/10/2010). Font: Banc d'imatges OSSMA.

En canvi, els prop de 31.000 estudiants han de competir per les 540 places del Parc de Bederrida amb la resta d'usuaris del Campus, i per les 2.900 existents a via pública (1.700 per a cotxe i gairebé 1.200 per a moto) amb qualsevol persona que arribi prou aviat per ocupar-la. En aquest cas la ràtio és d'11 a 1, el que desincentiva l'accés al Campus en cotxe i explica la saturació de l'aparcament als vials del Campus.

No és estrany trobar, per tant, cues a l'aparcament de Bederrida, habilitat com a gran espai d'estacionament del Campus, que ja es troba ple abans de les 9 del matí (veure la figura 22), així com situacions d'indisciplina com ara vehicles aparcats sobre espais destinats a motos (figura 23), passos de vianants (figura 24) i, puntualment, en doble fila. Més endavant tornarem a incidir sobre aquest aspecte.

Tenint en compte que el Campus posseeix vials d'aparcament lliure, no compta amb veïns residents i no es troba inclòs en l'àmbit de l'Àrea Verda de l'Ajuntament de Barcelona, ens trobem amb un espai que exerceix una funció potencial de park&ride. Tot i que en aquest estudi no hem determinat en quina mesura aquesta disponibilitat d'estacionament gratuït és aprofitada per conductors que accedeixen a Barcelona a primera hora del matí o pels propis usuaris del Campus, a la diagnosi del pla de mobilitat del districte de Les Corts (DOYMO, 2009), en què es va analitzar mitjançant el mètode de lectura de matrícules la rotació de vehicles estacionats al Campus, s'ofereixen dades en aquest sentit (veure la taula 12).

Taula 12. Distribució de l'aparcament de via pública al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement segons tipus d'usuari. Elaboració pròpia basada en dades de DOYMO (2009).

Tipus estacionament	Joan XXIII	Tinent Coronel Valenzuela	Pau Gargallo	Total
Llarga durada	17%	38%	19%	23,7%
Residents	40%	21%	26%	29,6%
Park&ride	12%	14%	15%	13,4%
Usuaris Campus	32%	27%	41%	33,2%

Segons aquest estudi, gairebé un 30% de les places corresponen a residents i estan ocupades per vehicles de llarga durada (més de 8 hores), ja sigui perquè estan estacionats tot el dia o perquè ja no es mouen fins l'endemà. Aquesta proporció augmenta fins a gairebé el 40% a Joan XXIII, el que resulta coherent amb la proximitat d'edificis amb residents a la zona.

També és destacable la presència de places ocupades per vehicles de llarga durada, corresponent a usuaris que deixen el cotxe aparcats al Campus durant dies. La proporció de conjunt és lleugerament inferior al 25%, però assoleix el 38% al carrer del Tinent Coronel Valenzuela. Aquests vehicles molt probablement són de persones que tenen residència habitual fora de Barcelona, treballen a la ciutat i entre setmana també hi viuen, de forma que poden deixar el vehicle estacionat al Campus. És d'esperar que bona part d'aquests vehicles corresponguin a usuaris del propi Campus, tot i que no es pot determinar en quina proporció.

Prop d'un 14% d'usuaris (sense variacions significatives entre els tres punts analitzats a l'estudi), estacionen el vehicle entre les 6 i les 9 del matí i abandonen el Campus a partir de les 17 hores. La diagnosi del pla de mobilitat de Les Corts associa grup al park&ride, «persones que accedeixen a Barcelona amb vehicle privat per motius de treball, i que realitzen el seu trajecte a l'interior de la ciutat amb un altre mode de transport. Un cop finalitza la jornada laboral, es realitza el trajecte a la inversa».

El 33% restant són per als usuaris del Campus, i es caracteritzen per un període d'utilització inferior a 7 hores i dins de l'horari acadèmic, amb una major rotació. La proporció d'aquest tipus d'ús varia significativament entre el carrer de Pau Gargallo, on arriba al 41% i el carrer del Tinent Coronel Valenzuela, on és del 27%.

L'espai d'aparcament més important, tant pel nombre de places d'estacionament, com per estar específicament destinat als usuaris del Campus, és el Parc de Bederrida (figura 25). Es tracta d'un gran espai enquadrat pels carrers de Pau Gargallo, de Martí i Franquès, de Baldiri Reixac i de Pascual i Vila, que tradicionalment sempre ha estat exercint la funció d'aparcament però que al llarg dels darrers anys ha experimentat diverses transformacions d'ús i urbanització.

A la figura 26 podem veure algunes imatges recents que expliquen visualment aquests canvis. A la part superior s'observa una imatge de l'any 2005, quan ja havia estat construït el dipòsit subterrani d'aigües pluvials i Bederrida era un aparcament sense cap tipus d'ordenació, senyalització ni control d'accés. Poc després es va urbanitzar l'espai coincidint amb la cessió d'ús de l'extrem Sud de Bederrida a l'empresa Movistar per a la instal·lació d'una gran estructura per a concerts i activitats de lleure.

Amb aquesta ordenació de l'espai (veure la imatge central de l'any 2008) es va definir un aparcament d'unes 290 places, i tot i que se'n va perdre una quantitat significativa respecte a l'anterior configuració, l'estacionament va quedar restringit als usuaris del Campus i es va establir un control d'accés amb barrera i personal de seguretat. El reglament d'utilització establí que hi podien accedir els membres de la UB, la UPC, el CSIC i el Parc Científic, mostrant el carnet que els acreditava, amb un horari entre les 7:30 i les 19:30 hores (veure

la figura 27). Així, es volia compatibilitzar l'ús diürn de caire universitari amb l'ús nocturn per als concerts i altres activitats que es duïen a terme a l'espai Movistar.



Figura 25. Vista aèria del Campus Sud, amb el Parc de Bederrida abans (esquerra, 01/01/2005) i després (dreta, 07/02/2009) de la instal·lació de l'espai Movistar. Font: Google Earth .

Amb el cessament de l'activitat de l'espai Movistar es va adaptar la zona alliberada per aquesta instal·lació, ampliant l'aparcament fins a les aproximadament 540 places amb què compta actualment (imatge inferior de la figura 26), i fent desaparèixer la limitació d'horari.

La utilització de l'aparcament de Bederrida queda restringida en dies de partit a l'estadi del FC Barcelona, per tal de reservar estacionament per als autocars dels assistents al partit. En aquests casos, es tanca Bederrida durant tot el dia, així com el tram del carrer de Martí i Franquès comprès entre els carrers de Pau Gargallo i l'avinguda de Joan XXIII. Per tal d'assegurar l'avís sobre la regulació d'estacionament a Martí i Franquès, s'ha instal·lat una senyalització específica en diversos punts al llarg de tot el carrer, on mitjançant un lluminós s'indica el proper dia de prohibició d'aparcament (veure la figura 28).



Figura 26. Imatges de l'evolució de la utilització del Parc de Bederrida com a aparcament del Campus Sud els anys 2005 (superior), 2008 (centre) i 2010 (inferior). Font: Banc d'imatges OSSMA.



Figura 27. Cartell indicador de l'aparcament de Bederrida. Font: Banc d'imatges OSSMA.



Figura 28. Senyalització de prohibició d'estacionament al carrer de Martí i Franquès en dies d'esdeveniment a l'estadi del FC Barcelona. Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

La senyalització es troba distribuïda per tot el carrer, des del lateral de l'avinguda de la Diagonal fins a l'avinguda de Joan XXIII, però de moment només s'ha aplicat la restricció d'estacionament al tram referit. Si tenim en compte les dades de l'aforament d'aparcaments al Campus, podem veure que en dies d'esdeveniment entre setmana el nombre de places disponibles es redueix en 716 places de cotxe i 48 places de moto.

Aquesta disminució significa el 57,2% de les places per a cotxe i el 6,6% de les de moto al Campus Sud, i el 31,6% de les places de cotxe i el 4,1% de les places de motos al conjunt del Campus de la Diagonal. Amb

aquesta reducció de places disponibles en dies d'esdeveniment, per als usuaris que accedeixen en cotxe estacionar es converteix en una missió molt complicada, i s'incrementen significativament les situacions d'indisciplina.

Per tipus de plaça (veure la taula 12), s'observa que una quarta part dels estacionaments del Campus es troben a l'aparcament de Bederrida, i una mica més del 20% són places sobre calçada amb senyalització horitzontal. Són també abundants les places sense senyalització sobre calçada, ja sigui en cordó (21%) o en bateria (gairebé el 9%), posant de manifest que encara hi ha un important nombre de vials al Campus que requereixen revisar la configuració de l'estacionament, la senyalització específica de places o fins i tot una actuació integral d'urbanització.

Taula 12. Caracterització de les places d'aparcament per a vehicles privats motoritzats disponibles a espais de via pública del Campus de la Diagonal. Elaboració pròpia.

	Nombre places		%	
	Cotxe	Moto	Cotxe	Moto
Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en cordó)	125	0	5,55	0,00
Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	336	504	14,91	42,86
Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	468	0	20,76	0,00
Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	194	0	8,61	0,00
Sobre calçada, desordenat	35	77	1,55	6,55
Sobre vorera, tolerat (no hi ha senyalització prohibició ni obstaculitzen pas vianants)	64	448	2,84	38,10
Sobre vorera, irregular (hi ha senyalització prohibició o obstaculitzen pas vianants)	0	61	0,00	5,19
Sobre vorera, places amb senyalització horitzontal	0	86	0,00	7,31
Aparcament de lliure accés en solar o espai no edificat	415	0	18,41	0,00
Aparcament comú de campus	540	0	23,96	0,00
Zona blava	22	0	0,98	0,00
Àrea verda	55	0	2,44	0,00
TOTAL	2.254	1.176		

A tot el Campus es va detectar estacionament a diversos espais sense urbanitzar, configurant gairebé el 20% de les places disponibles. Aquests tipus d'espais es caracteritzen per un aparcament desordenat, amb el ferm molt irregular, com ara els que es mostren a la figura 29, que corresponen al lateral banda muntanya de l'avinguda de la Diagonal, i a un solar al carrer de Llorens Artigas, entre els edificis Florensa i Parxís. En tots dos casos es tracta de zones sense urbanitzar, tot i que en el primer l'espai és compartit entre l'Ajuntament de Barcelona i la Universitat de Barcelona, i en el segon és exclusivament de la UB.

Les altres dues zones d'estacionament sense ordenació es troben al carrer de Menéndez y Pelayo, que durant el procés de realització d'aquesta diagnosi està sent urbanitzat i en un termini molt breu tot l'aparcament d'aquest espai es trobarà ja senyalitzat, i al carrer de Pau Gargallo, justament al costat de l'aparcament de Bederrida. Aquest segon espai (veure la figura 30), que s'utilitzava lliurement fins al mes de setembre de 2010, ha estat tancat per donar inici a les obres d'edificació de l'edifici CICRIT, on s'ubicaran els Serveis Científicotècnics i instal·lacions de l'Àrea de Tecnologies de la UB. El nombre de places d'aparcament del Campus queda reduït, per tant, en 159 unitats per a cotxes.

La disminució de places que indicàvem amb la pèrdua de l'aparcament del solar de l'edifici CICRIT s'accentuarà els propers anys amb les obres de la nova Facultat de Farmàcia, que ocuparà l'illa entre els carrers de Llorens Artigas, Pascual i Vila, Baldiri Reixac i Adolf Florensa. Només amb l'inici de la primera fase, s'eliminarà l'aparcament lliure existent al carrer de Llorens Artigas, amb 96 places de cotxe, i l'aparcament de la Facultat

de Belles Arts amb accés des del carrer de Pascual i Vila, amb 136 places de cotxe. Aquestes pèrdues quedaran parcialment compensades per la urbanització imminent del carrer de Menéndez y Pelayo.



Figura 29. Zones d'aparcament en espais sense urbanitzar al carrer de Llorens Artigas (esquerra) i al lateral banda muntanya de l'avinguda de la Diagonal (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).



Figura 30. Antic aparcament del carrer de Pau Gargallo al costat de Bederrida, on es construirà l'edifici CICRIT de la Universitat de Barcelona. Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

Tot i que en la realització de l'aforament no es va fer un recompte de les situacions d'indisciplina, al voltant d'un 4,5% de les places detectades corresponen a estacionaments sobre vorera sense obstaculitzar el pas de viants o sobre calçada en espais no senyalitzats. Es tractaria de situacions irregulars, tot i que no generen incidències rellevants.

La diagnosi per al pla de mobilitat de Les Corts (DOYMO, 2009) sí quantifica les situacions d'indisciplina en l'estacionament al Campus al voltant del 0,4% al carrer de Pau Gargallo (en podem veure exemples a les figures 22 i 23), del 2% al carrer del Tinent Coronel Valenzuela i del 0,5% a l'avinguda de Joan XXIII.

En quant a l'estacionament de motos, es caracteritza perquè els usuaris d'aquest mode de transport busquen la màxima proximitat possible al lloc de destinació. Això determina que, si l'amplada de la vorera ho permet (i en

ocasions també quan no ho permet), s'estacioni sobre vorera. Fins a un 38% de les places de motos són sense vorera en espais on no existeix prohibició i no obstaculitzen el pas (veure la figura 31), però un 5,2% es troben estacionades a zones amb senyalització de prohibició o bloquejant el pas dels vianants per la vorera.



Figura 31. Motos estacionades sobre vorera en espais sense senyalització de prohibició i que no obstaculitzen el pas de vianants al lateral banda mar de l'avinguda de la Diagonal al costat de l'accés a les facultats de Física i de Química (esquerra) i a la cantonada dels carrers de Pascual i Vila i Pau Gargallo (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (06/10/2010).

Aquest és el cas de les situacions que es mostren a la figura 32. A l'esquerra trobem l'accés a l'edifici Diagonal 690 de la Facultat d'Economia i Empresa al carrer del Tinent Coronel Valenzuela, on hi ha instal·lats diversos senyals de prohibició d'estacionament que no són respectats per més d'una cinquantena de motos.



Figura 32. Motos estacionades sobre vorera en espais amb senyalització de prohibició (esquerra, carrer del Tinent Coronel Valenzuela), o que obstaculitzen el pas de vianants (dreta, cantonada de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer de Pascual i Vila). Font: Banc d'imatges OSSMA (04/10/2010).

A la dreta es pot observar la cantonada de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer de Pascual i Vila, on la proximitat de l'accés a les facultats de Física i de Química, i l'elevat nombre de persones que accedeixen en moto a aquests centres, fan que l'ampli l'espai disponible a la vorera de la Diagonal (veure la figura 31, esquerra) es faci petit. Els usuaris comencen a ocupar llavors la vorera de Pascual i Vila, que és molt més estreta, i l'acumulació de motos dificultat el pas dels vianants, o fins i tot el bloqueja en algunes ocasions.

Un altre 7,3% de les places –totes ubicades a l’avinguda del Doctor Marañón– es troben també sobre vorera, però disposen de senyalització horitzontal, i el 6,5% restant corresponen a motos aparcades sobre els triangles del carrer de Martí i Franquès, amb cert desordre tot i tractar-se de places amb senyalització horitzontal.

Per finalitzar l’anàlisi de les places d’aparcament per a motos, destacar que hi ha una sobreocupació dels espais propers als accessos dels edificis i una infrautilització dels aparcaments habilitats lluny d’aquests accessos. L’exemple més clar el trobem al carrer de Pascual i Vila, on coincidint amb la urbanització del tram entre els carrers de Baldiri Reixac i Pau Gargallo el 2009 es van senyalitzar sobre calçada prop de 90 places que pràcticament no s’utilitzen (veure la figura 33).



Figura 33. Vista de les places buides per a estacionament de motos en bateria al carrer de Pascual i Vila. Font: Banc d’imatges OSSMA (14/10/2010).

Aquesta realitat aconsella limitar la destinació d’espais per a motos en vials, per ser ineficient, i senyalitzar adequadament les zones d’estacionament d’aquest tipus de vehicles a les proximitats dels accessos dels edificis, evitant la conflictivitat amb zones de sortides d’emergència i controlant la indisciplina existent entre part d’aquests usuaris en llocs concrets.

4.2.2. ESTACIONAMENT ALS RECINTES I EDIFICIS DE LA UB

Els edificis de la UB al Campus de la Diagonal disposen d’unes 1.400 places per a cotxe, unes 400 per a moto i gairebé 450 per a bicicleta (veure les taules 11 i 13). Només els edificis de nova construcció, com ara l’ampliació de l’edifici Diagonal 690 de la Facultat d’Economia i Empresa, l’ampliació de les facultats de Física i de Química, l’edifici Tomas y Valiente de la Facultat de Dret o l’edifici Annex de la Facultat de Biologia disposen d’aparcaments soterranis a cobert, amb un total de 586 places per a cotxe i 63 per a moto, en tant que la resta són espais a recintes universitaris però a l’aire lliure.

Els aparcaments estan destinats exclusivament als diferents col·lectius de treballadors de la UB (personal docent i investigador, personal d’administració i serveis, i investigadors d’alguns programes amb contracte). És per això que la ràtio entre els potencials usuaris i el nombre de places oscil·la entre 2 i 3 gairebé en tots els casos, amb excepció de Menjadors Universitaris, que disposa de més places que treballadors, i per això en

cedeix algunes a usuaris de la Facultat de Belles Arts, i Esports UB, on aquesta ràtio s'ha calculat només considerant els treballadors de la instal·lació, quan les places també van destinades a qualsevol persona amb carnet d'usuari d'Esports UB o que realitza alguna activitat esportiva al recinte.

Taula 13. Distribució de places d'aparcament per a vehicles motoritzats a l'interior del recinte o dels edificis de la UB al Campus de la Diagonal. Elaboració pròpia.

	Places cotxe	Places moto	Ràtio usuaris / places vehicle motoritzats
<i>Belles Arts</i>	154	0	2,5
<i>Menjadors Universitaris</i>	22	0	0,7
<i>Biologia</i>	204	30	3,0
<i>Dret</i>	98	99	2,2
<i>Economia i Empresa – Diagonal 690</i>	166	48	2,0
<i>Economia i Empresa – Diagonal 696</i>	56	91	
<i>Farmàcia</i>	150	34	2,6
<i>Geologia</i>	92	9	1,9
<i>Física i Química</i>	288	15	2,6
<i>Esports UB</i>	206	78	0,1
TOTAL	1.436	404	

Les ràtios reals entre persones autoritzades a accedir als aparcament i places disponibles són inferiors, atès que no tots els treballadors fan servir vehicle privat motoritzat, o si ho fan és només ocasionalment. Per exemple, a la Facultat de Biologia hi ha 461 autoritzats per a 234 places (2 a 1).

El sistema de control d'accés és variable, tot i que predominen els aparcaments amb tarja i autorització gestionada des de l'administració de centre. En alguns casos, com ara a la Facultat de Biologia, es disposa d'un programari específic de gestió de l'aparcament, que permet portar un control dels vehicles autoritzats, activar i desactivar l'autorització en cada punt d'accés, establir les franges horàries o els dies de la setmana en que es permet accedir a l'aparcament, etc.



Figura 34. Barrera d'accés a l'aparcament de la Facultat de Biologia entre l'edifici Annex i la Residència Universitària (esquerra) i portalló d'entrada a l'aparcament subterrani de l'edifici Annex (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (04/11/2010).

De fet, la Facultat de Biologia és la que té una configuració d'estacionament més complexa dels centres d'aquest Campus, ja que disposa de tres punts d'accés per a tres espais d'aparcament diferents: des del carrer

de Martí i Franquès, des de l'avinguda de la Diagonal i des del carrer de Menéndez y Pelayo. A més, a través de l'entrada al vial intern entre l'edifici Annex i la Residència Universitària també han d'entrar vehicles d'aquesta entitat que, per tant, també han d'estar autoritzats en el sistema de gestió de l'aparcament de la Facultat (veure la figura 34). A més, les operacions de càrrega i descàrrega també s'han de dur a terme a través de l'accés existent al carrer de Martí i Franquès (veure la figura 35); per resoldre aquest problema es disposa d'un intercomunicador i càmeres a la barrera, amb obertura remota des del punt d'informació a l'edifici Ramon Margalef.



Figura 35. Barrera d'accés a l'aparcament a l'aire lliure de la Facultat de Biologia, al carrer de Martí i Franquès. Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

Tenint en compte el gran desequilibri entre oferta i demanda globals d'estacionament al Campus, un dels principals problemes que han d'abordar els centres és evitar l'ús indegut dels aparcaments dels edificis. En centres com el de Biologia el sistema de gestió i la col·locació de les targetes d'usuari a un lloc visible del parabrises del vehicle contribueix a resoldre-ho, però fins i tot així periòdicament es fa necessari controlar que la matrícula que figura a les targetes correspon a la del vehicle que la fa servir, per tal d'evitar la cessió d'ús.

En l'extrem contrari d'aquest sistema trobem l'aparcament de la Facultat de Belles Arts amb accés pel carrer de Pascual i Vila (veure la figura 38), al que s'accedeix amb una clau però que no disposa de programa informàtic de gestió ni cap sistema de control per evitar l'ús indegut. De fet, i especialment en dies d'esdeveniment a l'estadi del FC Barcelona, hi ha usuaris no autoritzats que esperen l'obertura de la barrera amb l'entrada o sortida d'algun vehicle per accedir a l'aparcament tot i no disposar de clau.

Tot i les mancances en les infraestructures d'algun d'aquests espais d'aparcament, amb problemes com ferm en mal estat o la referida manca de control d'accés, en general els centres del Campus disposen d'un nombre de places d'estacionament suficient per al nombre d'usuaris potencial dels col·lectius de treballadors als que van adreçats.



Figura 36. Accessos a aparcaments de centres de la UB al Campus Sud: Facultat de Biologia, al carrer de Pau Gargallo (superior esquerra), Facultat de Geologia, al carrer de Martí i Franquès (superior dreta), facultats de Física i de Química, al carrer de Pau Gargallo (centre esquerra), Facultat de Farmàcia, a l'avinguda de Joan XXIII (centre dreta), i Esports UB (inferior). Font: Banc d'imatges OSSMA (04/11/2010).



Figura 37. Accessos a aparcaments de centres de la UB al Campus Nord: Facultat d'Economia i Empresa, edifici Diagonal 690 al lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal (superior), i al carrer del Tinent Coronel Valenzuela (centre esquerra), Facultat d'Economia i Empresa, edifici Diagonal 696 al lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal (centre dreta), i Facultat de Dret, al carrer de Fernando Primo de Ribera (inferior esquerra) i a l'avinguda de Pedralbes (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (04/11/2010).



Figura 38. Barrera d'accés a l'aparcament a l'aire lliure de la Facultat de Belles Arts, al carrer de Pascual i Vila. Font: Banc d'imatges OSSMA (04/11/2010).



Figura 39. Imatges dels espais d'aparcament de la Facultat de Belles Arts amb accés des del carrer de Pascual i Vila. Font: Banc d'imatges OSSMA (04/11/2010).

Cal fer esment, però, que la previsió d'obres de nous edificis universitaris al Campus pot afectar significativament a la Facultat de Belles Arts, que amb la construcció de la primera fase de la Facultat de Farmàcia perdrà les 136 places d'estacionament per a cotxe a l'aparcament amb accés pel carrer de Pascual i Vila (veure la figura 39). Sense aquest espai, i tenint en compte que aquí aparcuen tant els treballadors de la Facultat de

Belles Arts com els d'altres unitats administratives ubicades a l'Edifici Florensa i a l'Edifici Baldori Reixac, hi haurà només les 18 places disponibles a l'edifici principal de la Facultat per a uns 300 usuaris potencials, amb una ràtio de 17 a 1.

Tot i que també es podria disposar de les 22 places de Menjadors Universitaris al carrer de Llorens Artigas, o optar per una restricció dràstica de l'oferta d'estacionament com la que s'aplica als edificis de la UB ubicats al centre de Barcelona, que no tenen aparcament propi (facultats de Filosofia i de Geografia i Història, Facultat de Medicina, Relacions Laborals) o compten amb poques places (Edifici Històric), no creiem adient crear una asimetria d'aquest ordre de magnitud, i recomanem preveure una alternativa raonable d'aparcament per a aquest centre un cop s'iniciïn les obres.

4.2.3. OFERTA D'APARCAMENTS PÚBLICS DE PAGAMENT

Aquesta alternativa d'estacionament no existia al Campus fins l'any 2009, quan va entrar en funcionament un aparcament gestionat per Barcelona Serveis Municipals S.A. al que s'accedeix des de la confluència entre l'avinguda de Joan XXIII i el carrer de Menéndez y Pelayo (veure la figura 40). Aquest aparcament disposa de 250 places de rotació, i dona servei principalment al Tanatori de Les Corts i als esdeveniments a l'estadi del FC Barcelona, tot i que els usuaris ocasionals dels edificis de la UB també tenen en aquest espai una alternativa interessant. En principi, descartem que la comunitat universitària el faci servir, ja que el cost de la utilització diària desincentivaria l'accés al Campus en vehicle privat motoritzat.



Figura 40. Accés a l'aparcament públic de rotació de BSM al carrer de Menéndez y Pelayo. Font: Banc d'imatges OSSMA (04/11/2010).

Properament s'obrirà un nou aparcament al Parc Científic que tindrà accés des de la rotonda que separa les avingudes del Doctor Marañón i de Joan XXIII, amb 512 places, en tant que a l'intercanviador de bus de la futura estació intermodal de Zona Universitària es preveu construir un aparcament de rotació de 430 places.

Aquesta ampliació de l'oferta d'estacionaments anirà principalment destinada a absorbir una part de la demanda en dies de partit a l'estadi del FC Barcelona, però difícilment donarà servei a la població de la UB, atès que els treballadors ja disposen de places als centres i el col·lectiu d'estudiants només l'utilitzaria en cas que s'oferissin uns abonaments a preus molt reduïts.

4.3. TRANSPORT NO MOTORITZAT

La crisi energètica, la degradació de la qualitat de l'aire a l'entorn urbà i l'existència d'evidències científiques cada cop més sòlides sobre un procés de canvi climàtic d'origen antròpic i han generat una creixent consciència social i política en el sentit d'afavorir els modes de transport menys contaminants i més respectuosos amb el medi ambient i la salut de les persones. Així, les polítiques de mobilitat i urbanisme als darrers anys pretenen donar al vianant i a la bicicleta un paper principal dins l'espai públic, i ja no és infreqüent que les obres de remodelació dels carrers del nostre entorn creïn carrils específics per a la bicicleta i donin més espai a les persones, ja sigui per la creació d'espais íntegrament destinats a vianants, o per l'ampliació de voreres en detriment de carrils abans destinats al vehicle privat motoritzat.

La ciutat de Barcelona gaudeix d'un ambient ideal per desplaçar-se en modes de transport no motoritzats, atès que el clima típicament mediterrani es caracteritza per temperatures suaus, una amplitud tèrmica anual moderada, temperatures mitjanes a l'hivern de 9°C-11°C i a l'estiu de 23°C-24°C, i precipitacions poc freqüents amb una mitjana de 81 dies de pluja a l'any (SMC, 2010).

Els dos modes de transport no motoritzat per excel·lència són la bicicleta i el desplaçament a peu, i la intermodalitat entre aquests i el transport públic és fonamental per aconseguir una mobilitat eficient a nivell urbà.

L'espai dedicat a la mobilitat a peu és la vorera, amb passos específics per creuar els vials, en tant que la bicicleta no ha disposat històricament d'un espai específic. Tanmateix, la modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i altres vehicles de 2007 de l'Ajuntament de Barcelona va fixar que la bicicleta «circularà obligatòriament per carrils bici segregats, preferentment per la resta de carrils bici o per calçades 30 i en el seu defecte podran circular per voreres de més de 5 metres deixant 3 metres d'espai lliure, per parcs públics, per àrees de vianants o zones de prioritat invertida».

Una característica de l'àmbit d'estudi que influeix de forma negativa en la mobilitat en modes no motoritzats és l'elevada presència de grans equipaments, tant dins de l'àmbit com a les immediacions (instal·lacions del FC Barcelona, instal·lacions del Club de Polo, caserna del Bruc, etc.). Això fa que les primeres residències es trobin bastant allunyades del Campus i es generi un cert aïllament que dificulta l'accés a peu fins i tot per als residents del districte.

L'entorn presenta una gran homogeneïtat i un baix grau de complexitat, és a dir, existeix una baixa mixticitat d'usos i funcions (residència, comerç, productiu), una baixa interacció entre components i una falta de continuïtat formal. En conjunt el teixit és poc amable pel vianant i pot dissuadir de l'ús de la bicicleta, i sobretot, de cobrir aquesta distància a peu, especialment en aquells vials que no disposen d'un espai públic confortable (ombres, bancs, voreres amples, etc.).

4.3.1. MOBILITAT A PEU

El vianant és sensible al confort de la vorera (amplada, obstruccions de pas, tipus i estat del revestiment), al confort ambiental del recorregut (soroll, olors, presència d'ombres, contaminació de l'aire) i al temps d'espera als semàfors (els semàfors atribueixen al trànsit el temps d'espera més curt). Aquests factors poden ajudar o desincentivar la realització dels desplaçaments a peu, però també poden derivar en falta de respecte a la senyalització, sobretot si no és adequada i/o entesa, de forma que es travessa la calçada fora dels passos reservats o es creua el carrer sense esperar a la llum verda.

En aquest apartat s'analitza tant l'accessibilitat a peu com l'adequació del viari públic al vianant, ja que això determina en bona part la connectivitat entre els edificis del Campus i d'aquest amb el seu entorn més immediat.

Per avaluar l'accessibilitat a peu al Campus s'ha considerat que poden desplaçar-s'hi totes aquelles persones que es situïn en un radi d'influència màxim d'1,5 km, que correspon a un temps de viatge de 20 minuts⁷ (veure annex cartogràfic - mapa 5). Tenint en compte que els trams amb pendent superior al 4% penalitzen significativament al viatger a peu, el Campus és accessible per als residents:

- del barri de la Maternitat-Sant Ramon i les Corts del Districte de les Corts,
- del barri de Sants-Badal i la part nord del barri de Sants del Districte de Sants-Montjuïc,
- del barri de Sant Gervasi-Galvany i la part sud del barri de Les Tres Torres del Districte de Sant Gervasi,
- de la zona nord de l'Hospitalet de Llobregat i la zona est d'Esplugues de Llobregat.

La potenciació d'aquest mode de transport per a zones accessibles depèn, entre d'altres característiques, de l'espai assignat i de la qualitat d'aquest espai o composició del paisatge urbà. A més, per tal que el vianant reconegui una determinada àrea com a espai per desplaçar-s'hi a peu cal dotar-la d'elements identificadors de conjunt que estableixin un lligam amb la ciutat.

Els principals elements creadors de paisatge a les ciutats són les construccions, el verd urbà, el mobiliari, els espais plens i buits, els revestiments, la diversitat de materials, olors, etc., poden fer que un itinerari sigui atractiu o despertar en el vianant un sentiment de molèstia (Institut Català de la Seguretat Viària, 1992). El mobiliari urbà, a banda de les seves prestacions funcionals, contribueix a estructurar i donar coherència al paisatge proporcionant un caràcter propi a la via i interaccionant amb el vianant. Pot ser un mobiliari de decoració (escultures, elements vegetals, etc.), mobiliari per al lleure i el repòs (bancs, cadires, etc.) o mobiliari funcional (enllumenat, papereres, semàfors, etc.).

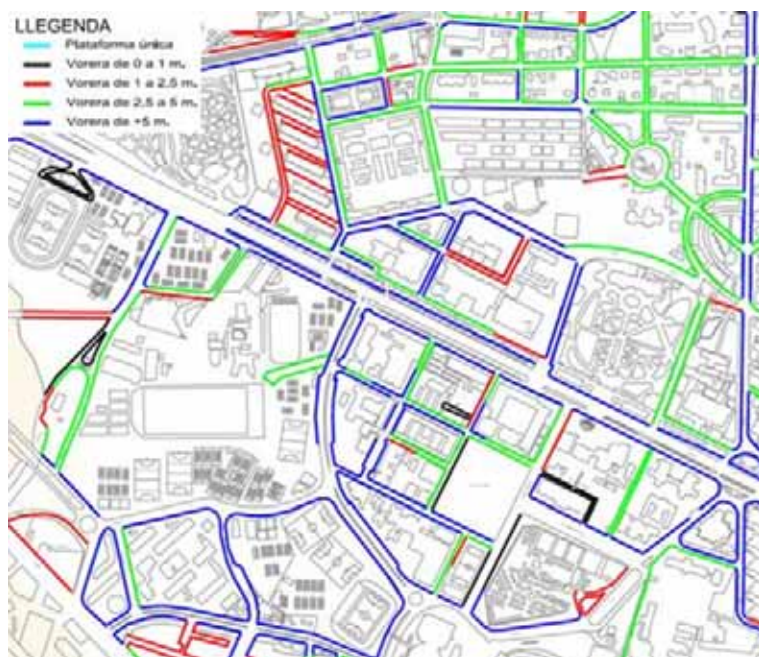


Figura 41. Amplada de les voreres als vials del Campus de la Diagonal. Font: DOYMO (2009).

⁷ Es considera una velocitat mitjana de desplaçament a peu de 4,5 km/h (1,25m/s), d'acord amb PIRMB i DPTOP (2007).

Per avaluar la qualitat del viari al Campus s'ha dut a terme una avaluació multicriteri basada en PIRM i DPTOP (2007), considerant els següents aspectes:

- amplada de les voreres,
- estat de la pavimentació i la senyalització,
- presència d'ombres o arbrat i
- presència de mobiliari urbà.

A cada variable se li assigna un valor segons una escala de gradació per obtenir un indicador global que determini la funcionalitat o adequació del viari al vianant (veure la taula 14), diferenciant entre vials de qualitat baixa, qualitat mitjana i qualitat alta.

Segons aquesta classificació (veure la taula 15 i el mapa 6 de l'annex cartogràfic) es detecten tres trams de poca qualitat: l'avinguda de la Diagonal davant l'edifici Diagonal 690 de la Facultat d'Economia i Empresa i la Facultat de Dret, el carrer de Pau Gargallo davant el Parc de Bederrida i el carrer de Llorens Artigas al cantó mar.

En tots els casos és degut essencialment a la falta de vorera i arbrat. Així, a les figures 42 i 43 es pot observar com hi ha trams d'aquests carrers sense vorera o amb voreres estretes i irregulars que no tenen continuïtat, fent molt difícil transitar-hi a peu. A la figura 41 es pot comprovar també la distribució de l'amplada de voreres als vials del Campus de la Diagonal, d'acord amb un inventari dut a terme en el marc del PMU del districte de Les Corts (DOYMO, 2009).



Figura 42. Tram sense vorera (superior) i amb vorera estreta i sense continuïtat (inferior) al lateral costat muntanya de l'avinguda de la Diagonal, entre els carrers del Tinent Coronel Valenzuela i de l'Alfambra. Font: Verònica Sigüero.



Figura 43. Tram de vorera estreta al costat mar del carrer de Llorens Artigas (superior) i tram sense vorera al costat mar del carrer de Pau Gargallo, entre els carrers de Pascual i Vila i de Martí i Franquès (inferior). Font: Verònica Sigüero.

També es defineix amb qualitat baixa el carrer de Lluís Soler i Sabarís, que tot i tenir denominació pública és un vial intern ubicat al recinte de la Facultat de Biologia. La baixa qualificació es conseqüència de que actualment el vial exerceix funció d'aparcament i no està ni dissenyat ni té funcionalitat d'espai amable amb els vianants.

Presenten qualitat mitjana un nombre important de vials:

- la major part del costat mar de l'avinguda de la Diagonal, excepte el tram entre el carrer de Pascual i Vila i el vial intern entre l'edifici Annex de la Facultat de Biologia i la Residència Universitària, que té qualitat alta;
- el tram de Pascual i Vila entre l'avinguda de la Diagonal i el carrer de Pau Gargallo, que compta amb un projecte de remodelació amb execució entre finals de 2010 i principis de 2011;
- el costat mar del carrer de Baldiri Reixac, remodelat pocs mesos abans de dur a terme aquesta diagnosi;
- el tram de Palau Reial al costat muntanya de l'avinguda de la Diagonal; i
- el tram del carrer de Jordi Girona entre els carrers de l'Alfambra i del Tinent Coronel Valenzuela.

Taula 14. Formulació de l'indicador de qualitat global del viari al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració pròpia.

Indicador de la qualitat global	
$I = 0,40 V_A + 0,30 V_0 + 0,20 V_{PS} + 0,10 V_M$	
Ponderació	Qualificació del vial
0,76 – 1,00	Qualitat alta
0,51 – 0,75	Qualitat mitjana
0,00 – 0,50	Qualitat baixa

V_A = Valoració de l'amplada, mesura l'espai de pas que de què disposa el vianant

V_A	Condicció
1	$A_{\text{efectiva}} > 2$
$A_{\text{efectiva}}/2$	$0 < A_{\text{efectiva}} < 2$
0	$A_{\text{efectiva}} < 0$

$A_{\text{efectiva}} = \text{Amplada} -$

criteri
= 1.8 per aparcament majoritari a la vorera
= 1 per aparcament puntual a la vorera
= 0 no s'aparca damunt de la vorera

V_{PS} = Valoració de pavimentació i senyalització, mesura l'estat de la pavimentació de la vorera i correcta senyalització

V_{PS}	Condicció
1	Pavimentació regular, senyalització de pas de vianants
0,5	Pavimentació irregular, senyalització precària
0	Inexistència de pavimentació diferenciada

V_0 = Valoració de l'existència d'ombra, arbrat per garantir un confort climàtic

V_0	Condicció
1	Arbrat frondós regular
0,5	Arbrat irregular o sense ombra important
0	Inexistència

V_M = Valoració de l'existència de mobiliari urbà

V_M	Condicció
0,5	Existència
0	Inexistència

Taula 15. Resultats de l'indicador de qualitat global del viari al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració pròpia.

Carrer	VA	VO	VM	VPS	I
Av. de la Diagonal davant la Facultat de Dret	0,73	0	0	1	0,49
Av. de la Diagonal davant de Palau Reial	1	0	0,5	1	0,65
Av. de la Diagonal davant la Facultat d'Economia i Empresa	0,4	0	0,5	0	0,21
Av. de la Diagonal davant la Facultat de Farmàcia	1	0	0	1	0,60
Av. de la Diagonal davant la Facultat de Biologia	1	0,5	0	1	0,75
Av. de la Diagonal davant les facultats de Física i de Química	1	1	0	1	0,90
Av. de la Diagonal fins a Esports UB	1	0	0,5	0,5	0,55
Av. del Doctor Marañón	1	1	0	0,5	0,80
Av. de Joan XXIII (vorera Campus Sud)	1	0,5	0,5	1	0,80
C. de Pau Gargallo davant les facultats de Física i de Química	1	1	0	0,5	0,80
C. de Pau Gargallo davant el Parc de Bederrida	0	1	0	0	0,30
C. de Pau Gargallo (resta)	1	1	0	0,5	0,80
C. de Llorens Artigas vorera Diagonal	1	0	0	1	0,60
C. de Llorens Artigas vorera mar	0,53	0	0	0	0,21
C. de Baldri Reixac vorera Diagonal	1	0,5	0,5	1	0,80
C. de Baldri Reixac vorera mar	0,73	0,5	0,5	1	0,69
C. d'Adolf Florensa	1	1	0,5	1	0,95
C. de Pascual i Vila (tram facultats de Física i de Química)	0,47	1	0	0,5	0,59
C. de Pascual i Vila (resta)	1	0,5	0	1	0,75
C. de Josep Samitier	1	1	0	1	0,90
C. de Martí i Franquès	1	0,5	0,5	1	0,80
C. de Lluís Solé i Sabarís	0	1	0,5	0,5	0,45
Av. de l'Exèrcit (vorera Campus Nord)	1	1	0,5	1	0,95
C. de Jordi Girona (tram Facultat de Dret - Palau Reial)	1	1	0,5	0,5	0,85
C. de Jordi Girona (tram fins Av. de l'Exèrcit)	1	0	0,5	1	0,65
C. de Trias i Giró	1	1	0,5	1	0,95
C. de l'Alfambra	1	1	0,5	1	0,95
C. de Joan Obiols	1	0,5	0	1	0,75
C. del Tinent Coronel Valenzuela	1	1	0,5	1	0,95
C. de Fernando Primo de Ribera	1	1	0,5	1	0,95
Av. de Pedralbes (vorera Campus Nord)	1	1	0	1	0,90

Taula 16. Descripció de les característiques dels vials al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement per a l'indicador de qualitat global del viari. Elaboració pròpia.

Tram de carrer	Amplada vorera (m)	Núm. carrils	Arbrat	Carril bici	Mobiliari	Estacionament	Pavimentació i senyalització
Av. de la Diagonal (cantó muntanya)	30.0*	1 Lateral 1 Carril bus + 3	-	-	-	No	Circuit urbà d'esport, per córrer o caminar, de la Pl. Francesc Macià fins al Parc de Cervantes
Davant Facultat de Dret	3.2	Travessat pel lateral	Inexistent. La vorera de la Diagonal presenta arbres frondosos	Vorera bici a la vorera de la Diagonal	Bancs a la vorera de la Diagonal	Motos sobre la vorera, cotxes estacionats en paral·lel a banda i banda del lateral	Bon estat de la pavimentació, passos rebaixats
Davant Palau Reial	30	-	Sense arbres	Via pacificadora	Bancs al costat de la parada d'autobús (pegats a la calçada) i als jardins	No	Bon estat de la pavimentació, passos rebaixats
Davant la Facultat d'Economia i Empresa	2.2 o inexistent	Travessat pel lateral	Inexistent, vegetació a la vorera de Diagonal	Via de footing a la vorera Diagonal	Font a la vorera de Diagonal	En paral·lel a banda i banda del lateral, descampat sense control	Parts sense asfaltar, part asfaltada i part empedrada
Av. de la Diagonal (cantó mar)	5.6-9.2	3 2 lateral+ 1 carril bus	-	No	-	-	-
Davant Facultat de Farmàcia	5.6	-	Sense arbres	No	No	No	Bon estat de la pavimentació, passos abaixats
Davant Facultat de Biologia	5.6	-	Petita línia d'arbres entre les 2 entrades a la Facultat, a la línia de la calçada	No	No	No, motos sobre la vorera	Bon estat de la pavimentació, passos abaixats
Davant facultats de Física i de Química	9.2	-	Arbrat frondós a la línia de la calçada	No	No	Motos sobre la vorera, algunes ocupant part de la via transitable	Bon estat de la pavimentació, passos abaixats
Fins Esports UB	Amplades variables, 2- 8.8	-	Pobre presència d'arbres o inexistent	No	Font a la cantonada amb Pascual i Vila	Estacionament en paral·lel i bateria entre el c/ d'Albert Bastardas i l'Av. del Doctor Marañón	Pavimentació irregular, passos abaixats
Av. del Doctor Marañón (cantó Campus sud)	Obres entre Joan XXIII i Baldiri Reixac, la resta 9.0 – 9.2	2 baixada 3 pujada	Arbres frondosos a la línia de la calçada, funcionals davant EPSEB	No	No	En bateria	Marques sobre la calçada esborrades, passos rebaixats (alguns en estat precari)
Av. de Joan XXIII (cantó Campus Sud)	6.7-7.0	2+2	Bona ombra excepte davant de la Facultat de Farmàcia	No	Bancs i font davant del Cementeri i Tanatori de les Corts	En paral·lel, zona blava fins a les instal·lacions del FC Barcelona, anul·lada els dies de partit	Bon estat de la pavimentació, passos abaixats
C. de Pau Gargallo	2.8 - 6.6 cantó Diagonal 2.5 - 3.6 cantó mar o inexistent davant Bederrida	1+1	Arbres frondosos	No	No	En paral·lel Cantó mar, aparcament en solar sense asfaltar	Intransitable davant el Parc de Bederrida, passos rebaixats però mal estat del asfalt i marques sobre la calçada esborrades
C. de Llorens Artigas	3.6m cantó Diagonal 1.6m cantó mar	1+1	No	No	No	En paral·lel Cantó mar pàrquing en solar sense asfaltar	Passos rebaixats però intransitable en el cantó mar
C. de Baldiri Reixac	3.2-4.8 cantó Diagonal 2.2 cantó mar	1 sentit Llobregat	Arbres petits, sense ombra important	No	Bancs davant el parc científic	En paral·lel als dos costats. Entre Martí i Franquès i Josep Samitier en bateria	Bon estat de la pavimentació, passos rebaixats

Tram de carrer	Amplada vorera (m)	Núm. carrils	Arbrat	Carril bici	Mobiliari	Estacionament	Pavimentació i senyalització
C. d'Adolf Florensa	Carrer de vianants	Trambaix	Arbres frondosos, inexistents entre Diagonal i Pau Gargallo	No	Bancs de ciment sota l'ombra davant Facultat Belles Arts	No	Carrer amb plataforma única
C. de Pascual i Vila	2.4 tram E.Industrials 4.8 tram Matemàtiques 3.1 la resta	1+1	No	No	No	En paral·lel entre Diagonal i Pau Gargallo. La resta en paral·lel i bateria als dos costats	Passos rebaixats però asfalt en mal estat, marques a la calçada esborrades.
C. de Josep Samitier	3	1 sentit mar	Ombra continua	No	No	En paral·lel als dos costats	Sense senyal, paviment en bon estat, passos abaixats
C. de Martí i Franquès	5.1	1+1	Arbres petits, sense ombra important, excepte davant Física Química	No	6 bancs i 22 cadires al cantó Llobregat 7 bancs i 30 cadires al cantó Besòs	En bateria	Carrer amb plataforma única, zona 30. Bon estat de la pavimentació
C. de Lluís Solé i Sabarís (vial intern)	1.6 cantó mar 6.6 cantó Diagonal	Pàrquing	Arbres frondosos a la zona de picnic	No	Taules i bancs de fusta a la zona de picnic, terrassa bar Biologia	Pàrquing	Moltes barreres arquitectòniques, difícil accés per a PMR
Av. de l'Exèrcit (cantó Campus Nord)	4.6	2+2	Arbrat +/- regular	No	12 bancs	No	Paviment en bon estat, passos abaixats
C. de Jordi Girona (tram F.de Dret i de Palau Reial)	4.6	1+1	Arbrat regular	No	No	No	Pavimentació irregular, connexió amb el c. De Fernando Primo de Ribera per escales, amb passos rebaixats
C. de Jordi Girona (tram fins Av. de l'Exèrcit)	5.8	1+1	Arbres poc importants	No	6 cadires sense ombra	En paral·lel als dos costats, motos sobre vorera	Paviment en bon estat, passos rebaixats
C. de Trias i Giró	4.2	1 sentit Besòs	Bon estat de l'arbrat, regular, a la línia de la calçada i a la línia dels jardins perimetrals	No	13 bancs i 1 font al costat muntanya	Entre c/ Alfambra i de Joan Obiols àrea verda en bateria. Entre l'Alfambra i Av. de l'exèrcit bateria	Bon estat del paviment, passos rebaixats
C. de l'Alfambra	6.8	1 sentit mar	Arbres regulars a la línia de la calçada	No	4 bancs i 4 cadires	En bateria	Plataforma única per al pas zebra, senyalitzats amb marques vials de prohibit 30, paviment regular
C. de Joan Obiols	4.6	1 sentit muntanya	Arbrat irregular	No	No	Zona verda en bateria i paral·lel als dos costats	Pavimentació regular, passos abaixats
C. de Tinent Coronel Valenzuela	4.2	1+1	Arbrat regular	No	Bancs al cantó de Palau Reial, punt de venda de gelats	En paral·lel, motos sobre la vorera enfront de l'entrada a la Facultat	Paviment regular
C. de Fernando Primo de Ribera	4.4	1+1	Arbrat regular	No	14 bancs	No	Paviment regular
Av. de Pedralbes (cantó Campus Nord)	5.1	3 sentit mar + 2 sentit muntanya	Arbrat frondós i regular	No	No	No	Bon estat del paviment

*Al costat muntanya, davant les Facultats de Dret i Economia i Empresa, la vorera està travessada per un vial lateral i l'amplada real és inferior a 3 metres o inexistent en alguns trams.

Els carrers que reben aquesta qualificació es caracteritzen principalment a falta o escassetat d'arbrat, però cal destacar per la seva recent urbanització el de Baldiri Reixac, on no s'han pres suficients atencions al vianant per la manca de mobiliari i l'amplada insuficient de la vorera.

Finalment la resta de vials presenten una valoració alta, fent que el Campus es caracteritzi en general per una bona qualitat per als desplaçaments a peu. Gairebé tota la zona d'estudi presenta voreres amples i potencialment útils per la marxa a peu, l'estat del viari és força bo excepte els tres trams avaluats de poca qualitat i en alguns punts aïllats.

Hi ha factors que també exerceixen una influència negativa per al vianant, com ara la indisciplina puntual en els aparcaments de moto sobre la vorera —en tenim exemples al carrer del Tinent Coronel Valenzuela, davant de l'accés a l'edifici Diagonal 690 de la Facultat d'Economia i Empresa, i prop de l'accés a les Facultats de Física i de Química per l'avinguda de la Diagonal (vegeu la figura 32)—, però el gran punt feble per desplaçar-se a peu pel Campus és la falta de confort climàtic associada a l'escassetat d'arbrat i ombra en molts trams.

Un altre aspecte destacable, sobretot al Campus Sud, és la falta de vitalitat dels carrers. El paisatge està dominat per la presència de grans volums homogenis, per formes geomètriques i textures de baixa densitat. La qualitat visual és discutible i l'atmosfera poc acollidora. Per contra els trajectes són continus i ràpids amb passos per a vianants com a mínim a totes les cruïlles, i semàfors únicament per creuar l'avinguda de la Diagonal i a les cruïlles d'aquest eix amb els carrers transversals.

L'estacionament desordenat, que durant anys havia dominat bona part dels vials del Campus i dificultava la circulació a peu, va quedant cada cop més restringit. Espais on abans els vehicles privats motoritzats aparcaven desordenadament, com ara els carrers d'Adolf Florensa, Martí i Franquès, Pascual i Vila, Baldiri Reixac o Menéndez y Pelayo, són remodelats progressivament, en el primer cas per facilitar el pas del Trambaix i en la resta per les obres que està executant l'Ajuntament de Barcelona.



Figura 44. Vista general de la senyalització específica per a vianants al Campus de la Diagonal, a la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer del Tinent Coronel Valenzuela (esquerra) i detall a la cruïlla del carrer de Pau Gargallo amb el carrer de Pascual i Vila (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

Finalment, un altre aspecte positiu per afavorir els desplaçaments a peu és l'existència d'una completa senyalització viària específica per a vianants, amb panells que inclouen un plànol i indicadors de direcció als principals edificis i instal·lacions del Campus (veure la figura 44). Aquesta senyalització va ser instal·lada l'any 2008, es troba ubicada a les principals cruïlles de l'àrea d'estudi (veure la localització precisa al mapa 6 de l'annex cartogràfic) i és més utilitzada pels visitants que no pas pels usuaris habituals (veure la figura 45).



Figura 45. Usuaris del Campus utilitzant la senyalització per a vianants a la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer del Tinent Coronel Valenzuela. Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

4.3.2. MOBILITAT EN BICICLETA

En els darrers anys la bicicleta ha incrementat notablement el seu ús a Barcelona, les vendes de bicicletes presenten un creixement interanual estable d'un 5% però el seu ús està lluny de la utilització que en fan altres països europeus com Holanda o Dinamarca i encara és identificada com una eina de lleure i considerat un mode de transport perillós (DOYMO, 2009).

La bicicleta es caracteritza per ser un transport individual que proporciona molta llibertat de moviment per a petites i mitjanes distàncies. És, a més, econòmicament assequible a totes les butxaques: tot i que es percep que els desplaçaments en aquest mode de transport tenen un cost zero, es calcula que les despeses d'adquisició, manteniment i reparació comporten un cost de 0,083 €/km (PIRMB i DPTOP, 2007).

L'èxit de la promoció de l'ús de la bicicleta depèn del reconeixement del seu paper i de la seva integració en la xarxa viària quan es planifica el territori. Les bicicletes necessiten vies preferentment segregades del trànsit a motor, paral·leles o no al sistema viari, per tal d'afavorir la seguretat del ciclista, però en zones densament ocupades com el continu urbà de Barcelona aquest model és difícil d'implantar i la solució adoptada ha estat la creació de carrils bici allà on ha estat possible, i per la pacificació del trànsit i arribar a una convivència entre els

usos dels vials per part dels vehicles a motor, la bicicleta i els vianants. En aquest sentit, les solucions adoptades passen per incorporar la bicicleta a les vies pacificades, com ara les zones 30, evitant així els conflictes que comporta la circulació del ciclista per la vorera.

Degut a aquest doble model, Barcelona disposa d'una xarxa de carrils bici pròpia però insuficients i moltes vegades aïllats entre si. Davant aquesta manca de continuïtat de la xarxa ciclista, els usuaris de la bicicleta han de buscar itineraris segurs aprofitant en la mesura del possible les vies pacificades per transitar-hi.

Les interseccions de les vies ciclistes amb les vies convencionals són un punt crític per la seguretat i suposen una interrupció de la marxa que podria dissuadir la utilització de la bicicleta o fer que el ciclista opti per altres camins, incorporant-se al trànsit rodat o envaint les voreres. En aquest sentit s'ha de treballar per limitar al mínim imprescindible el nombre d'interseccions, disposar d'unes bones condicions de visibilitat recíproca i una senyalització adequada.

Per avaluar el radi de cobertura de la bicicleta respecte al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, es pot considerar que resulta competitiu un desplaçament de 20 minuts de trajecte. Considerant que la velocitat mitjana per a un pendent entre 2-4% és de 12 km/h i per pendents inferiors a 2% és de 15 km/h ((PIRMB i DPTOP, 2007), el radi de cobertura es situa al voltant dels 4 a 5 km (veure el mapa 5 de l'annex cartogràfic). Aquesta distància compren els següents espais a l'entorn del Campus:

- el Districte de les Corts,
- la meitat nord del Districte de Sants-Montjuïc,
- la meitat oest dels Districtes de l'Eixample i de Gràcia,
- pràcticament tot el Districte de Sarrià-Sant Gervasi (aquest últim i el sector nord de Gràcia són els únics districtes penalitzats per pendents superiors al 4%),
- la totalitat dels municipi d'Esplugues de Llobregat i de Sant Just Desvern, i
- pràcticament tot l'Hospitalet de Llobregat, arribant fins part de Cornellà de Llobregat i de Sant Feliu de Llobregat.

La significativa cobertura teòrica de la bicicleta es troba matisada a la baixa per la realitat viària. Així, els principals problemes al que s'enfronten els ciclistes de Barcelona per aprofitar al màxim aquest mode de transport són la falta d'una xarxa continua de carrils bici o rutes segures. Així, per accedir al Campus només hi ha carrils bici perifèrics: el de l'avinguda de la Diagonal fins a l'avinguda de Pedralbes i el de l'avinguda de Xile, ambdós per vorera, i el del carrer de Jordi Girona al Campus Nord, aquest segregat sobre calçada.

L'Ajuntament de Barcelona, d'acord amb el PMU del districte de Les Corts (DOYMO, 2009), ha proposat la instal·lació de més carrils bici perifèrics al Campus Sud, en concret a les avingudes de Joan XIII i del Doctor Marañón. Aquests nous carrils, junt amb els que hi ha previstos a altres vies del districte (Travessera de les Corts, avinguda de Madrid, etc.), permetrien millorar la seguretat en l'accés en bicicleta al Campus i ajudarien a incrementar la utilització d'aquest mode de transport (vegeu la figura 46).

Circular en bicicleta per l'interior del Campus era fins fa poc temps una tasca complicada, ja que molts vials eren espais d'estacionament i les voreres presentaven carències i un estat de conservació més aviat dolent. Progressivament la urbanització de carrers com Baldiri Reixac, Pascual i Vila o Martí i Franquès ha corregit aquesta situació, amb l'ordenació i reducció de l'estacionament, l'augment de amplada de vorera i la creació de vials amb zona 30 o de plataforma única. Tanmateix, encara s'han d'adaptar molts vials del Campus per tal que el ciclista pugui circular-hi amb més seguretat.

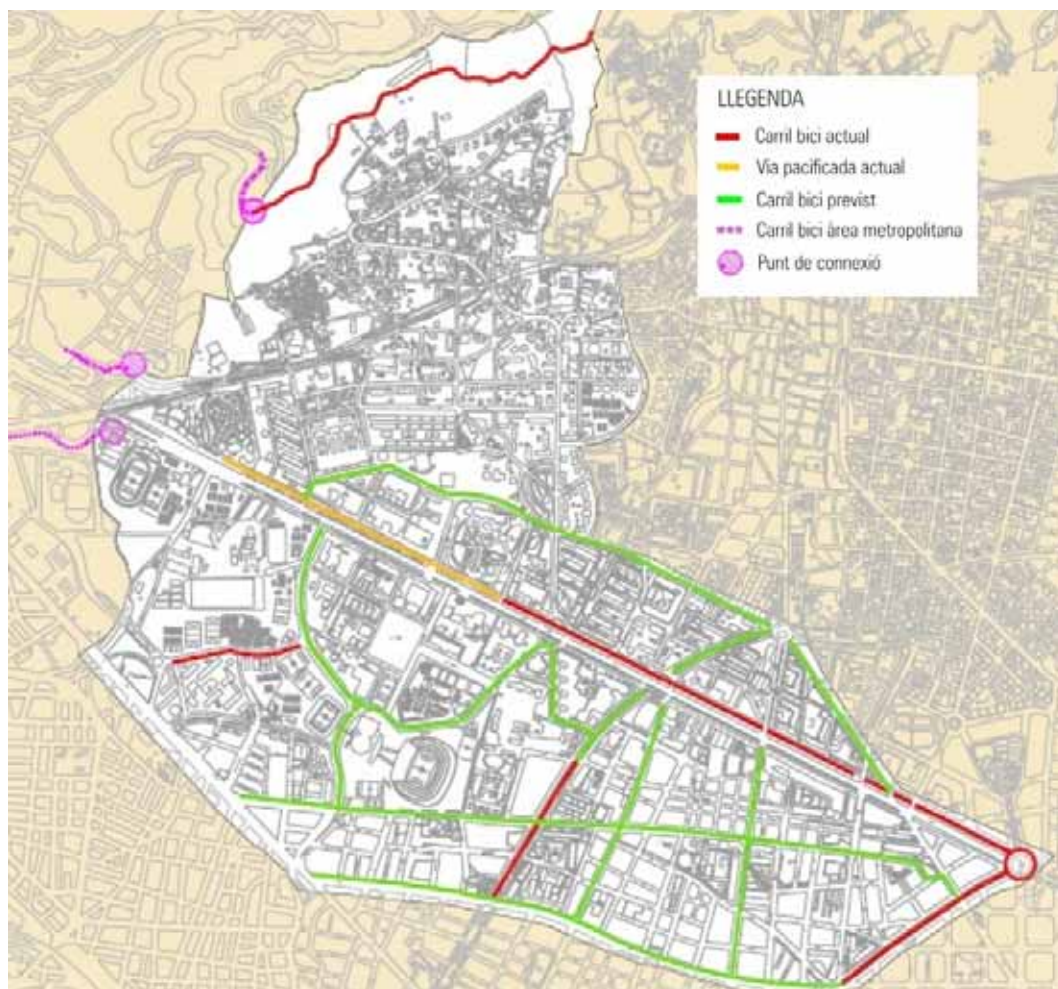


Figura 46. Xarxa actual i prevista de carrils bici al districte de Les Corts, d'acord amb el PMU del districte (DOYMO, 2009).

En quant als ciclistes de fora de Barcelona, a més de no disposar d'una xarxa ciclable que connecti els seus municipis amb el Campus, han de creuar grans vies de comunicació, tant viàries com ferroviàries, que configuren grans barreres a la circulació segura en bicicleta. Hi ha projectes per crear itineraris en bicicleta que permetin connectar Barcelona amb l'Hospitalet, però encara sense executar.

Un altre factor important per fomentar o retreure la utilització de la bicicleta és la disponibilitat d'un aparcament proper i segur als punts d'origen i destinació del recorregut. En edificis d'equipaments és preferible ubicar l'aparcament de bicicletes a l'interior de l'edifici per incrementar el nivell de seguretat contra robatoris i protecció contra la intempèrie. Tanmateix, els edificis de la UB no van ser dissenyats per destinar un espai a aquest tipus de vehicles (alguns d'ells ni tan sols disposen d'aparcament per a vehicle motoritzat, tal i com s'ha exposat a l'apartat 4.2.2), i el nombre d'usuaris de bicicleta dificulta poder disposar d'un aparcament a cobert amb un bon accés a tots els centres.

Amb tot, la UB ha dut a terme un important esforç per ampliar el nombre de places d'aparcament a tots els edificis i fer-les més segures, tal i com s'exposava a l'apartat 2.1. Com a resultat d'aquest procés de millora, coexisteixen dues modalitats d'aparcament de bicicleta als edificis de la UB:

- De lligat simple, que consisteixen en un element on s'encadena una de les dues rodes o bé el quadre (veure la figura 47). Corresponen a places d'aparcament ubicades a l'accés o a l'interior dels edificis que es van instal·lar fa més de deu anys, quan encara no hi havia un model normalitzat d'aparcament a Barcelona. Són

minoritàries en el conjunt d'aparcaments del Campus i tendeixen a desaparèixer, atès que són progressivament substituïdes per places més segures.

- Estructures en forma de "U" invertida on les bicicletes poden lligar-se simultàniament pel quadre i una de les rodes, emprant més d'un carenat (veure la figura 49). És el model normalitzat d'aparcament que l'Ajuntament de Barcelona instal·la a la ciutat i la UB també l'ha adoptat per als aparcaments nous i les ampliacions que es fan any rere any.



Figura 47. Aparcaments de bicicleta de lligat simple al soterrani de l'edifici Annex de la Facultat de Biologia (esquerra) i a l'accés de l'avinguda de la Diagonal de l'edifici Diagonal 690 de la Facultat d'Economia i Empresa (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (2007 i 2004).

Tal i com es detalla a la taula 17 i a la figura 48, en total els edificis de la UB al Campus de la Diagonal compten amb 659 places d'aparcament per a bicicletes. La majoria d'aquestes places s'ubiquen a l'aire lliure (84%), tot i que predominen les instal·lades a l'interior dels edificis o al recinte de la UB (80%). El 20% restant es troben a via pública i són responsabilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

Distribució de places d'aparcament de bicicleta als edificis de la UB del Campus de la Diagonal...

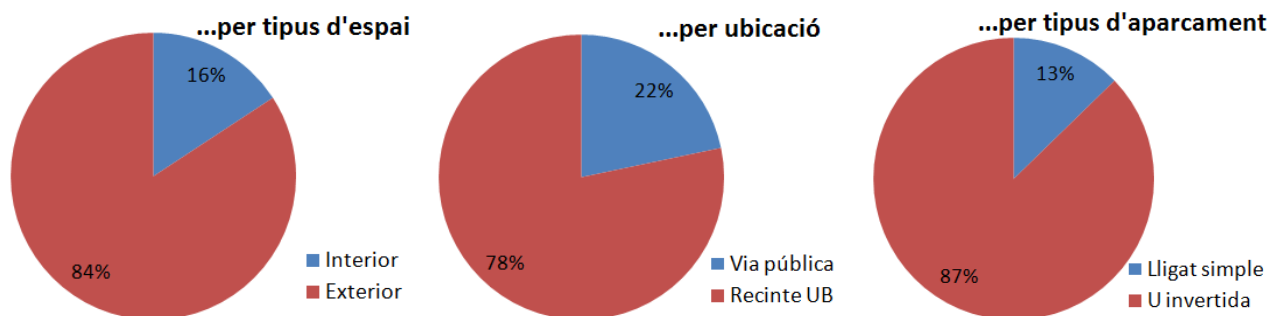


Figura 48. Elaboració pròpia.

Des del punt de vista de la seguretat, tenint en compte que s'ubiquen en zones d'accés als edificis i força transitades pels usuaris del Campus, i que predominen els de model en U invertida (87% del total), els aparcaments disposen d'una bona protecció contra robatoris.



Figura 49. Exemples d'aparcaments de bicicleta de U invertida a les facultats de d'Economia i Empresa (superior esquerra), Física i Química (superior dreta), Farmàcia (centre esquerra), Biologia (centre dreta), Dret (inferior esquerra) i Belles Arts (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (2004-2009).

Taula 17. Inventari d'aparcaments de bicicleta als edificis de la UB al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Font: OSSMA (actualitzat l'octubre de 2010).

Centre	Edifici	Zona	Ubicació	Descripció	Tipus	Núm. places	Senyal	Responsable instal·lació	Any alta	Any baixa	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Baldiri Reixac - Biblioteca	Biblioteca	Exterior	Via pública	Davant Biblioteca (creuant carrer)	U invertida	7	No	Ajuntament	2005		0	0	7	7	7	7	7	7
Belles Arts	Parxís	Exterior	Via pública	Vorera mar del carrer Llorens Artigas	U invertida	10	Sí	Ajuntament	2009		0	0	0	0	0	0	10	10
Belles Arts	Principal	Exterior	Via pública	Davant entrada Pau Gargallo	U invertida	12	No	Ajuntament	2004		0	12	12	12	12	12	12	12
Belles Arts	Principal	Interior	Recinte UB	Pati Adolf Florensa, costat façana	U invertida	16	No	UB	2005		0	0	16	16	16	16	16	16
Belles Arts	Principal	Interior	Recinte UB	Pati Adolf Florensa, costat reixa	Lligat simple	16	No	UB	2004		0	16	16	16	16	16	16	16
Belles Arts	Principal	Interior	Recinte UB	Pati Adolf Florensa, costat façana	Lligat simple	7	No	UB	2003	2005 ^a	7	7	0	0	0	0	0	0
Belles Arts	Parxís	Exterior	Via pública	Vorera mar del carrer Llorens Artigas	U invertida	10	Sí	Ajuntament	2009		0	0	0	0	0	0	10	10
Belles Arts	Principal	Exterior	Via pública	Davant entrada Pau Gargallo	U invertida	12	No	Ajuntament	2004		0	12	12	12	12	12	12	12
Belles Arts	Principal	Interior	Recinte UB	Pati Adolf Florensa, costat façana	U invertida	16	No	UB	2005		0	0	16	16	16	16	16	16
Belles Arts	Principal	Interior	Recinte UB	Pati Adolf Florensa, costat reixa	Lligat simple	16	No	UB	2004		0	16	16	16	16	16	16	16
Belles Arts	Principal	Interior	Recinte UB	Pati Adolf Florensa, costat façana	Lligat simple	7	No	UB	2003	2005 ^a	7	7	0	0	0	0	0	0
Biologia	Annex	Interior	Recinte UB	Planta -2, al fons Servei Vehicles	Lligat simple	11	No	UB	2005		0	0	11	11	11	11	11	11
Biologia	Biblioteca	Exterior	Recinte UB	Entre l'edifici Margalef i la biblioteca entrant per l'Av. Diagonal	U invertida	24	No	UB	2008		0	0	0	0	0	24	24	24
Biologia	Biblioteca	Exterior	Via pública	Vorera Av. Diagonal, accessos Facultat	U invertida	20	Sí	Ajuntament	2009		0	0	0	0	0	0	20	20
Biologia	Biologia	Exterior	Via pública	Vorera Av. Diagonal, sortida metro Palau Reial	U invertida	22	Sí	Ajuntament	2007		0	0	0	0	22	22	22	22
Biologia	Biologia	Exterior	Recinte UB	Al jardí de la Facultat, entre l'edifici Margalef i l'Aulari	U invertida	10	No	UB	2008		0	0	0	0	0	10	10	10
Biologia	Central	Exterior	Recinte UB	Jardí de l'Av. Diagonal	U invertida	32	No	UB	2005		0	0	32	32	32	32	32	32
Biologia	Margalef	Exterior	Recinte UB	Aparcament c/ Lluís Solé i Sabarís, al costat terrassa del bar	U invertida	10	Sí	Ajuntament	2010		0	0	0	0	0	0	0	10
Biologia	Margalef	Exterior	Recinte UB	Entre Fotocòpies i l'aparcament	U invertida	24	Sí	UB	2004		0	24	24	24	24	24	24	24
Biologia	Margalef	Exterior	Recinte UB	Pati entre els dos edificis	U invertida	24	Sí	UB	2004		0	24	24	24	24	24	24	24
Biologia	Margalef	Exterior	Recinte UB	Pati entre els dos edificis	Lligat simple	30	No	UB	2003	2004 ^a	30	0	0	0	0	0	0	0
Dret	Ilerdense	Exterior	Recinte UB	Façana posterior	Lligat simple	12	No	UB	2003		12	12	12	12	12	12	12	12
Dret	Ilerdense	Exterior	Recinte UB	Darrera edifici principal	Lligat simple	5	No	UB	2003	2008 ^a	5	5	5	5	5	0	0	0
Dret	Ilerdense	Exterior	Recinte UB	Entrada principal de l'edifici	U invertida	20	No	UB	2008		0	0	0	0	0	20	20	20
Dret	Principal	Exterior	Recinte UB	Accés edifici Principal	U invertida	20	No	UB	2008		0	0	0	0	0	20	20	20
Economia i Empresa	Diagonal 690	Exterior	Via pública	A l'entrada de Diagonal	U invertida	6	No	Ajuntament	2005		0	0	6	6	6	6	6	6
Economia i Empresa	Diagonal 690	Exterior	Via pública	Entrada Tinent Coronel Valenzuela	U invertida	23	Sí	Ajuntament	2005		0	0	23	23	23	23	23	23
Economia i Empresa	Diagonal 690	Exterior	Recinte UB	Entrada de la biblioteca	U invertida	8	No	UB	2005		0	0	8	8	8	8	8	8
Economia i Empresa	Diagonal 690	Exterior	Recinte UB	Entrada a la biblioteca	Lligat simple	8	No	UB	2003		8	8	8	8	8	8	8	8
Economia i Empresa	Diagonal 690	Exterior	Recinte UB	Pàrquing exterior	Lligat simple	11	No	UB	2003		11	11	11	11	11	11	11	11
Economia i Empresa	Diagonal 690	Interior	Recinte UB	Dins del pàrquing	Lligat simple	5	No	UB	2003		5	5	5	5	5	5	5	5
Economia i Empresa	Diagonal 696	Exterior	Recinte UB	Entrada de l'edifici per Diagonal	U invertida	22	Sí	Ajuntament	2007		0	0	0	0	22	22	22	22
Economia i Empresa	Diagonal 696	Exterior	Recinte UB	Al costat de l'entrada Biblioteca	U invertida	16	No	UB	2007		0	0	0	0	16	16	16	16

Centre	Edifici	Zona	Ubicació	Descripció	Tipus	Núm. places	Senyal	Responsable instal·lació	Any alta	Any baixa	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Esports UB	Administració	Exterior	Recinte UB	Entrada	U invertida	16	No	UB	2005		0	0	16	16	16	16	16	16
Esports UB	Camp de rugbi	Exterior	Recinte UB	Camp de rugbi	U invertida	4	No	UB	2003		4	4	4	4	4	4	4	4
Esports UB	Poliesportiu	Exterior	Recinte UB	Davant pista poliesportiva	U invertida	8	No	UB	2003		8	8	8	8	8	8	8	8
Esports UB	Recinte	Exterior	Recinte UB	Davant piscina	U invertida	8	No	UB	2003		8	8	8	8	8	8	8	8
Esports UB	Recinte	Exterior	Recinte UB	Davant entrada Piscina	U invertida	8	No	UB	2005		0	0	8	8	8	8	8	8
Farmàcia	Edifici B	Exterior	Recinte UB	Davant edifici B	Lligat simple	12	No	UB	2003		12	12	12	12	12	12	12	12
Farmàcia	Edifici B	Exterior	Recinte UB	A l'entrada edifici B	U invertida	12	Sí	UB	2005		0	0	12	12	12	12	12	12
Filosofia, Geografia i Història	Cúpules	Exterior	Recinte UB	Entrada principal Baldiri Reixac	U invertida	20	No	UB	2003	2006 ^b	20	20	20	0	0	0	0	0
Física i Química	Física	Interior	Recinte UB	Entrada Pau Gargallo	U invertida	28	No	UB	2005		0	0	28	28	28	28	28	28
Física i Química	Física	Interior	Recinte UB	Entrada Pau Gargallo	Lligat simple	13	No	UB	2003	2005 ^a	13	13	0	0	0	0	0	0
Física i Química	Química	Exterior	Via pública	Entrada Martí i Franquès (vorera)	U invertida	24	Sí	Ajuntament	2005	2010 ^c	0	0	14	24	24	24	24	0
Física i Química	Química	Exterior	Recinte UB	Entrada Martí i Franquès (portes)	U invertida	28	No	UB	2005		0	0	28	28	28	28	28	14
Física i Química	Química	Exterior	Via pública	Entrada Diagonal	U invertida	22	Sí	Ajuntament	2005		0	0	12	22	22	22	22	22
Física i Química	Química	Exterior	Recinte UB	Entrada Diagonal	U invertida	20	No	UB	2006		0	0	0	20	20	20	20	20
Física i Química	Química	Interior	Recinte UB	Dins de l'entrada principal	U invertida	28	No	UB	2005		0	0	28	28	28	28	28	28
Física i Química	Química	Exterior	Recinte UB	Entrada Martí i Franquès (portes)	Lligat simple	26	No	UB	2003	2005 ^a	26	26	0	0	0	0	0	0
Física i Química	Química	Interior	Recinte UB	Dins de l'entrada principal	Lligat simple	24	No	UB	2003	2005 ^a	24	24	0	0	0	0	0	0
Florensa	Florensa	Exterior	Recinte UB	Entrada nord	U invertida	14	No	UB	2003		8	14	14	14	14	14	14	30
Florensa	Florensa	Exterior	Recinte UB	Entrada sud	U invertida	14	No	UB	2004		0	14	14	14	14	14	14	30
Geologia	Geologia	Exterior	Via pública	Entrada Martí i Franquès	U invertida	20	No	UB	2005		0	0	20	20	20	20	20	14
Geologia	Geologia	Exterior	Recinte UB	Terrassa del bar	Lligat simple	9	No	UB	2003		9	9	9	9	9	9	9	9
Menjadors	Menjadors	Exterior	Via pública	Davant Menjadors	U invertida	7	No	Ajuntament	2005		0	0	7	7	7	7	7	7
NOMBRE TOTAL DE PLACES											210	276	482	502	562	631	661	659

Motiu de la baixa de l'aparcament:

^a Substitució aparcaments poc segurs / ^b Enderroc edifici / ^c Remodelació Martí i Franquès

Com es pot observar a la taula 18, el centre millor dotat de places d'aparcament de bicicleta és la Facultat de Biologia, que concentra un 27% de les places disponibles al Campus i, entre els centres grans, és el que disposa d'una millor proporció d'aparcaments amb 1 plaça per a cada 19 usuaris de la Facultat.

Li segueixen en bona dotació d'aparcaments les facultats de Física i de Química (1 plaça per cada 34 usuaris), Geologia (1 per cada 32) i Belles Arts (1 per cada 47). En aquests centres, a més, s'observa un nivell d'utilització elevat sense arribar a la saturació.

Taula 18. Recompte d'aparcaments de bicicleta als edificis de la UB al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, i proporció de places per ubicació i tipus. Font: OSSMA.

Centre	Places totals	% recinte UB	% via pública	% U invertida	% lligat simple	Usuaris per plaça
Biblioteca - Baldiri Reixac	7	0,0	100,0	100,0	0,0	11
Belles Arts	54	59,3	40,7	70,4	29,6	47
Biologia	177	76,3	23,7	93,8	6,2	19
Dret	52	100,0	0,0	76,9	23,1	158
Economia i Empresa - Diagonal 690	61	52,5	47,5	60,7	39,3	127
Economia i Empresa - Diagonal 696	38	100,0	0,0	100,0	0,0	
Esports UB	44	100,0	0,0	100,0	0,0	1
Farmàcia	24	100,0	0,0	50,0	50,0	141
Física i Química	112	80,4	19,6	100,0	0,0	34
Florensa	60	100,0	0,0	100,0	0,0	1
Geologia	23	39,1	60,9	60,9	39,1	32
Menjadors	7	0,0	100,0	100,0	0,0	3
Pavelló Rosa	0	0,0	0,0	0,0	0,0	---
TOTAL	659	78,3	21,7	87,3	12,7	53

La resta de facultats, en canvi, presenten una dotació d'aparcaments escassa en relació a la seva població. Així, a Economia i Empresa la proporció és d'1 plaça per cada 127 usuaris, a Dret d'1 per cada 158 i a Farmàcia d'1 per cada 141. Aquestes dades són especialment dolentes en el cas de la Facultat de Farmàcia, on els aparcaments es troben saturats i l'escassetat de places està actuant com un factor limitant per accedir en bicicleta al centre. En canvi, als centres del Campus Nord es detecta un nivell d'utilització dels aparcaments més baix (de fet, no es troben saturats), i la relació de places es troba ben ajustada a la demanda.

L'observació del nivell d'utilització dels aparcaments existents també permet detectar algunes característiques de la penetració de la bicicleta en la mobilitat al Campus:

- Els usuaris de bicicleta demanen aparcaments ubicats tan a prop com sigui possible del centre de treball o estudi. Això es posa de manifest a centres com Biologia, Física o Química, on els aparcaments de l'interior del recinte es troben plens i s'aparca al mobiliari dels accessos, tot i disposar de places buides a via pública al costat de l'entrada a l'edifici.
- La població del Campus Nord utilitza molt menys la bicicleta per accedir al centre de treball o estudi que la del Campus Sud. Així, les 151 places disponibles al Campus Nord, tot i sumar només el 23% del total d'aparcaments del Campus, no es troben saturades (només hi ha certa saturació a l'accés del carrer del Tinent Coronel Valenzuela de edifici Diagonal 690), en tant que al Campus Sud cal abordar periòdicament ampliacions dels aparcaments existents o instal·lació de noves places. De fet, durant la redacció d'aquesta diagnosi s'estaven instal·lant 32 noves places a Esports UB i 40 places a la Facultat de Biologia, totes elles a l'interior del recinte universitari.

- Els usuaris de bicicleta rebutgen els aparcaments de lligat simple per la manca de seguretat que proporcionen, i només els fan servir si no disposen de cap altra alternativa. En aquest sentit, és habitual veure places buides en aquest tipus d'aparcaments a l'edifici Diagonal 690 de la Facultat d'Economia i Empresa o a la Facultat de Belles Arts. Tenint en compte aquest fet, serà recomanable preveure la substitució progressiva d'aquestes places per aparcaments en U invertida més segurs (dels nous aparcaments que abans esmentàvem que s'estan instal·lant a la Facultat de Biologia durant la redacció d'aquesta diagnosi, 32 places corresponen a la substitució de l'aparcament de lligat simple que hi ha al soterrani de l'edifici Annex).

Els centres que tenen moltes visites, com ara edificis de serveis (Menjadors, Esports UB o la Biblioteca de Baldiri Reixac) o aularis (Florensa) presenten proporcions distorsionadament baixes d'usuaris per plaça, que no s'han de tenir en compte com a referència. La intensitat d'utilització dels aparcaments mostra que, d'aquests centres, Florensa presenta una sobredotació de places, Esports UB una carència en alguns punts del seu recinte degut a que alguna de les instal·lacions no disposa de places (situació que s'està corregint durant la realització d'aquesta diagnosi), i la resta una dotació ben ajustada a les necessitats.

A més de les infraestructures d'aparcament, des de la UB s'ha col·laborat activament en el desenvolupament del projecte Bicicampus per promoure la bicicleta com a mode de transport sostenible i saludable. Tal i com esmentàvem a l'apartat 2.1 d'aquesta diagnosi, el projecte és gestionat des del Bicicleta Club de Catalunya, i compta amb un total de 200 bicicletes que s'ofereixen en préstec gratuït a la comunitat universitària de la UB i la UPC. D'aquestes bicicletes, 120 van destinades a estudiants i treballadors de la UB, i la major part d'aquestes són assignades a la població que estudia o treballa als centres del Campus de la Diagonal.



BICICLETES BICICAMPUS.CAT

ÉS UNA INICIATIVA DE PROMOCIÓ DE LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT A LA UNIVERSITAT, QUE INCLOU UN SERVEI DE PRÉSTEC DE BICICLETES.



Del conjunt d'activitats que es duen a terme a la universitat, els desplaçaments diaris fins a la facultat o l'escola són els que generen un major impacte ambiental en forma de consum de recursos naturals, emissions de CO₂ i altres gasos contaminants. Per reduir la nostra petjada ecològica, des de l'Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient (OSSMA) i el Bicicleta club de Catalunya (BACC) us proposem utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport per accedir a la Universitat, i per això es posen a disposició de tota la comunitat universitària un centenar de bicicletes en préstec per a ús exclusiu, fins a final de curs. A diferència del Bicing, les bicicletes Bici-campus.cat es lliuren perquè les utilitzeu lliurement les 24 hores del dia i els 7 dies de la setmana, amb el compromís de fer-les servir per accedir a la facultat o escola.

Figura 50. Element de difusió del projecte Bicicampus (esquerra) i informació integrada al llibre de serveis de la carpeta de l'estudiant de la UB del curs 2008-2009 (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA.



Figura 51. Les bicicletes urbanes que s'ofereixen al projecte BiciCampus han estat incorporades al registre de l'Ajuntament de Barcelona per incrementar-ne la seguretat. Font: Banc d'imatges OSSMA (20/02/2008).

A diferència de serveis de bicicleta pública com el Bicing, aquestes bicicletes es troben a disposició dels usuaris per a ús totalment lliure les 24 hores del dia durant tot el curs acadèmic, i les poden fer servir tant per accedir al Campus com per qualsevol desplaçament al llarg de la setmana, com si fos una bici pròpia. Les bicicletes venen equipades amb dispositius de seguretat (llum, reflectants i timbre), portaequipatges al darrere, un cadernat tipus U rígida i sistemes de seguretat per a rodes i seients.

Tots els usuaris de BiciCampus gaudeixen de serveis especials pel simple fet de tenir la bicicleta en préstec. En primer lloc, en el moment d'entrega de la bicicleta els tècnics del BACC ofereixen una sessió de formació i assessorament sobre com moure's amb bicicleta per la ciutat, ensenyen els usuaris com lligar la bicicleta correctament i donen consells de seguretat. Una altra avantatge per als usuaris de BiciCampus és poder gaudir dels beneficis, de manera gratuïta, de ser soci del BACC, ja que el carnet de l'associació inclou una assegurança de responsabilitat civil en els desplaçaments amb bici i múltiples descomptes en botigues de bicicleta.

El projecte, on a més del BACC, la UB i la UPC hi participen l'Obra Social de la Caixa, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona, té el seu punt culminant cada curs amb el lliurament de les bicicletes als usuaris. Aquest acte es du a terme a l'Atri Solar de les facultat de Física i de Química (vegeu la figura 52), i és recollit habitualment pels mitjans de comunicació d'àmbit local (vegeu la figura 54).



Figura 52. Acte de lliurament de les bicicletes del projecte BiciCampus i sessió de formació sobre aparcament segur als usuaris del programa. Font: Banc d'imatges OSSMA (28/10/2008).



Figura 53. Punt Bici instal·lat a l'accés de l'avinguda de la Diagonal de les facultats de Física i de Química. Font: Banc d'imatges OSSMA (05/11/2008).

A més del servei de préstec, la campanya inclou la creació del Punt Bici (vegeu la figura 53), un servei itinerant que es troba instal·lat un cop per setmana a l'accés de l'avinguda de la Diagonal de les facultats de Física i de Química, on ofereix serveis de reparació gratuïta i venda de petits accessoris, informació de rutes d'accés a la universitat i ubicació de pàrquings de bicicleta al Campus, assessorament de sistemes de seguretat, explicació de la normativa municipal sobre l'ús de la bici, etc. El Punt Bici està obert tant als usuaris de Bicicampus com a qualsevol membre de la comunitat universitària, que pot reparar la seva bicicleta amb mà d'obra gratuïta i pagant només el cost de les peces i accessoris.

La campanya consta també d'una pàgina web amb informació sobre itineraris per anar amb bicicleta a les diferents universitats catalanes, consells per circular, a més de tot un seguit de raons per agafar la bicicleta.

MOVILIDAD

La UB y la UPC estrenan un novedoso servicio de préstamo gratuito de bicicletas para sus estudiantes, profesores y demás personal laboral

Al campus en bici



Las 200 bicicletas del servicio Bicicampus se repartieron ayer en la facultad de Física y Química



Más bicicletas gratis en los Campus

El Bicicleta Club de Catalunya ha renovado el convenio suscrito con las universidades de Barcelona (UB) y Politécnica (UPC) para ofrecer bici gratis a los universitarios. 400 estudiantes solicitaron las 200 bicis disponibles, que se entregaron ayer para todo el curso. FOTO: BACC

Figura 54. Notícies publicades sobre el projecte Bicicampus a la Vanguardia (esquerra) i 20minutos (dreta) el 16 d'octubre de 2008.

El projecte, que va ser guardonat en la VIII edició dels Premis Pacte de la Mobilitat 2008 que atorga l'Ajuntament de Barcelona, es troba en funcionament des de finals de l'any 2007 i es troba ja consolidat com un servei universitari ben valorat entre els seus usuaris. Així, a l'hora de puntuar la proposta els universitaris valoren Bicicampus amb una puntuació elevada: 8,16 sobre 10 punts al curs 2009-2010.

Segons enquesta realitzada als usuaris del curs 2009-2010, un 53,9% van confirmar que canviarien el transport que utilitzaven habitualment per la bicicleta, confirmant que el projecte compleix un dels seus objectius, que és canviar els hàbits de transport dels universitaris i orientar-los cap a uns hàbits més saludables i en consonància amb la sostenibilitat. Els modes de transport substituïts són, principalment, els desplaçaments a peu, en metro i en autobús, en tant que només el 2% eren usuaris de moto i no hi ha cap cas en que la bicicleta substitueixi el cotxe (vegeu la figura 55).

Mitjà de transport substituït a Barcelona

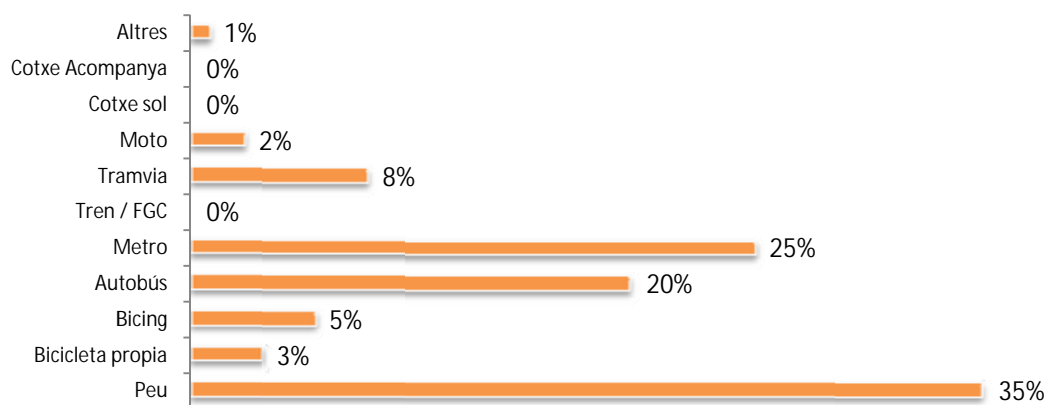


Figura 55. Modes de transport que substitueixen els usuaris de Bicicampus a Barcelona. Font: BACC.



Figura 56. Ubicació de les estacions de Bicing a les rodalies del Campus. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/guia).

El ventall d'opcions d'accés en bicicleta al Campus de la Diagonal es completa amb el servei públic de bicicletes de Barcelona, conegut com Bicing. Aquest sistema compta amb un total de 6.000 bicicletes i 401 estacions a Barcelona, i els usuaris que es troben adherits a un cost de 30 € anuals poden agafar qualsevol bicicleta lliure en qualsevol de les estacions i desplaçar-se per la ciutat de forma gratuïta si el trajecte dura menys de 30 minuts. En cas que la bicicleta es retorni passat aquest temps, l'excés es penalitza a raó de 0,50 € per cada 30 minuts addicionals.



Figura 57. Estació de Bicing número 310 al carrer de Josep Samitier. Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

El Campus de la Diagonal no disposa de cap estació d'aquest sistema de transport públic ubicada a l'interior de l'àmbit universitari, però tal i com es pot observar a la figura 56 i al mapa 23 de l'annex cartogràfic, l'estació ubicada a l'extrem de l'avinguda de la Diagonal (número 305) dóna servei a les facultats de Farmàcia i Dret, la del carrer de Sabino Arana (número 306) és molt propera al Pavelló Rosa i novament a la Facultat de Farmàcia, la de l'avinguda de Xile dóna servei a la Facultat de Belles Arts, i la del carrer de Josep Samitier (número 310) es troba relativament a prop de diversos edificis del Campus Sud.

Aquest aïllament del Campus respecte al Bicing no és accidental sinó planificat, atès que l'Ajuntament de Barcelona considera que la instal·lació d'estacions a l'interior del Campus provocaria un desplaçament massiu de bicicletes en direcció a aquesta zona a primera hora del matí, provocant la saturació del sistema i obligant a reforçar la logística de reubicació de les bicis mitjançant vehicles a motor.

Els mitjans van reflectir aquesta decisió de l'Ajuntament, que no va ser ben rebuda per les pròpies universitats, que veuen un greuge comparatiu amb la resta de la ciutat i veuen limitades les alternatives per accedir al Campus en modes de transport sostenibles, les associacions d'estudiants i els partits de l'oposició municipal (vegeu la figura 58).

Creiem, però, que les estacions perifèriques al Campus es troben suficientment a prop dels edificis de la UB com per donar un servei parcial a les facultats de Farmàcia i Dret, i el sistema no pateix distorsions significatives malgrat que la població d'aquests centres és de gairebé 11.600 persones, prop de la tercera part del total de la UB al Campus. La realitat, per tant, mostra que el sistema s'autoregula i els usuaris utilitzen el Bicing per accedir a aquests edificis en funció de la disponibilitat limitada de places a les estacions.

VILAWEB

divendres, 4 de gener de 2008

Barcelona descarta posar estacions de Bicing a prop de les universitats

L'Ajuntament tem que la xarxa no doni l'abast

M. SÒRIA, Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona ha descartat, definitivament, connectar les facultats de la Universitat de Barcelona i de la Politècnica de Catalunya, a la Diagonal, amb el sistema del Bicing. Temen que el servei de lloguer temporal de bicicletes no aguantí una demanda puntual tan gran. Ahir, l'alcalde Jordi Hereu va entregar l'abonament a la usuària número 100.000.

El regidor de Mobilitat, Francesc Narváez, va explicar ahir que no s'instal·larà cap estació del Bicing prop de les facultats de la UB i de la UPC, a la Diagonal, perquè temen el col·lapse del sistema. Segons Narváez, la xarxa no podria aguantar la demanda potencial de més de 4.000 bicicletes que desapareixerien de diferents punts de la ciutat a primera hora del matí per aparèixer, cap a les nou del matí, a les estacions de les facultats. La dificultat rau en el fet que no hi ha ni logística ni estacions tan grans per rebre tantes bicicletes a la mateixa hora i després redistribuir-les a la resta de Barcelona. Segons Narváez, en algunes estacions properes a universitats, com ara la Universitat Pompeu Fabra, ja s'hi produeixen col·lapses a primera hora del matí.



• El regidor Narváez i l'alcalde entreguen l'abonament a la usuària 100.000 / Foto: O. DURAN

dimecres, 9 de gener de 2008

Només els veïns donen suport al veto al Bicing als campus de la Diagonal

Les associacions d'estudiants, les universitats i els partits de l'oposició municipal reclamen a Jordi Hereu que rectifiqui

VICENC PLANELLA, Barcelona

Els veïns de la Zona Universitària fan costat a l'Ajuntament de Barcelona en la decisió d'excloure els campus de l'avinguda Diagonal del programa d'extensió del Bicing, pel temor que la massiva utilització de bicicletes per part dels alumnes intensifiqui el conflicte de mobilitat que hi ha al barri. Per contra, els estudiants han coincidit amb els gestors de les universitats i amb els grups de l'oposició municipal a reclamar a l'alcalde, Jordi Hereu, que aixequi aquest veto i que tingui la gosadia d'apostar fort «a tota la ciutat» per un sistema de transport que s'ha demostrat que és una alternativa viable a l'ús dels vehicles particulars. Les universitats i les formacions de l'oposició no volen donar per tancada la frontera al Bicing que ha fixat l'Ajuntament.

L'anunci que va fer dijous passat el regidor de Mobilitat, Francesc Narváez, en el sentit que les facultats de la Universitat de Barcelona (UB) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) quedaran excloses de la progressiva ampliació d'estacions de Bicing ha generat desconcert i malestar entre molts usuaris, en especial de la comunitat educativa, que esperaven l'arribada d'aquest servei. De fet, només els veïns de la Zona Universitària han celebrat la decisió del bipartit municipal, que no vol que el Bicing mori d'èxit en no poder assumir una demanda potencial d'unes quatre mil bicicletes que es desplaçarien cada matí des de tota la ciutat fins als campus de la Diagonal. Els habitants que conviuen amb el trànsit diari d'estudiants temen la presència massiva de joves ciclistes i consideren que l'opció de poder anar pedalejant a classe deixarà indiferents els alumnes que ara opten per utilitzar el cotxe, la moto o les línies d'autobús, del metro i del Trambaix. «Només ens faltarien les bicicletes. Crec que el senyor Hereu ha actuat bé», va afirmar la presidenta de l'associació de veïns de la Zona Universitària, Assumpció Blanco, que també va assegurar que ha parlat amb diversos estudiants i que aquests no estan disposats a modificar els seus hàbits en els desplaçaments. Altres entitats veïnals del barri, com és el cas de l'associació de l'Avinguda de Xile, no tenen tan clar que el Bicing suposi un major col·lapse viari i, en veu de la seva presidenta, Marta Prats, van assenyalar que demanaran explicacions al districte de les Corts sobre les raons per vetar l'accés a aquest sistema de transport públic als universitaris.



• Hereu i, en segon terme, Narváez, en un moment de l'acte de celebració dels cent mil abonats al Bicing. Foto: ORIOL DURAN

Figura 58. Notícies publicades al diari El Punt el gener de 2008 sobre l'exclusió del Bicing al Campus de la Diagonal. Font: www.vilaweb.cat

Un increment limitat del nombre d'estacions cap a l'interior del Campus no faria variar de forma rellevant aquesta situació, atès que en cas de saturació de les estacions els usuaris haurien de desplaçar-se cap a punts d'estacionament més llunyans i això desincentivaria l'accés a les facultats en aquest mode de transport.

4.4. SEGURETAT VIAL

En aquesta diagnosi no s'ha fet cap estudi específic de seguretat vial. Tanmateix, creiem rellevant incloure les dades que proporciona el PMU del Districte de Les Corts en el seu document de diagnosi (DOYMO, 2009), on es poden veure localitzats geogràficament els accidents de trànsit inventariats per la Guardia Urbana entre els anys 2002 i 2007, diferenciant entre accidents amb atropellament (vegeu la figura 59), accidents amb bicicleta implicada (figura 60), de motos i ciclomotors (figura 61) i de vehicles de més de dues rodes (figura 62).



Figura 59. Localització dels accidents amb atropellament al districte de Les Corts entre els anys 2002 i 2007. Font: DOYMO (2009).



Figura 60. Localització dels accidents amb bicicleta implicada al districte de Les Corts entre els anys 2002 i 2007. Font: DOYMO (2009).



Figura 61. Localització dels accidents amb ciclomotor o motocicleta implicades al districte de Les Corts entre els anys 2002 i 2007.
Font: DOYMO (2009).



Figura 62. Localització dels accidents amb vehicles de més de dues rodes implicats al districte de Les Corts entre els anys 2002 i 2007.
Font: DOYMO (2009).

Centrant l'anàlisi a l'àmbit d'estudi, i tenint en compte que cada punt localitza un accident i que l'aglomeració de punts ens permet identificar espais de major sinistralitat on cal actuar per reduir el nombre d'accidents, es pot afirmar que:

- Es produeixen atropellaments de vianants a l'avinguda de la Diagonal i als vials perifèrics del Campus Sud (avingudes de Joan XXIII i del Doctor Marañón), en tant que els vials interiors del conjunt del Campus són força segurs, destacant només dos accidents a cruïlles del carrer de Pau Gargallo. Com a punts conflictius destaquen
 - la Plaça de Pius XII i
 - la cantonada de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer de Martí i Franquès.
- Els accidents amb bicicleta implicada són poc nombrosos, situació que es justifica per tractar-se d'un mode de transport amb menor intensitat d'ús que la resta dels analitzats. Pràcticament tots els accidents es concentren a l'avinguda de la Diagonal, i no es produeix cap als vials perifèrics del Campus Sud, atès que la perillositat de circular pels mateixos fa que els ciclistes ni s'hi acostin. En canvi, sí es produeixen alguns accidents puntuals a vials interns del Campus, com ara els carrers de Pau Gargallo (2), del Tinent Coronel Valenzuela (1) i de Fernando Primo de Ribera (1). Tornen a destacar com a punts conflictius
 - la Plaça de Pius XII i
 - la cantonada de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer de Martí i Franquès.
- Els accidents amb ciclomotor o motocicleta implicades són comparativament força més nombrosos que els dos grups anterior, i es concentren principalment a l'avinguda de la Diagonal, en consonància amb la intensitat del trànsit en aquest eix. Els vials perifèrics del Campus presenten una sinistralitat també significativa, en tant que als vials interns els accidents es concentren a les cruïlles, destacant com a punt insegur la cruïlla entre els carrers de Pau Gargallo i Pascual i Vila. En conjunt, els punts negres de sinistralitat per a la moto al Campus són, en aquest ordre,
 - la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb l'avinguda del Doctor Marañón i el carrer de González Tablas,
 - la Plaça de Pius XII i
 - la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb els carrers de Martí i Franquès i del Tinent Coronel Valenzuela.
- Finalment, els accidents amb vehicle de més de dues rodes implicat són els més nombrosos dels quatre grups analitzats, i presenten una distribució similar a la moto: major sinistralitat a l'avinguda de la Diagonal, nivell mig als vials perifèrics del Campus i menor nombre d'accidents als vials interns, però concentrats a les cruïlles. Els carrers de Pau Gargallo i de Martí i Franquès són els que concentren més accidents a l'interior del Campus Sud, en tant que els principals punts negres són
 - els tres que ja s'han indicat per a la moto, més
 - un tram de l'avinguda de Joan XXIII entre el cementiri de Les Corts i les instal·lacions del FC Barcelona.

El PMU del Districte de Les Corts inclou un mapa de punts conflictius que, en relació al Campus de la Diagonal, estableix una elevada concentració d'accidents a la cruïlla entre l'avinguda del Doctor Marañón, el carrer de Baldri Reixac i l'avinguda de Xile, i al tram de l'avinguda de Joan XXIII entre el cementiri de Les Corts i les instal·lacions del FC Barcelona (vegeu la figura 63). Creiem que també són necessàries actuacions per millorar la seguretat vial al conjunt de l'avinguda de la Diagonal, amb especial incidència als punts on es concentren el major nombre d'accidents al conjunt del Campus: la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb l'avinguda del Doctor Marañón i el carrer de González Tablas, la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb els carrers de Martí i Franquès i del Tinent Coronel Valenzuela, i la Plaça de Pius XII.



Figura 63. Localització de punts conflictius de seguretat vial al districte de Les Corts entre els anys 2002 i 2007. Font: DOYMO (2009).

L'interior del Campus, tot i presentat un baix nombre d'accidents, té com a principal punt de conflicte les cruïlles dels carrers de Pau Gargallo i de Pascual i Vila. Caldrà avaluar si la urbanització del carrer de Pascual i Vila, que quedarà en sentit únic en el tram entre Pau Gargallo i l'avinguda de la Diagonal, incideixen positivament en la reducció dels accidents.

5. ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT

5.1. METODOLOGIA D'ESTUDI

Aquesta part de la diagnosi es du a terme mitjançant la realització d'una enquesta a la població que estudia o treballa als centres de la UB del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. L'univers objecte de mostreig és el que es mostra a la taula 1, on s'inclouen el conjunt de persones que tenen una vinculació directa, ja sigui per treball o estudi, amb la UB i realitzen la seva activitat al Campus.

Cal fer constar que actualment vivim una fase de transició entre els antics plans d'estudis i el nou Espai Europeu d'Educació Superior (EEES), on conviuen programes nous (graus i postgraus) i d'altres en vies d'extinció (diplomatures, llicenciatures, etc.), i les nomenclatures i classificacions són confuses, especialment per als ensenyaments de tercer cicle. Les dades de 1r i 2n cicle i doctorat corresponen al curs 2008-2009, amb ensenyaments anteriors a l'EEES, en tant que les dades dels màsters corresponen als màsters europeus oficials i els programes de postgraus del grup UB als màsters catalogats en l'antic pla com a no oficials.

Partint d'aquest univers de 35.149 persones es procedeix a definir una mostra representativa per dur a terme el treball de camp, consistent en l'obtenció d'informació a partir d'enquestes per caracteritzar el perfil de mobilitat existent.

El disseny de la mostra és fruit d'un compromís entre la representativitat, per tal que sigui estadísticament significatiu, i els recursos disponibles (limitació temporal i de personal) per a l'elaboració de la diagnosi i el PDE. Així, obtenir una informació representativa del conjunt del Campus amb un 95% de confiança comportaria entrevistar a 380 persones repartides entre tots els col·lectius i centres identificats anteriorment, mesura que oferiria una visió molt pobre i esbiaixada de la realitat. Definir la mostra buscant el mateix nivell de significació per a cada centre, l'opció amb major rigor estadístic, comportaria la realització de 3.069 enquestes, un objectiu que no ha pogut ser assolit.

Per això s'opta per un mostreig aleatori estratificat, on es divideix la població en estrats o subdivisions de manera que cada grup tingui la màxima homogeneïtat interna i la màxima heterogeneïtat entre estrats. Com que la variabilitat entre la població respecte a la mobilitat no es coneix amb anterioritat, s'opta per definir els estrats en funció de la variabilitat espacial, els futurs canvis que es produiran a nivell urbanístic i la possible variabilitat que pugui existir entre els centres no experimentals, ubicats al Nord de la Diagonal i els experimentals, situats al Sud d'aquesta avinguda. Tot i no complir la premissa d'homogeneïtat espacial, també s'afegeixen a l'estrat del Sud de la Diagonal el Pavelló Rosa i Esports UB, ja que mantenir-los per separat com a estrats massa petits (0,61% i 0,13% respectivament sobre l'univers) faria que presentessin un error d'estimació major que el benefici de desglossar-los (Díaz de Rada, 2001).

En conseqüència, es distingeixen els dos estrats o àmbits territorials següents (veure la figura 64):

- Campus Diagonal Sud, on s'adhereixen el Pavelló Rosa i Esports UB, i
- Campus Diagonal Nord, amb la Facultat d'Economia i Empresa i la Facultat de Dret.

D'acord amb aquesta divisió en dos àmbits territorials, s'estableix que per assolir un 95% de confiança cal dur a terme un mínim de 792 enquestes a una mostra estratificada, amb afixació⁸ proporcional i arrodoniment a l'alça. A la taula 19 es detallen el nombre mínim de persones enquestades que calia completar en cada col·lectiu i centre per assolir l'objectiu prefixat.

⁸ L'afixació proporcional és la distribució de la mostra d'acord al pes que el grup suposa dins l'univers.



Figura 64. Àmbits territorials considerats per a l'enquesta de mobilitat del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Font: Elaborat per Verònica Sigüero sobre la base de l'ortofoto 1:5000 de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

Taula 19. Mostra objectiu per a la diagnosi de la mobilitat al Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement curs 2009/2010.

Centre	Estudiants					PDI	PAS	Becaris recerca	Altre personal	Total
	1r i 2n cicle	Doctorat	Màsters oficials	Post- graus						
Biologia	58	2	11	3	9	5	3	2	93	
Geologia	11	0	1	2	3	2	1	1	21	
Serveis Científicotècnics	0	0	0	0	0	3	0	1	4	
Farmàcia	64	1	8	3	9	4	1	2	92	
Física	25	0	7	0	6	3	2	0	43	
Química	42	1	4	1	7	3	2	2	62	
Belles Arts	50	3	6	3	5	2	1	1	71	
Menjadors Universitaris	0	0	0	0	0	1	0	1	2	
Biblioteca Baldri Reixac	0	0	0	0	0	2	0	1	3	
Aulari Florensa	0	0	0	0	1	2	0	1	4	
Aulari Baldri Reixac	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
Pavelló Rosa	0	0	0	0	0	6	0	1	7	
Esports UB	0	0	0	0	0	2	0	1	3	
<i>Economia i Empresa</i>	<i>199</i>	<i>1</i>	<i>6</i>	<i>11</i>	<i>11</i>	<i>3</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>233</i>	
<i>Dret</i>	<i>132</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>153</i>	
TOTAL	581	11	46	28	57	41	12	16	792	

Un cop definida la mostra es procedeix a la realització de l'enquesta, la qual s'ha dissenyat prenent com a referència el model elaborat per l'OSSMA l'any 2006 en l'estudi de mobilitat pel trasllat de les facultats de Filosofia i de Geografia i Història de la UB, i completat amb un seguit de preguntes de valoració seguint el model de l'EMO i l'EMQ.

Abans de trobar el format definitiu es va verificar el seu funcionament amb la realització de 20 enquestes inicials. Aquest test previ va permetre detectar que la part central del qüestionari no s'interpretava adequadament, motiu pel qual es van suprimir dues preguntes i es van modificar dues més fins aconseguir el qüestionari final, que es pot consultar a l'Annex 1.

L'enquesta és anònima i voluntària, es van crear versions en català i castellà per facilitar que pogués ser compresa i emplenada pel major nombre possible de persones, totes les respostes són tabulades, excepte l'apartat final d'observacions, i s'estructura en els següents blocs:

- Dades personals per identificar el col·lectiu al que pertanyen, conèixer el sexe, la edat i la presència d'alguna discapacitat que limiti la seva mobilitat.
- Dades bàsiques de mobilitat, on es recull informació referent al lloc de residència, quants dies i en quina franja horària accedeixen al centre, el temps de desplaçament, el mode de transport utilitzat habitualment i el motiu d'aquesta elecció.
- Dades de mobilitat interna, que inclouen
 - desplaçaments durant la jornada dins el Campus de la Diagonal, especificant a on i quants i el mode de transport que utilitzen habitualment;
 - desplaçaments des del centre de treball o estudi a altres indrets, especificant a on i quants i el mode de transport que utilitzen habitualment.
- Valoració per part dels usuaris del vehicle privat dels factors que puguin explicar la seva utilització i avaluació de l'estacionament existent.
- Preguntes genèriques sobre la mobilitat en bicicleta, per valorar l'acceptació d'aquest mode de transport i les possibles mesures que el potenciarien.
- Preguntes per testejar el grau d'acceptació de diverses mesures de promoció de la mobilitat sostenible al Campus.
- Pregunta oberta per afegir comentaris o suggeriments.

Les enquestes es van realitzar per tres procediments diferents:

- *Enviament per correu intern a PDI.* Es va deixar l'enquesta a les bústies del PDI junt amb una carta de presentació convidant a participar en l'elaboració del Pla de Mobilitat del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement i l'adreça postal de l'OSSMA per tal que la reenviessin per correu intern. Es va optar per aquest mètode després d'intentar amb poc èxit la realització de les enquestes amb entrevista individual, atès que es tracta d'un col·lectiu amb poca disponibilitat de temps per adaptar-se a aquest format. Presenta l'avantatge d'indicar interès i, per tant, qualitat i el desavantatge de rebre una baixa taxa de participació, 1/8 en la primera tongada. Es va aplicar aquest procediment entre els mesos de febrer i març de 2010.
- *Entrevista individualitzada al PAS i treballadors d'empreses externes.* Es va dur a terme una visita al lloc de treball d'aquests col·lectius, entre els mesos de febrer i maig de 2010. L'enquesta l'empena el propi individu, evitant així errors d'intermediaris.
- *Lliurament a l'aula per al col·lectiu d'estudiants* (excepte els d'Economia i Empresa i de Dret). L'enquesta es distribueix a l'aula previ contacte amb professorat col·laborador dels diferents centres ubicats al Campus, i és emplenada pels estudiants els darrers 10 minuts de classe. Aquest procediment també es va aplicar entre febrer i maig de 2010.
- *Enquesta en línia a estudiants de les facultats d'Economia i Empresa i de Dret.* Degut a les dificultats per trobar professorat col·laborador per lliurar l'enquesta a l'aula en aquests centres, es va optar per adaptar l'enquesta a format electrònic mitjançant una aplicació de Google. Previ contacte amb el deganat de les Facultats de Dret i d'Economia i Empresa es va enviar un correu electrònic als llistats d'alumnes disponibles, es va incorporar una notícia a la intranet de MonUB d'aquests centres convidant a emplenar l'enquesta, i es va crear un enllaç a la pàgina web de la Facultat d'Economia i Empresa. Aquest procediment es va dur a terme entre els mesos de juny i juliol de 2010.

Com ja s'ha indicat el procediment de la presa de mostra ha estat un mostreig aleatori estratificat, on tots els individus tenen la mateixa probabilitat de ser escollits. Per als col·lectius de PDI, PAS, personal extern i estudiants d'Economia i Empresa i de Dret aquesta definició s'ajusta força bé a la realitat, amb l'únic filtre de la

voluntat a participar. Per al PAS i personal extern s'han visitat els centres de treball al torn de matí i de tarda, garantint la representativitat en diferents franges horàries. Dins el grup de personal extern s'ha buscat la màxima diversitat d'empreses sense establir proporcionalitat respecte al nombre de persones que treballen en cada activitat (neteja, manteniment, reprografia, restauració, oficines bancàries, etc.).

En la realització de les enquestes a l'aula s'ha vetllat per la màxima representativitat en quant al curs i als horaris d'impartició de l'assignatura, però en aquest cas la mostra ha estat filtrada tant per la possibilitat de contactar amb professors que volguessin i/o poguessin participar com per la voluntat de participar dels propis estudiants.

Tot i que la diversitat de procediments d'enquesta resta solidesa als resultats (no podem valorar en quin grau), ha estat possible testejar metodologies diferents de cara a futurs processos de diagnosi en aquest Campus o altres àmbits territorials de la UB. Un cop comparats els resultats obtinguts en relació a l'esforç emprat per a la realització de les enquestes, el mètode en línia és el que proporciona la millor solució, atès que redueix el temps d'obtenció de les dades. Com a principal mancança d'aquest mètode destaca que no permet orientar possibles problemes de comprensió o interpretació de l'enquesta, que sí es poden corregir mitjançant el mètode d'entrevista.

Un cop completat aquest procés de realització de les enquestes, recollida i depuració de les dades, es van obtenir un total de 1.183 vàlides. Tots els col·lectius identificats a la taula 19 estan representats amb escreix excepte el col·lectiu de 3r cicle de la Facultat d'Economia i Empresa, ja que s'ha rebut només una resposta. Degut a les diferents metodologies emprades i al diferent nivell de col·laboració entre els diferents ensenyaments hi ha biaix degut a una representació superior a l'afixació proporcional inicialment definida a Geologia, la Biblioteca Baldiri Reixac, l'Aulari Florensa i Esports UB.

A la taula 20 es detallen el nombre d'enquestes completades per cada centre i col·lectiu, així com la proporció d'excés en cada centre respecte a la mostra inicialment definida. Per corregir aquest biaix la mostra s'ha ponderat respecte als estrats amb un pes de 1,032 per al Campus Sud i de 0,968 per al Campus Nord. L'anàlisi estadística s'ha dut a terme amb la versió 18 del programari PASW (antic SPSS).

Taula 20. Mostra objectiu per a la diagnosi de la mobilitat al Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement curs 2009/2010.

Centre	1r i 2n cicle	3r cicle	PDI	PAS	Becaris recerca	Altres personal	Total	% excés sobre mostra
Biologia	72	20	12	7	4	2	117	25,81
Geologia	31	5	6	3	1	1	47	123,81
Serveis Científicotècnics	0	0	0	4	0	1	5	25,00
Farmàcia	82	15	13	4	3	2	119	29,35
Física	30	18	11	5	2	0	66	53,49
Química	42	9	8	4	2	2	67	8,06
Belles Arts	84	14	11	10	2	3	124	74,65
Menjadors Universitaris	0	0	0	2	0	1	3	50,00
Biblioteca Baldiri Reixac	0	0	0	9	0	1	10	233,33
Aulari Florensa	0	0	1	8	0	1	10	150,00
Aulari Baldiri Reixac	0	0	0	1	0	0	1	0,00
Pavelló Rosa	0	0	0	8	0	1	9	28,57
Esports UB	0	0	0	6	0	1	7	133,33
Economia i Empresa	403	1	23	5	1	2	435	86,70
Dret	132	16	8	4	1	2	163	6,54
TOTAL	830	98	92	80	16	20	1.183	49,37
%	70,16	8,28	7,78	6,76	1,35	1,69	100,00	

Els resultats presenten en el conjunt de la mostra un interval de confiança de $\pm 2,8\%$ per a un nivell de confiança del 95%, en tant que a les dues estratificacions establertes s'assoleix un interval de confiança de $\pm 3,95\%$ al Campus Nord i $\pm 3,97\%$ al Campus Sud, també per a un nivell de confiança del 95%.

5.2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA

Donat que les enquestes són anònimes les úniques dades personals que es van recollir a efectes estadístics són sexe, edat, col·lectiu i centre al que pertanyen. Aquestes dues últimes són la informació que s'utilitza al llarg de l'estudi per definir el perfil de mobilitat.

A la comunitat universitària del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement predominen les dones amb un 62,8% del total, en tant que els homes sumen un 37,2% (vegeu la taula 21). Destaca però, que entre el PDI la distribució s'inverteix i els homes representen un 58,1% i les dones un 41,9% dins el col·lectiu.

Taula 21. Distribució de la mostra per sexe en funció del col·lectiu.

Col·lectiu	Home	Dona
Estudiant de 1r cicle	36,3%	63,7%
Estudiant de 2n cicle	34,7%	65,3%
PDI	58,1%	41,9%
PAS	29,1%	70,9%
Becari/ària de recerca	25,0%	75,0%
Treballador/a d'empresa externa	30,0%	70,0%
Total	37,2%	62,8%

Per estrats s'observa el mateix patró, sense diferències significatives entre el Campus Nord i el Campus Sud. Només dos individus no van indicar el sexe a l'enquesta.

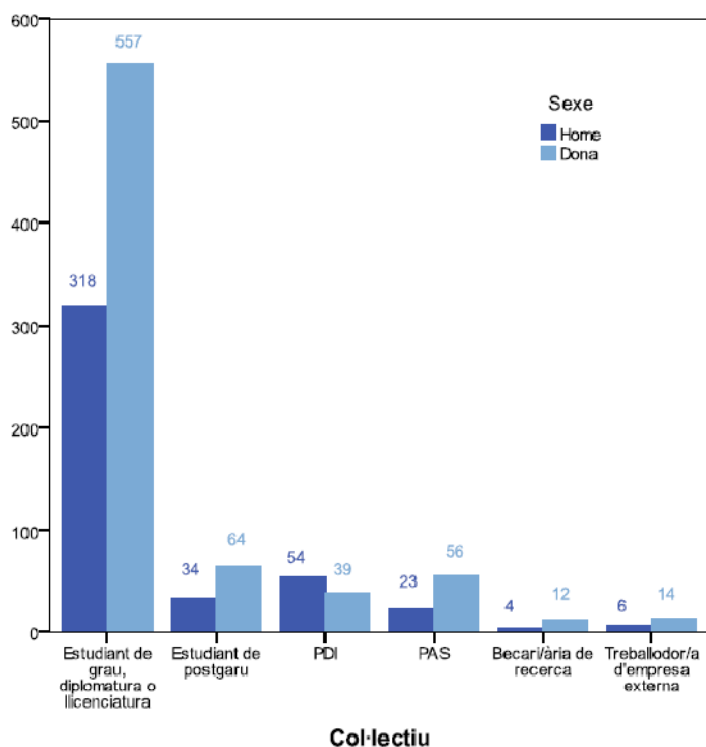


Figura 65. Representació gràfica de la mostra en funció del sexe i el col·lectiu al que pertanyen. Elaboració: Verònica Sigüero.

Com es lògic degut a que l'univers i la mostra presenten un predomini clar de població d'estudiants, la comunitat universitària és molt jove: un 53,7% de la població té entre 20 i 30 anys, un 26,1% té menys de 20 anys i l'altre 20,2% restant té més de 30 anys (vegeu la figura 66).

Els treballadors d'empresa externa tenen un rang d'edat molt ampli, al contrari que els becaris/àries que es concentren entre els 20-30 anys. L'edat del PAS es troba majoritàriament entre els 30 i 50 anys i la del PDI entre els 40 i 60 anys. Tant els alumnes de 1r i 2n cicle com els de 3r cicle presenten un marcat pic entre els 20-30 anys i únicament els estudis de 1r cicle tenen població de menys de 20 anys.

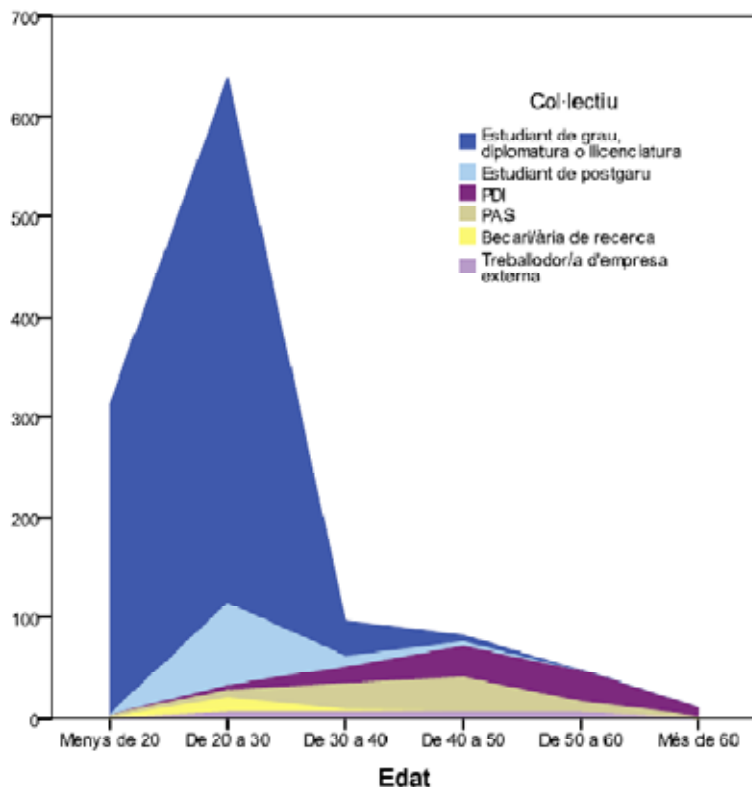


Figura 66. Distribució de la mostra per interval d'edat. Elaboració: Verònica Sigüero.

En ser preguntats si pateixen algun tipus de discapacitat que afecti la mobilitat, cinc persones, un 0,40% de la mostra, manifesta trobar-se en aquesta situació. Si extrapolem aquesta proporció al conjunt de la població del Campus, el nombre de persones amb mobilitat reduïda seria de 140 individus. Aquest valor relatiu permet fer també una estimació del nombre de places d'estacionament per a PMR que cal preveure en els aparcaments dels centres, complementats amb places a espais de via pública quan l'edifici no disposi d'aparcament propi.

Taula 22. Nombre d'enquestats per sexe i col·lectiu que manifesten tenir algun tipus de discapacitat que limiti la seva mobilitat.

	Estudiant de 1r i 2n cicle	PAS
Home	0	1
Dona	2	2

Tot i que a l'enquesta només els col·lectius d'estudiants de 1r i 2n cicle i PAS presenten PMR, no es pot atorgar representativitat a les dades desagregades quan el nombre de casos és tan reduït.

En quant a l'assistència al Campus per part de la població universitària, els resultats de l'enquesta permeten concloure que és força elevada, amb una mitjana total de 4,73 dies per setmana. Segons les dades recollides un 79,01 % de la comunitat universitària accedeix al seu centre de treball o estudi els cinc dies laborables, de dilluns a divendres, assolint el valor més elevat el personal extern, que supera molt lleugerament els cinc dies per setmana, i el més baix el col·lectiu d'estudiants de 3r cicle, amb 4,4 dies setmanals (vegeu la taula 22).

Taula 22. Assistència mitjana per col·lectiu als centres de treball o estudi per col·lectiu, en dies setmanals.

Col·lectiu	Estudiant de 1r i 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Personal extern
Assistència mitjana	4,74	4,43	4,66	4,99	4,81	5,05

Quan s'analitzen les dades per centre (veure la figura 67) es poden observar diferències poc significatives entre la majoria de facultats i edificis, predominant majoritàriament els que presenten una assistència mitjana entre 4,9 i 5 dies. Es troben en aquesta situació tant els edificis amb predomini de PAS, que té una assistència setmanal de 5 dies (Aulari Baldiri Reixac, Biblioteca Baldiri Reixac, Menjadors Universitaris, Pavelló Rosa), com gairebé totes les facultats d'especialitats experimentals (Farmàcia, Física, Geologia, Química) i la d'Economia i Empresa entre les que no ho són.

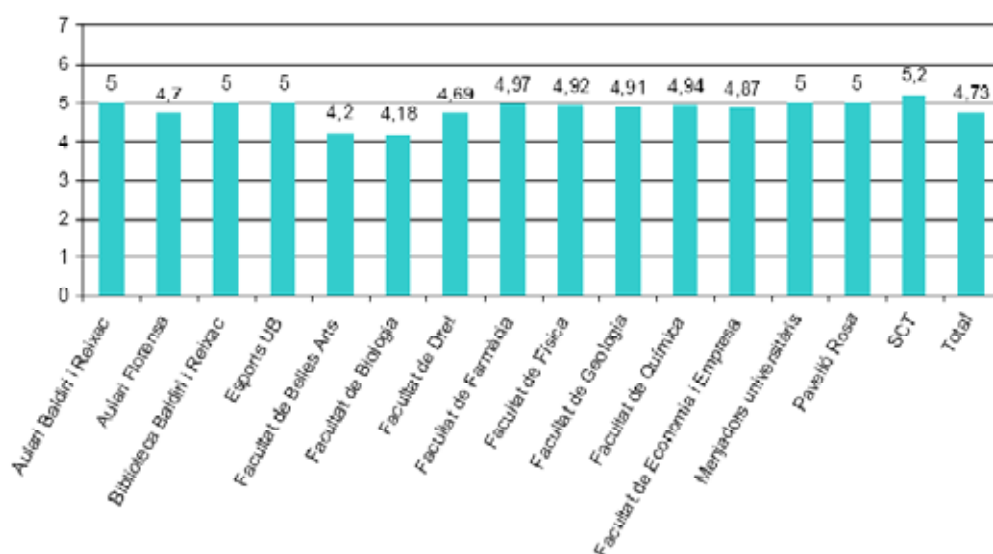


Figura 67. Assistència mitjana als centres de treball o estudi, en dies setmanals.. Elaboració: Verònica Sigüero.

En la franja baixa d'assistència trobem les facultats de Biologia i Belles Arts, amb una mitjana de 4,2 dies setmanals, l'Aulari Florensa per influència dels estudiants de Belles Arts i la Facultat de Dret, ambdós amb 4,7 dies. Finalment destacar que als SCT es superen els 5 dies d'assistència mitjana setmanal, degut probablement a que l'activitat de recerca obliga en alguns casos a accedir al centre en dies no laborables per completar i garantir la continuïtat de certs experiments.

L'anàlisi de la franja horària d'entrada i sortida revela dos pics d'entrada i dos pics de sortida. L'hora punta d'entrada al Campus es situa entre les 8:00 i les 9:00 hores, interval en que quan extrapolem les dades de la mostra al conjunt de la població de la UB al Campus accedeixen prop de 22.600 persones (vegeu la taula 23), i es perllonga fins les 10:00 hores, de forma que gairebé dos terços de la comunitat universitària ja es troben a l'àmbit d'estudi a aquesta hora. Existeix un segon pic d'accés menys important de 16:00 a 17:00 h, corresponent a l'entrada del torn de tarda, en el qual entren prop de 4.000 persones. A partir de les 18 hores només entren al Campus unes 350 persones, l'1% de la població.

La sortida del Campus és molt més escalonada que l'entrada. Així, l'hora punta de sortida és de 14:00 a 15:00 hores, en què 13.500 persones deixen l'àmbit d'estudi, i existeix un segon pic de sortida del torn de tarda menys definit entre les 20:00 i les 21:00 hores. Cal deixar constància que un nombre significatiu de persones deixen el Campus més tard de les 22:00 hores, quan la disponibilitat de transport públic és més reduïda. Tots

els col·lectius, excepte els becaris de recerca, presenten sortides després de les 10 de la nit, destacant que en el cas dels treballadors d'empreses externes la proporció ascendeix al 10%.

Taula 23. Distribució de la mostra per hora d'entrada i sortida del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.

	Estudiant 1r i 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Becari/a de recerca	Treballador/a d'empresa externa	TOTAL	Estudiant 1r i 2n cicle	Estudiant 3r cicle	PDI	PAS	Becari/a de recerca	Treballador/a d'empresa externa	TOTAL
	Entrada							Sortida						
Fins les a 8:00	1,4%	1,0%	6,6%	9,9%	-	30,0%	2,8%	-	-	-	-	-	-	-
De 8:00 a 10:00	64,9%	55,6%	66,0%	71,6%	75,0%	55,0%	64,4%	0,3%	-	-	-	-	-	0,1%
De 10:00 a 12:00	14,0%	7,1%	18,7%	1,2%	25,0%	5,0%	12,9%	0,9%	-	-	-	-	-	0,9%
De 12:00 a 14:00	1,6%	-	2,2%	3,7%	-	5,0%	1,7%	22,0%	1,0%	-	1,2%	-	-	16,4%
De 14:00 a 16:00	4,0%	10,1%	4,4%	13,6%	-	5,0%	5,6%	43,2%	10,1%	9,9%	63,4%	47,1%	45,0%	39,3%
De 16:00 a 18:00	12,2%	26,3%	1,1%	-	-	-	11,3%	3,7%	12,1%	16,5%	12,2%	12,5%	10,0%	6,2%
De 18:00 a 20:00	1,3%	-	-	-	-	-	0,9%	5,4%	39,4%	49,5%	9,8%	37,5%	30,0%	15,0%
De 20:00 a 22:00	-	-	1,1%	-	-	0%	0,1%	17,3%	35,3%	20,9%	6,1%	-	5,0%	17,8%
Més de les 22:00 h	-	-	-	-	-	-	-	4,3%	2,0%	3,3%	7,3%	-	10,0%	4,3%

Existeixen diferències significatives de comportament entre col·lectius. Els empleats d'empresa externa són els que accedeixen més aviat i surten més tard del centre de treball, detectant clarament un perfil predominant de jornada laboral de torn de matí amb jornada intensiva de 8 hores de durada (de 6:00 a 14:00) i un torn secundari de jornada completa partida que s'allarga fins a la tarda, amb diferents hores de sortida.

El PAS presenta un perfil clarament predominant de torn de matí, entrant en hora punta junt amb la majoria de la comunitat universitària i sortint entre les 14:00 i les 16:00 hores. Els accessos de tarda són proporcionalment reduïts (13,6% entre les 14:00 i les 16:00 hores), i no hi ha entrades al Campus d'aquest col·lectiu passades les 16 hores. Les sortides, però, són molt esglaonades al llarg de la tarda, degut a que coincideixen els treballadors que fan jornada partida i que surten al voltant de les 18 hores, i els del torn de tarda, que deixen el Campus fins i tot més enllà de les 10 de la nit.

El PDI entra majoritàriament en hora punta, però com que no té jornada definida surt més tard que la resta de col·lectius, amb un 75% de sortides passades les 18 hores. És el col·lectiu que roman al Campus un major nombre d'hores.

Els estudiants de 1r i 2n cicle tenen un perfil d'accés marcat per l'horari de les classes, diferenciant clarament entre els horaris de matins (de 09:00 a 14:00 hores) i els de tardes (16:00 a 21:00 hores). Així, la proporció d'accessos d'aquest col·lectiu abans de les 10 hores (aproximadament un 66%), coincideix amb la de sortides abans de les 16 hores, en tant que els accessos posteriors a les 14 hores van associats majoritàriament a sortides en la franja de 20 a 22 hores.

El comportament dels estudiants de 3r cicle és diferent, ja que es produeixen estades de jornada completa en una proporció clarament superior. Així, es segueixen distingint accessos en horari de matí (principalment de 8 a 10 hores, amb el 55% del total) i de tarda (sobre tot de 16 a 18 hores, amb un 26%), però en canvi les sortides es concentren aclaparadorament a partir de les 18 hores, ja que més del 75% de la població d'aquest col·lectiu roman al Campus fins aquesta hora. De fet, els estudiants de 3r cicle són els que presenten una proporció de sortides més elevada a partir de les 20 hores, superant fins i tot al col·lectiu de PDI.

Finalment, tot i que per tractar-se d'una mostra molt reduïda resulta difícil establir un perfil específic per als becaris de recerca, cal destacar que els accessos es concentren en hora punta de matí, i es distingeix una doble tipologia de dedicació laboral entre els que surten abans de les 16 hores (gairebé la meitat) i els que romanen al Campus fins a la franja horària de 18 a 20 hores (més d'una tercera part).

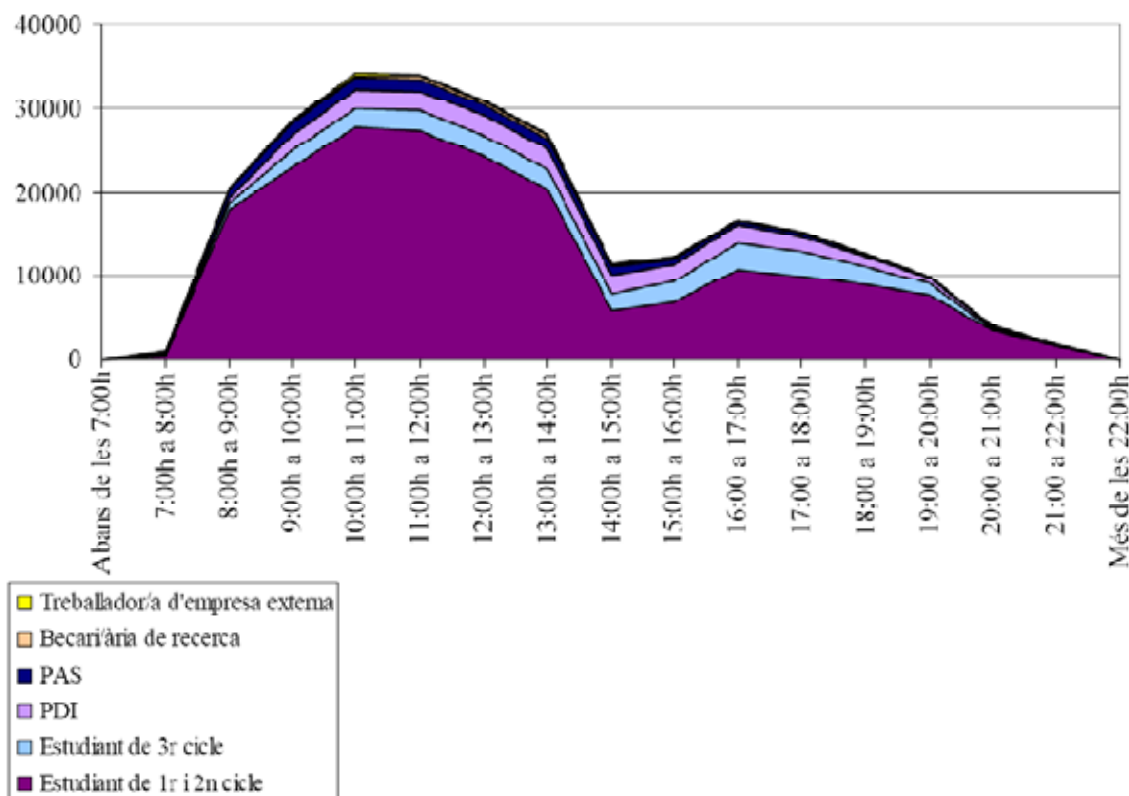


Figura 68. Evolució horària de la permanència de la comunitat universitària al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

D'acord amb la distribució horària d'entrada i sortida definida amb la mostra, es distingeix una major intensitat d'ús del Campus durant el matí, amb la permanència de més de 30.000 persones entre les 08:00 i les 14:00 hores, i una menor activitat durant la tarda, on la població es redueix fins als 10.000-15.000 persones entre les 14:00 i les 20:00 hores (vegeu la figura 68).

5.3. TAULES ORIGEN - DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA I MODES DE TRANSPORT UTILITZATS

Més de la meitat de la mostra, un 54,3%, resideix a la ciutat de Barcelona, en tant que l'altre 45,7% prové de 132 municipis diferents, d'acord amb les dades dels codis postals detallades pels enquestats. A l'annex II es presenten de forma detallada les dades corresponents a cada municipi, però per tal de facilitar l'establiment de fluxos i la seva caracterització, hem optat per realitzar la diagnosi agrupant les dades de municipis de procedència en comarques, tal i com es pot veure a la taula 24.

Els codis postals especificats pels enquestats com a lloc de residència mostren que un 63,96% de la població resideix als cinc municipis del Barcelonès –Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià del Besòs i Santa Coloma de Gramenet–, seguida del Baix Llobregat (15,3%), el Vallès Oriental (4,9%), el Maresme (4,1%), el Vallès Occidental (3,4%), el Garraf (3,2%) i l'Alt Penedès (2,8%).

D'acord amb aquesta distribució territorial, la comunitat universitària de la UB que estudia o treballa al Campus de la Diagonal prové majoritàriament del municipi de Barcelona i de la RMB, atès que un 92,05% de la mostra resideix a les 7 comarques que formen l'àmbit metropolità.

Les comarques que queden fora de la RMB presenten una menor proporció d'enquestats, de forma que les dades que ofereixen no són representatives per poder establir un perfil general de mobilitat en aquests àmbits de procedència.

Atenent al mitjà temps de desplaçament els llocs de residència més propers són el Barcelonès i el Baix Llobregat amb un recorregut entre 15 i 30 minuts. Arribar des del Vallès Oriental presenta una gran variació, amb desplaçaments que oscil·len entre 30 a 90 minuts, en tant que per arribar des del Maresme, el Vallès Occidental, el Garraf i l'Alt Penedès són necessaris de 45 a 90 minuts.

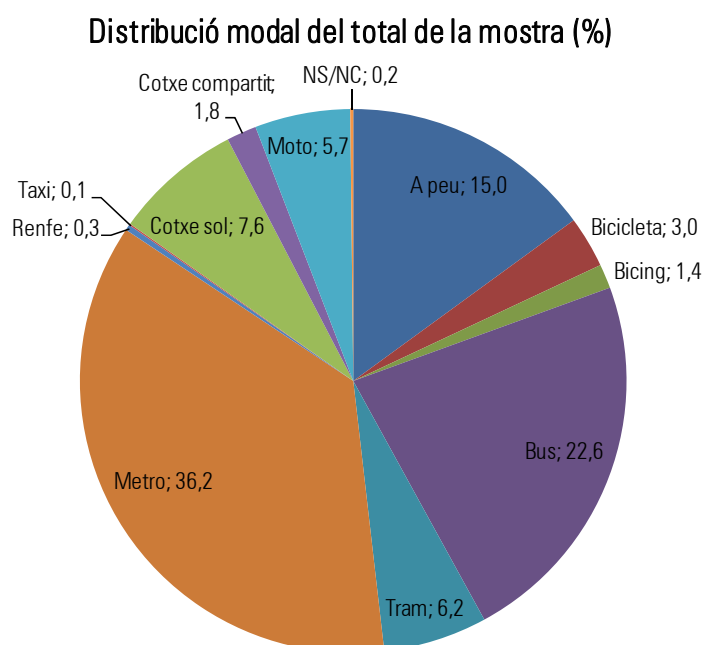


Figura 69. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració: OSSMA.

Tal i com s'observa a les figures 64 i 65, el mode de transport més utilitzat per accedir al Campus és el metro, amb un 36,2% dels usuaris, sense que existeixin pràcticament diferències entre els residents a Barcelona i la població que prové de fora. L'autobús, amb un 22,6%, es també el segon mode amb més presència en els desplaçaments interns de Barcelona o procedents de l'exterior per accedir al Campus, però en aquest cas es detecta una major utilització d'aquest mode entre els usuaris que venen de fora de la ciutat (26%) que entre els barcelonins (20%).

L'accés a peu, que en conjunt suma un 15% dels desplaçaments, presenta en canvi una major incidència entre els residents a Barcelona (19%) que entre els procedents de fora d'aquest municipi (10%). Tal i com es va indicar a l'apartat 4.3.1, la ubicació del Campus determina que el radi de cobertura dels desplaçaments a peu inclogui tant districtes propers a l'àmbit d'estudi com amplis sectors dels municipis limítrofs (l'Hospitalet de Llobregat i Esplugues de Llobregat).

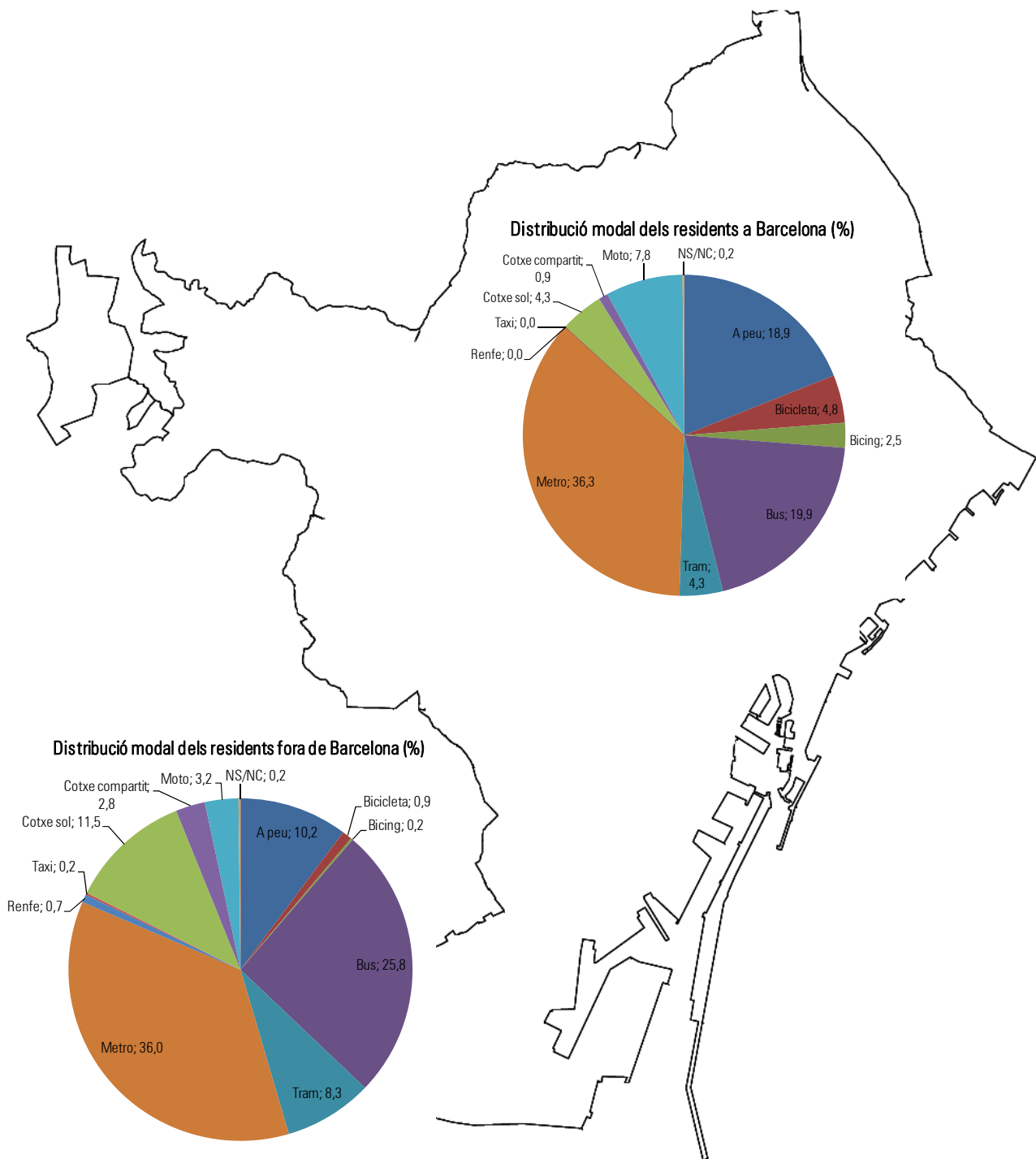


Figura 70. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal en funció de si la població resideix a Barcelona o fora d'aquest municipi. Elaboració: OSSMA i Verònica Siguero.

Tanmateix, la proporció d'accessos a peu detectada en la mostra presenta un error a l'alça de proporció indeterminada entre els residents fora de Barcelona, atès que quan es disgreguen les dades per comarca (vegeu la taula 24) es detecten persones que afirmen accedir al Campus a peu en gairebé tots els casos tot i trobar-se clarament fora de l'àmbit de cobertura del recorregut a peu. Aquests casos deuen haver indicat que l'accés s'ha fet a peu quan en realitat aquest mode de transport haurà estat complementari d'algun altre.

El cotxe utilitzat només pel conductor és el tercer mode més utilitzat per accedir al Campus entre els residents fora de Barcelona (11,5%), però en canvi només és el quart quan considerem el total de la mostra (7,6%) i el

sisè entre els residents a la ciutat (4,3%). La major diversitat de modes de transport a Barcelona i la competitivitat en temps de desplaçament respecte al cotxe determinen un menor ús entre els que viuen a la ciutat.

Amb una proporció superior al 5% també trobem el tramvia (6,2%), que té una incidència superior entre els residents fora de Barcelona, i la motocicleta (5,7%), que en canvi és un mode més utilitzat pels usuaris que viuen a aquest municipi.

En quant a la bicicleta, en general té un baix impacte relatiu entre la comunitat universitària (4,4% de la mostra), assolint només un nivell destacable entre els residents al Barcelonès (6,7% si sumem els usuaris de bicicleta pròpia i els de Bicing) i el Vallès Oriental (3,4%).

Finalment, la resta de modes de transport són residuals en el conjunt de la mobilitat al Campus, amb un 1,8% de desplaçaments en cotxe compartit que mostren un gran potencial de creixement d'aquesta opció, un 0,3% en Renfe, tot i que caldria determinar si els quatre enquestats que marquen aquesta opció realment accedeixen en ferrocarril o ho fan realment amb la combinació de metro i a peu, que és la més habitual en aquest cas, i un 0,1% en taxi, que correspon a un únic cas.

L'anàlisi de les dades per comarques (vegeu la taula 24), mostra que les de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Bages i el Baix Llobregat arriben fins al Campus en autobús. Les comarques que accedeixen al Campus en autobús no acostumen a utilitzar cap altre combinació i són les que més caminen per cobrir part del seu trajecte.

La resta de comarques fan servir majoritàriament el metro, sent la comarca del Barcelonès la que en fa un ús menor. Aquest comportament es justifica perquè la població del Barcelonès disposa d'una major diversitat de modes disponibles per accedir al Campus (a peu, en bicicleta pròpia o en Bicing, nombroses línies d'autobús urbà de TMB, el Trambaix), en tant que la resta de comarques que no disposen de línies d'autobús competitives utilitzen el metro per entrar a l'àmbit d'estudi un cop han accedit a Barcelona amb algun altre mode de transport (principalment Renfe, però també FGC).

Com dèiem, al Barcelonès la tipologia de modes de transport utilitzats està més diversificada, i això explica que també sigui la que més utilitza un sol mode de transport en els desplaçaments. En menor mesura, al Baix Llobregat també es detecta un perfil similar.

Finalment, destacar que les comarques que presenten major diversificació, situació que correspon a una major disponibilitat de modes de transport públic motoritzat, presenten també una menor utilització del vehicle privat motoritzat, situació de tot punt desitjable per assolir un perfil de mobilitat sostenible al Campus. El Barcelonès és el millor exemple d'aquesta característica, amb tres modes de transport a prop o per sobre del 20% i cap d'ells concentrant el 40%, en tant que el cotxe només amb el conductor és utilitzat només pel 4,5% dels residents en aquesta comarca.

Les comarques que més utilitzen el cotxe individualment per arribar al Campus són el Bages (30%), el Baix Llobregat (17%), el Vallès Oriental (15%), l'Anoia (14%) i el Garraf (13%). Però com a combinació només es utilitza en gran mesura al Bages (20%).

La moto s'utilitza en un 8% al Barcelonès, i en proporcions inferiors al 3% a les comarques veïnes: Baix Llobregat, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental. A la resta de comarques la moto no és utilitzada per cal de les persones que constitueixen la mostra, de forma que es pot determinar que hi ha també un radi de cobertura per a aquest mode de transport, igual que succeeix amb els desplaçaments a peu o en bicicleta, que podríem situar com a màxim en 35-40 km.

Taula 24. Mode de transport utilitzat i temps de desplaçament per arribar fins al Campus en funció de la comarca de procedència de la població que integra la mostra.

	Alt Empordà	Alt Penedès	Anoia	Bages	Baix Empordà	Baix Llobregat	Baix Penedès	Barcelonès	Garraf	Gironès	Maresme	Osona	Selva	Tarragonès	Valls Occidental	Valls Oriental	TOTAL (dades Absolutes)
Lloc de residència	0,1%	2,8%	1,2%	0,8%	0,1%	15,3%	0,6%	62,1%	3,2%	0,4%	4,1%	0,1%	0,3%	0,5%	3,4%	4,9%	
Dades absolutes	1	33	14	10	1	181	7	734	28	5	48	1	4	6	40	58	1183
Temps de desplaçament (%)																	
Menys de 15 minuts	-	-	-	-	-	7,7%	-	13,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	116
De 15 a 30 minuts	-	-	-	-	-	40,1%	-	42,7%	2,6%	40,0%	-	-	-	-	2,5%	8,6%	306
De 30n 45 minuts	-	9,1%	7,1%	10,0%	-	27,5%	-	30,2%	21,1%	-	6,3%	-	-	-	7,5%	20,7%	303
De 45 a 60 minuts	100,0%	42,4%	21,4%	20,0%	-	19,8%	-	11,3%	28,9%	-	37,5%	-	-	-	30,0%	20,7%	192
De 60 a 90 minuts	-	39,4%	57,1%	60,0%	100,0%	4,4%	71,4%	1,8%	44,7%	40,0%	45,8%	-	50,0%	100,0%	57,5%	34,5%	145
Més de 90 minuts	-	9,1%	14,3%	10,0%	-	,5%	28,6%	,1%	2,6%	20,0%	12,5%	100,0%	50,0%	-	2,5%	15,5%	31
Mitjà de transport amb que arriben al Campus (%)																	
A peu	-	6,1%	14,3%	10,0%	-	8,3%	-	18,3%	5,3%	40,0%	18,8%	-	-	-	22,5%	1,7%	177
Bicicleta	-	-	-	-	-	,6%	-	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	3,4%	36
Bicing	-	-	-	-	-	,6%	-	2,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Bus	-	60,6%	64,3%	50,0%	100,0%	29,8%	-	19,6%	23,7%	-	6,3%	-	25,0%	16,7%	12,5%	25,9%	267
Tram	-	15,2%	-	-	-	19,3%	14,3%	4,2%	-	-	-	-	-	-	2,5%	-	73
Metro	100,0%	18,2%	7,1%	10,0%	-	17,1%	71,4%	37,9%	55,3%	40,0%	58,3%	100,0%	50,0%	83,3%	47,5%	46,6%	428
Renfe	-	-	-	-	-	-	14,3%	-	2,6%	-	-	-	-	-	-	3,4%	4
Taxi	-	-	-	-	-	,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Cotxe sol	-	-	14,3%	30,0%	-	16,6%	-	4,5%	13,2%	20,0%	4,2%	-	25,0%	-	10,0%	15,5%	90
Cotxe compartit	-	-	-	-	-	4,4%	-	1,0%	-	-	10,4%	-	-	-	2,5%	-	21
Moto	-	-	-	-	-	2,8%	-	7,9%	-	-	2,1%	-	-	-	2,5%	3,4%	67
Segona combinació																	
A peu	-	24,2%	28,6%	20,0%	-	11,5%	-	21,5%	2,6%	-	2,1%	-	-	-	-	6,9%	199
Bicicleta	-	-	-	-	-	-	-	1,6%	-	20,0%	-	-	-	-	-	-	13
Bicing	-	-	-	-	-	-	-	2,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Bus	-	6,1%	14,3%	10,0%	-	8,2%	-	7,6%	-	-	-	-	-	-	12,5%	1,7%	82
Tramvia	-	-	-	-	100,0%	13,7%	-	4,8%	-	-	-	-	-	-	2,5%	1,7%	63
Metro	-	12,1%	14,3%	20,0%	-	3,8%	14,3%	11,6%	15,8%	-	18,8%	-	25,0%	-	15,0%	6,9%	127
Renfe	100,0%	30,3%	7,1%	-	-	3,8%	71,4%	2,3%	57,9%	60,0%	62,5%	100,0%	50,0%	100,0%	35,0%	43,1%	144
FGC	-	-	-	-	-	9,3%	-	1,0%	-	-	-	-	-	-	17,5%	15,5%	40
Cotxe sol	-	3,0%	-	20,0%	-	2,7%	-	2,3%	5,3%	-	-	-	-	-	-	5,2%	30
Cotxe compartit	-	-	-	-	-	,5%	-	,3%	-	-	2,1%	-	-	-	-	1,7%	5
Moto	-	-	7,1%	-	-	1,1%	-	1,6%	-	-	-	-	-	-	2,5%	3,4%	18
Cap més	-	24,2%	28,6%	30,0%	-	45,1%	14,3%	43,4%	18,4%	20,0%	14,6%	-	25,0%	-	15,0%	13,8%	447

Sorprèn l'alt percentatge d'utilització del vehicle privat al Baix Llobregat, ja que és una comarca propera i ben comunicada amb el Campus en transport públic. Probablement això es pot explicar perquè l'accés directe per la C-32 i l'A-2 competeixen amb les combinacions de transport públic (autobús interurbà, FGC o Renfe més Metro) amb un temps de desplaçament significativament menor.

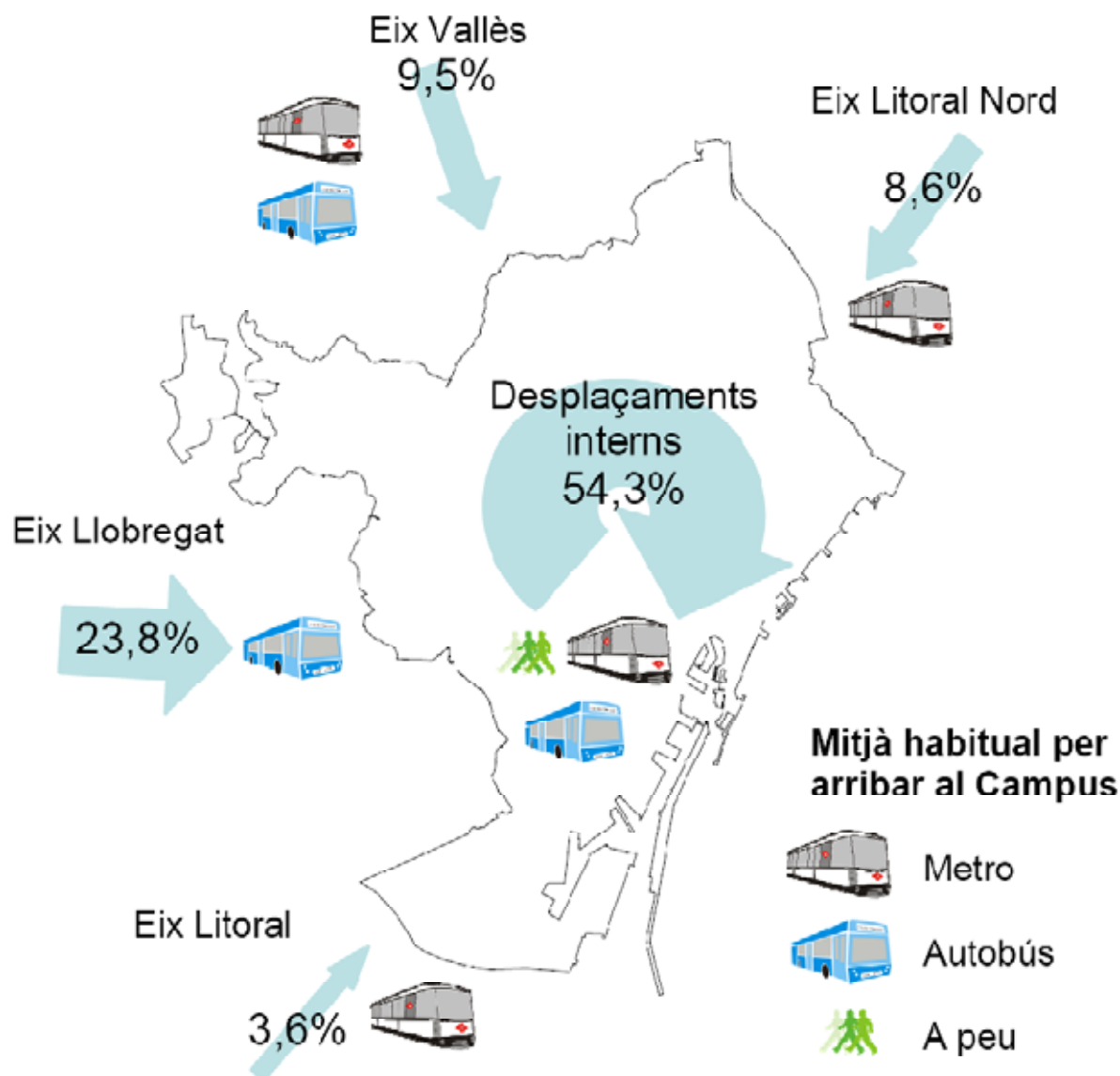


Figura 71. Eixos d'accés al Campus de la Diagonal segons l'eix de procedència, amb indicació de la proporció d'entrades i els modes de transport predominants. Elaboració: Verònica Siguero.

En funció de les infraestructures d'entrada a Barcelona en transport públic detectades (vegeu el mapa 8 de l'annex cartogràfic) i del perfil de mobilitat que la mostra defineix per a cada comarca, s'han distingit 4 eixos principals d'entrada a Barcelona, que es mostren a la figura 71.

Des del Sud accedeix la població resident als municipis litorals del Baix Llobregat i el Garraf. Només sumen el 3,6% dels desplaçaments, i tot i que arriben principalment en metro aquest mode és complementari de Renfe, que porta aquests usuaris del Campus fins a l'estació de Sants on prenen la L3. Es tracta, per tant, d'un eix d'accés clarament intermodal.

Des del Nord es produeix una situació semblant, amb un 8,6% dels desplaçaments procedents del Maresme i altres poblacions més meridionals que també accedeixen en metro després d'haver iniciat el recorregut en Renfe des dels seus punts d'origen.

Per l'eix del Vallès es produeixen un 9,5% de les entrades al Campus, que tenen lloc principalment en autobús gràcies a les línies interurbanes que tenen connexió directa amb l'àmbit d'estudi i en metro per intermodalitat amb FGC i Renfe.

A través de l'eix del Llobregat es produeixen gairebé el 24% dels desplaçaments, i en aquest cas és predominant l'autobús degut que l'àrea de procedència dels usuaris que abasteix aquest eix (interior del Baix Llobregat, Alt Penedès, Bages i Anoia) presenta una baixa cobertura de modes de transport públic ferroviaris amb destinació al Campus. Així, tenint com a única alternativa el desplaçament per carretera l'autobús s'imposa al cotxe i la moto.

Com es pot comprovar en tota aquesta anàlisi, el vehicle privat motoritzat no és el mode de transport predominant en cap eix d'accés ni des de cap comarca de procedència dels desplaçaments. Aquesta realitat parla molt favorablement del perfil de mobilitat de la UB al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.

Quan comparem la situació de la UB amb la de l'entorn territorial queda encara més reforçada aquesta conclusió, de forma que sense rebutjar la necessitat de dur a terme accions de millora de la mobilitat a l'àmbit universitari, es pot afirmar que el perfil de mobilitat de la UB és un model per a la resta del territori, i que els esforços s'han de centrar en reforçar la disponibilitat d'infraestructures de transport públic i diversificar-ne l'oferta, per tal de facilitar que els usuaris de les zones d'origen on aquest mode de transport és insuficient o poc competitiu redueixin la utilització del vehicle privat motoritzat per desplaçar-se al Campus.

Mereix també una atenció especial l'anàlisi detallada de les dades corresponents als desplaçaments interns dels residents a Barcelona, ja que aquestes sumen un 54% del total de la mostra. De les 734 persones residents al Barcelonès, 642 persones resideixen a la ciutat de Barcelona.

Tots els districtes de Barcelona tenen representació al Campus de la Diagonal, sent l'Eixample el que compta amb més residents a la mostra, seguit de les Corts i Sarrià - Sant Gervasi, els més propers a l'àmbit d'estudi (vegeu la taula 25). Aquesta distribució no coincideix amb les dades del padró municipal de l'Ajuntament de Barcelona per a juny de 2009, que mostren que l'Eixample és el districte amb més habitants, però seguit de Sant Martí i Sants-Montjuïc. Això posa de manifest que el col·lectiu de treballadors, i en menor mesura el d'estudiants, canvien el seu lloc de residència o l'apropen tant com sigui possible al centre de treball o estudi per tal de reduir les distàncies de desplaçament diàries.

Aquest comportament actua també en favor d'una mobilitat més sostenible, atès que afavoreix la utilització de modes de transport no motoritzats. De fet, els residents de Les Corts poden arribar en menys de 15 minuts en un 49% dels casos, i també són els que arriben al Campus majoritàriament caminant (en un 64% dels casos), juntament amb els residents de Sarrià- Sant Gervasi (amb un 28,6% dels casos).

Els residents al districte de Nou Barris són els que necessiten un major temps per cobrir el seu trajecte, de 45 a 60 minuts, seguits de Gràcia, Horta-Guinardó, Sant Andreu i Sant Martí que necessiten de 30 a 45 minuts. Els districtes de Ciutat Vella, Eixample, Sants-Montjuïc i Sarrià- Sant Gervasi necessiten de 15 a 30 minuts, trobant-se per tant en una situació intermèdia.

El metro és l'opció més utilitzada pels barcelonins per arribar al Campus, un 36,5% d'ells arriba amb la L3 del metro, seguida de l'autobús amb un 20% i caminant en un 19% dels casos. Els districtes que més utilitzen

l'autobús són Gràcia i Sarrià-Sant Gervasi, en tant que Sants-Montjuïc i Sant Martí utilitzen tant metro com autobús i la resta utilitzen el metro majoritàriament.

Taula 25. Mode de transport utilitzat i temps de desplaçament per arribar fins al Campus en funció del districte de procedència de la població resident a Barcelona que integra la mostra.

	Ciutat Vella	Eixample	Sants- Montjuïc	Gràcia	Horra- Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sarrià- Sant Gervasi	Total (dades Absolutes)
Lloc de residència	4,5%	29,3%	6,3 %	8,7%	6,4%	12,3%	4,5%	7,3%	8,5%	12,0%	
Dades absolutes	29	188	41	56	41	79	29	47	55	77	642
Temps de desplaçament (%)											
Menys de 15 minuts	-	8,0%	9,8%	8,9%	2,4%	49,4%	-	4,3%	3,6%	33,8%	94
De 15 a 30 minuts	58,6%	61,2%	68,2%	32,1%	22,0%	45,6%	10,3%	10,6%	27,3%	51,9%	286
De 30a 45 minuts	41,4%	28,7%	19,5%	50,0%	51,2%	5,1%	17,2%	57,4%	52,7%	14,3%	199
De 45 a 60 minuts	-	2,1%	2,4%	8,9%	24,4%	-	58,6%	25,5%	16,4%	-	58
De 60 a 90 minuts	-	-	-	-	-	-	13,8%	2,1%	-	-	5
Més de 90 minuts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Mitjà de transport amb que arriben al Campus (%)											
A peu	10,3%	12,2%	14,6%	7,1%	2,4%	64,4%	3,4%	14,9%	7,3%	28,6%	122
Bicicleta	6,9%	6,9%	7,3%	1,8%	-	3,8%	-	2,1%	9,1%	3,9%	31
Bicing	-	3,2%	4,9%	3,6%	-	-	3,4%	2,1%	-	5,2%	16
Bus	17,2%	16,4%	29,3%	41,1%	17,1%	6,3%	24,1%	14,9%	20,0%	26,0%	128
Tram	-	5,3%	4,9%	-	4,9%	6,3%	-	2,1%	-	10,4%	28
Metro	65,5%	47,1%	36,6%	23,2%	48,8%	12,7%	58,6%	55,3%	40,0%	3,9%	234
Renfe											0
Taxi											0
Cotxe sol	-	3,2%	-	5,4%	12,2%	2,5%	6,9%	4,3%	5,5%	6,5%	28
Cotxe compartit	-	,5%	-	3,6%	2,4%	-	-	-	-	2,6%	6
Moto	-	5,3%	2,4%	14,3%	12,2%	3,8%	3,4%	4,3%	18,2%	13,0%	50
Segona combinació											
A peu	37,9%	28,9%	34,1%	16,1%	17,1%	17,0%	10,3%	21,3%	12,7%	13,0%	136
Bicicleta	-	2,1%	7,3%	1,8%	2,4%	4,5%	-	-	-	1,3%	12
Bicing	3,4%	3,2%		1,8%	-	3,6%	--	-	1,8%	1,3%	14
Bus	3,4%	7,9%	4,9%	1,8%	4,9%	7,1%	13,8%	6,4%	5,5%	13,0%	47
Tramvia	-	5,3%	9,8%	7,1%	-	5,4%	-	-	3,6%	9,1%	31
Metro	24,1%	13,2%	14,6%	10,7%	17,1%	8,0%	27,6%	17,0%	10,9%	2,6%	78
Renfe	3,4%	,5%	-	-	-	-	-	19,1%	1,8%	-	12
FGC	-	-	-	-	-	-	-	2,1%	-	-	1
Cotxe sol	-	1,1%	2,4%	3,6%	2,4%	,9%	6,9%	-	3,6%	3,9%	13
Cotxe compartit	-	,5%		-	-	-	-	-	-	1,3%	2
Moto	3,4%	,5%	2,4%	1,8%	-	,9%	-	-	3,6%	6,5%	11
Cap més	24,1%	36,8%	24,4%	55,4%	56,1%	52,7%	41,4%	34,0%	56,4%	48,1%	287

Un 13% dels barcelonins utilitza el vehicle privat per accedir al Campus, sent Horta-Guinardó, Gràcia, Sant Martí i Sarrià-Sant Gervasi les que més accedeixen en aquest mode. Sorpren l'alta utilització del cotxe sol a Gràcia, que contrasta amb l'estadística oficial del Ajuntament de Barcelona on és el segon districte menys motoritzat (0,90 turismes /llar) després de Ciutat Vella (0,74 turismes/llar). La mitjana a Barcelona per l'any 2008 va ser de 1,04 i els districtes més motoritzats són Sarrià-Sant Gervasi (1,46) i Les Corts (1,29).

Segons les dades obtingudes els residents d'Horta Guinardó, Sant Martí i Ciutat Vella no utilitzen el Bicing i a Horta-Guinardó i Nou Barris no utilitzen la bicicleta pròpia.

5.4. INTERMODALITAT

D'acord amb les respostes obtingudes a l'enquesta, un 37,9% de la mostra utilitza només un mode de transport per arribar al Campus de la Diagonal, en tant que un 41,9% utilitza la combinació de dos modes i un 20,1% utilitza fins a tres. En el cas dels residents a Barcelona, un 44,7% dels desplaçaments es fa només utilitzant un mode de transport. La intermodalitat és, per tant, predominant en el perfil de mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus.

Els mode de transport més exclusius, entenent com a tal que els recorreguts es realitzen sense canviar de modalitat, són per aquest ordre la moto i el cotxe. Els 91% d'usuaris de moto fan tot el desplaçament en aquest mode de transport, produint-se combinacions en una proporció molt minoritària amb el metro 7,6% o a peu 1,5%. Aquesta monomodalitat és una característica definidora de la motocicleta, atès que permet arribar pràcticament fins a la porta del centre de treball o estudi sense gaires dificultats per trobar aparcament, i per tant fa innecessari utilitzar cap altre mode complementari.

En quant al cotxe, s'utilitza com a únic mode de transport en un 78% dels casos, combinant-lo amb el desplaçament a peu al 10% dels recorreguts, i amb altres modes de transport públic en una proporció molt inferior (al voltant de l'1%). Els usuaris de cotxe, per tant, també opten majoritàriament per desplaçar-se exclusivament en cotxe i, o be troben aparcament a prop de l'edifici on treballen (situació molt probable en el cas de PAS i PDI) o estudien (situació molt improbable atès que l'alumnat no té aparcament assegurat), o han d'estacionar més lluny del punt de destinació i caminar la resta del trajecte (aquest és el cas més freqüent entre els estudiants).

El cotxe compartit presenta una major proporció d'intermodalitat amb la bicicleta, l'autobús, FGC o el metro (gairebé un 5% cada mode de transport), tot i que el poc nombre de persones detectades a la mostra que es desplacen d'aquesta forma fa que els resultats obtinguts no siguin estadísticament significatius.

A molta distància del vehicle privat motoritzat es troba la bicicleta, que com a vehicle privat no motoritzat també tendeix a ser d'ús predominantment exclusiu sense combinació (50% dels casos), però en tenir un radi de cobertura limitat es presta a la intermodalitat amb altres modes de transport públic, com ara el metro (19,4% dels casos), el tramvia (8,3%) o l'autobús (5,6%).

Cal destacar que, tot i tractar-se igualment d'un transport en bicicleta, el Bicing no presenta en absolut el mateix comportament. De fet, aquest mode és el que presenta una menor proporció de recorreguts sense combinació per accedir al Campus (6%), i és el que més es combina amb l'autobús (64% dels casos). També és destacable la intermodalitat amb el metro, que es dona en un 28% dels desplaçaments. La majoria de combinacions del Bicing quan aquest mode no és el que s'ha utilitzat per accedir al Campus es donen amb el desplaçament a peu (53% dels casos), degut a la inexistència d'estacions d'aquest servei a l'interior de l'àmbit d'estudi.

Taula 26. Taula de contingència de les combinacions de transport utilitzades. En files es representen les dades absolutes i relatives per cada mode utilitzat per arribar fins al Campus i en columnes la primera combinació utilitzada.

		Combinació 1											TOTAL		
		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto		Cap més	
En quin mitjà arriba	A peu	Recompte	-	8	8	39	13	35	4	2	3	-	2	62	176
		% "a peu"	-	4,5 %	4,5 %	22,2 %	7,4 %	19,9 %	2,3 %	1,1 %	1,7 %	-	1,1 %	35,2 %	100 %
	Biciclet	% combinació1	-	61,5 %	53,3 %	48,1 %	20,6 %	27,8 %	2,8 %	5,0 %	10,0 %	-	11,1 %	13,8 %	14,9 %
		Recompte	2	-	1	2	3	7	-	1	-	-	2	18	36
	Bicing	% "bicicleta"	5,6 %	-	2,8 %	5,6 %	8,3 %	19,4 %	-	2,8 %	-	-	5,6 %	50,0 %	100 %
		% combinació1	1,0 %	-	6,7 %	2,5 %	4,8 %	5,6 %	-	2,5 %	-	-	11,1 %	4,0 %	3,0 %
	Bus	Recompte	1	-	-	11	-	4	-	-	-	-	-	1	17
		% "Bicing"	5,9 %	-	-	64,7 %	-	23,5 %	-	-	-	-	-	5,9 %	100 %
	Tramvi	% combinació1	0,5 %	-	-	13,6 %	-	3,2 %	-	-	-	-	-	0,2 %	1,4 %
		Recompte	55	1	2	-	43	64	5	10	9	2	3	74	268
	Metro	% "bus"	20,5 %	,4 %	,7 %	-	16,0 %	23,9 %	1,9 %	3,7 %	3,4 %	,7 %	1,1 %	27,6 %	100 %
		% combinació1	27,5 %	7,7 %	13,3 %	-	68,3 %	50,8 %	3,5 %	25,0 %	30,0 %	40,0 %	16,7 %	16,5 %	22,7 %
	Renfe	Recompte	23	1	-	4	-	7	4	1	1	1	1	31	74
		% "tramvia"	31,1 %	1,4 %	-	5,4 %	-	9,5 %	5,4 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	41,9 %	100 %
	Taxi	% combinació1	11,5 %	7,7 %	-	4,9 %	-	5,6 %	2,8 %	2,5 %	3,3 %	20,0 %	5,6 %	6,9 %	6,3 %
		Recompte	107	2	4	23	3	-	130	25	14	1	6	114	429
	Cotxe	% "metro"	24,9 %	0,5 %	0,9 %	5,4 %	,7 %	-	30,3 %	5,8 %	3,3 %	0,2 %	1,4 %	26,6 %	100 %
		% combinació1	53,5 %	15,4 %	26,7 %	28,4 %	4,8 %	-	90,3 %	62,5 %	46,7 %	20,0 %	33,3 %	25,4 %	36,3 %
	Cotxe c.	Recompte	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	4
		% "Renfe"	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0 %	-	-	50,0 %	100 %
	Moto	% combinació1	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7 %	-	-	0,4 %	0,3 %
		Recompte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	Cotxe sol	% "taxi"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0 %	100 %
		% combinació1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2 %	0,1 %
	Cotxe compartit	Recompte	9	-	-	1	1	3	1	-	-	1	4	71	91
		% "cotxe sol"	9,9 %	-	-	1,1 %	1,1 %	3,3 %	1,1 %	-	-	1,1 %	4,4 %	78,0 %	100 %
	Cap més	% combinació1	4,5 %	-	-	1,2 %	1,6 %	2,4 %	,7 %	-	-	20,0 %	22,2 %	15,8 %	7,7 %
		Recompte	2	1	-	1	-	1	-	1	1	-	-	14	21
Cap més	% "cotxe compartit"	9,5 %	4,8 %	-	4,8 %	-	4,8 %	-	4,8 %	4,8 %	-	-	66,7 %	100 %	
	% combinació1	1,0 %	7,7 %	-	1,2 %	-	,8 %	-	2,5 %	3,3 %	-	-	3,1 %	1,8 %	
Cap més	Recompte	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	60	66	
	% "moto"	1,5 %	-	-	-	-	7,6 %	-	-	-	-	-	90,9 %	100 %	
Cap més	% combinació1	0,5 %	-	-	-	-	4,0 %	-	-	-	-	-	13,4 %	5,6 %	
	Recompte	200	13	15	81	63	126	144	40	30	5	18	448	1183	
Total	% "total"	16,9 %	1,1 %	1,3 %	6,8 %	5,3 %	10,7 %	12,2 %	3,4 %	2,5 %	,4 %	1,5 %	37,9 %	100 %	
	% combinació1	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

La utilització del transport públic necessita d'una interpretació més àmplia, ja que al Campus arriben metro, tramvia i autobús, però no Renfe ni FGC. Segons les dades obtingudes, els usuaris de Renfe fan transbord quasi exclusivament amb metro (90% dels casos), mentre que els usuaris/àries de FGC segueixen combinant-lo majoritàriament amb metro (62%), però també fan servir l'autobús (25%).

Aquesta característica respon a la pròpia distribució de la xarxa ferroviària. Així, les persones que utilitzen Renfe arriben totes fins a l'estació de Sants, i la L3 de metro és l'opció més ràpida i de major capacitat per accedir al Campus. No hi ha alternatives ni d'estació on fer la combinació ni de modes de transport des d'aquesta estació, de forma que el perfil està molt definit i concentrat en la combinació Renfe + Metro.

En el cas de FGC la línia Anoia-Llobregat enllaça a l'estació de Plaça Espanya, a 6-7 parades, però la línia Vallès dels FGC enllaça amb la L3 a Plaça Catalunya, que es troba a 11-12 parades del Campus, un trajecte llarg que es pot cobrir en autobús ja que la Plaça de Catalunya està molt ben comunicada (vegeu l'annex cartogràfic). En aquest cas sí existeixen alternatives que permeten diversificar la intermodalitat.

El metro s'utilitza molt freqüentment combinat amb desplaçaments a peu (25%), tot i que també són destacables les combinacions amb Renfe (30%), o els desplaçaments sense combinació (27%). La resta de modes es combinen poc amb el metro, tot i que quan ho fan configuren la principal combinació amb aquell mode (per exemple, arriben en metro el 90% dels usuaris que prèviament han utilitzat Renfe, un 62% dels usuaris de FGC, i un 53% dels que prèviament s'han desplaçat a peu).

El tramvia s'utilitza com a únic mode de transport en un 41% dels casos, i es combina amb trajectes a peu en un 31% dels desplaçaments. La combinació amb la resta de modes és proporcionalment molt més baixa, destacant només un 9% amb el metro. Tampoc és gaire freqüent utilitzar el tramvia com a mode de transport complementari.

L'autobús s'utilitza principalment sense combinació (27% dels casos), però també és habitual la intermodalitat amb el metro (24%), els desplaçaments a peu (20%) i el tramvia (16%). Són igualment destacables les combinacions autobús + metro (51%) o autobús + tramvia (68%), que poden indicar tant una combinació real en determinats trajectes com una mancança d'infraestructures de transport públic des de determinades àrees d'origen.

5.5. MODE DE TRANSPORT: COMPARACIÓ AMB L'ENTORN TERRITORIAL

En funció de les dades disponibles a l'enquesta de mobilitat, l'anàlisi de modalitat es pot definir amb dues metodologies: tenint en compte el mode de transport amb què la mostra accedeix al Campus (anàlisi per desplaçament) o en quina proporció ha utilitzat els tres grans modes —no motoritzat, públic motoritzat i privat motoritzat— al llarg del recorregut (anàlisi per etapes).

Si optem per l'anàlisi per desplaçaments observem que són predominants els realitzats en les modalitats més sostenibles. Així, el transport públic motoritzat és predominant tant si considerem el total de la mostra (65%), com els residents a Barcelona (60,6%) i els que viuen fora de la ciutat (71%).

El transport no motoritzat, ja sigui a peu o en bicicleta, suma un 15% dels desplaçaments, amb una incidència molt superior entre els residents a Barcelona (26%) que entre els procedents de l'entorn metropolità (11%), com es lògic atès que el radi de cobertura d'aquest mode és territorialment limitat a les zones més pròximes al Campus. Finalment, el transport privat motoritzat (cotxe i moto) té una incidència global reduïda en la mobilitat al Campus, amb un 15% del total de desplaçaments per al conjunt de la mostra, i variacions limitades entre els residents a Barcelona (13%) i fora d'aquest municipi (17%).

Tanmateix aquesta opció pot amagar la utilització d'altres modes emprats al llarg del recorregut. Per això a l'enquesta es va demanar als enquestats que valoressin el percentatge d'ús del transport públic, privat i no motoritzat que feien en els seus desplaçaments. Els resultats de l'anàlisi per etapes mostren que la comunitat universitària del Campus de la Diagonal utilitza el transport públic en un 66% del seu recorregut, el transport privat en un 17,6% i els modes no motoritzats en un 16,3%. Aquests resultats són molt similars als obtinguts quan només es té en compte el mode utilitzat per arribar al centre de treball o estudi, de forma que aquest aspecte del perfil de mobilitat es troba consolidat.

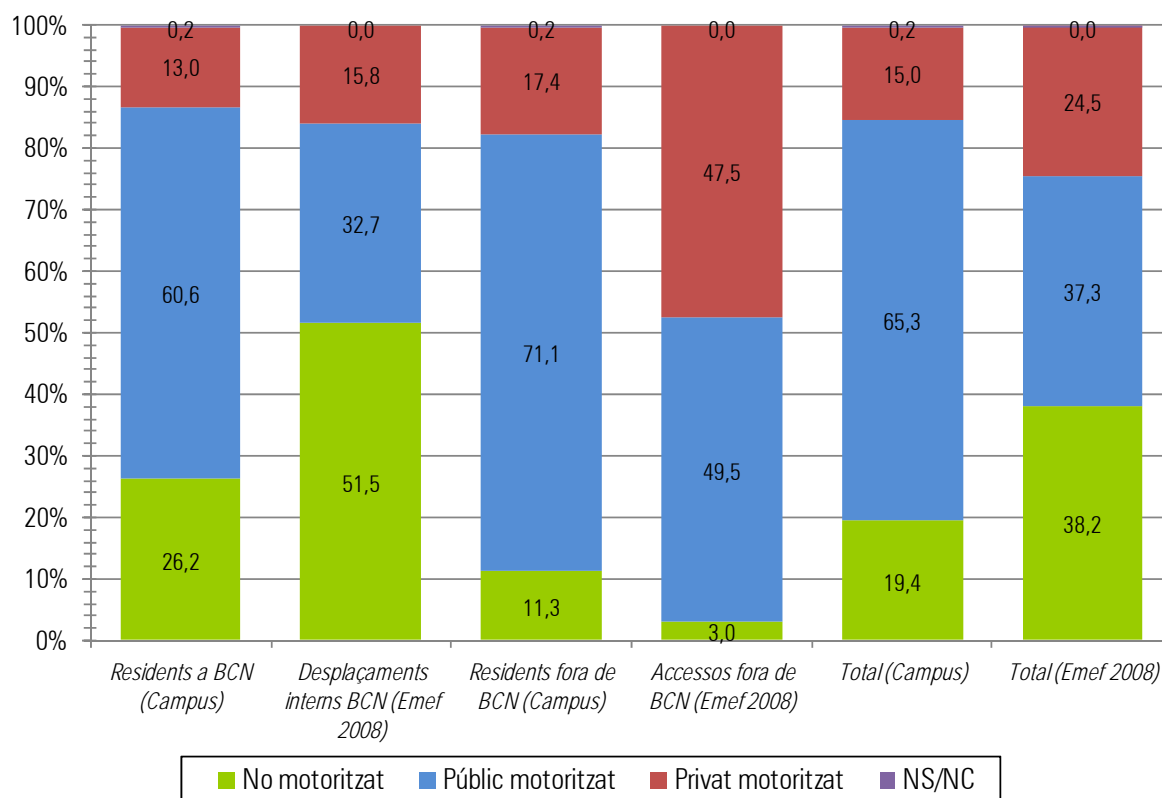


Figura 72. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal i comparació amb la distribució modal a Barcelona d'acord amb l'EMEF de l'any 2008. Elaboració: OSSMA.

Un cop comprovat que ambdues metodologies proporcionen resultats similars, s'opta per l'anàlisi per desplaçaments per comparar els resultats obtinguts a la UB en relació amb els de l'entorn territorial, ja que és el mateix mètode emprat a l'EMEF 2008.

El perfil de mobilitat al Campus és comparativament més sostenible que el del seu entorn (vegeu la figura 72), ja que s'utilitza un percentatge més elevat de transport públic i més baix de transport privat. Els resultats només són comparativament pitjors en termes de sostenibilitat perquè al Campus s'utilitza menys transport no motoritzat.

Tanmateix, aquest darrer aspecte és resultat de que les dades de l'EMEF inclouen població major de 16 anys i comptabilitzen tots els desplaçaments de dilluns a divendres per motius personals (32,6%), ocupacionals (22,1%) o de tornada a casa (45,2%). Cal tenir en compte que la gran majoria dels desplaçaments de població entre 16 i 18 anys, i bona part dels que es fan per motius personals, són de curta distància i presenten una major proporció d'utilització dels modes no motoritzats, principalment desplaçaments a peu.

Quan diferenciem la comparació en funció del lloc de residència es confirma la conclusió de que la mobilitat al Campus de la Diagonal és més sostenible que la del conjunt de la ciutat, tot i que podem observar variacions de modalitat força significatives entre les dues escales territorials.

Els desplaçaments interns a Barcelona es realitzen majoritàriament a peu o en bicicleta (51%), quan en el cas de la comunitat universitària de la UB que accedeix al Campus de la Diagonal aquest mode suma només una quarta part dels recorreguts. En canvi, la població de la UB es desplaça majoritàriament en transport públic (60%), quan només un 30% dels desplaçaments interns a Barcelona es fan en aquest mode. Finalment, el vehicle privat motoritzat és minoritari tant en el cas de la UB (13%) com per al conjunt de la ciutat (16%). Tal i com

indicàvem anteriorment, les diferències de configuració de les enquestes expliquen en bona part aquesta variació, que es fa especialment evident en els desplaçaments curts per l'interior de la ciutat.

En el cas dels residents de la UB fora de Barcelona, el mode no motoritzat és minoritari però suma un 13% dels desplaçaments, quan per als accessos a la ciutat els recorreguts en aquest mode només assoleixen el 3%. Tot i que hi ha una part de la mostra que efectivament pot accedir al Campus a peu o en bicicleta des dels municipis propers (l'Hospitalet i Esplugues), cal recordar que en analitzar els resultats de l'enquesta hi ha un cert nombre de persones que han indicat que arriben a peu tot i venir des de molt lluny, de forma que cal matisar aquest resultat.

La utilització del transport públic, predominant en les dues escales territorials analitzades, és molt més majoritària entre la població de la UB (71% del total) que per als conjunt d'accessos a Barcelona (49%). El predomini de la població jove menor de 25 anys en el conjunt de la mostra de la UB, que té un accés a vehicle privat motoritzat comparativament inferior al del conjunt de les persones que accedeixen a la ciutat, les dificultats per trobar estacionament al Campus, i la diversitat de modes de transport públic disponibles per accedir al Campus des de la majoria de punts d'origen, explica aquest predomini aclaparador.

Finalment, s'observa una gran diferència entre els accessos al Campus en vehicle privat dels residents fora de Barcelona, molt minoritaris (17%), i els que es fan al conjunt de la ciutat, que gairebé igualen als del transport públic (47%).

Tot i que els resultats de l'EMEF 2008 poden estar indicant desplaçaments de població sota altres característiques (menors de 16 anys, per tota la ciutat, diferents motius) cal prestar atenció a les diferències existents tant en el percentatge d'utilització del vehicle propi per a accessos des de fora de Barcelona com a la baixa utilització de modes no motoritzats en els desplaçaments interns.

Comparem també els resultats de modalitat als centres de la UB al Campus de la Diagonal amb el perfil de mobilitat general al districte de Les Corts. D'acord amb les dades del PMU del districte de Les Corts (DOYMO, 2009), per als desplaçaments intramunicipals amb destinació a Les Corts aquest és el districte de Barcelona que presenta un major pes del transport públic, amb un 42,6%, però té un dels menors en desplaçaments a peu i en bicicleta 34,9%, en tant que el transport privat representa un 22,6%.

Aquesta distribució dels modes de transport és, en termes de sostenibilitat, pitjor que la dels centres de la UB, ja que a la UB el transport públic té un pes superior (18 punts més) i el transport privat és menys rellevant (9,6 punts inferior). Només en els desplaçaments a peu i en bicicleta el districte presenta una proporció superior (8,7 punts més), degut a que les dades del districte provenen de l'EMEF i presenten les mateixes diferències metodològiques abans indicades per a la comparació amb el perfil de mobilitat del conjunt de Barcelona.

Recuperant les dades declarades pels enquestats sobre la utilització dels diferents modes de transport al llarg del recorregut per diferenciar els comportaments entre el Campus Nord i el Campus Sud (vegeu la taula 27), es pot concloure que el transport públic és el mode més utilitzat pràcticament a tots els col·lectius, amb excepcions destacades entre el PDI al Campus Nord i el PAS al Campus Sud, on predomina el vehicle privat (54% i 60%, respectivament).

Els estudiants conformen el col·lectiu que menys transport privat utilitza, i PDI i treballadors d'empresa externa els que més accedeixen en cotxe o moto. El PDI del Campus Nord utilitza més el vehicle privat (54%) que el del Campus Sud (30,05%), tot i que el nombre de places d'estacionament disponibles és inferior, tal i com es va exposar a l'apartat 4.2.2 d'aquesta diagnosi). Per als treballadors d'empresa externa i PAS la situació

s'inverteix, ja que al Campus Sud utilitzen més transport privat; aquest comportament respon millor a la disponibilitat d'estacionament en un i altre espai de l'àmbit d'estudi.

Taula 27. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal en funció del col·lectiu i de l'àmbit de destí.

		Estudiant de 1r i 2n cicle	Estudiant de 3r cicle	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	Total
Campus Nord	Transport no motoritzat	11,20%	22,35%	8,23%	21,67%	52,50%	5,00%	11,46%
	Transport públic motoritzat	70,09%	54,71%	38,23%	56,11%	47,50%	70,00%	69,15%
	Transport privat motoritzat	17,22%	22,94%	53,55%	22,22%	-	25,00%	19,39%
Campus Sud	Transport no motoritzat	21,60	24,70	22,21	12,65	17,29	8,75	20,50
	Transport públic motoritzat	68,8	63,88	47,74	27,63	74,14	42,50	63,96
	Transport privat motoritzat	9,93	11,85	30,05	60,68	8,57	48,75	15,54

La utilització que en fa el PAS del Campus Nord de modes no motoritzats és comparativament molt més elevada que la resta de col·lectius de l'estrat. Aquest comportament podria guardar relació amb l'antiguitat dins de l'empresa per poder escollir el centre més proper al lloc de residència o amb l'elecció del lloc de residència a prop del centre de treball. Les dades de treballadors/res d'empresa externa no es consideren significatives ja que la mostra no es proporcional respecte a la composició d'empreses i insuficient en relació a l'univers d'aquest col·lectiu.

D'acord amb aquests resultats es pot concloure que el perfil de mobilitat entre la població de la UB que accedeix al Campus Sud és més sostenible que la del Campus Nord, atès que la proporció d'utilització del transport no motoritzat és superior i la del vehicle privat inferior.

5.6. DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT

La dimensió subjectiva de la mobilitat ens permet conèixer la valoració que fan els usuaris dels modes de transport i els motius per utilitzar-los. Quan es pregunta als usuaris sobre els motius per escollir la combinació de transport que utilitzen habitualment per accedir al Campus (vegeu la figura 73), els més valorats pels estudiants de 1r i 2n cicle per arribar al Campus són la rapidesa del desplaçament i la comoditat o trajectes més agradables. Es tracta en el primer cas d'una motivació més associada amb el mode de transport privat, i la segona amb el transport públic motoritzat.

Els estudiants de 3r cicle, PAS, becaris de recerca i personal extern valoren positivament tant la rapidesa com la comoditat, associats a combinacions de vehicle privat, o els trajectes més agradables, que acostumen a associar-se amb l'elecció del transport públic, que permet aprofitar el temps de desplaçament per fer altres activitats.

També és destacable a tots els col·lectius, amb excepció dels treballadors d'empreses externes, l'estalvi econòmic. Aquesta motivació s'associa en general als modes de transport no motoritzat i al transport públic, tot i que alguns usuaris de vehicle privat també defensen aquesta justificació.

En canvi, la falta de transport públic o el fet de no tenir cotxe o carnet de conduir no constitueixen motius destacables. En el primer cas es tracta d'un indicador positiu sobre la disponibilitat de modes de transport públic per accedir al Campus, i en el segon és significatiu que la manca de cotxe o de carnet ni tan sols sigui una justifica-

cions destacada entre el col·lectiu d'estudiants que, per edat i limitació de recursos econòmics, podria tenir més problemes per accedir al vehicle privat tot i desitjar-ho.

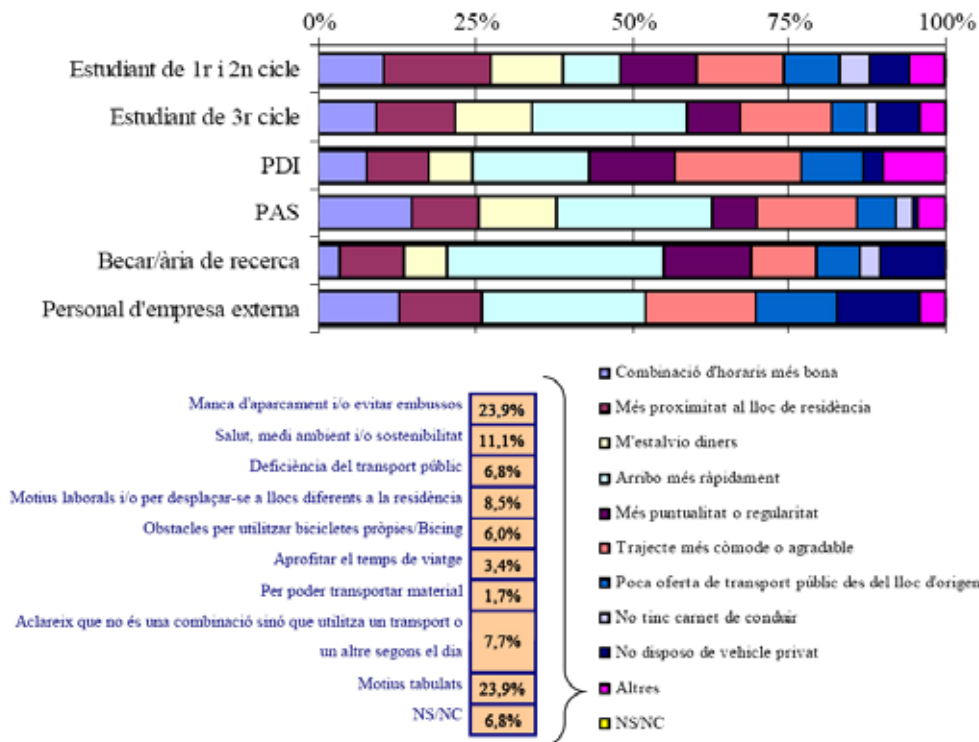


Figura 73. Motivació per escollir la combinació de transport per accedir al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Sigüero.

Entre els motius citats a la resposta oberta per escollir altres motius destaca la manca d'aparcament i/o evitar embussos, que sumen un 24% de les respostes de l'opció altres i actuarien en favor d'escollir opcions de transport públic, la convicció que aquesta elecció és la millor en termes de salut, medi ambient i/o sostenibilitat (11%), o la necessitat de combinar l'accés al Campus amb altres desplaçaments al llarg de la jornada (8%). Cal indicar que gairebé una quarta part de les respostes obertes repetien motius que ja es trobaven tabulats, i que un 7% no detallen quina és la motivació alternativa.

Si estratifiquem la pregunta en funció del mode de transport podem comprovar que les motivacions es mantenen força diversificades i cap d'elles és clarament predominant, tot i que s'identifiquen variacions de la motivació respecte al conjunt de la mostra.

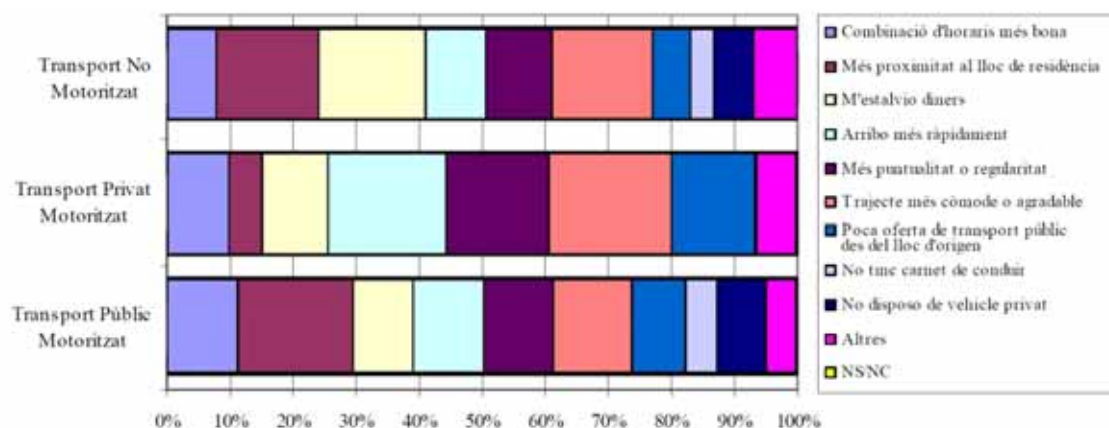


Figura 74. Motivació per escollir la combinació de transport públic per accedir al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Sigüero.

El principal motiu per arribar en transport públic és la proximitat al lloc de residència amb un 18,1% dels casos. Segueixen cinc motivacions més amb una proporció propera al 10%: el trajecte és més còmode o agradable (12,6%), una bona combinació d'horaris (11,5%), la rapidesa del desplaçament (11,4%), la puntualitat o regularitat del servei (10,9%) i l'estalvi econòmic (9,5%). Cal destacar també que un 8,5% dels usuaris de transport públic ho són perquè no disposen de vehicle privat i que un 8,4% utilitzen aquest mode tot i que tenen poca oferta de transport públic des del lloc d'origen.

El transport privat presenta dues motivacions principals, ja que tant la comoditat del trajecte (19,6%) com la rapidesa de l'accés (18,7%) volten la cinquena part del total de respostes dels usuaris d'aquest mode. Es tracta de dues motivacions tradicionals entre els usuaris de vehicle privat, que es segueixen percebent com a justificacions vàlides tot i que els embussos a primera hora del matí per accedir a Barcelona i la dificultat per trobar estacionament al Campus fan que en molts casos els desplaçaments en aquest mode no siguin ni el més ràpid ni el més agradable. Com a tercera motivació, molt a prop d'aquestes dues, trobem la puntualitat o regularitat del desplaçament (16,3%), i ja a més distància tenim l'escassa oferta de transport públic des del lloc d'origen (13,1%).

Sorprèn que un 10,6% d'usuaris de vehicle privat justifiquin la utilització d'aquest mode per l'estalvi econòmic, quan tots els estudis de costos indiquen que és el més car quan es comptabilitzen en cada desplaçament tant les despeses directes (benzina, peatges, aparcament) com les indirectes (amortització del cost d'adquisició del vehicle, part proporcional de l'assegurança, els impostos, el manteniment o les multes) i les externalitats (contaminació, accidentalitat i ocupació de l'espai). D'acord amb dades de PIRMB i DPTOP (2007), l'usuari únicament percep els costos directes, que són de 0,066 €/km, raó per la qual creu que el desplaçament en vehicle privat és més econòmic que en altres modes de transport. La realitat és que el cost ascendeix a 0,39 €/km en afegir els costos indirectes, i a 0,90 €/km quan s'integren les externalitats.

Les persones que opten per arribar en modes no motoritzats destaquen com a principals motivacions l'estalvi econòmic (17%), seguit de la proximitat al lloc de residència (16,3%) i realitzar un trajecte més còmode o agradable (15,9%). A més distància trobem dues justificacions de caire temporal, com són la puntualitat o regularitat del trajecte (10,6%) i la rapidesa del desplaçament (9,7%).

Sobre aquest conjunt de respostes es poden destacar diversos aspectes:

- a diferència del que podia semblar en funció del perfil predominant al Campus (estudiants joves que encara no tenen recursos econòmics propis per accedir fàcilment a adquirir un vehicle privat), el fet de no disposar de vehicle privat no és determinant per facilitar una major utilització del transport públic o el desplaçament en modes no motoritzats;
- els usuaris del vehicle privat justifiquen principalment la seva elecció per la rapidesa i comoditat del trajecte, tot i que les dificultats per accedir a Barcelona i aparcar al Campus redueixen el pes d'aquestes motivacions per sota del 20% de respostes en ambdós casos;
- tot i que minoritàriament, es percep erròniament que el vehicle privat és un mode de transport més econòmic que el transport públic o els modes no motoritzats;
- l'usuari de transport públic selecciona aquest mode per convicció, i valora positivament l'oferta disponible d'aquest mode.

Per als residents a Barcelona, les motivacions també presenten heterogeneïtat entre districtes (vegeu la taula 28). L'Eixample, Sants- Montjuïc, Sarrià-Sant Gervasi i Les Corts, destaquen la proximitat al lloc de residència amb percentatges propers al 20%, que en el cas de Les Corts arriba al 30%, com era d'esperar en tractar-se dels districtes més propers al Campus.

També en una proporció propera al 20%, Sant Andreu i Ciutat Vella destaquen la rapidesa del desplaçament, en tant que Nou Barris i Horta-Guinardó la puntualitat o regularitat del servei, i Gràcia i Sant Martí els trajectes més còmodes o agradables.

Finalment, indicar que l'escassetat d'oferta de transport públic és una motivació només destacada al districte d'Horta-Guinardó (10,5%), en tant que a Sarrià-Sant Gervasi és rellevant que, tot i la proximitat al Campus, un 8% dels residents faci esment a aquesta motivació.

Taula 28. Principals motius per escollir combinació de transport per accedir al Campus de la Diagonal en funció del districte de residència.

	Ciutat Vella	Eixample	Sants- Muntjuïc	Gràcia	Horta- Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sarrià- Sant Gervasi	TOTAL (n° absolut)
Combinació d'horaris més bona	12,73%	6,23%	5,08%	6,06%	8,96%	4,55%	11,29%	7,06%	8,70%	5,71%	79
Més proximitat al lloc de residència	18,18%	21,50%	22,03%	15,15%	7,46%	30,30%	14,52%	14,12%	13,91%	18,57%	215
M'estalvio diners	3,64%	12,46%	11,86%	10,10%	8,96%	16,67%	9,68%	4,71%	7,83%	14,29%	126
Arribo més ràpidament	20,00%	13,08%	18,64%	16,16%	17,91%	15,91%	8,06%	21,18%	11,30%	13,57%	168
Més puntualitat o regularitat	14,55%	11,84%	13,56%	11,11%	22,39%	10,61%	16,13%	14,12%	17,39%	12,14%	153
Trajecte més còmode o agradable	16,36%	16,20%	10,17%	19,19%	7,46%	11,36%	11,29%	14,12%	19,13%	17,86%	172
Poca oferta de transport públic des del lloc d'origen	5,45%	3,12%	6,78%	6,06%	10,45%	3,79%	8,06%	1,18%	6,96%	7,86%	60
No tinc carnet de conduir	-	3,43%	1,69%	3,03%	5,97%	2,27%	1,61%	8,24%	6,09%	-	87
No dispo de vehicle privat	3,64%	8,10%	3,39%	8,08%	7,46%	2,27%	11,29%	9,41%	2,61%	5,00%	71
Altres	5,45%	4,05%	5,08%	5,05%	2,99%	2,27%	8,06%	5,88%	6,09%	4,29%	52
NS/NC	-	-	1,69%	-	-	-	-	-	-	0,71%	2
TOTAL (n° absolut)	55	321	59	99	67	132	62	85	115	140	

Fora de Barcelona els resultats són encara més confusos, degut a la diversitat de llocs d'origen. Amb tot, cal indicar que les principals motivacions indicades pels usuaris són la bona combinació d'horaris (14,1%), la comoditat del trajecte (13,6%), la insuficient oferta de transport públic (12,4%) i la proximitat al lloc de residència (12,3%). Destaca que l'escassetat de transport públic com a motivació per seleccionar la combinació de transport entre els residents a Barcelona sigui només del 5,3%, posant en evidència que l'oferta d'aquest mode de transport és significativament millor a la ciutat que per als residents en els municipis de la RMB.

5.7. MOBILITAT INTERNA DEL CAMPUS

Per tal de complementar l'anàlisi de la mobilitat generada per accedir al Campus de la Diagonal, es pregunta als enquestats quins desplaçaments duen a terme per l'interior de l'àmbit d'estudi al llarg de la jornada. Atès que només un 17,4% de la mostra manifesta que fa desplaçaments entre centres del Campus, es pot afirmar que la mobilitat interna és poc significativa i rellevant en el conjunt de la mobilitat universitària.

En total les 206 persones de la mostra que han respost afirmativament en aquesta pregunta fan 1.258 trajectes setmanals, destacant especialment els fluxos entre els dos edificis de la Facultat d'Economia i Empresa, que sumen un 17,5% dels desplaçaments. En un segon nivell de rellevància trobem els trajectes entre edificis de la

Facultat de Belles Arts –Principal, Parxís i Adolf Florensa– (10,2% del total), entre les facultats de Dret i d’Economia i Empresa (6%), entre la Facultat de Belles Arts i Menjadors Universitaris (5%) i entre els edificis de la Facultat de Dret (4,5% del total).

Tots aquests fluxos, exceptuant el de Belles Arts amb Menjadors Universitaris, s’estableixen entre edificis d’un mateix centre, degut principalment a la necessitat de desplaçar-se entre els edificis on s’imparteix la docència, o entre centres amb un fort lligam entre disciplines científiques, com són les ciències jurídiques i econòmiques al Campus Nord. Tot i que caldria esperar dinàmiques amb intensitat similar entre centres experimentals al Campus Sud, els fluxos només són destacables entre Biologia i Geologia, amb un 3,8% dels desplaçaments.

Taula 29. Taula origen - destinació dels desplaçaments interns al Campus de la Diagonal.

	Belles Arts	Biologia/Geologia	Dret	Economia i Empresa	Esports UB	Farmàcia	Física/Química	Aulani Florensa	Menjadors Universitaris	Parc Científic	Pavelló Rosa	Residència Universitària	SCT	UPC Nord	UPC Sud
Aulani Baldri i Reixac	1				1			1	1						
Aulani Florensa	2	2		1		2	1	1	4		1			1	
Biblioteca Baldri i Reixac									2		1				
Esports UB				1				2							
Facultat de Belles Arts	61	1	1	2	4	1	3	66	63	1	4	1			1
Facultat de Biologia		29		3	5	5	11		11	9	4		5	3	1
Facultat de Dret	9	14	47	53	20	9	15	7	14	9	8	7	6	12	10
Facultat de Farmàcia		5		2	2	1	16	2	3	9	4		1		
Facultat de Física		5	1	2	4	1	17		7	1	2		2	3	2
Facultat de Geologia	1	19	1	2	8	1	8		2		1		6		
Facultat de Química	1	9			8	2	17	1	4	5	4	3	4	3	
Facultat de Economia i Empresa	7	10	23	220	53	15	34	6	29	6	9	7	5	41	15
Menjadors Universitaris		1								1					
Pavelló Rosa		1		1		1			1						
SCT		2			1		1		1	4			1		
Total	82	98	83	289	106	38	123	86	142	45	28	16	30	63	29

Es produeixen també fluxos d’intensitat destacable entre centres que aparentment tenen poc intercanvi interdisciplinari, com Economia i Empresa amb Física i Química (2,7% del total), o Dret amb Física i Química (1,2% dels trajectes). Alguns d’aquests fluxos són fins i tot més intensos que els que es produeixen entre centres més afins com Farmàcia, Biologia i Química.

Els centres de serveis són de forma gairebé exclusiva receptors de fluxos, però no generadors. Així, Menjadors Universitaris concentra un 11,3% de les destinacions, Esports UB un 8,4%, el Parc Científic un 3,6%, els SCT un 2,4% i la Residència Universitària un 1,3%. Cal destacar també que un 7,3% dels trajectes tenen els centres de la UPC com a destinació, amb un nombre de desplaçaments clarament superior cap al Campus Nord, on es concentren la major part dels seus edificis.

Finalment, sorprèn que Física i Química generi pocs desplaçaments tant en general com en direcció a centres amb els que té un elevat intercanvi científic (Biologia i Farmàcia), i en canvi jugui un rol bàsicament receptor, destacant els desplaçaments procedents del Campus Nord, tant des de la Facultat de Dret com des de la Facultat d’Economia i Empresa.

Un 84,9% dels desplaçaments interns al Campus es realitzen a peu (vegeu la figura 75). La implantació de qual-sevol alternativa de transport col·lectiu empitjoraria el repartiment modal en termes de sostenibilitat, ja que fins i tot en el cas que permetés substituir els trajectes en cotxe o moto, aquests són molt minoritaris.

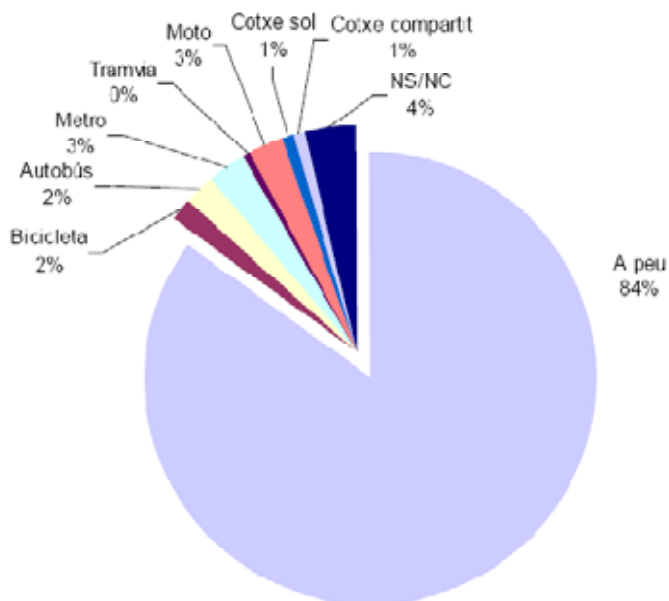


Figura 75. Modes de transport utilitzats per realitzar els desplaçaments interns entre edificis i centres del Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

El col·lectiu que més trajectes realitza és el d'estudiants de 1r i 2n cicle, en concentrar gairebé el 80% dels desplaçaments (vegeu la taula 30). Aquesta proporció es troba en consonància amb el pes del col·lectiu sobre el conjunt de la població (78,6%) i una mica per sobre del de la mostra (73,6%), indicant que forma un estrat comparativament dinàmic en termes de mobilitat interna del Campus. En quant a la resta de col·lectius, destacar que els estudiants de 3r cicle fan pocs desplaçaments (5,7%) en relació al seu pes a la mostra (8,6%), característica que es repeteix en el PAS (4,6% dels trajectes malgrat sumar un 7% de la mostra), en tant que el PDI es desplaça en proporció exacta al seu pes a la mostra (8%).

Taula 30. Distribució dels desplaçaments interns al Campus de la Diagonal per col·lectiu i centre.

	Belles Arts	Biologia/Geologia	Dret	Economia i Empresa	Esports UB	Farmàcia	Física/Química	Aulari Florensa	Menjadors Universitaris	Parc Científic	Pavelló Rosa	Residència Universitària	SCT	UPC Nord	UPC Sud	TOTAL (dades absolutes)	TOTAL (dades relatives)
Estudiant de 1r i 2n cicle	69	52	76	275	94	27	91	69	110	18	17	16	14	52	26	1006	79,21%
Estudiant de 3r cicle	1	17	6	1	2	3	17	2	5	9	2		3	4		72	5,67%
PDI	6	10	3	13	7	3	7	7	8	11	9		10	6	2	102	8,03%
PAS	3	11		7	1	3	3	3	12	4	9		1	1		58	4,57%
Becari/ària de recerca	1	4	1	2	1	1	4	1	3	2			2		1	23	1,81%
Treballador/a d'empresa externa	1	4			2	1	2	2	3	1	1			1		18	1,42%
TOTAL	81	98	86	289	107	38	124	84	141	45	38	16	30	64	29	1270	100,00%

Tenint en compte la rellevància de les instal·lacions d'Esports UB en termes d'ocupació d'espai a l'àmbit d'estudi, la seva ubicació perifèrica i les mancances detectades en l'apartat 4 d'aquesta diagnosi per accedir-hi, s'ha inclòs a l'anàlisi de la mobilitat interna del Campus una bateria específica de preguntes sobre els accessos a aquest centre.

Els desplaçaments a Esports UB es troben limitats al nombre de persones que actualment en són usuaris. Un 72% de la mostra manifesta que no utilitza les instal·lacions d'Esports UB, un 11% és usuari durant tot el curs i

un 4% hi accedeix esporàdicament per fer-hi alguna activitat esportiva o per als casals (vegeu la figura 76). Cal fer esment que un 5% dels enquestats fins i tot declaren no conèixer l'existència d'Esports UB.

Gairebé dues terceres parts dels desplaçaments per accedir al recinte d'Esports UB es fan a peu (vegeu la figura 77), proporció en consonància amb el fet que es tracti principalment de trajectes interns al Campus, però inferior a la del conjunt de desplaçaments per l'interior de l'àmbit d'estudi degut a la seva ubicació perifèrica i allunyada dels centres de treball o estudi. Aquest emplaçament, juntament amb la insuficient cobertura del transport públic per accedir a aquest recinte, expliquen també que el els accessos en transport públic siguin només del 2% (en autobús) i que el vehicle privat sumi un 25% dels trajectes, molt per sobre del 5% que assoleix per al conjunt de la mobilitat interna del Campus.

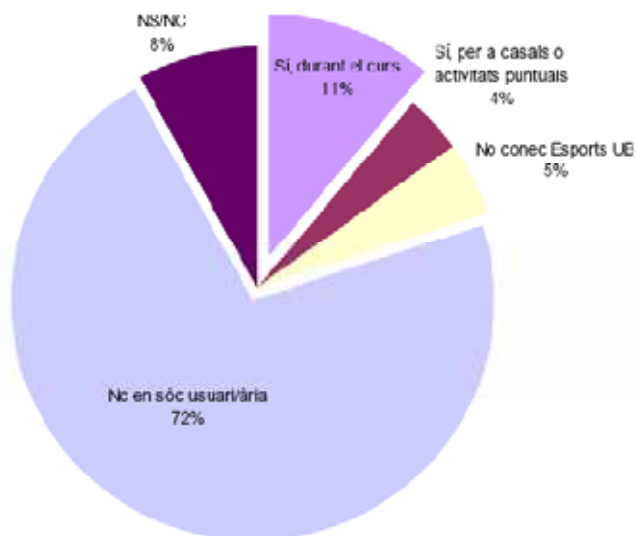


Figura 76. Coneixement i utilització de les instal·lacions d'Esports UB entre la mostra. Elaboració: Verònica Sigüero.

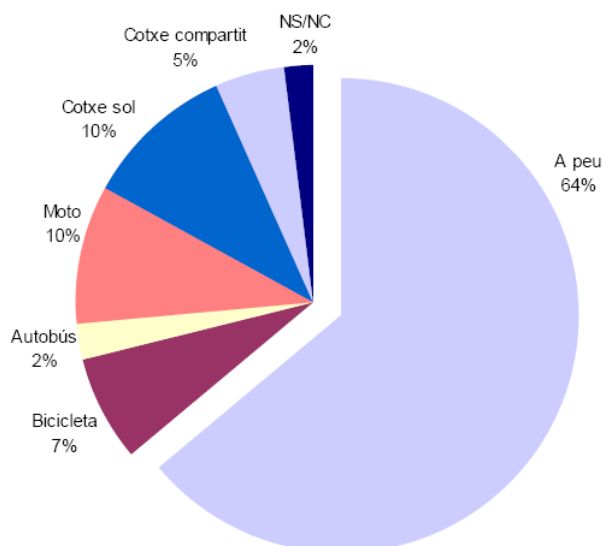


Figura 77. Modes de transport utilitzats per arribar a les instal·lacions d'Esports UB. Elaboració: Verònica Sigüero.

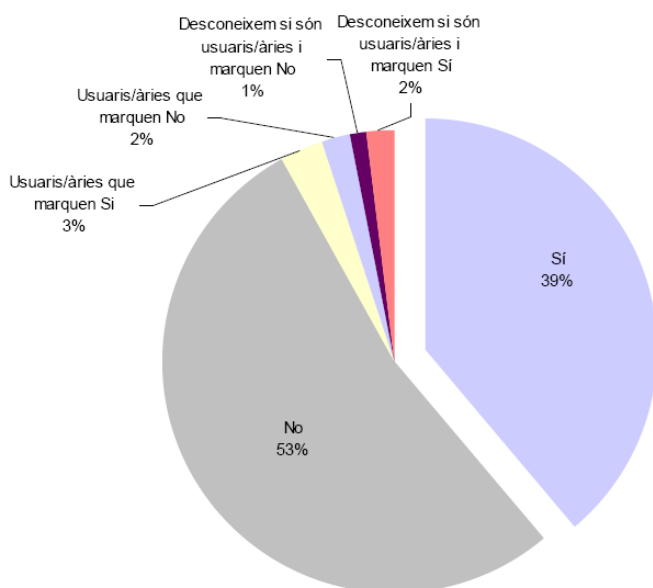


Figura 78. Percentatge de respostes quan es consulta als no usuaris d'Esports UB si el motiu és la falta de bones connexions en transport públic per accedir-hi. Elaboració: Verònica Siguero.

Finalment, es demanava als enquestats que declaraven no ser usuaris d'Esports UB si el motiu és la falta de bones connexions en transport públic per accedir a les instal·lacions esportives (vegeu la figura 78). Més de la meitat d'aquest estrat de la mostra (53%) considera que l'escassa oferta de transport públic no és un motiu determinant per no ser usuari d'Esports UB, en tant que un 39% sí ho considera determinant. Fins a un 8% de les respostes rebudes corresponen a persones que no haurien d'haver respost aquesta pregunta: usuaris d'Esports UB o que van respondre NS/NC quan es preguntava si eren usuaris.

Tot i que no es pot concloure que tots els que actualment no són usuaris passarien a ser-ho en cas de disposar d'una millor oferta de transport públic per accedir a les instal·lacions d'Esports UB, l'elevada proporció de respostes que considera aquest factor com determinant permet afirmar que el recinte esportiu tindria un nombre d'usuaris notablement superior amb una millora de la cobertura de qualsevol dels modes de transport públic existents a la zona.

5.8. MOBILITAT AMB ORIGEN AL CAMPUS

Es completa l'anàlisi de mobilitat mitjançant una pregunta per conèixer la intensitat i distribució de la mobilitat amb origen al Campus i destinació a altres punts. Dels 1183 enquestats, un total de 695 persones declaren realitzar algun trajecte des de la UB cap a altres centres de la universitat o altres punts de la ciutat i la RMB (un 68,75%). La suma total és de 1.000 desplaçaments setmanals, a raó d'1,44 trajectes per cada persona de la mostra que ha respost afirmativament aquesta pregunta.

En el recompte s'ha prescindit de les dades del trajecte «a casa», ja que en molts casos no s'ha pogut diferenciar si els desplaçaments indicats en aquesta opció corresponien a mobilitat amb origen al Campus, a la mobilitat obligada per accedir a l'àmbit d'estudi o a trajectes de mobilitat no obligada, com per exemple tornar a casa per dinar o desplaçaments entre la residència en dies laborables i el retorn a la residència familiar el cap de setmana (situació freqüent entre els estudiants procedents de fora de la RMB).

Tenint en compte la destinació, només un 38,3% dels trajectes es produeixen amb direcció a altres centres de la UB, destacant entre aquests els desplaçaments a Sants (16,1%), on s'ubiquen la Facultat de Biblioteconomia i Documentació, la Unitat de Formació Corporativa de la UB i part de l'activitat formativa de l'Escola d'Idiomes Moderns. L'edifici de Sants és destinació de trajectes amb origen a totes les Facultats del Campus de la Diagonal, però no pas dels edificis de serveis (Menjadors, Esports UB, Pavelló Rosa) o els aularis.

També destaquen els trajectes amb destinació a l'Edifici Històric (5,8%), que també tenen origen a les Facultats i no pas als aularis o els edificis de serveis, i es distribueixen el proporcio aproximada al pes de la població de cada centre sobre el conjunt de la mostra. En aquests cas són desplaçaments que es justifiquen per la presència del Rectorat i unitats administratives centrals a l'Edifici Històric, que generen trajectes tant per raó de treball (reunions, doble ubicació de determinades al seu centre de treball habitual al Campus i a l'Històric per disposar d'un càrrec específic, etc.) com per gestions administratives entre el col·lectiu d'estudiants.

Finalment, les facultats de Filosofia i de Geografia i Història reben un 5,9% dels trajectes amb origen al Campus, els quals tenen origen principalment la Facultat de Belles Arts degut a que hi ha professorat d'història de l'art ubicat al centre del Raval que disposa de despatx a l'Aulari Florensa i imparteix docència a Belles Arts. Així, es produeix un intercanvi necessari de persones i es genera un flux de mobilitat entre aquests centres.

Taula 31. Taula origen - destinació dels desplaçaments setmanals amb origen al Campus de la Diagonal.

	Edifici Històric	Filosofia, Geografia i	Medicina-Casanovas	Sants	Mundet	Bellvitge	Torribera	IL3	Altres llocs (BCN)	Altres dins la RMB	Altres fora de la RMB
Aulari Baldiri i Reixac	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aulari Florensa	3	2	2	2	-	1	-	-	2	-	-
Biblioteca Baldiri i Reixac	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Esports UB	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Facultat de Belles Arts	6	19	1	20	3	-	-	1	54	13	11
Facultat de Biologia	4	2	-	11	3	1	-	2	47	9	7
Facultat de Dret	11	11	3	19	5	5	1	5	51	30	23
Facultat de Farmàcia	2	1	3	21	3	1	-	-	29	8	11
Facultat de Física	5	3	1	10	2	-	-	-	19	9	5
Facultat de Geologia	1	-	-	8	-	-	-	-	9	5	3
Facultat de Química	1	3	7	5	-	1	-	1	23	8	5
Facultat de Economia i Empresa	20	16	6	64	12	9	5	19	116	68	47
Menjadors Universitaris	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pavelló Rosa	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-
SCT	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Total	58	59	25	161	28	18	6	28	354	151	112
TOTAL (dades relatives)	5,8	5,9	2,5	16,1	2,8	1,8	0,6	2,8	35,4	15,1	11,2

En quant als desplaçaments que no tenen com a destinació els centres de la UB repartits per Barcelona, destaquen els que es duen a terme cap a altres llocs de la ciutat, que sumen el 35,4% del total, per davant dels que es fan cap a altres municipis de la RMB (15,1%) i dels que arriben més enllà de la RMB (11,1%). No es pot determinar si aquests trajectes corresponen a mobilitat obligada per raó de treball o estudi, o si es tracta en part de desplaçaments de mobilitat no obligada o de retorn (en aquest últim cas, si la persona té la residència habitual fora de Barcelona però viu a la ciutat entre setmana per reduir la distància dels desplaçaments diaris).

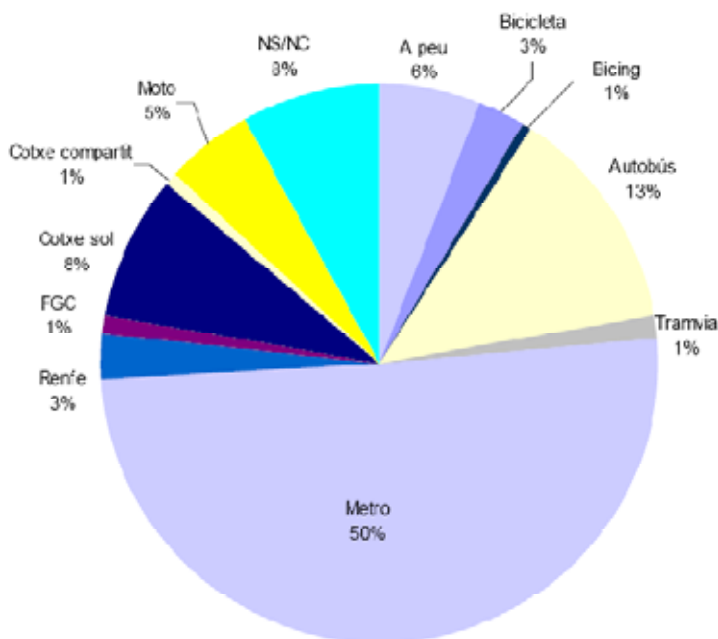


Figura 79. Modes de transport utilitzats en els desplaçaments amb origen al Campus. Elaboració: Verònica Sigüero.

Els desplaçaments amb origen al Campus es realitzen majoritàriament en metro (50%) i autobús (13%). En general, predominen els trajectes en transport públic motoritzat (75%), molt per sobre dels realitzats en vehicle privat motoritzat (15%) o en modes no motoritzats (9,5%). En comparació amb la mobilitat d'accés al Campus, hi ha una major utilització del transport públic, pràcticament idèntica del vehicle privat i clarament inferior del transport no motoritzat. Aquestes diferències s'expliquen perquè els usuaris de modes privats motoritzats ja disposen del vehicle i el segueixen utilitzant per desplaçar-se des del Campus cap a altres llocs, en tant que una part important dels que van a peu al Campus es passen al transport públic degut a que han de fer trajectes de major distància.

Per modes, el metro li guanya terreny a l'autobús i al tramvia (en aquest cas, degut a que no té cobertura per tota la ciutat), en tant que els desplaçaments a peu perden 9 punts percentuals per la raó anteriorment exposada. La resta de modes (cotxe, bicicleta i moto) es mantenen en proporció pràcticament idèntica al patró de mobilitat d'accés al Campus, en tant que opcions que no permeten accedir a l'àmbit d'estudi (Renfe, FGC) guanyen pes per als desplaçaments analitzats en aquest apartat.

Taula 32. Distribució dels desplaçaments amb origen al Campus de la Diagonal per col·lectiu i lloc de destinació.

	Edifici Històric	Filosofia, Geografia i Història	Medicina-Casnovas	Sants	Mundet	Bellvitge	Torribera	IL3	Altres llocs (BCN)	Altres dins la RMB	Altres fora de la RMB	TOTAL (dades absolutes)	TOTAL (dades relatives)
Estudiant de 1r i 2n cicle	30	40	15	134	21	15	6	26	273	127	94	781	78,10%
Estudiant de 3r cicle	4	5	3	12	2	1		1	35	11	10	84	8,40%
PDI	12	8	3	8	3	1		1	18	6	5	65	6,50%
PAS	11	4	3	5	1	1			14	4	1	44	4,40%
Becari/ària de recerca		2	1	2	1				10	1		17	1,70%
Treballador/a d'empresa externa	1								4	2	2	9	0,90%
Total	58	59	25	161	28	18	6	28	354	151	112	1000	100,00%

La distribució dels trajectes en funció del col·lectiu (vegeu la taula 32) mostra que els estudiants de 1r i 2n cicle es desplacen en proporció superior al seu pes a la mostra, en tant que PAS i els treballadors d'empreses externes ho fan en proporció inferior, atès que majoritàriament no necessiten fer cap desplaçament per dur a terme la seva tasca.

Analitzant la distribució dels trajectes amb destinació a l'edifici de Sants, destacar que en principi s'esperava que el PAS duria a terme bona part d'aquests desplaçaments per fer cursos de formació de diversos tipus: idiomes, informàtica, creixement personal, etc. Tanmateix, només un 5% dels trajectes amb destinació a Sants són del PAS, i un 83% corresponen als estudiants de 1r i 2n cicle.

5.9. VALORACIÓ DE LA POBLACIÓ USUÀRIA DEL VEHICLE PRIVAT

Entre la població usuària del vehicle privat es demanava una valoració dels motius per utilitzar-lo. Dels 1183 enquestats 27,2% afirma utilitzar el vehicle privat en una part del seu recorregut o en el recorregut sencer (322 persones). Tanmateix fins a 353 persones han respost a la pregunta «a on aparques», creant un diferencial de 31 respostes que no podem determinar es justifica per una utilització puntual del vehicle privat major de la que es declara o per un error dels enquestats, que haurien respost a aquest apartat sense correspondre.

Els motius més valorats per utilitzar el vehicle privat són l'estalvi de temps (per al 74,5% és bastant o molt important), el confort o benestar que proporciona aquest mode (55,8%) o la necessitat de fer desplaçaments a diferents llocs de forma consecutiva (44,1%). En sentit contrari, un 49,1% consideren que la manca de transport públic te poca o molt poca incidència per desplaçar-se en vehicle privat, i la disponibilitat d'aparcament al campus és poc o molt poc important per al 41,3%.



Figura 80. Grau d'acord amb diferents motius per utilitzar el vehicle privat en els desplaçaments al Campus. Elaboració: Verònica Sigüero.

D'acord amb aquests resultats, trobem que els factors que més influeixen entre els usuaris de vehicle privat són els de preferència individual més que no pas els d'obligació per necessitat. Aquells que accedeixen al Campus en vehicle privat o bé tenen l'aparcament assegurat (el PAS i PDI que ve en cotxe) o no tenen problema per trobar-ne (els que venen en moto), i només els estudiants que accedeixen en cotxe troben problemes per estacionar.

Salvada aquesta dificultat, és predominant la comoditat i l'estalvi de temps per sobre de l'oferta de transport públic per accedir a l'àmbit d'estudi, que degut a l'elevada diversitat i bona freqüència no incentiva excessivament l'ús del vehicle privat. Per altra banda, tal i com comentàvem a l'apartat 5.6, es manté la percepció errònia per un 25% dels usuaris que el menor cost del desplaçament en vehicle privat és bastant o molt important en la seva elecció de mode de transport

Tenint present aquestes característiques, caldrà tenir en compte que qualsevol campanya de sensibilització adreçada als usuaris del vehicle privat motoritzat haurà de corregir aquests errors de percepció de costos, però trobarà dificultats per modificar uns hàbits de marcada preferència individual si no es complementen amb restriccions parcials de la disponibilitat d'aparcament que posin de manifest l'existència d'alternatives en transport públic.

Consultats sobre els espais on estacionen aquests usuaris del vehicle privat motoritzat, un 34,4% aparca als carrers del Campus, un 28,5% a les places disponibles als edificis i un 11,3% al Parc de Bederrida. Gairebé l'1% de l'estacionament és produeix en doble fila, un 9,6% sobre la vorera (motos) i un 7,8% de forma desordenada en solars o espais sense asfaltar. Ningú ho fa en aparcaments d'intercanvi (estacions de tren o autobús), per tal d'accedir després en transport públic.

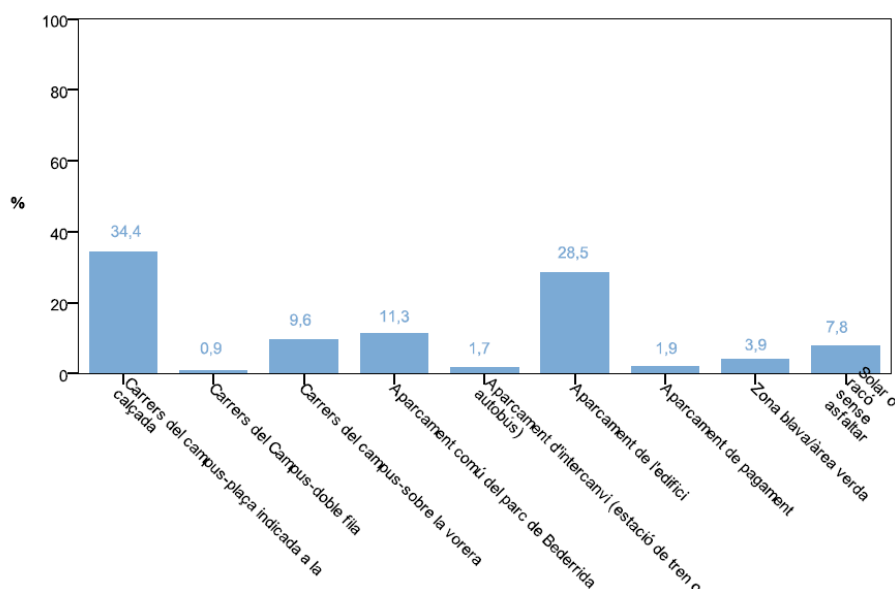


Figura 81. Lloc habitual d'aparcament entre els usuaris de vehicle privat motoritzat al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

L'espai destinat a estacionar sobre la vorera o en un racó sense asfaltar, tot i no ser il·legal en la majoria de casos, va en detriment de la utilització per altres usos, genera algunes situacions d'indisciplina i dificulta al circulació a peu o en bicicleta, tal i com es detallava a l'apartat 4.2.1 (vegeu la figura 32).

Si es considera el tipus d'aparcament segons el col·lectiu s'observa que pràcticament tot el PDI i la major part del PAS aparquen a les places de l'edifici, en tant que els estudiants (un 76,49% de la demanda) utilitzen la resta de places.

Taula 33. Distribució per col·lectiu de l'aparcament entre els usuaris de vehicle privat.

	Carrers del Campus-plaça indicada a la calçada	Carrers del Campus-doble fila	Carrers del Campus-sobre la vorera	Aparcament comú del parc de Bederrida	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o autobús)	Aparcament de l'edifici	Aparcament de pagament	Zona blava/àrea verda	Solar o racó sense asfaltar	Total	TOTAL (dades relatives)
Estudiant de 1r i 2n cicle	106	2	28	34	5	26	6	13	27	247	69,97%
Estudiant de 3r cicle	5	-	4	4	1	7	-	1	1	23	6,52%
PDI	1	-	-	1	-	42	1	-	-	45	12,75%
PAS	5	1	1	1	-	19	-	-	-	27	7,65%
Becari/ària de recerca	1	-	1	-	-	-	-	-	-	2	0,57%
Treballador/a d'empresa externa	3	-	-	-	-	6	-	-	0	9	2,55%
Total	121	3	34	40	6	100	7	14	28	353	100,0%

Segons les dades de la mostra, un 54% d'usuaris del transport privat motoritzat pertanyen a centres del Campus Nord mentre que el 46% pertany al Campus Sud. La gran majoria de demanda del Campus Nord prové dels estudiants de 1r i 2n cicle (84,4%), els quals aparquen majoritàriament a les places indicades a la calçada, ja que no tenen accés als aparcaments d'edifici. Al Campus Sud el percentatge d'estudiants de 1r i 2n cicle baixa a un 47,4% respecte al total, i guanyen pes la resta de col·lectius. Com que la disponibilitat d'aparcaments als edificis és superior al Campus Sud per donar resposta a la major població dels col·lectius de treballadors, aquest és el tipus d'estacionament predominant al Sud de la Diagonal (40,3%).

Taula 34. Distribució per col·lectiu de l'aparcament entre els usuaris de vehicle privat al Campus Nord i al Campus Sud.

		Carrers del campus-plaça indicada a la calçada	Carrers del Campus-doble fila	Carrers del campus-sobre la vorera	Aparcament comú del parc de Bederrida	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o autobús)	Aparcament de l'edifici	Aparcament de pagament	Zona blava/àrea verda	Solar o racó sense asfaltar	Total	
Campus Nord	Estudiant de 1r i 2n cicle	40,9%	-	8,6%	8,6%	1,5%	8,6%	3,0%	5,1%	10,1%	86,4%	
	Estudiant de 3r cicle	0,5%	-	0,5%	0,5%	-	0,5%	-	0,5%	-	2,5%	
	PDI	-	-	-	0,5%	-	-	8,6%	-	-	-	9,1%
	PAS	-	0,5%	-	-	-	-	1,0%	-	-	-	1,5%
	Becari/ària de recerca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Treballador/a d'empresa externa	-	-	-	-	-	-	0,5%	-	-	-	0,5%
	Total	41,4%	0,5%	9,1%	9,6%	1,5%	19,2%	3,0%	5,6%	10,1%	100,0%	
Campus Sud	Estudiant de 1r i 2n cicle	16,2%	1,3%	6,5%	11,0%	1,3%	5,2%	-	1,9%	3,9%	47,4%	
	Estudiant de 3r cicle	2,6%	-	1,9%	1,9%	0,6%	3,9%	-	-	0,6%	11,7%	
	PDI	0,6%	-	-	-	-	-	16,2%	0,6%	-	-	17,5%
	PAS	3,2%	-	0,6%	0,6%	-	-	11,7%	-	-	-	16,2%
	Becari/ària de recerca	0,6%	-	0,6%	-	-	-	-	-	-	-	1,3%
	Treballador/a d'empresa externa	1,9%	-	-	-	-	-	3,2%	-	-	-	5,2%
	Total	25,3%	1,3%	9,7%	13,6%	1,9%	40,3%	0,6%	1,9%	4,5%	100,0%	

Segons es desprèn dels resultats de l'enquesta recollits a la taula 34, els usuaris del Campus Nord aparcuen més sovint en espais de pagament (zona blava o àrea verda) i en espais sense asfaltar, en tant que els del Campus Sud estacionen més a l'aparcament comú de Bederrida. L'escassetat d'aparcament en via pública al Campus Nord fa que fins a un 9,1% de persones d'aquest sector es desplacin fins a Bederrida per estacionar el cotxe.

Comparant les dades d'aforament presentades a les taules 9, 10 i 11, on l'oferta total de places disponibles al Campus és de 5.282 places, i la demanda declarada a l'enquesta, que extrapolada per al conjunt de la població suma un total de 5.192 places d'aparcament entre cotxes i motos (vegeu la taula 37), es podria concloure que hi ha una relació equilibrada. Tanmateix, cal matisar els resultats.

Així, es detecta una pressió molt elevada a l'estacionament de via pública del Campus Nord, on hi ha tres usuaris de cotxe i moto per cada plaça disponible. Aquesta relació tan desequilibrada determina que molts conductors hagin de desplaçar-se cap al Campus Sud, on hi ha 0,3 usuaris per plaça de cotxe i 0,7 per plaça de moto.

Per altra banda, cal tenir en compte que les places de via pública, incloent les de l'aparcament de Bederrida, són compartides amb la resta de població que pertany a altres institucions del Campus (UPC, Institut Jaume Almera, Parc Científic) i amb els usuaris procedents de l'exterior de l'àmbit d'estudi que també fan servir aquesta zona com a park&ride, tal i com exposàvem a l'apartat 4.2.1 d'aquesta diagnosi (vegeu la taula 12).

Taula 35. Distribució modal de la mobilitat, per col·lectiu i sub-àmbit del Campus de la Diagonal. Valors absoluts en nombre d'enquestats.

CAMPUS SUD	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	49	11	2	73	25	152	0	0	0	10	5	14	341
Estudiant postgrau	12	7	0	11	7	34	1	0	0	1	3	5	81
PDI	9	3	1	3	3	25	1	0	0	12	5	0	62
PAS	5	1	0	14	7	24	0	0	0	15	1	4	71
Becari de recerca	1	1	0	2	1	8	0	0	0	0	0	1	14
Treballador empresa externa	0	1	0	5	2	2	0	0	0	5	0	1	16
TOTAL	76	24	3	108	45	245	2	0	0	43	14	25	585

CAMPUS NORD	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	95	9	12	153	25	165	2	0	0	35	4	35	535
Estudiant postgrau	2	0	2	0	1	8	0	0	0	2	0	2	17
PDI	3	1	0	5	0	5	0	0	1	8	3	5	31
PAS	1	1	0	2	1	2	0	0	0	2	0	0	9
Becari de recerca	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Treballador empresa externa	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	4
TOTAL	101	12	14	161	28	182	2	0	1	48	7	42	598

TOTAL	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	144	20	14	226	50	317	2	0	0	45	9	49	876
Estudiant postgrau	14	7	2	11	8	42	1	0	0	3	3	7	98
PDI	12	4	1	8	3	30	1	0	1	20	8	5	93
PAS	6	2	0	16	8	26	0	0	0	17	1	4	80
Becari de recerca	1	2	0	3	1	8	0	0	0	0	0	1	16
Treballador empresa externa	0	1	0	5	3	4	0	0	0	6	0	1	20
TOTAL	177	36	17	269	73	427	4	0	1	91	21	67	1.183

Taula 36. Distribució modal de la mobilitat, per col·lectiu i sub-àmbit del Campus de la Diagonal. Valors relatius per a cada col·lectiu.

CAMPUS SUD	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	8,38	1,88	0,34	12,48	4,27	25,98	0,00	0,00	0,00	1,71	0,85	2,39	58,29
Estudiant postgrau	2,05	1,20	0,00	1,88	1,20	5,81	0,17	0,00	0,00	0,17	0,51	0,85	13,85
PDI	1,54	0,51	0,17	0,51	0,51	4,27	0,17	0,00	0,00	2,05	0,85	0,00	10,60
PAS	0,85	0,17	0,00	2,39	1,20	4,10	0,00	0,00	0,00	2,56	0,17	0,68	12,14
Becari de recerca	0,17	0,17	0,00	0,34	0,17	1,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	2,39
Treballador empresa externa	0,00	0,17	0,00	0,85	0,34	0,34	0,00	0,00	0,00	0,85	0,00	0,17	2,74
TOTAL	12,99	4,10	0,51	18,46	7,69	41,88	0,34	0,00	0,00	7,35	2,39	4,27	100,00

CAMPUS NORD	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	15,89	1,51	2,01	25,59	4,18	27,59	0,33	0,00	0,00	5,85	0,67	5,85	89,46
Estudiant postgrau	0,33	0,00	0,33	0,00	0,17	1,34	0,00	0,00	0,00	0,33	0,00	0,33	2,84
PDI	0,50	0,17	0,00	0,84	0,00	0,84	0,00	0,00	0,17	1,34	0,50	0,84	5,18
PAS	0,17	0,17	0,00	0,33	0,17	0,33	0,00	0,00	0,00	0,33	0,00	0,00	1,51
Becari de recerca	0,00	0,17	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33
Treballador empresa externa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,33	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,67
TOTAL	16,89	2,01	2,34	26,92	4,68	30,43	0,33	0,00	0,17	8,03	1,17	7,02	100,00

TOTAL	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	12,17	1,69	1,18	19,10	4,23	26,80	0,17	0,00	0,00	3,80	0,76	4,14	74,05
Estudiant postgrau	1,18	0,59	0,17	0,93	0,68	3,55	0,08	0,00	0,00	0,25	0,25	0,59	8,28
PDI	1,01	0,34	0,08	0,68	0,25	2,54	0,08	0,00	0,08	1,69	0,68	0,42	7,86
PAS	0,51	0,17	0,00	1,35	0,68	2,20	0,00	0,00	0,00	1,44	0,08	0,34	6,76
Becari de recerca	0,08	0,17	0,00	0,25	0,08	0,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	1,35
Treballador empresa externa	0,00	0,08	0,00	0,42	0,25	0,34	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	0,08	1,69
TOTAL	14,96	3,04	1,44	22,74	6,17	36,09	0,34	0,00	0,08	7,69	1,78	5,66	100,00

Taula 37. Distribució modal de la mobilitat, per col·lectiu i sub-àmbit del Campus de la Diagonal. Extrapolació de valors absoluts.

CAMPUS SUD	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	1.366	307	56	2.036	697	4.239	0	0	0	279	139	390	9.509
Estudiant postgrau	275	160	0	252	160	779	23	0	0	23	69	115	1.857
PDI	204	68	23	68	68	566	23	0	0	272	113	0	1.403
PAS	80	16	0	224	112	384	0	0	0	240	16	64	1.135
Becari de recerca	20	20	0	41	20	162	0	0	0	0	0	20	284
Treballador empresa externa	0	14	0	68	27	27	0	0	0	68	0	14	218
TOTAL	1.945	585	78	2.688	1.085	6.157	46	0	0	881	337	603	14.406

CAMPUS NORD	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	3.220	305	407	5.186	847	5.593	68	0	0	1.186	136	1.186	18.135
Estudiant postgrau	161	0	161	0	81	646	0	0	0	161	0	161	1.372
PDI	89	30	0	148	0	148	0	0	30	237	89	148	917
PAS	24	24	0	47	24	47	0	0	0	47	0	0	212
Becari de recerca	0	16	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	32
Treballador empresa externa	0	0	0	0	19	38	0	0	0	19	0	0	75
TOTAL	3.494	374	568	5.397	970	6.471	68	0	30	1.650	224	1.496	20.743

TOTAL	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Estudiant 1r i 2n cicle	4.587	612	463	7.222	1.545	9.832	68	0	0	1.465	275	1.577	27.644
Estudiant postgrau	437	160	161	252	241	1.425	23	0	0	184	69	276	3.229
PDI	292	97	23	216	68	714	23	0	30	508	202	148	2.320
PAS	103	40	0	271	135	431	0	0	0	287	16	64	1.347
Becari de recerca	20	36	0	57	20	162	0	0	0	0	0	20	316
Treballador empresa externa	0	14	0	68	46	65	0	0	0	87	0	14	293
TOTAL	5.439	959	647	8.086	2.055	12.628	113	0	30	2.532	562	2.099	35.149

Taula 38. Relació d'oferta i demanda d'aparcament per a vehicles privats motoritzats al Campus de la Diagonal. L'oferta de places de via pública és la meitat de l'aforament real per reflectir que són estacionaments compartits amb altres institucions i usuaris externs.

Campus Nord		Edificis	Via pública	Total
Cotxe	Oferta	320	236,5	556,5
	Demanda	391	1483	1874
Moto	Oferta	238	225,5	463,5
	Demanda	148	1348	1496
Campus Sud		Edificis	Via pública	Total
Cotxe	Oferta	1116	892,5	2009
	Demanda	709	510	1219
Moto	Oferta	166	366,5	532,5
	Demanda	98	505	603
Total		Edificis	Via pública	Total
Cotxe	Oferta	1436	1129	2565
	Demanda	1100	1993	3093
Moto	Oferta	404	592	996
	Demanda	246	1853	2099
Campus Nord		Edificis	Via pública	Total
Cotxe	Usuaris/plaça	1,22	6,27	3,37
Moto	Usuaris/plaça	0,62	5,98	3,23
Campus Sud		Edificis	Via pública	Total
Cotxe	Usuaris/plaça	0,64	0,57	0,61
Moto	Usuaris/plaça	0,59	1,38	1,13
Total		Edificis	Via pública	Total
Cotxe	Usuaris/plaça	0,77	1,77	1,21
Moto	Usuaris/plaça	0,61	3,13	2,11

Per altra banda, tot i que en el cas de la moto al Campus Sud l'oferta de places és superior a la demanda els usuaris d'aquest mode de transport no estacionen als espais disponibles sinó tan a prop com sigui possible dels accessos als edificis. Això genera situacions com les que es detallen a les figures 32 i 33, amb motos estacionades en àrees prohibides o bloquejant entrades, i estacionaments de motos buits.

Finalment, el balanç positiu de l'oferta sobre la demanda en les places disponibles al recinte dels edificis de la UB, pot indicar que l'enquesta no ha recollit adequadament el pes de la utilització del vehicle privat al Campus. Així, és probable que el nombre real d'usuaris sigui superior al que reflecteix l'enquesta, ja sigui perquè els usuaris que fan servir indistintament el vehicle privat i altres alternatives no declaren la utilització del cotxe o la moto, perquè les persones que integren la mostra han orientat la resposta deliberadament a opcions de més sostenibilitat en entendre que aquesta és la intenció de l'enquesta, perquè hi ha major voluntat de participar en l'enquesta entre persones més compromeses amb la mobilitat sostenible, o per altres opcions.

Malgrat que l'anàlisi de la relació oferta / demanda no ofereix una visió suficientment detallada de la pressió sobre l'estacionament, sí que es detecta una forta pressió d'aparcament a via pública i en alguns centres, com ara a la Facultat de Biologia o la Facultat de Belles Arts. Tenint en compte aquesta realitat, i que el principal col·lectiu del Campus –els estudiants–, no té garantit l'aparcament, a l'enquesta es va testejar el grau d'acceptació de certes mesures per regular l'estacionament i disminuir la utilització del vehicle privat.

Els resultats a aquesta pregunta, que es presenten gràficament a la figura 82, mostren que els usuaris de vehicle privat efectivament consideren que la situació actual amb escassetat d'aparcament no es pot mantenir, ja que un 55,9% estan poc o gens d'acord en deixar l'estacionament com es troba. Les mesures de regulació que tenen major acceptació són referents a l'aplicació d'una mínima quota econòmica que garanteixi el lloc d'aparcament. Així, un 59,6% dels usuaris de vehicle privat estarien bastant o molt d'acord amb l'establiment

d'un sistema d'àrea verda universitària, en tant que el 49,2% estarien bastant o molt d'acord amb el cobrament d'una quantitat simbòlica per curs als aparcaments dels edificis, aproximadament de 30€.

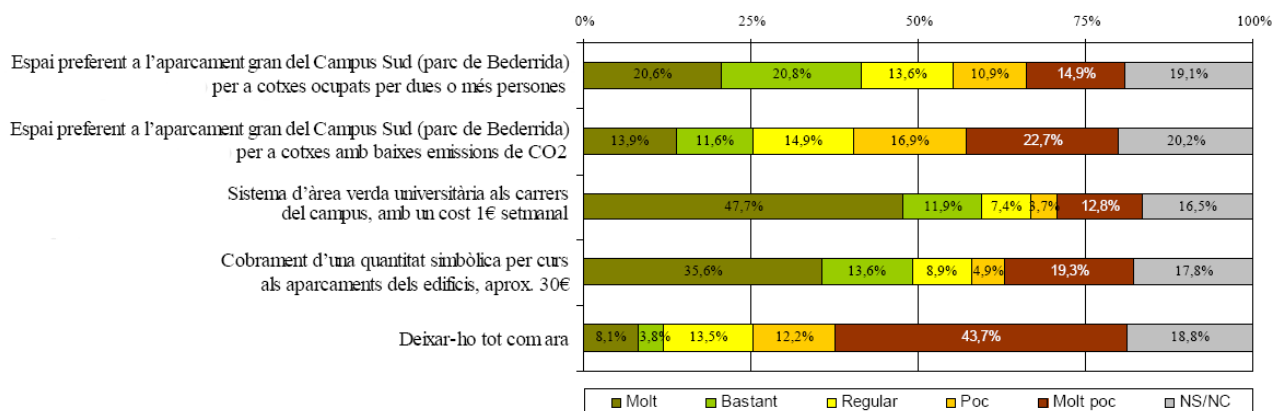


Figura 82. Grau d'acord entre els usuaris de vehicle privat per regular-ne l'aparcament al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Síguero.

L'aparcament preferent al Parc de Bederrida per a cotxes ocupats per dues o més persones és acceptat per un 41,4% dels usuaris, tot i que el cotxe compartit té una escassa utilització, en tant que l'estacionament preferent en aquest mateix espai per a vehicles amb baixes emissions de CO₂ és la mesura amb menor acceptació, ja que només un 25,5% es manifesten molt o bastant d'acord i un 39,6% poc o gens d'acord.

Aquesta valoració ha de fer pensar a les institucions que comparteixen el Campus i a l'Ajuntament de Barcelona com a entitat pública amb competència per regular l'estacionament a via pública que l'opció d'establir un sistema d'àrea verda universitària és una opció amb acceptació entre la pròpia comunitat universitària que podria contribuir a gestionar millor l'aparcament a l'àrea d'estudi.

En quant al cobrament per estacionar a l'interior dels edificis de la UB, es tracta d'una mesura que podria permetre guanyar espai per a altres usos o finançar mesures de promoció de la mobilitat sostenible en el marc d'un pla de mobilitat de Campus, però en cap cas permetria donar opció a tots els estudiants de grau, 1r i 2n cicle per tal que puguin aparcar pagant una certa quantitat per curs, atès que no hi ha places disponibles per absorbir un col·lectiu tan nombrós.

5.10. VALORACIÓ DE LA BICICLETA COM A MODE DE TRANSPORT

L'ús de la bicicleta i el Bicing com a mode de transport habitual per accedir al Campus és d'un 7,4% segons la població que integra la mostra. La bicicleta pròpia suma un 4,6% dels accessos, el que indica que un total de 959 persones són usuàries habituals a tot el Campus. Tenint en compte que l'oferta d'aparcament de bicicleta de que disposa la UB als edificis i a via pública és de 659 places, en general hi ha una bona proporció d'infraestructures d'estacionament (1,45 places per usuari). Tanmateix, es detecta un cert desequilibri degut a que algunes places pràcticament no es fan servir, com ara les ubicades a via pública a l'avinguda de la Diagonal davant de la Facultat de Biologia o la Residència Universitària, en tant que altres es troben força saturades, com per exemple les de la Facultat de Farmàcia o el recinte de la Facultat de Biologia.

A l'enquesta s'ha consultat l'opinió de les persones que integren mostra per comprovar el grau d'acceptació de mesures de promoció de la bicicleta a la UB (vegeu la figura 83). Del 83,8% de respostes obtingudes respecte

al conjunt de la mostra, un 11,2% creu que és un àmbit poc o gens interessant, en tant que un 69,1% creu que és bastant o molt interessant. Comparativament, la bicicleta té menys acceptació al Campus Nord que al Campus Sud.

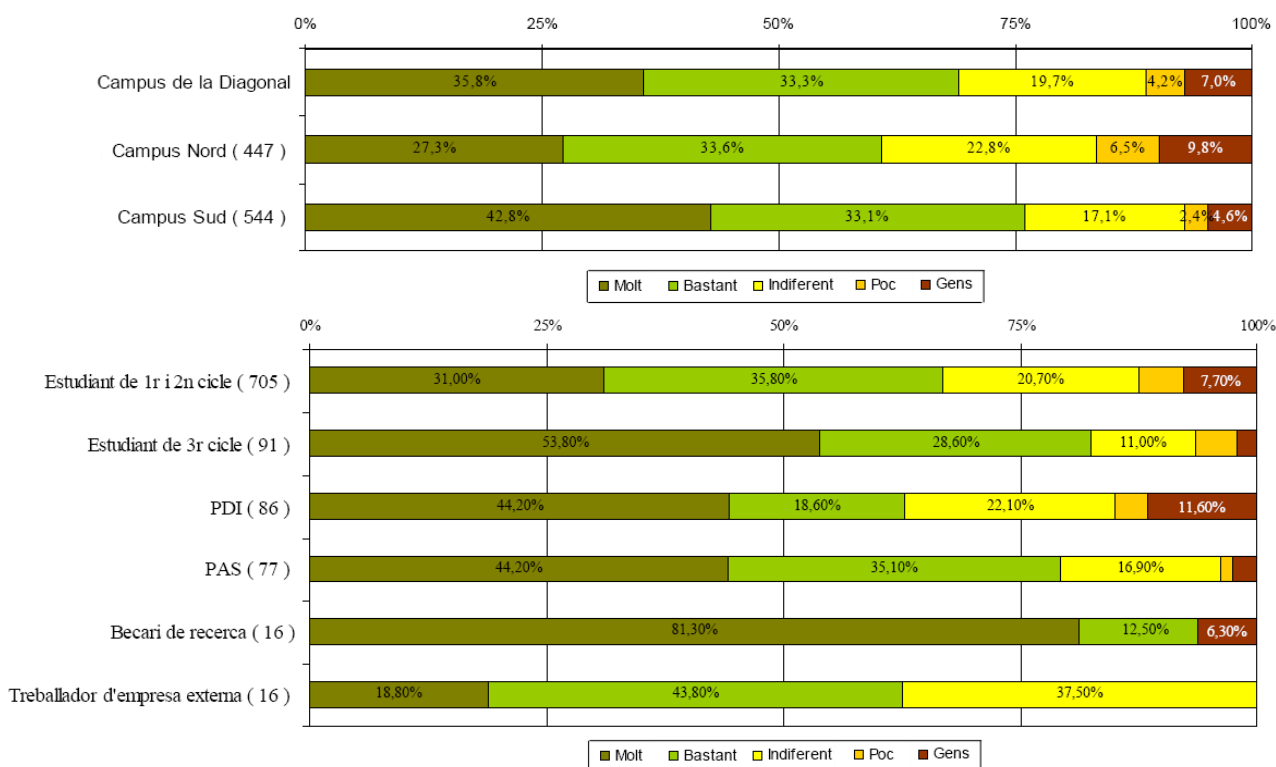


Figura 83. Graus d'acord amb la promoció de la bicicleta com a mode de transport al Campus de la Diagonal, per sub-àmbit (superior) i col·lectiu (inferior). Entre parèntesi nombre absolut de respostes. Elaboració: Verònica Siguero.

Per col·lectius, la promoció de la bicicleta té el major grau d'acceptació entre els becaris de recerca i els estudiants de 3r cicle, amb un 80% o més molt o bastant a favor d'aquesta mesura. Entre el PAS el grau d'aprovació assoleix el 79,3%, i baixa al 66,8% entre estudiants de 1r i 2n cicle. Els dos col·lectius on la bicicleta té menor nombre d'usuaris presenten també els graus d'acceptació més modestos: tant entre el PDI com entre els treballadors d'empresa externa un 62,8% estan molt o bastant d'acord amb la promoció de la bicicleta.

Es demana a continuació que els enquestats valoris el grau d'acord amb la implantació d'un seguit de mesures per promoure la utilització de la bicicleta al Campus (vegeu la figura 84). En general, totes les mesures proposades per fomentar la bicicleta agraden, excepte fer un curs per aprendre a circular de manera més segura, que rep un 58,6% de respostes negatives (poc o gens d'acord) i disposar de dutxes i vestuaris per canviar-se, amb només 36% de respostes a favor (molt o bastant d'acord).

Les mesures més ben valorades serien reforçar la seguretat disposant d'aparcaments segurs, tant a la feina (72,8% molt o bastant d'acord) com a casa (69%), reforçar la seguretat durant els trajectes amb rutes segures per transitar (67,9%), i disposar de Bicing al Campus (68,8%). Disposar d'una bicicleta universitària rep el suport del 56,1%, en tant que obtenir un incentiu o ajut econòmic per comprar una bicicleta és recolzat pel 57,9%.

Per complementar aquesta valoració, es preguntava també a les persones que no utilitzen habitualment la bicicleta si estarien interessats en fer servir aquest mode de transport en cas que s'implantessin les mesures proposades. Segons s'observa a la figura 85, el col·lectiu que mostra major predisposició són els becaris de

recerca, amb un 73,4% que manifesta tenir bastant o molt interès, seguit del estudiants de 3r cicle (61,9%), el PAS (56,3%) i els estudiants de 1r i 2n cicle (55,8%).

En general, els resultats són pitjors que quan es preguntava als enquestats si estarien d'acord en que es faci promoció de la bicicleta com a mode de transport habitual a la universitat.

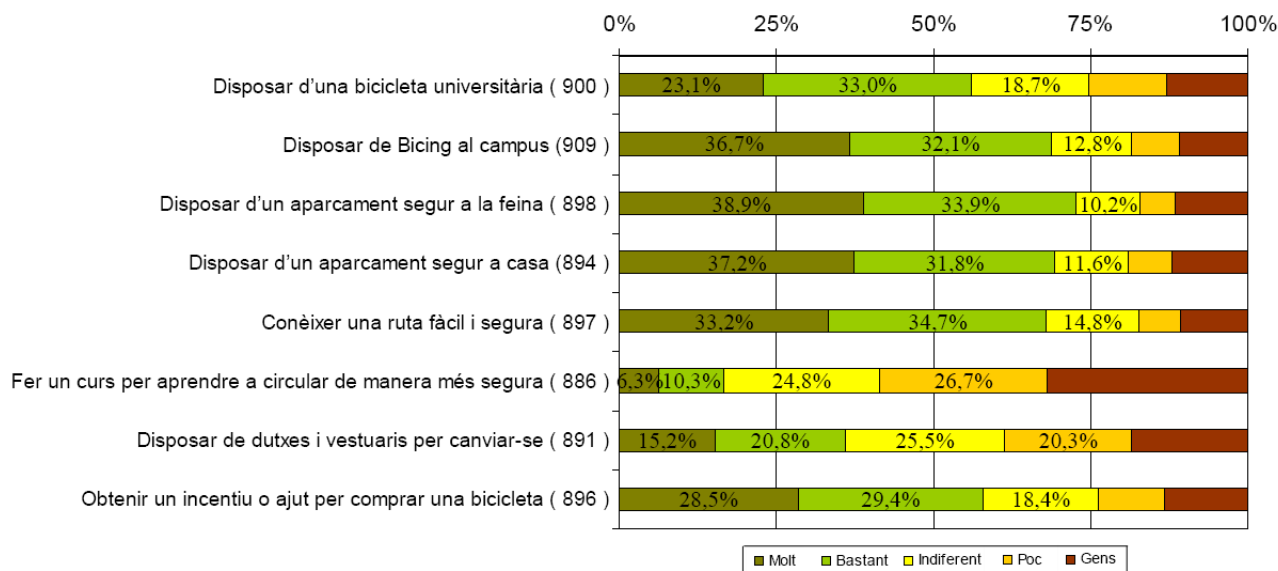


Figura 84. Grau d'acord entre la mostra sobre mesures per promoure la utilització de la bicicleta com a mode de transport al Campus de la Diagonal. Entre parèntesi nombre absolut de respostes. Elaboració: Verònica Sigüero.

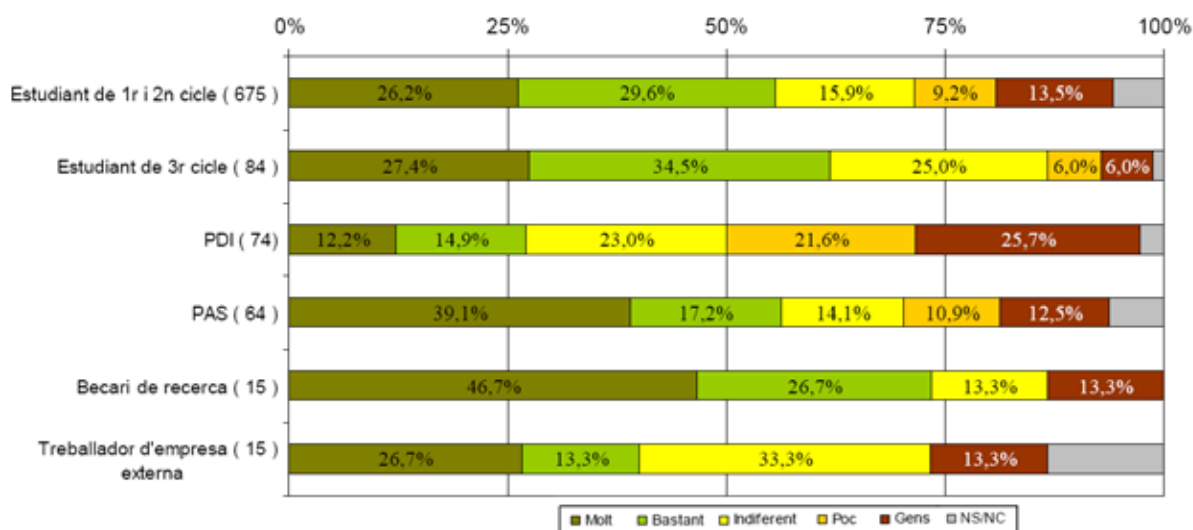


Figura 85. Grau d'interès en utilitzar la bicicleta per accedir al Campus de la Diagonal si es posen en pràctica les mesures de promoció proposades, en funció del col·lectiu. Elaboració: Verònica Sigüero.

La distribució de les resposta per districte (vegeu la figura 86) mostren que hi ha més disposició a utilitzar la bicicleta a Les Corts, Sants-Montjuïc, Ciutat Vella, Gràcia i Sarrià-Sant Gervasi, en tant que a fora de Barcelona, Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí existeix més gent poc o gens disposada a utilitzar-la. Aquesta distribució territorial de les respostes és coherent amb la incidència de factors com la distància o l'orografia, que dificulten recorreguts en modes no motoritzats.

Dels districtes classificats com accessibles en bicicleta (vegeu el mapa 5 de l'annex cartogràfic), l'Eixample és el que mostra una aptitud menys favorable a utilitzar la bicicleta, tot i disposar de la major dotació de carrils bici.

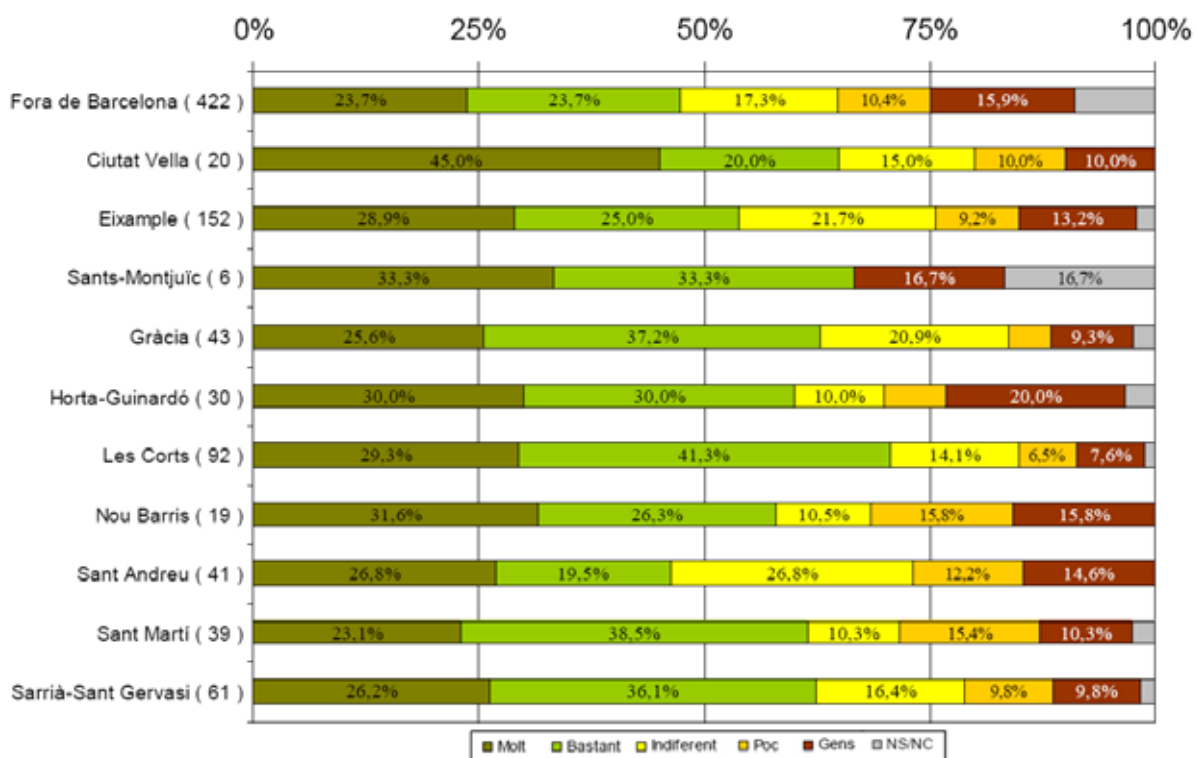


Figura 86. Grau d'interès en utilitzar la bicicleta per accedir al Campus de la Diagonal si es posen en pràctica les mesures de promoció proposades, en funció del lloc de residència. Elaboració: Verónica Siguero.

Per finalitzar aquest apartat, es consulta a la mostra sobre els serveis de bicicleta pública: Bicing i Bicicampus (vegeu la taula 39). Aproximadament un 88% de la mostra ha respost les preguntes sobre aquests sistemes.

Un 15,4% de les persones que han contestat declara ser usuari del Bicing, proporció que disminueix al 3% entre els residents fora de Barcelona. En funció del districte de residència a Barcelona, l'Eixample, Sants-Montjuïc i Sant Andreu són els que més l'utilitzen (més del 30%) i a Horta-Guinardó i Nou Barris els que menys (menys d'un 10%). Un 4,2% utilitza el Bicing per arribar al Campus –probablement no en tots els trajectes o no en la totalitat del trajecte– sent l'Eixample i Sarrià-Sant Gervasi els majors usuaris (al voltant del 10%) i Sants-Montjuïc, Horta-Guinardó i Sant Martí els que menys el fan servir (cap persona resident en aquests districtes respon afirmativament a aquesta pregunta).

En general un 76,1% creu necessari que arribi el Bicing a l'interior del Campus i tornen a ser els districtes més allunyats els que menys recolzen aquesta mesura. També són els districtes que no en fanien ús si estigués implantat, a l'igual que les dues tercers parts dels residents de fora de Barcelona, que tot i creure necessari que el Bicing arribi a l'interior del Campus no l'utilitzarien.

D'acord amb les dades de l'enquesta, un 46,3% dels enquestats estaria disposat a utilitzar el Bicing per accedir al seu centre de treball o estudi si aquest sistema estigués implantat al Campus. En valors absoluts, això significaria que el Bicing tindria al voltant de 16.274 usuaris potencials. Evidentment no tots aquests esdevindrien usuaris reals, ja que caldria descomptar tots aquells que han respost afirmativament sense tenir opció o voluntat real de accedir en Bicing al Campus, com per exemple el 33% de residents fora de Barcelona. En qualsevol

cas, sembla evident que la mobilitat en bicicleta al Campus de la Diagonal no ha experimentat un major creixement degut a que només les facultats de Dret i Farmàcia es troben dintre del radi de cobertura del Bicing.

Taula 39. Utilització i valoració dels sistemes de bicicleta pública (Bicing i Bicicampus) entre la comunitat universitària del Campus de la Diagonal, en funció del lloc de residència.

		Fora de BCN	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Gràcia	Horta-Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sarrià-Sant Gervasi	Recompte	TOTAL
Ets usuari/ària del Bicing?	Sí	2,99	26,9%	33,3%	33,3%	21,3%	6,1%	19,3%	8,3%	31,8%	38%	20%	161	15,4%
	No	97,0%	73,1%	66,6%	66,6%	78,7%	93,9%	80,8%	91,7%	68,2%	62%	80%	883	84,6%
Utilitzes el Bicing per arribar a la Universitat?	Sí	1,1%	7,7%	9,8%	-	6,5%	-	7,8%	4,2%	2,3%	-	10,3%	44	4,2%
	No	98,9%	92,3%	90,2%	100%	93,5%	100%	92,2%	95,8%	97,7%	100%	89,7%	992	95,8%
Creus necessari que el el Bicing arribi a l'interior del campus?	Sí	74,3%	76,9%	82,0%	83,3%	82,2%	61,3%	79,2%	66,7%	70,5%	80%	73,9%	778	76,1%
	No	25,7%	23,0%	18,0%	16,6%	17,8%	38,7%	20,8%	33,3%	29,5%	20%	26,1%	245	23,9%
Si el Bicing estigués implantat al campus l'utilitzaries?	Sí	33,7%	53,8%	65,3%	66,7%	50%	33,3%	64%	27,0%	39,5%	56%	58,2%	475	46,3%
	No	66,3%	46,2%	34,7%	33,3%	50%	66,7%	36%	73,0%	60,5%	46%	41,8%	550	53,7%
Coneixes el programa Bicicampus de préstec de bicicletes a univertaristis?	Sí	25,7%	34,6%	42,7%	14,3%	30,4%	33,3%	29,2%	37,5%	42,2%	36%	37%	333	31,7%
	No	74,3%	65,4%	57,3%	85,7%	69,6%	66,7%	70,8%	62,5%	57,7%	64%	63%	719	68,3%
Has tingut alguna de les bicicletes Bicicampus?	Sí	0,2%	-	1,2%	-	2,2%	-	0,9%	-	-	-	5,8%	9	0,9%
	No	99,8%	100%	98,8%	100%	97,8%	100%	99,0%	100%	100%	100%	94,2%	1032	99,1%
Si has respost que no a la pregunta anterior, t'interessa tenir una bicicleta al llarg del curs per 20€, més un dipòsit de 75€ que es retorna al final del préstec?	Sí	19,1	20%	31,6%	28,6%	17,1%	15,2%	32,0%	25%	18,2%	22%	20,6%	234	22,3%
	No	78,6%	80%	63,2%	71,4%	82,6%	84,8%	65,0%	75%	77,3%	74%	79,4%	778	74,7%
	NS/NC	2,3%	-	5,3%	-	4,3%	-	2,9%	-	4,5%	4%	-	29	2,8%
Coneixes els serveis que ofereix el Punt Bicicampus?	Sí	12,8%	1%	17,1%	-	19,6%	12,5%	10,6%	16,7%	15,9%	24,5%	24,3%	155	14,9%
	No	87,2%	99%	82,9%	100%	80,4%	87,5%	89,4%	83,3%	84,1%	75,5%	75,7%	883	85,1%
Has utilitzat alguna vegada els serveis del Punt Bicicampus?	Sí	0,6%	-	1,2%	-	2,2%	3,1%	0,9%	-	2,3%	-	7,1%	14	1,3%
	No	99,4%	100%	98,8%	100%	97,8%	96,9%	99,1%	100%	97,7%	100%	92,9%	1026	98,7%

En relació al programa Bicicampus, la comunitat universitària majoritàriament desconeix la seva existència (68,3%) tot i els esforços de promoció interna realitzats entre les institucions que participen en el seu desenvolupament. Només els residents a l'Eixample coneixen Bicicampus en una proporció clarament superior a la mitjana (42,7%), en tant que els que viuen a Sants-Montjuïc són els que menys han sentit a parlar del programa (14,3%).

El Punt Bici, que funciona com a servei d'informació i reparació de bicicletes, és encara menys conegut que el propi programa Bicicampus, ja que un 85,1% dels enquestats desconeix els serveis que ofereix. Aquests resultats aconsellen millorar la divulgació del programa Bicicampus en general i del Punt Bici en particular, atès que s'està produint un desequilibri entre els serveis que s'ofereixen i els usuaris potencials que, per desconeixement, no n'estan fent ús. En conseqüència, l'eficiència dels costos del programa en forma de recursos humans i econòmics és millorable.

Només un 0,9% dels enquestats ha tingut algun cop una bicicleta Bicicampus de préstec (es tracta de 9 persones, de les quals 4 pertanyen a Sarrià-Sant Gervasi). Aquesta proporció es troba en consonància amb la dimensió del propi projecte, que des del seu inici el curs 2007-2008 ha posat a disposició de la comunitat universitària de la UB un total de 480 bicicletes. Tenint en compte que no totes les bicicletes han anat destinades al Campus de la Diagonal, i que alguns usuaris de Bicicampus han repetit en dos cursos consecutius, la projecció en valors absoluts dels beneficiaris del sistema d'acord amb les dades de l'enquesta seria d'unes 316 persones, xifra força propera a la realitat.

Malgrat que el programa no sigui prou conegut, presenta un elevat potencial de creixement d'acord amb els resultats de l'enquesta, ja que un 22,3% dels enquestats estaria interessat en disposar d'una bicicleta Bicicampus en les condicions de préstec que ofereix el programa. El programa tindria major èxit a Les Corts (32%) i l'Eixample (31,6%), en tant que Horta-Guinardó seria novament el districte menys interessat en utilitzar les bicicletes Bicicampus (només el 15,2%), seguit de Gràcia (17,1%) i Sant Andreu (18,2%).

Els serveis del Punt Bici haurien estat utilitzats per un 1,3% de la comunitat universitària, proporció superior als propis usuaris de Bicicampus degut a que hi poden accedir tots els estudiants i treballadors de la UB, tinguin o no assignada alguna de les bicicletes del programa. La possibilitat de creixement del Punt Bici és fins i tot superior a la del propi sistema de préstec de bicicletes, ja que els serveis que ofereix són accessibles per a tots els usuaris de bicicleta pròpia. Tenint en compte que un 3% de la mostra declarava accedir al Campus en bicicleta, només una tercera part d'aquests són usuaris del Punt Bici.

5.11. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT AL CAMPUS

L'enquesta sobre hàbits de mobilitat entre la comunitat universitària de la UB al Campus de la Diagonal incorpora unes últimes preguntes d'opinió en relació a les possibles mesures per promoure la mobilitat sostenible a l'àmbit d'estudi, a les que han respost un 86% de la mostra.

Entre les que mesures proposades (vegeu la figura 87), la més ben valorada és la introducció de descomptes en el transport públic, amb un 85,9% de respostes totalment a favor. Segueixen en interès les mesures a favor d'augmentar la freqüència i el nombre de les línies de transport públic, amb un 69,2% i 66,7% respectivament d'opinions totalment a favor. Es tracta en els tres casos de mesures relacionades amb el transport públic motoritzat que no requereixen cap implicació directa de l'usuari.

Les alternatives que reben menys acceptació són les relacionades amb la regulació de l'estacionament. Més d'un 50% de les respostes rebudes estan totalment en desacord amb eliminar l'aparcament dels carrers del Campus, i encara menys acceptada és la proposta d'implantar aparcaments de pagament al Campus (64,3% de respostes totalment en desacord).

Aquestes respostes poden semblar contradictòries respecte a les de l'apartat 5.9 (vegeu la figura 82), on el pagament a via pública o als aparcaments dels edificis eren proposades ben considerades. La diferència s'explica perquè els usuaris habituals del vehicle –que eren els que responien aquella pregunta– sí donaven una valoració favorable a pagar una quota a canvi de disposar d'una plaça d'aparcament segura, en tant que la gran majoria dels no usuaris –que també responen aquest apartat– no vol pagar per utilitzar puntualment el cotxe o la moto.

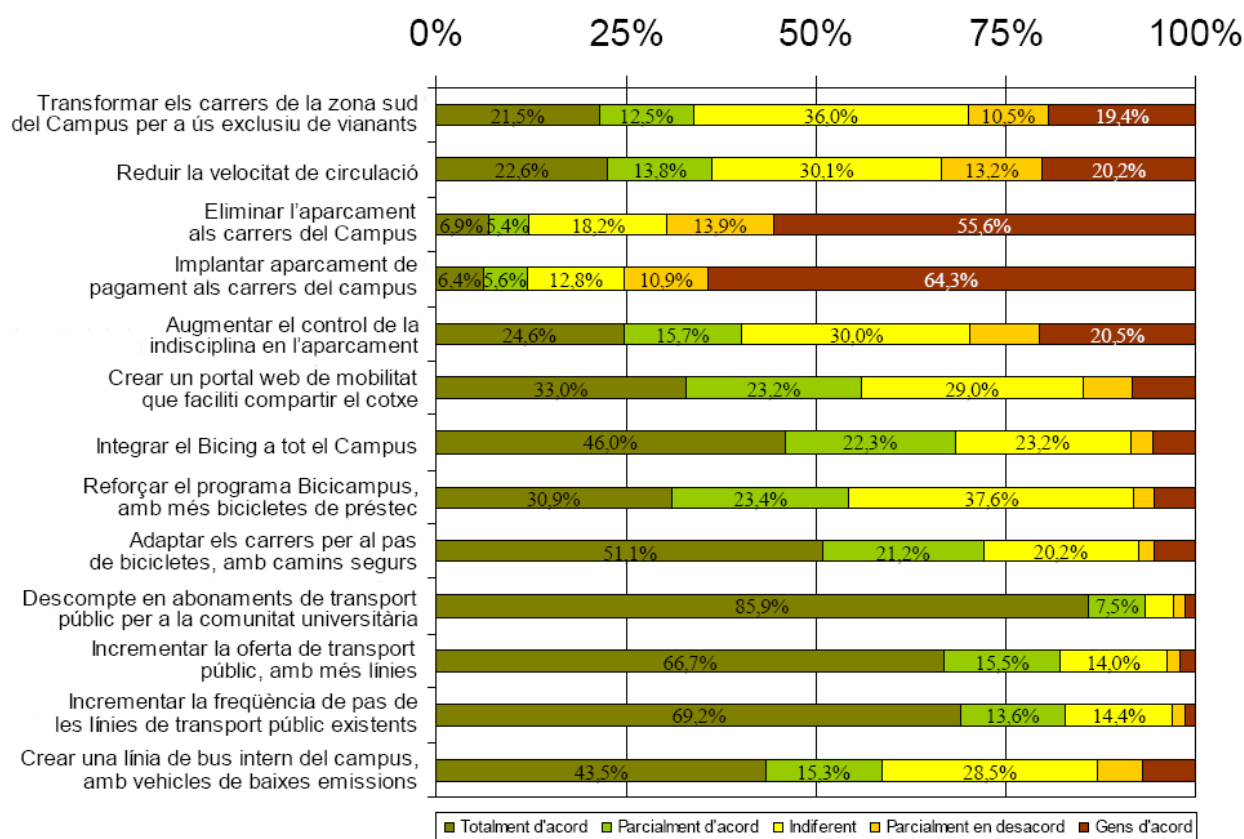


Figura 87. Grau d'acord sobre la implantació de diverses mesures de mobilitat sostenible al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

En general, les mesures relatives al confort comú com ara la creació d'espais per al vianant, la reducció de la velocitat de circulació o el control de la indisciplina en l'aparcament passen desapercebudes, amb una proporció predominant d'indiferència (entre el 30 i el 36%), i molt equilibri entre els que es manifesten a favor i en contra.

Les mesures relacionades amb la promoció de la bicicleta, com reforçar el programa Bicicampus, o fer arribar el Bicing al Campus, tenen una elevada acceptació (68,3% i 54,3% total o parcialment d'acord, respectivament), en consonància amb els resultats obtinguts a l'apartat 5.10, tot i que aquest grau d'acord no implica necessàriament un compromís a utilitzar aquests sistemes com a mode de transport habitual. La creació de rutes segures per accedir en bicicleta és una proposta encara millor valorada (72,3% total o parcialment d'acord), en la línia de les accions que no impliquen compromís per part de l'usuari.

Finalment, crear un línia d'autobús intern o un portal de mobilitat sostenible que faciliti compartir cotxe assoleixen en tots dos casos un grau d'acceptació del 68% entre la mostra.

Completant les dades referents a la mobilitat actual, es va donar l'oportunitat a les persones enquestades d'expressar els seus comentaris i de fer suggeriments de millora. Un 15,5% dels enquestats van realitzar alguna observació. Malgrat que les respostes eren de lliure expressió, s'ha fet una agrupació dels 183 comentaris rebuts en 9 categories diferents (vegeu la figura 88).

Un 22,4% dels suggeriments han fet referència a l'escassetat d'aparcament al Campus, demanant que no s'eliminin més places. Tampoc s'entén perquè es prohibeix aparcar als carrers del Campus el dies d'esdeveniments a l'estadi del FC Barcelona, o perquè s'implanten àrees blaves o verdes en els vials perifèrics de l'àrea d'estudi.

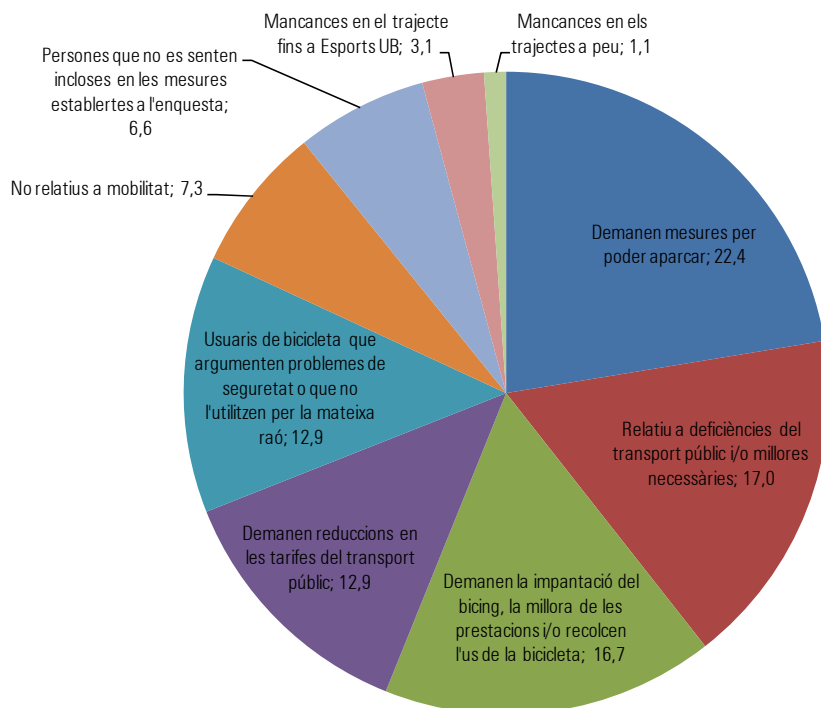


Figura 88. Distribució percentual per temes de les observacions i suggeriments realitzats a l'enquesta.

Un altre 16,7% dels suggeriments demanen la implantació del Bicing i/o donen suport a la implantació de la bicicleta com a mode de transport habitual al Campus, tot i que molts d'ells també declaren no utilitzar el Bicing per estar desbordat o no utilitzar la bicicleta per estar massa lluny del seu centre de treball o estudi. Un 12,9% més també fa comentaris sobre la bicicleta, però per posar en evidència la inseguretat d'aquest mode de transport, sobretot per accidents i robatoris. Aquesta percepció posa de manifest que els usuaris requereixen millorar la seguretat de circulació i aparcament per tal de promoure la utilització de la bicicleta.

Entre el 17% dels comentaris relatius a deficiències en el transport públic les opinions són molt variades. Molts són referents a la manca de línies i freqüències insuficients, però també a la falta de connexions directes (o rutes amb menys parades). Es detecta una falta de cobertura en transport públic entre els membres que es queden fins passades les 21 hores i els residents de l'eix del Vallès.

Les demandes de reducció de preus en transport públic (12,9% de les observacions) prenen com a referent les tarifes especials que s'apliquen a la Universitat Autònoma de Barcelona o a països europeus com Alemanya. En general es demana que la UB signi acords amb TMB per tal que la comunitat universitària pugui gaudir de descomptes en les tarifes establertes.

Tot i que bona part dels suggeriments reiteren les accions de millora proposades a la pròpia enquesta (vegeu la figura 87), hi ha alguns comentaris que mereixen ser destacats:

«...manca de carril bici. En particular vers la zona de Mitre i Gràcia, és a dir és necessari un carril paral·lel a Carles IV-Mitre-Travesera de Dalt. En bicicleta no es gaire més temps que en moto...Problema amb el Bicing: molt cops no hi ha bicis per tornar.»

«...trobo indispensable que sigui possible ficar la bicicleta en els autobusos, com a San Francisco.»

«...reforç de la seguretat als pàrquings de bicicletes del campus hauria de ser una prioritat: pàrquings interiors, càmeres de seguretat, més vigilància. En un any m'han robat 2 bicicletes consecutivament als aparcaments de la Facultat de Biologia.»

«...seguir l'exemple de la UAB, pel que fa a ús, servei i descomptes per la comunitat universitària en tot el transport públic (tren / FGC / Rodalies - Regionals / metro).»

«...conveni entre la UB i TMB...»

«...si et presten una bicicleta tot el curs has de disposar d'un lloc on guardar-la cada dia a casa ... als pisos no pujaràs i baixaràs la bicicleta cada dia. o no la deixaràs a l'escala entorpint els veïns o no la deixaràs al carrer temptant a la sort...»

«A l'última pregunta faltaria una opció, la que per a mi es més important després de la d'incrementar freqüències a les línies de transport públic: reduir els temps de viatge en transport públic (sobretot a l'interurbà), calen més trens directes i més ràpids.»

«Igual que existeixen les places de residents, comptar amb places universitàries. Amb targetes atorgades igualment previ uns certs requisits.»

«Faria falta un autobús que surtis des de Sarrià FGC per a tota la gent que vivim al Vallès...La majoria hem d'agafar un S55 (en passen pocs), parar a Tres Torres i caminar fins una parada i agafar el 74, que a més en passen pocs. De tornada, des del campus de Diagonal no hi ha combinació possible i has d'anar caminant fins a Sarrià. Està molt mal combinat!»

«...a partir de les 21:30 hores ja no passen més (74)...»

6. IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT

La mobilitat de la comunitat universitària de la UB que diàriament es desplaça als centres de treball o estudi del Campus de la Diagonal genera un impacte ambiental en forma de consum energètic i emissions de contaminants atmosfèrics associades. En aquesta diagnosi es mesura aquest impacte mitjançant el càlcul de les emissions de CO₂ generades pels desplaçaments dels estudiants i treballadors de la UB al Campus, així com la petjada ecològica generada per aquestes emissions.

Per tal d'obtenir les emissions de CO₂ de la mobilitat s'ha realitzat el càlcul del nombre de dies anuals que cada col·lectiu universitari es desplaça al Campus, d'acord amb les dades mitjanes d'assistència declarades a l'enquesta en dies per setmana (veure la taula 22), i la següent proporció de setmanes anuals d'assistència per col·lectiu:

- Estudiants de qualsevol ensenyament, 38 setmanes. Es descompten 14 setmanes al llarg de l'any ja que no es preveuen desplaçaments als mesos de juliol i agost (9 setmanes), els primers dies de setembre (1 setmana), a Setmana Santa (1 setmana), a Nadal (2 setmanes), i la resta de dies festius en dia feiner (1 setmana més).
- PDI, becaris de recerca i treballadors d'empresa externa, 45 setmanes. Es descompten 7 setmanes al llarg de l'any ja que no es preveuen desplaçaments al mes de vacances d'estiu (4,5 setmanes), a Nadal (1 setmana), i la resta de dies festius en dia feiner (1,5 setmanes més).
- PAS, 42,5 setmanes. Es descompten 9,5 setmanes al llarg de l'any ja que no es preveuen desplaçaments al mes de vacances d'estiu (4,5 setmanes), els dies d'afers propis de què gaudeix aquest col·lectiu (3 setmanes), i la resta de dies festius en dia feiner (2 setmanes més).

El nombre de dies d'assistència per col·lectiu varia, per tant, entre un mínim de 190 dies per als estudiants dels diferents ensenyaments, i un màxim de 225 dies per al PDI, becaris de recerca i personal d'empreses externes, passant pels 212,5 dies del PAS. En conjunt, la mitjana d'assistència de la mostra al Campus és de 184,92 dies anuals per persona.

A continuació es calcula el nombre mitjà de dies d'assistència per col·lectiu a cadascun dels llocs de residència obtinguts a l'enquesta, fent un càlcul proporcional en relació al pes de cada col·lectiu per codi postal en la mostra. Multiplicant aquests valors per la distància mitjana entre els codis postals de residència i el Campus⁹ i la xifra absoluta de residents a cada codi postal extrapolada en funció de la mostra (vegeu la taula IX de l'annex II), s'obtenen els quilòmetres anuals recorreguts en cada mode de transport.

Cal tenir en compte que a l'enquesta no es detalla la proporció del recorregut que es realitza en cada mode de transport, raó per la qual s'assignen teòricament a tot el desplaçament al mode amb què s'accedeix al Campus la totalitat de quilòmetres del recorregut. Això pot donar lloc a alguns resultats erronis, especialment en el cas dels residents fora de Barcelona, com ara una sobrevaloració de quilòmetres a peu o en metro o una infravaloració dels recorreguts en Renfe. A la taula 41 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula X de l'annex II.

Només per dimensionar el volum global de desplaçaments i l'abast de la mobilitat universitària dels centres de la UB al Campus de la Diagonal, cal tenir en compte que diàriament en dia feiner la nostra comunitat universitària fa un total de 741.481,5 km en viatges d'anada i tornada. Per obtenir aquesta xifra mitjana es tenen en compte els 185,37 milions de quilòmetres recorreguts anualment, i es consideren un total de 250 dies feiners

⁹ Les distàncies, en quilòmetres, s'han obtingut mitjançant l'aplicació de càlcul de recorreguts per carretera de la pàgina web Google Maps (maps.google.com).

anuals. Per això, la xifra real de desplaçaments en un dia qualsevol pot variar entre prop d'1 milió de quilòmetres les jornades de major activitat al llarg del curs acadèmic, quan tots els estudiants es desplacen al centre d'estudi, i menys de 100.000 km en dies del mes d'agost, quan no hi ha cap tipus d'activitat acadèmica i la majoria dels treballadors es troben de vacances.

La distància mitja per trajecte varia entre residents de Barcelona, amb una mitja de 4,17 km per desplaçament i residents de fora de Barcelona, amb 26,30 km per recorregut.

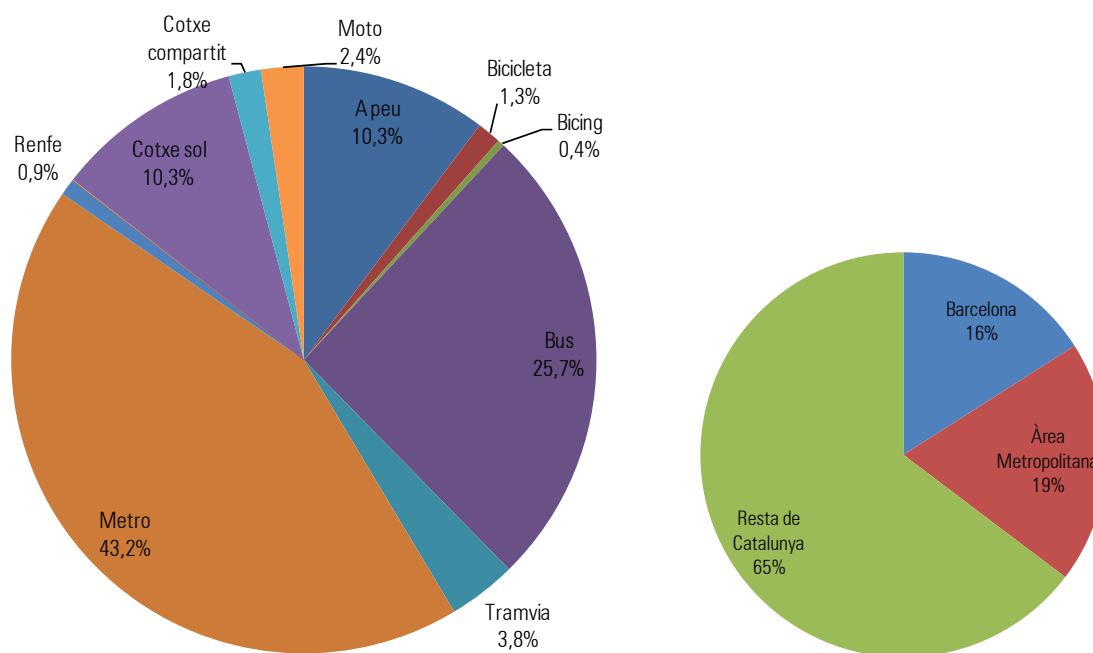


Figura 89. Distribució percentual per mode de transport dels quilòmetres recorreguts anualment en desplaçaments d'anada i retorn de la comunitat universitària de la UB al Campus de la Diagonal.

El càlcul del consum energètic associat a la mobilitat d'accés al Campus es du a terme aplicant els factors de consum per passatger i quilòmetre associats a cada mode de transport (vegeu la taula 40). A la taula 41 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula XII de l'annex II. D'acord amb l'estimació derivada dels resultats de l'enquesta de mobilitat, el consum total d'energia de la mobilitat als centres de la UB del Campus de la Diagonal és de 138.600 GJ anuals, dels quals els usuaris de cotxe que es desplacen sense acompanyant sumen prop del 40% tot i que només una desena part del quilometratge total correspon a aquest mode.

Taula 40. Factors de consum energètic per passatger i quilòmetre en cada mode de transport.

Mode de transport	% ocupació	Consum (Mj per passatger i km)	Font
Bicicleta	100	0,060	Noy (1996)
Desplaçament a peu	100	0,160	Noy (1996)
Tren de rodalies	75	0,350	Noy (1996)
Autocar de línia	50	0,500	Noy (1996)
Metro	---	0,519	Basat en dades de consum elèctric de www.tmb.cat
Tramvia	80 persones	0,560	Basat en dades de consum elèctric de www.trambcn.cat
Autobús urbà	50	0,580	Noy (1996)
Ciclomotor	100	1,000	Generalitat de Catalunya
Cotxe acompanyat / Taxi	57,5	1,739	Noy (1996)
Cotxe	25	2,885	Basat en Noy (1996), en proporció a la distribució per tipus de carburant del parc de turismes a la província de Barcelona, segons dades de www.dgt.es de l'any 2008

Quan diferenciem els recorreguts en funció del municipi de residència (vegeu la figura 90), el mode que concentra la major proporció de consum d'energia segueix sent el cotxe a l'Àrea Metropolitana (47%) i entre ens que venen de la resta de Catalunya (41%), en tant que per als residents a Barcelona és el metro (37%).

El metro, de fet, és el segon mode que acumula el major consum d'energia en el global de la mostra, amb un 30% del total, i es troba present en proporció similar tant entre els residents a Barcelona, com als municipis de l'Àrea Metropolitana o de la resta de Catalunya degut a que els que viuen fora de Barcelona indiquen a l'enquesta que accedeixen al Campus en aquest mode de transport, tot i que el recorregut principal el facin en combinació amb d'altres (Renfe, principalment).

A nivell d'eficiència energètica el metro es troba en valors lleugerament superiors als autobusos urbans i interurbans, els quals sumen un 17% del consum energètic anual. Tampoc varia la proporció del consum energètic en relació al municipi de residència, però en aquest cas degut a la disponibilitat de línies procedents de tot l'entorn metropolità.

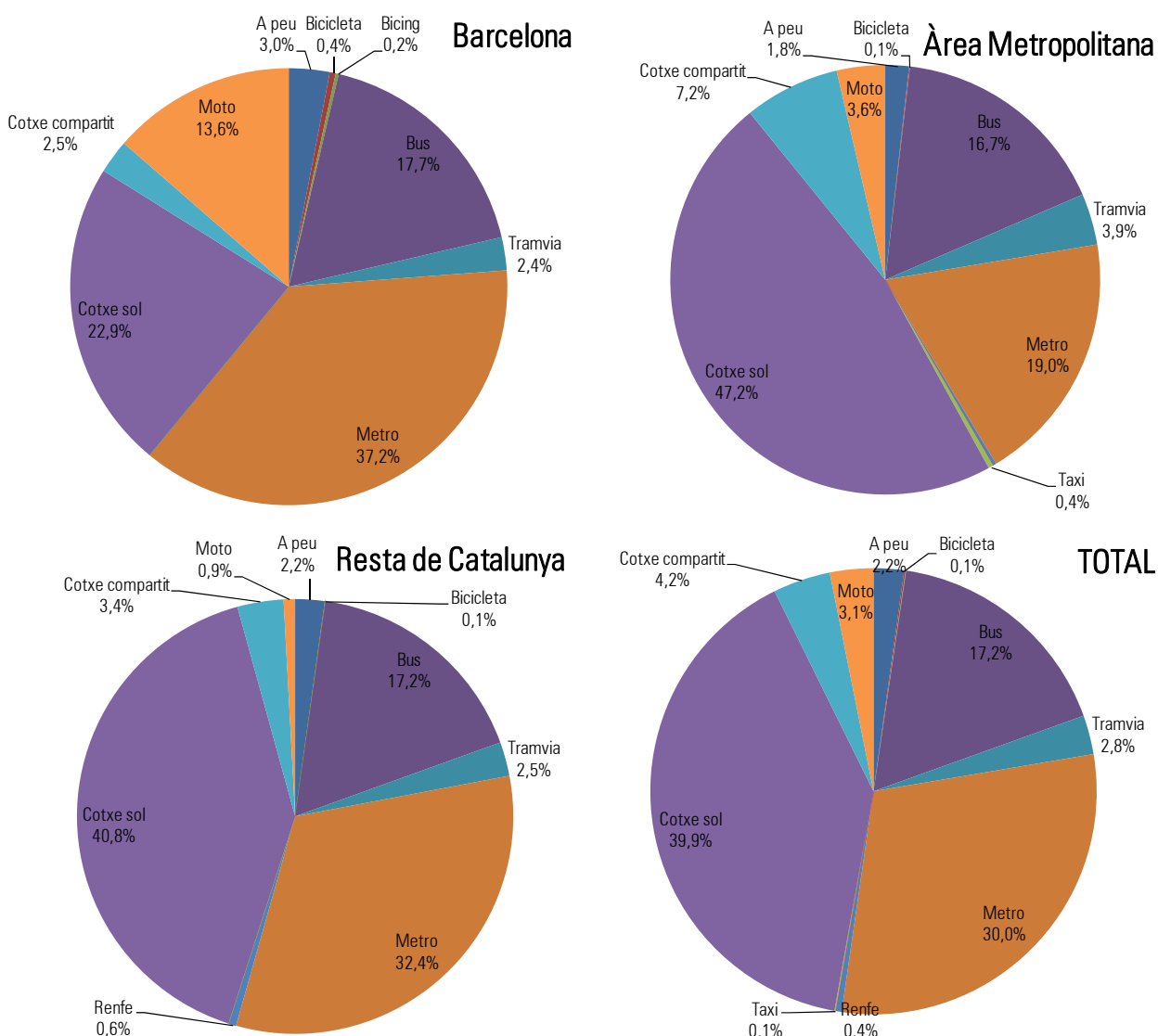


Figura 90. Distribució percentual per mode de transport del consum d'energia de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de la Diagonal.

Taula 41. Resum de resultats del càlcul de distàncies recorregudes, consum energètic, emissions de CO₂ i petjada ecològica per lloc de residència i mode de transport aplicat a l'univers de la UB al Campus de la Diagonal.**Distància recorreguda (km)**

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Barcelona	3.391.327	1.326.356	659.316	6.373.036	786.977	12.911.335	0	0	1.430.261	258.528	2.450.347	29.587.483
Àrea Metropolitana	3.489.221	302.699	32.027	10.488.502	2.172.668	11.514.525	226.637	69.618	5.142.840	1.300.957	1.146.143	35.885.836
Resta de Catalunya	12.141.932	818.342	0	30.743.166	4.029.577	55.585.406	1.467.943	0	12.592.775	1.757.770	760.143	119.897.055
TOTAL	19.022.480	2.447.397	691.343	47.604.704	6.989.222	80.011.266	1.694.580	69.618	19.165.876	3.317.255	4.356.633	185.370.374

Consum d'energia (GJ)

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Barcelona	542,6	79,6	39,6	3.186,5	440,7	6.701,0	0,0	0,0	4.126,3	449,6	2.450,3	18.016,2
Àrea Metropolitana	558,3	18,2	1,9	5.244,3	1.216,7	5.976,0	79,3	121,1	14.837,1	2.262,4	1.146,1	31.461,3
Resta de Catalunya	1.942,7	49,1	0,0	15.371,6	2.256,6	28.848,8	513,8	0,0	36.330,2	3.056,8	760,1	89.129,6
TOTAL	3.043,6	146,8	41,5	23.802,4	3.914,0	41.525,8	593,1	121,1	55.293,6	5.768,7	4.356,6	138.607,1

Emissions de CO₂ (kg)

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Barcelona	0,0	0,0	0,0	337.770,9	26.741,5	302.899,9	0,0	0,0	232.846,4	16.835,3	174.170,7	1.091.264,7
Àrea Metropolitana	0,0	0,0	0,0	555.890,6	73.827,3	270.130,8	7.114,1	4.533,5	837.254,3	84.718,3	81.467,8	1.914.936,8
Resta de Catalunya	0,0	0,0	0,0	1.629.387,8	136.925,0	1.304.033,6	46.078,7	0,0	2.050.103,8	114.466,0	54.031,0	5.335.026,0
TOTAL	0,0	0,0	0,0	2.523.049,3	237.493,8	1.877.064,3	53.192,9	4.533,5	3.120.204,6	216.019,6	309.669,5	8.341.227,5

Petjada ecològica (ha)

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Barcelona	0,00	0,00	0,00	45,43	3,60	40,74	0,00	0,00	31,32	2,26	23,42	146,76
Àrea Metropolitana	0,00	0,00	0,00	74,76	9,93	36,33	0,96	0,61	112,60	11,39	10,96	257,54
Resta de Catalunya	0,00	0,00	0,00	219,14	18,42	175,38	6,20	0,00	275,72	15,39	7,27	717,51
TOTAL	0,00	0,00	0,00	339,32	31,94	252,45	7,15	0,61	419,64	29,05	41,65	1.121,81

La resta de modes tenen un pes molt minoritari en el pastís del consum energètic associat a la mobilitat, i no més destaca la motocicleta entre els residents a Barcelona (13,6%) i el cotxe compartit entre els que viuen a l'Àrea Metropolitana (7,5%). Els modes energèticament més eficients (la bicicleta i els desplaçaments a peu), sumen menys del 2,5% del consum total anual degut a que per cada quilòmetre recorregut contribueixen entre 15 i 50 vegades menys al consum d'energia que el mode més ineficient, el cotxe només amb conductor.

Per obtenir els valors d'emissions de CO₂ associades a la mobilitat s'han aplicat els factors d'emissió per quilòmetre específics per a cada mode de transport detallats a la taula 42. En el cas de la moto, el factor d'emissió és una estimació proporcional on quatre de cada cinc vehicles són ciclomotors o motocicletes urbanes de baixa cilindrada, i un de cada cinc motocicletes de carretera de gran cilindrada. A la taula 41 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula XI de l'annex II.

Taula 42. Factors d'emissions de CO₂ per quilòmetre en cada mode de transport.

Mode de transport	Factor d'emissió (grams CO ₂ /km)	Font
Bicicleta / Bicing	0,00	
A peu	0,00	
FGC	20,93	
Metro	23,46	
Renfe	31,39	Oficina Catalana per al Canvi Climàtic (2010)
Tramvia	33,98	
Autobús	53,00	
Ciclomotor	56,40	Calculadora de la Fundació Ecologia y Desarrollo i Acció Natura. Paràmetres mitjans escollits: combustible utilitzat benzina, tipus circulació 80% ciutat - 20% carretera.
Motocicleta	129,20	
Cotxe compartit	65,12	Calculadora de la Fundació Ecologia y Desarrollo i Acció Natura. Paràmetres mitjans escollits: combustible utilitzat gasoil, tipus circulació 80% ciutat - 20% carretera, potència 90-120 CV.
Cotxe (només conductor)	162,80	Per a cotxe compartit es considera un promig d'ocupació de 2,5 persones al vehicle.

Considerades en conjunt, les emissions de CO₂ de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de la Diagonal sumen 8.341 tones anuals. Per mode de transport el cotxe només amb conductor suma el 37% d'aquestes emissions, tot i que el nombre de quilòmetres recorreguts tot just supera el 10%. Tal i com s'observa a la figura 91, les emissions associades al cotxe són clarament inferiors en els desplaçaments interns a Barcelona (21%) respecte als trajectes dels residents a l'Àrea Metropolitana (44%) i a la resta de Catalunya (38%).

La moto, que té poca incidència en el conjunt d'emissions en consonància amb el seu pes limitat en el mix de mobilitat de la UB al Campus de la Diagonal, sí és un dels modes de transport més rellevants a nivell d'emissions de CO₂ per als desplaçaments interns a Barcelona.

El bus, amb prop d'un 30% de les emissions independentment de l'àmbit de residència analitzat, és el segon mode que genera més emissions de CO₂, però presenta un major nivell d'eficiència energètica que el cotxe, ja que els quilòmetres recorreguts en bus (47,6 milions anuals), multipliquen per 2,5 els que es fan en aquest tipus de vehicle privat (22,5 milions anuals). Encara més eficient és el metro, que es situa com el tercer mode per nivell d'emissions amb un 22% del total, tot i que amb 80 milions de km anuals concentra el 43% de la distància recorreguda per la comunitat universitària de la UB al Campus.

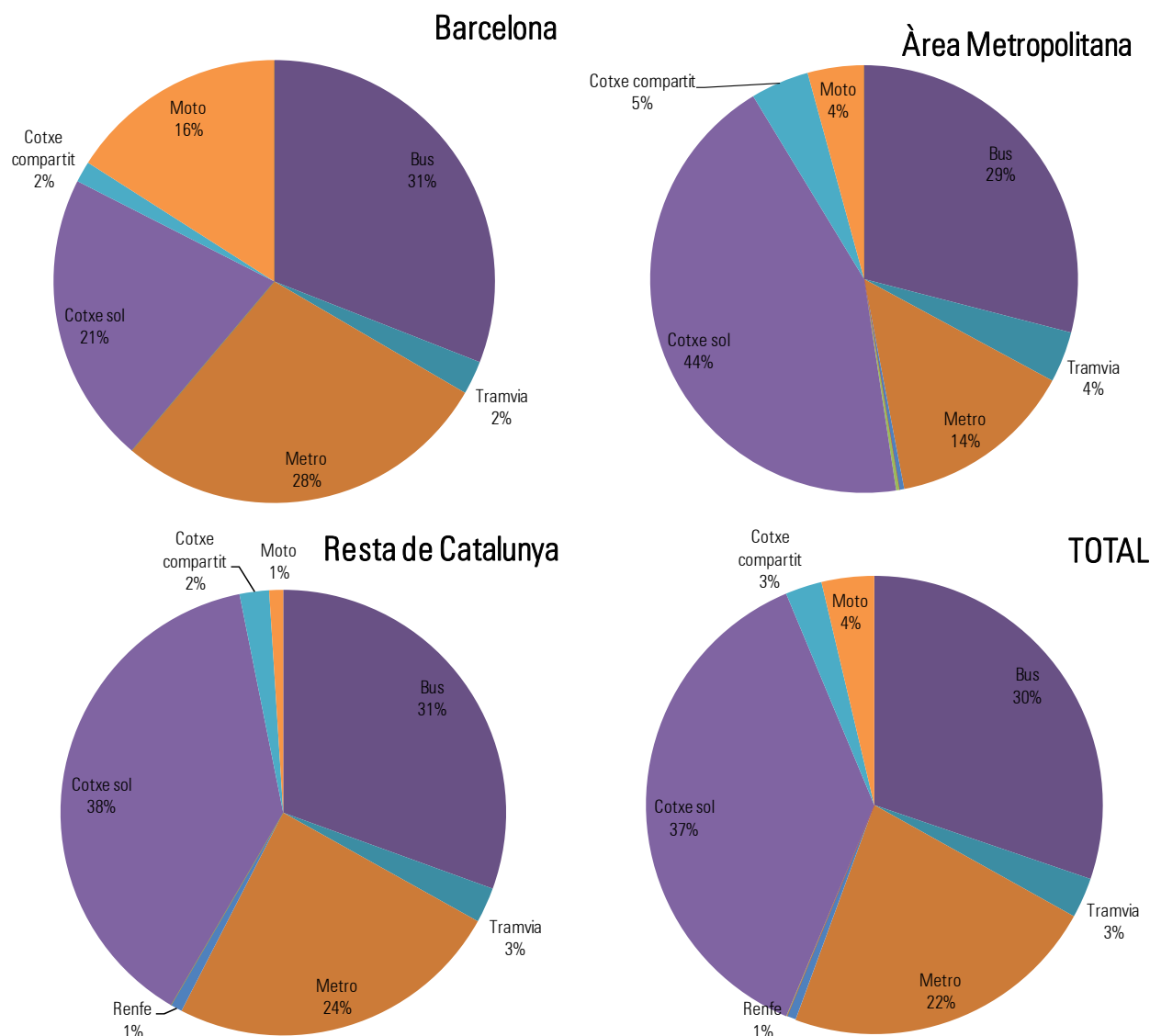


Figura 91. Distribució percentual per mode de transport de les emissions de CO_2 i la petjada ecològica de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de la Diagonal.

La resta de modes de transport tenen una presència molt reduïda en el mix d'emissions, be perquè no en generen tot i sumar una proporció significativa dels quilòmetres recorreguts, com ara els desplaçaments a peu (19 milions de km anuals), en bicicleta (2,5 milions) o en Bicing (0,7 milions), o perquè són també minoritaris en el perfil de mobilitat al Campus, com és el cas del tramvia, el cotxe compartit, Renfe o FGC.

Finalment, es calcula la petjada ecològica corresponent a la mobilitat del Campus de la Diagonal. Aquest indicador, formulat inicialment per Wackernagel i Rees (1996), reflecteix l'àrea de territori ecològicament productiu —cultius, pastures, boscos o ecosistemes aquàtics— necessària per produir els recursos utilitzats i per assimilar els residus produïts per una població determinada amb un nivell de vida específica de forma indefinida, sigui on sigui que es trobi aquesta àrea.

Per obtenir la petjada s'ha aplicat als resultats d'emissions de CO_2 un factor d'absorció de 7.435,5 kg de CO_2 per hectàrea de vegetació, segons el valor corresponent a verd urbà i verd natural de l'entorn de Barcelona. A la taula 42 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula XII de l'annex II.



Figura 92. Comparació de la superfície ocupada pels edificis de la UB al Campus de la Diagonal i la petjada ecològica de la mobilitat en aquest mateix territori.

La mesura de l'impacte ambiental de la mobilitat a través de la petjada ecològica dóna com a resultat que són necessàries 1.121,81 hectàrees de vegetació per absorbir el CO_2 emès en els trajectes diaris de tota la població que estudia o treballa al Campus. Aquesta xifra per si mateixa potser no ens proporciona molta informació, però equival a gairebé dues vegades el total del Districte de Les Corts i, si la comparem amb les 3.002,48 Ha de superfície de zona forestal i verd urbà disponible per al conjunt de la ciutat de Barcelona l'any 2009, podem concloure que es necessita el 40% de la superfície verda de Barcelona per absorbir el CO_2 emès anualment en la mobilitat per accedir als centres de treball o estudi de la UB al Campus de la Diagonal.

7. DEFICIÈNCIES DETECTADES

En aquest apartat es presenten en format de fitxa les principals deficiències detectades a la diagnosi de la mobilitat als Campus de la Diagonal – Portal del Coneixements. Només s’han considerat els aspectes millorables respecte a les infraestructures de mobilitat i l’estructura urbana existents, atès que l’anàlisi de la necessitat de noves infraestructures excedeix l’abast d’aquest document.

Taula 43. Resum de les deficiències en la mobilitat al Campus de la Diagonal detectades en aquesta diagnosi.

	Descripció	Responsable
#01	MANCA URBANITZACIÓ AL CARRER DE PAU GARGALLO	Ajuntament de Barcelona
#02	MANCA URBANITZACIÓ AL LATERAL MUNTANYA DE L’AVINGUDA DE LA DIAGONAL	Ajuntament de Barcelona
#03	MANCA URBANITZACIÓ AL CARRER LLORENS ARTIGAS	Ajuntament de Barcelona
#04	INDISCIPLINA EN L’ESTACIONAMENT DE MOTOS	Usuaris / Ajuntament de Barcelona
#05	INFRAUTILITZACIÓ ZONES ESTACIONAMENT DE MOTOS AL CARRER DE PASCUAL I VILA	Ajuntament de Barcelona
#06	MANCA SENYALITZACIÓ DE PAS DE VIANANTS AL CARRER DE PAU GARGALLO	Ajuntament de Barcelona
#07	PARADA D’AUTOBÚS SENSE MARQUESINA A ZONA UNIVERSITÀRIA	Ajuntament de Barcelona – TMB
#08	PAS DE VIANANTS MAL ADAPTAT A L’AVINGUDA DEL DOCTOR MARAÑÓN	Ajuntament de Barcelona
#09	APARCAMENTS DE BICICLETA INSEGURS ALS EDIFICIS DE LA UB	Universitat de Barcelona
#10	AMPLIACIÓ DE PLACES D’APARCAMENT DE BICICLETA A LA FACULTAT DE FARMÀCIA	Universitat de Barcelona
#11	REGULACIÓ SEMAFÒRICA A LA CRUÏLLA DE L’AVINGUDA DE LA DIAGONAL I EL CARRER DE MARTÍ I FRANQUÈS	Ajuntament de Barcelona
#12	REGULACIÓ DEL PAS DE VIANANTS I VEHICLES AL CARRER DEL Tinent Coronel VALENZUELA	Ajuntament de Barcelona
#13	APARCAMENT IRREGULAR A L’ILLA PASCUAL I VILA – BALDIRI REIXAC – ADOLF FLORENSA – LLORENS ARTIGAS	Universitat de Barcelona

Def.01

MANCA URBANITZACIÓ AL CARRER DE PAU GARGALLO*Descripció:*

El costat mar del tram del carrer de Pau Gargallo entre els carrers de Pascual i Vila i de Martí i Franquès no està urbanitzat, de forma que el vianant no disposa de vorera per circular-hi i ha de salvar obstacles en forma de vehicles, arbrat i senyalització distribuïda irregularment. Això fa que aquesta zona sigui impracticable com a itinerari per als vianants, que han d'escollir necessàriament la vorera del costat muntanya per circular per aquest tram del carrer de Pau Gargallo.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Urbanització del carrer de Pau Gargallo, tal i com preveu el Pla de millora urbana del sub-àmbit ponent del Campus Sud.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona. El projecte es troba pendent d'execució fins que la Universitat de Barcelona dugui a terme el projecte de l'edifici CICRIT en aquest sector.

Def.02

MANCA URBANITZACIÓ AL LATERAL MUNTANYA DE L'AVINGUDA DE LA DIAGONAL*Descripció:*

El lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal entre els carrers del Tinent Coronel Valenzuela i el carrer de l'Alfambra no està urbanitzat en la seva totalitat, de forma que el vianant només pot circular entre l'accés a la Facultat d'Economia i Empresa – Diagonal 690 i el carrer de l'Alfambra. Entre l'accés a la Facultat i el carrer del Tinent Coronel Valenzuela no hi ha vorera a cap dels dos costats del lateral de l'avinguda de la Diagonal, i l'espai existent es troba ocupat en dies d'activitat universitària per cotxes estacionats sense ordre, fent impossible la circulació de vianants.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Urbanització del lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal entre els carrers del Tinent Coronel Valenzuela i el carrer de l'Alfambra.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona. No hi ha previsió d'execució.

Def.03

MANCA URBANITZACIÓ AL CARRER LLORENS ARTIGAS*Descripció:*

El carrer Llorens Artigas no es troba urbanitzat en la seva totalitat, el ferm de la calçada es troba força malmès i existeix una vorera molt estreta en el costat mar que rebaixa la qualitat del vial i dificulta la circulació de vianants.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Urbanització del carrer Llorens Artigas, incloent pavimentació del vial, reordenació de l'estacionament (senyalització horitzontal i eliminació d'un dels cordons) i ampliació de la vorera al costat mar.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona. No hi ha previsió d'execució, tot i que qualsevol actuació s'ha de coordinar amb el projecte de construcció de la nova Facultat de Farmàcia, que ocupa l'illa delimitada per aquest carrer.

Def.04

INDISCIPLINA EN L'ESTACIONAMENT DE MOTOS*Descripció:*

Es produeix estacionament d'un gran nombre de motocicletes sobre vorera al carrer del Tinent Coronel Valenzuela davant de l'accés de la Facultat d'Economia i Empresa – Edifici 690, en un espai amb senyalització vertical de prohibició d'estacionament, i a un tram de la vorera de l'avinguda de la Diagonal entre l'accés a les facultats de Física i de Química i la cantonada amb el carrer de Llorens Artigas, en alguns casos a la mateixa línia de façana o davant de l'accés a les facultats.

Els vehicles dificulten el pas dels vianants per aquests vials, i posen en perill l'evacuació dels esmentats edificis en cas d'emergència, ja que obstaculitzen els accessos.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Control de la indisciplina en l'estacionament de motos en aquests espais, informant primer i després sancionant els vehicles que aparquen en zones amb senyalització de prohibició o en espais no autoritzats d'acord amb el que estableix l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona (BOPB 07/03/2007).

Responsable de l'execució:

Usuaris de motocicleta, en tant que incompleixen la normativa vigent. Ajuntament de Barcelona, com a administració competent per controlar-ne el compliment.

Def.05

INFRAUTILITZACIÓ ZONES ESTACIONAMENT DE MOTOS AL CARRER DE PASCUAL I VILA*Descripció:*

L'espai per a estacionament de motos al tram del carrer de Pascual i Vila entre els carrers de Baldiri Reixac i Pau Gargallo no ha estat ben dimensionat, deixant un ampli espai de via pública sense aprofitament real en dies d'activitat universitària. Tenint en compte l'elevada pressió per aparcar en aquesta zona, això provoca que periòdicament algun vehicle estacioni en la zona reservada per a motos ubicada prop de la cantonada amb el carrer de Pau Gargallo.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Reordenar l'estacionament de motos al carrer de Pascual i Vila, eliminant les places en bateria existents a la mitjana per donar amplada a la circulació en sentit ascendent, o transformant-les en places per a cotxes en compensació per la progressiva pèrdua de places al conjunt del Campus.

Mantenir el control de la indisciplina en l'estacionament de motos a la cantonada entre els carrers de Pascual i Vila i Pau Gargallo.

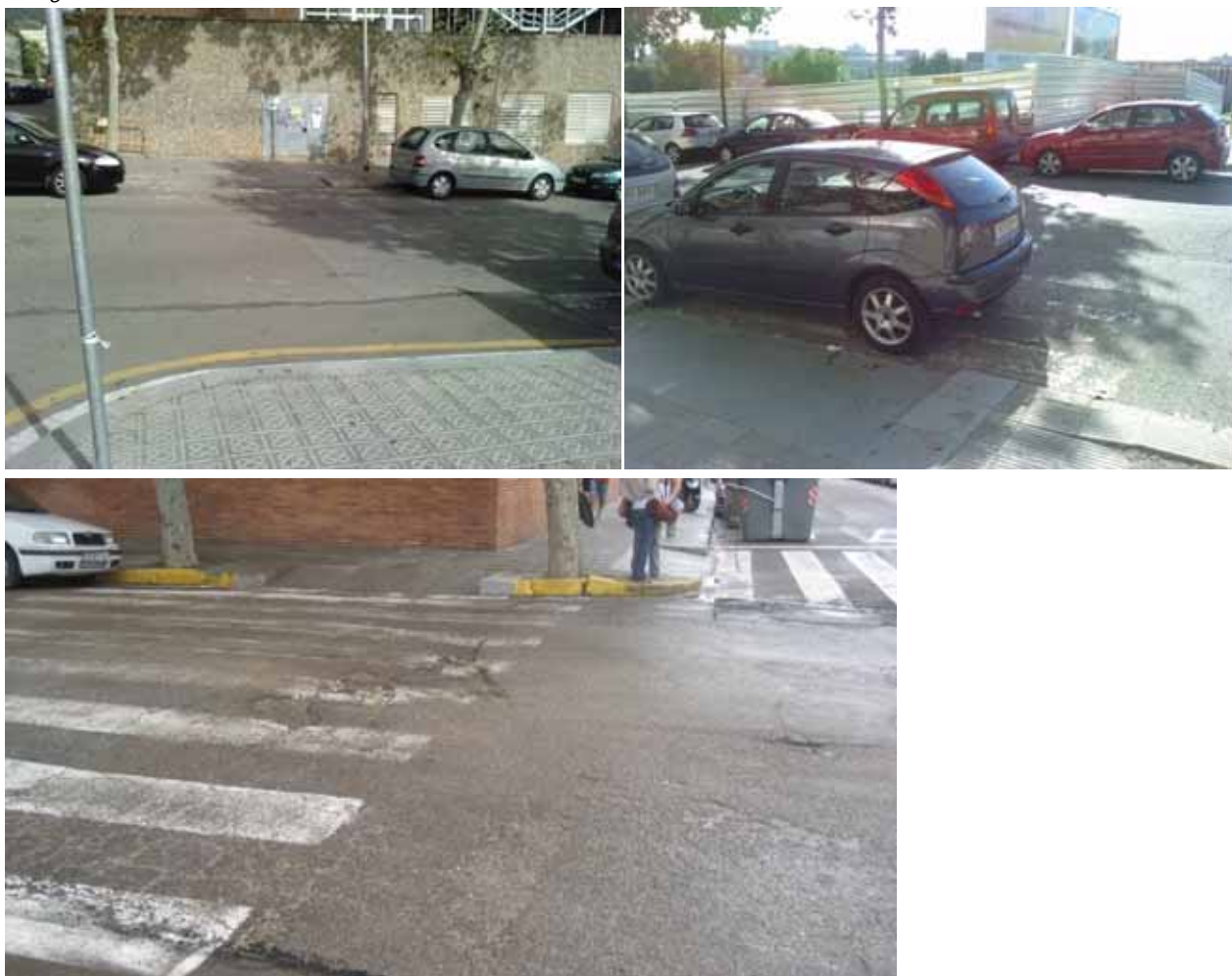
Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona.

Def.06

MANCA SENYALITZACIÓ DE PAS DE VIANANTS AL CARRER DE PAU GARGALLO*Descripció:*

Com a complement de la deficiència núm. 01, i en espera de que es dugui a terme la urbanització del carrer de Pau Gargallo, es detecta que a la cantonada amb el carrer de Pascual i Vila el ferm es troba força malmès i la senyalització horitzontal de pas de vianants pràcticament ha desaparegut, provocant situacions d'indisciplina en l'estacionament i que els vehicles circulin a velocitats elevades en no detectar cap zona per on puguin creuar els vianants.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Repavimentar la cruïlla dels carrers de Pau Gargallo i Pascual i Vila, i senyalitzar horitzontal i verticalment el pas de vianants del carrer de Pau Gargallo en aquesta mateixa cruïlla.

Controlar la indisciplina en l'estacionament de cotxes en aquesta cantonada, degut a la inèrcia existent entre els conductors a aparcar en aquest espai.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona. Aquesta acció es pot dur a terme coincidint amb la urbanització del tram del carrer de Pascual i Vila entre Pau Gargallo i l'avinguda de la Diagonal.

Def.07

PARADA D'AUTOBÚS SENSE MARQUESINA A ZONA UNIVERSITÀRIA*Descripció:*

La parada d'autobús ubicada al costat de la sortida de metro de Zona Universitària, prop de la cantonada entre les avingudes de la Diagonal i del Doctor Marañón, no disposa de marquesina per als usuaris de les diverses línies urbanes i interurbanes que en fan ús.

Tot i que aquesta parada és una de les primeres existents a l'entrada de Barcelona per l'avinguda de la Diagonal, exerceix una funció evident d'intercanviador entre l'autobús, el metro i el tramvia. No és gaire coherent que hi hagi la previsió de fer una estació d'autobusos soterrada en aquest mateix emplaçament i que, en canvi, els usuaris de les línies d'autobús d'aquesta parada ni tan sols disposin de marquesina per fer més còmoda l'espera en situacions meteorològiques adverses.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Instal·lació de marquesina a la parada d'autobús i urbanització de l'espai que l'envolta per facilitar l'itinerari a peu entre aquesta parada i l'estació de metro de Zona Universitària.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona - TMB.

Def.08

PAS DE VIANANTS MAL ADAPTAT A L'AVINGUDA DEL DOCTOR MARAÑÓN*Descripció:*

A la vorera Besòs-muntanya de la cantonada entre el carrer de Pau Gargallo i l'avinguda del Doctor Marañón trobem un pas de vianants mal adaptat, ja que l'amplada de la rampa és insuficient i no coincideix amb la senyalització horitzontal.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Realitzar les modificacions necessàries per tal que aquest pas de vianants estigui plenament adaptat a PMR, adequant-ne l'amplada i urbanitzant-lo d'acord amb el model estàndard, el que requerirà actuar sobre un registre d'instal·lacions i sobre un exemplar de plataner.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona.

Def.09

APARCAMENTS DE BICICLETA INSEGURS ALS EDIFICIS DE LA UB*Descripció:*

Tot i que al llarg dels darrers anys s'han suprimit progressivament els aparcaments de bicicleta que només permeten lligar el vehicle per una de les rodes, pel model en U invertida que dona més seguretat en estacional la bici, atès que permet lligar-la per dos punts (roda i quadre), encara hi ha algunes places poc segures a l'interior dels edificis i als recintes dels centres de la UB al Campus de la Diagonal. En concret, encara es troben en ús els següents aparcaments insegurs:

- Facultat de Biologia, Soterrani -2 de l'edifici Annex: 11 places.
- Facultat de Dret, façana posterior de l'edifici llerdense: 12 places.
- Facultat d'Economia i Empresa, entrada a la Biblioteca de l'Edifici 690, 8 places.
- Facultat d'Economia i Empresa, aparcament exterior a l'avinguda de la Diagonal de l'Edifici 690, 11 places.
- Facultat d'Economia i Empresa, aparcament interior de l'Edifici 690, 5 places.
- Facultat de Farmàcia, davant de l'Edifici B: 12 places.
- Facultat de Geologia, terrassa interior del bar: 9 places.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Substituir la totalitat dels aparcaments de lligat simple existents als edificis i recintes dels centres de la UB al Campus de la Diagonal per aparcaments en U invertida, suprimint les places allà on no siguin necessàries o ampliant-ne el nombre on els aparcaments estiguin saturats.

Responsable de l'execució:

Universitat de Barcelona, excepte l'aparcament ubicat a l'entrada a la Biblioteca de l'Edifici 690, que es troba a via pública i és responsabilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

Def.10

AMPLIACIÓ DE PLACES D'APARCAMENT DE BICICLETA A LA FACULTAT DE FARMÀCIA*Descripció:*

En l'aforament de places d'aparcament de bicicleta disponibles als centres de la UB s'ha detectat que en general tots disposen d'una oferta de places suficient per cobrir la demanda actual. Tanmateix, a la Facultat de Farmàcia el nombre de places és clarament insuficient per cobrir les necessitats dels usuaris que actualment accedeixen a aquest centre, i aquest factor està limitant que la bicicleta pugui tenir una major presència com a mode de transport habitual.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Ampliar les places d'aparcament disponibles a la Facultat de Farmàcia, buscant espais al recinte que facilitin a tothom que ho desitgi accedir al centre en aquest mode de transport. El nombre de places actual, que és de 24, hauria d'arribar com a mínim a 60. Posteriorment, en funció de la intensitat d'ús dels aparcaments, caldrà valorar si és necessària una nova ampliació.

Responsable de l'execució:

Universitat de Barcelona.

Def.11

REGULACIÓ SEMAFÒRICA A LA CRUÏLLA DE L'AVINGUDA DE LA DIAGONAL I EL CARRER DE MARTÍ I FRANQUÈS*Descripció:*

Amb la urbanització del carrer de Martí i Franquès s'ha instal·lat un nou semàfor prop de la cruïlla amb l'avinguda de la Diagonal per tal de regular el pas de vianants i l'entrada i sortida de vehicles. L'actual configuració dels cicles semafòrics determina que quan els vehicles poden girar des de l'avinguda de la Diagonal es queden aturats pels vianants creuant el carrer de Martí i Franquès, en tant que quan els vianants tenen el semàfor vermell el de la Diagonal també marca prohibició de pas.

En hores punta de trànsit això genera retencions al carril bus de l'avinguda de la Diagonal, restant fluïdesa a les diferents línies urbanes i interurbanes en l'entrada a Barcelona.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Adaptar la senyalització semafòrica per tal que els vehicles puguin girar des de l'avinguda de la Diagonal cap al carrer de Martí i Franquès quan el semàfor estigui en vermell aprofitant que els vianants en aquest vial secundari tampoc poden creuar.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona.

Def.12

REGULACIÓ DEL PAS DE VIANANTS I VEHICLES AL CARRER DEL TINENT CORONEL VALENZUELA*Descripció:*

El pas de vianants del carrer del Tinent Coronel Valenzuela ubicat al costat de la cruïlla amb l'avinguda de la Diagonal presenta una intensitat de trànsit significativa en hora punta, degut a que molts vehicles que surten de la Ronda de Dalt accedeixen al Campus i altres zones properes de Barcelona a través d'aquest vial. En hora punta també hi ha un gran nombre de vianants procedents del metro, autobusos urbans i interurbans o el tramvia que creuen per aquest pas per tal d'accedir a la Facultat d'Economia i Empresa o seguir el seu trajecte cap als centres de la UPC al Campus Nord.

Això genera retencions de vehicles en sentit descendent i algunes situacions de risc per als vianants per creuar aquest pas.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Reforçar la senyalització del pas de vianants i valorar la conveniència de regular el pas de vianants i vehicles en hora punta mitjançant semàfors.

Responsable de l'execució:

Ajuntament de Barcelona.

Def.13

APARCAMENT IRREGULAR A L'ILLA PASCUAL I VILA – BALDIRI REIXAC – ADOLF FLORENSA – LLORENS ARTIGAS*Descripció:*

L'illa delimitada pels carrers de Pascual i Vila, Baldiri Reixac, Adolf Florensa i Llorens Artigas, disposa de diversos espais d'aparcament que es caracteritzen pel desordre i les deficiències d'urbanització:

- Aparcament lliure amb accés pel carrer de Llorens Artigas: 96 places. No està urbanitzat, les places no es troben senyalitzades, presenta greus problemes d'inundació degut a que el substrat és molt argilós i hi ha sots molt pronunciats.
- Aparcament de barrera amb accés pel carrer de Pascual i Vila: 136 places. Està parcialment urbanitzat, les places no es troben senyalitzades, a la zona d'entrada presenta sots pronunciats i alguns problemes d'inundació.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Urbanitzar els espais d'aparcament a l'illa Pascual i Vila, Baldiri Reixac, Adolf Florensa i Llorens Artigas, senyalitzant les places d'estacionament.

Instal·lar barrera d'accés a l'aparcament amb entrada pel carrer de Llorens Artigas, per tal de dotar de places suficients per a ús exclusiu de la Facultat de Belles Arts i així compensar la pèrdua global de places que es produirà en ordenar i senyalitzar aquests espais.

Responsable de l'execució:

Universitat de Barcelona. La realització d'aquesta actuació pot ser innecessària si s'inicien les obres de construcció del nou edifici de la Facultat de Farmàcia, que comportarien l'eliminació de tots aquests espais d'aparcament.

8. INFRAESTRUCTURES DE FUTUR AL CAMPUS

El Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, tot i disposar d'una àmplia dotació de transport públic que facilitat un perfil de mobilitat força diversificat amb tendència al predomini dels modes de transport menys contaminants, resta lluny de tenir cobertes totes les seves necessitats en matèria d'infraestructures de mobilitat. Per altra banda tampoc es troba definit un model urbanístic que integri al vianant en general i a la comunitat universitària en particular en la seva trama, ni al propi Campus en l'entorn urbà.

En aquest apartat es presenten les principals actuacions urbanístiques i infraestructures de mobilitat que, en diferents estadis de planificació, afecten al Campus de la Diagonal a mig i llarg termini, i que han de determinar el perfil de mobilitat en el futur.

8.1. PLA DE MILLORA URBANA DEL CAMPUS SUD: SUB-ÀMBIT PONENT

En la caracterització del Campus que es presentava al capítol tercer d'aquesta diagnosi ja s'indicava que aquest espai no havia estat sotmès a un procés d'ordenació urbanística, sinó que és resultat de l'evolució en l'ocupació del territori experimentada al llarg de la segona meitat del segle XX, en bona part de forma autònoma per part de les universitats respecte a la ciutat, degut tant al desinterès de l'autoritat local per intervenir en aquest espai com de la pròpia universitat per mantenir la seva capacitat de decisió sobre aquest entorn.

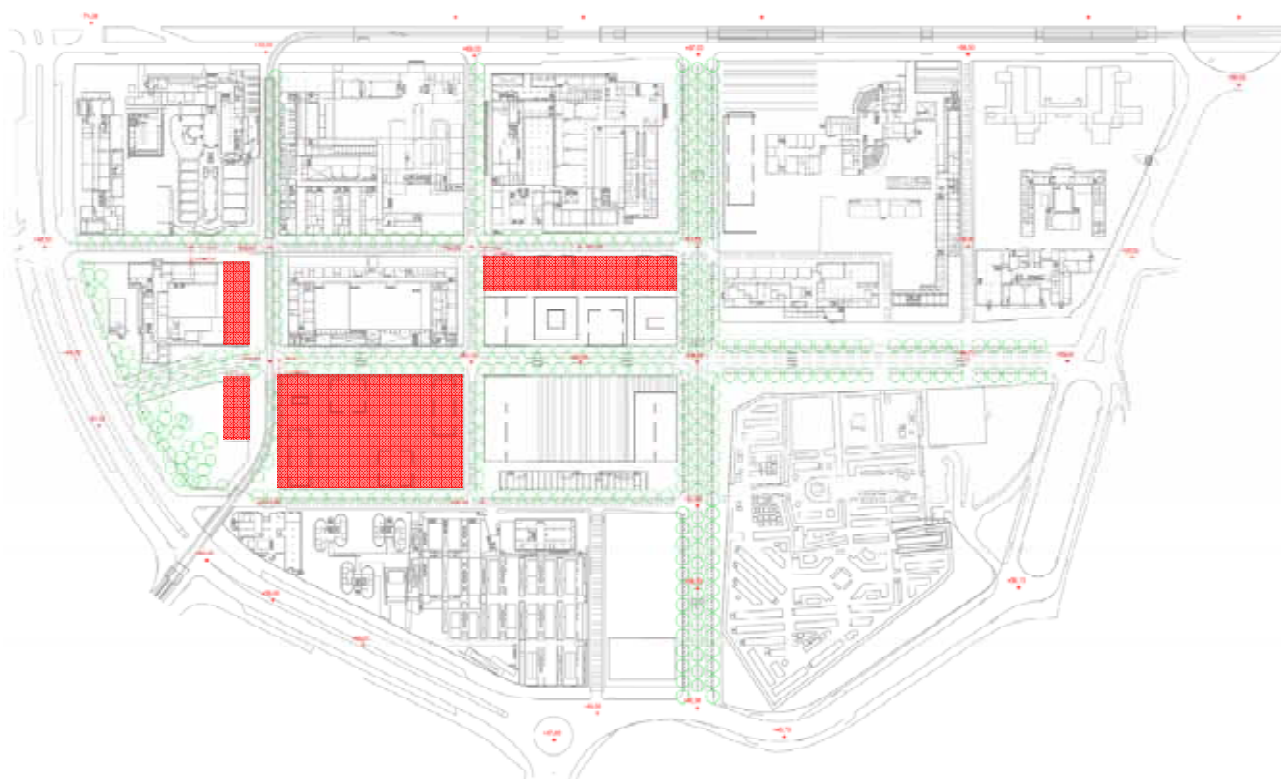


Figura 93. Proposta d'ordenació indicativa del Pla de millora urbana per a l'adequació del Campus Sud, sub-àmbit ponent als programes funcionals universitaris. En vermell, projectes de nous edificis de la UB. Font: Alegre i Roca (2007).

Aquesta evolució històrica ja no reflecteix la realitat actual, i el més clar exemple és l'aprovació l'any 2007 del Pla de millora urbana del sub-àmbit ponent del Campus Sud, que comporta canvis significatius en l'ocupació dels espais lliures, en la configuració dels vials i en la concepció de la mobilitat en aquest entorn. El Pla de millora urbana, que s'analiza en detall a Roca (2009), planteja la reordenació del Campus Sud establint una jerarquia interna de vials a dos nivells.

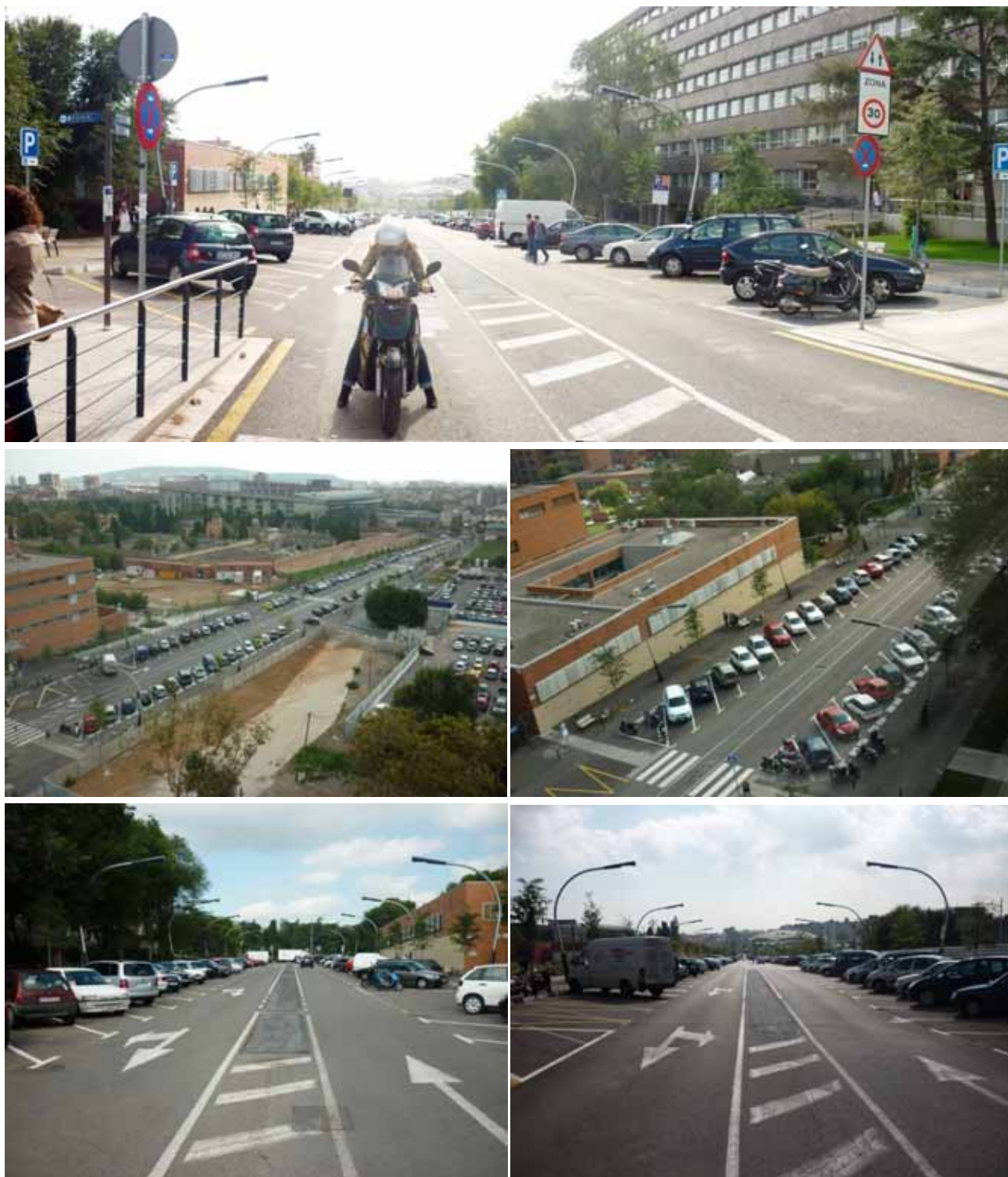


Figura 94. Vistes del carrer de Martí i Franquès ja urbanitzat: des de la cantonada amb l'avinguda de la Diagonal en direcció mar (superior), des de la facultat de Química vista general (centre esquerra) i tram entre la Diagonal i el carrer de Pau Gargallo (centre dreta), des de la cantonada amb el carrer de Pau Gargallo en direcció muntanya (inferior esquerra) i en direcció mar (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

La vialitat rodada queda limitada a dos grans eixos en forma de creu, que es corresponen amb el carrer de Martí i Franquès i el carrer de Menéndez y Pelayo. La resta de vials serien per a ús exclusiu dels vianants, d'accés als aparcaments dels centres, o de servei i emergència dels edificis. Aquest canvi de prioritat vers el vianant podrà fomentar la relació entre els estudiants de les diferents facultats, i donar a l'espai un veritable sentit de Campus.

El carrer de Martí i Franquès, que ja ha estat urbanitzat entre els anys 2009 i 2010 seguint aquests criteris, es constitueix com una avinguda central del Campus Sud que connecta la Diagonal i l'avinguda Joan XXIII, possibilitant que en un futur tingui continuïtat fins a la Riera Blanca, i així reforçar la relació entre el barri de Sant Ramon i el propi Campus. La urbanització, tal i com es pot observar a la figura 94, s'ha fet en plataforma única amb aparcament en bateria i un carril de circulació en cada sentit, per tal de complir un doble objectiu: pacificar el trànsit i facilitar l'aparcament dels autocars en dies d'esdeveniment a l'estadi del FC Barcelona (veure l'apartat 4.2.1 d'aquesta diagnosi).

En canvi, el carrer de Menéndez y Pelayo es convertirà en un gran eix viari paral·lel a l'avinguda de la Diagonal, que en un futur podrà també connectar amb la Ronda del Mig per un extrem i amb Esplugues de Llobregat per l'altre. El Pla de millora preveu que aquest vial permeabilitzi el Campus Sud i en vitalitzi l'espai interior, creant un gran bulevard amb usos complementaris a l'activitat universitària, com ara comerços, restaurants o museus instal·lats als baixos dels edificis.

Malgrat que la complementarietat d'usos sigui desitjable, aquest vial pot comprometre el sentit de Campus que impregna tot el Pla de Millora, atès que una avinguda d'aquesta amplària, amb dos carrils per cada sentit de circulació, concebuda com un eix per descongestionar l'avinguda de la Diagonal, pot crear una barrera i dividir el Campus Sud en dues meitats.

Quan es dugui a terme el projecte d'urbanització d'aquest vial serà necessari incloure en el disseny mesures de pacificació del trànsit que, sense trencar el sentit d'eix vertebrador del Campus Sud que se li ha atorgat en el projecte, faciliti de forma efectiva que els usuaris d'aquest àmbit transitin amb facilitat entre edificis i que els desplaçaments a peu tinguin una consideració prioritària en la jerarquia de mobilitat.

Els dos eixos es creuen en l'espai que actualment ocupa el Parc de Bederrida. El Pla de millora preveu la transformació d'aquest espai en una plaça universitària oberta al bulevard del carrer de Menéndez y Pelayo, però ocupant una superfície inferior a l'actual, ja que una part es destinaria a nous edificis per a serveis universitaris, com ara biblioteca, residència d'estudiants, edificis polivalents, etc. Bederrida perdria així la seva funció de gran estacionament del Campus, i en cas que no es substituïssin les 540 places que proporciona (recordem, un 24% dels estacionaments de tot el Campus), obligaria els usuaris a buscar modes de transport alternatius.

Respecte als vials secundaris, el seu tractament com a espais exclusius per a vianant asseguraria una veritable transformació de la mobilitat al Campus, restringint la circulació en vehicle privat però garantint-ne l'accés fins als aparcaments dels edificis. Aquesta mesura es constitueix com la principal transformació de la mobilitat del Campus de la Diagonal, ja que limita enormement la capacitat d'utilitzar el vehicle privat al recinte sense comprometre que aquest entorn quedi aïllat de la resta de la xarxa urbana.



Figura 95. Vista del carrer de Baldiri Reixac a la cantonada amb Adolf Florensa l'1/11/2006 (Alegre i Roca, 2007) i l'1/12/2010, després de la urbanització del vial (Banc d'imatges OSSMA).



Figura 96. Vista del carrer de Pascual i Vila a la cantonada amb Llorens Artigas l'1/11/2006 (Alegre i Roca, 2007) i l'1/12/2010, després de la urbanització del vial (Banc d'imatges OSSMA).

Els projectes d'urbanització dels vials secundaris del Campus executats des de l'aprovació del Pla de millora no s'han executat d'acord amb aquesta previsió de transformació en espais per a vianants, sinó que s'han limitat a renovar i instal·lar els serveis necessaris (enllumenat, clavegueram, pluvials, etc.), renovar i ampliar voreres, i asfaltar i ordenar l'aparcament.

Tot i que les obres fins ara executades als carrers de Baldiri Reixac o Pascual i Vila han millorat notablement la situació per al vianant, ampliant l'espai per on aquest pot circular, ordenant i reduint els espais d'estacionament, aquests encara no presenten la seva configuració definitiva i el Campus es troba lluny de l'objectiu d'esdevenir un espai que fomenti la relació i la circulació dels usuaris.

Finalment, indicar que en el marc del Pla de millora es preveu dur a terme nous projectes per ocupar i transformar els espais del Campus Sud. Destaquen, en el cas de la UB:

- El nou edifici de la Facultat de Farmàcia, que ocuparà l'illa formada pels carrers de Pascual i Vila, Baldiri Reixac, Llorens Artigas i Adolf Florensa. La construcció d'aquest edifici es preveu que es realitzarà en tres fases, i comportarà l'enderroc de l'edifici Parxís, l'aulari Florensa i l'aulari Baldiri Reixac, a més de l'eliminació de 96 places d'aparcament lliure i 136 places reservades per a usuaris d'aquests edificis i la Fa-

cultat de Belles Arts. L'edifici comptarà amb dues plantes d'aparcament subterrani per cobrir les necessitats del centre.

- L'ampliació de la Facultat de Belles Arts, amb un edifici que ocuparia el tram del carrer d'Adolf Florensa entre els carrers de Pau Gargallo i Baldiri Reixac (vorera Llobregat). Aquest projecte comporta l'enderroc de l'edifici de Menjadors Universitaris, i no es preveu destinar espais a aparcament de vehicles privats motoritzats.
- El nou edifici CICRIT, on s'integren les infraestructures de recerca actualment instal·lades a l'edifici dels Serveis Científicotècnics (SCT) i els serveis del centre de tecnologies de la comunicació i la informació de la UB. Aquest projecte ocupa un solar a la vorera mar del tram del carrer de Pau Gargallo entre els carrers de Martí i Franquès i Pascual i Vila. En aquest cas, l'obra es pot dur a terme sense enderrocar cap edifici, tot i que l'ocupació del solar produeix l'eliminació de les 159 places d'aparcament lliure (l'accés al solar ja es va tancar el setembre de 2010). Aquest edifici tampoc preveu aparcament per a vehicles privats motoritzats.

Malgrat trobar-se fora del Campus Sud i de l'àmbit d'actuació del Pla de millora, també és rellevant l'actuació que es preveu sobre el recinte d'Esports UB, amb un projecte que inclou la construcció d'una residència universitària i un nou accés al recinte.

Esports UB pateix, com ja s'ha comentat en anteriors apartats, un greu problema d'accessibilitat al recinte, ja que no es troba dintre del radi de cobertura del metro i el tramvia, i només unes poques línies urbanes i interurbanes tenen parada propera. L'actual ubicació de l'accés al recinte, al lateral mar de l'avinguda de la Diagonal, només permet accedir-hi en vehicle privat motoritzat en sentit d'entrada a Barcelona. Això obliga als usuaris que provenen de Barcelona a sortir de la ciutat per accedir a les instal·lacions, incrementant en recorregut i desincentivant el desplaçament.

L'accés a peu o en bicicleta tampoc és gens agradable, ja que hi ha pendents significatius, no existeix un carril bici o una ruta segura i les voreres no disposen de protecció contra el vent, la insolació i el soroll provinent de l'avinguda de la Diagonal.

El projecte preveu crear un nou accés a la cantonada entre els carrers d'Albert Bastardas i de Torre Melina que, tot i perdre visibilitat respecte l'actual ubicació, permetria millorar la connexió amb la xarxa viària existent, planificar una ruta segura que faciliti l'accés en bicicleta i reorganitzar el recorregut d'alguna de les línies urbanes per facilitar l'accés en transport públic.

En aquest nou accés també s'ubicarà una Residència Universitària amb 275 habitacions, que es constituirà com un nou punt de generació de mobilitat i reforçarà la necessitat de millorar la connexió en transport públic d'aquest espai amb el seu entorn.

8.2. LÍNIES L9/L10 DE METRO

El projecte més ambiciós del Pla Director d'Infraestructures (PDI) de la RMB és, sense dubte, la construcció de les noves línies L9/L10 de metro, una anella al voltant del centre de Barcelona que trenca l'actual model radial de la xarxa i potencia la connexió amb la resta de línies.

La L9 serà la línia de metro automàtica més llarga d'Europa, amb gairebé 48 km de longitud i 52 estacions repartides entre cinc municipis de la RMB (vegeu la figura 97): Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. Connecta, per tant, els dos extrems de la ciutat de Barcelona,

dóna servei a les zones residencials de la part alta de la ciutat que no disposaven de bona cobertura de metro, i arriba fins a infraestructures tan rellevants com l'Aeroport, el Port, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i els recintes firals.

Es preveu que doni servei a 130 milions de viatgers l'any 2020, tindrà una freqüència de pas de 3 minuts en cada sentit al tram central, i els 50 trens Metròpolis Sèrie 9000 Alstom comptaran amb una capacitat cadascun de 975 viatgers, dels quals 122 aniran asseguts, circulant a una velocitat comercial de 33 km/h.



Figura 97. Recorregut i estacions de les línies L9/L10, amb detall de les dates d'adjudicació de la gestió de cadascun dels trams (superior) i superposició sobre la xarxa de metro existent (inferior). Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).

En total, la construcció de l'L9/L10 comporta una inversió de 6.537 milions d'euros. Aproximadament un 44% d'aquestes dels quals es financiaran amb col·laboració privada mitjançant la concessió a 40 anys de la construcció i manteniment de l'arquitectura i les instal·lacions de les estacions.

Un cop estiguin en funcionament les línies L9/L10 en la seva totalitat, es produirà un canvi molt important dels fluxos de mobilitat als municipis per on circula, ja que reduirà la necessitat d'utilitzar el vehicle privat en molts recorreguts amb origen o destinació a la part alta de la ciutat, farà disminuir la utilització de diverses línies d'autobús urbà i modificarà la utilització de les línies de metro existents, ja que gràcies a la interconnexió en diverses estacions molts usuaris disposaran d'un recorregut més directe per als seus trajectes habituals. Atés que fer una llista de les connexions seria innecessàriament exhaustiu, només indicarem que en total 9 estacions tindran correspondència amb altres línies de metro de TMB, 4 amb FGC, 6 amb Rodalies, 2 amb l'Aeroport i 2 més amb l'AVE.

En relació a l'àmbit d'estudi aquesta nova infraestructura tindrà també una incidència majúscula. Tres estacions estaran ubicades a l'interior del Campus en sentit ampli:

- Campus Sud (o Camp Nou, atenent a la pressió realitzada per l'entorn del FC Barcelona per modificar la denominació prevista al projecte inicial), ubicada a la cantonada de l'avinguda del Doctor Marañón amb l'avinguda de Xile;
- Zona Universitària, a la cantonada de l'avinguda de la Diagonal amb l'avinguda del Doctor Marañón, i correspondència amb la L3 de metro i, en un futur amb l'estació d'autobusos de Zona Universitària; i
- Campus Nord, a prop de la cantonada entre els carrers de Jordi Girona i del Tinent Coronel Valenzuela.



Figura 98. Demanda prevista d'usuaris a les línies de metro a Barcelona i els municipis propers de la RMB l'any 2020. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).

Com es pot comprovar a la figura 98, la demanda prevista d'usuaris al tram central de les línies L9/L10 l'any 2020 és gairebé tan elevat com a les línies L1 o L5, en tant que la L3 veuria significativament reduïda la seva intensitat d'ús en el conjunt de la xarxa de metro. En relació al Campus, la L3 perdria clarament usuaris en favor de les línies L9/L10.

El projecte es divideix en trams a efectes d'adjudicació de l'obra i d'operació del servei i compta amb un calendari de posada en funcionament (vegeu la figura 99) que es va iniciar el segon semestre del 2009, quan va entrar en servei el subtram de Santa Coloma de Gramenet entre Can Zam i Can Peixauet, i es completarà segurament el 2016 amb la posada en servei del tram central entre les estacions de Campus Sud i El Putxet (aquest tram central havia d'estar finalitzat el 2014, però la reducció de la inversió en infraestructures derivada de la crisi econòmica ha retardat el projecte).



Figura 99. Previsió de posada en servei dels trams de les línies L9/L10 de metro. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).

Així, el Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement no es beneficiarà en la seva totalitat de les noves línies fins la posada en servei de l'últim tram de l'obra el 2016, però ja des de finals de l'any 2012 comptarà amb la connexió entre l'estació de Campus Sud i les zones per on circularan les línies L9/L10 en sentit Llobregat: Collblanc, Torrassa, Gornal i el recinte firal a l'Hospitalet de Llobregat, Plaça Cerdà, Zona Franca i el Port a Barcelona, i les zones residencials i l'Aeroport a el Prat de Llobregat.

A més de l'efecte sobre l'accessibilitat directa al Campus des d'aquestes zones, que ja serà molt rellevant, cal tenir en compte que es modifica significativament el flux procedent de municipis més llunyans del litoral Sud a través de la línia R2 Sud de Rodalies, que fins ara comportava una combinació amb L3 de metro des de Sants-Estació, i que amb la posada en servei de les línies L9/L10 permetrà fer combinació més directa des de les estacions de Prat de Llobregat (amb intercanviador Rodalies – metro) o Gornal (ubicada al costat de l'estació de Rodalies de Bellvitge).

L'estat de les obres d'aquest projecte a les proximitats del Campus es detalla a la figura 100. A mitjans d'octubre del 2010 ja es trobaven molt avançades les diverses estacions del tram, amb la de Zona Universitària pràcticament completada i la de Campus Sud (Camp Nou) al 70%. La tuneladora va arribar des de la bifurcació de línies al costat de l'estació de Gornal a Zona Universitària el maig de 2010, i després d'uns mesos de parada tècnica per adequar la màquina als terrenys més durs del següent tram va reprendre l'activitat en direcció a Mandri, on se'n preveu l'arribada entre finals del 2011 i principis del 2012.

Per tant, el túnel entre les estacions de Campus Sud i Zona Universitària es troba finalitzat i en el moment de redacció d'aquesta diagnosi s'està duent a terme la col·locació de la llosa intermèdia, pas previ a la instal·lació de la via i la catenària.

A la figura 101 es pot comprovar com els usuaris del Campus de la Diagonal ja conviuen amb les obres de la L9 a les zones on es construeixen les estacions de Campus Sud i Zona Universitària.

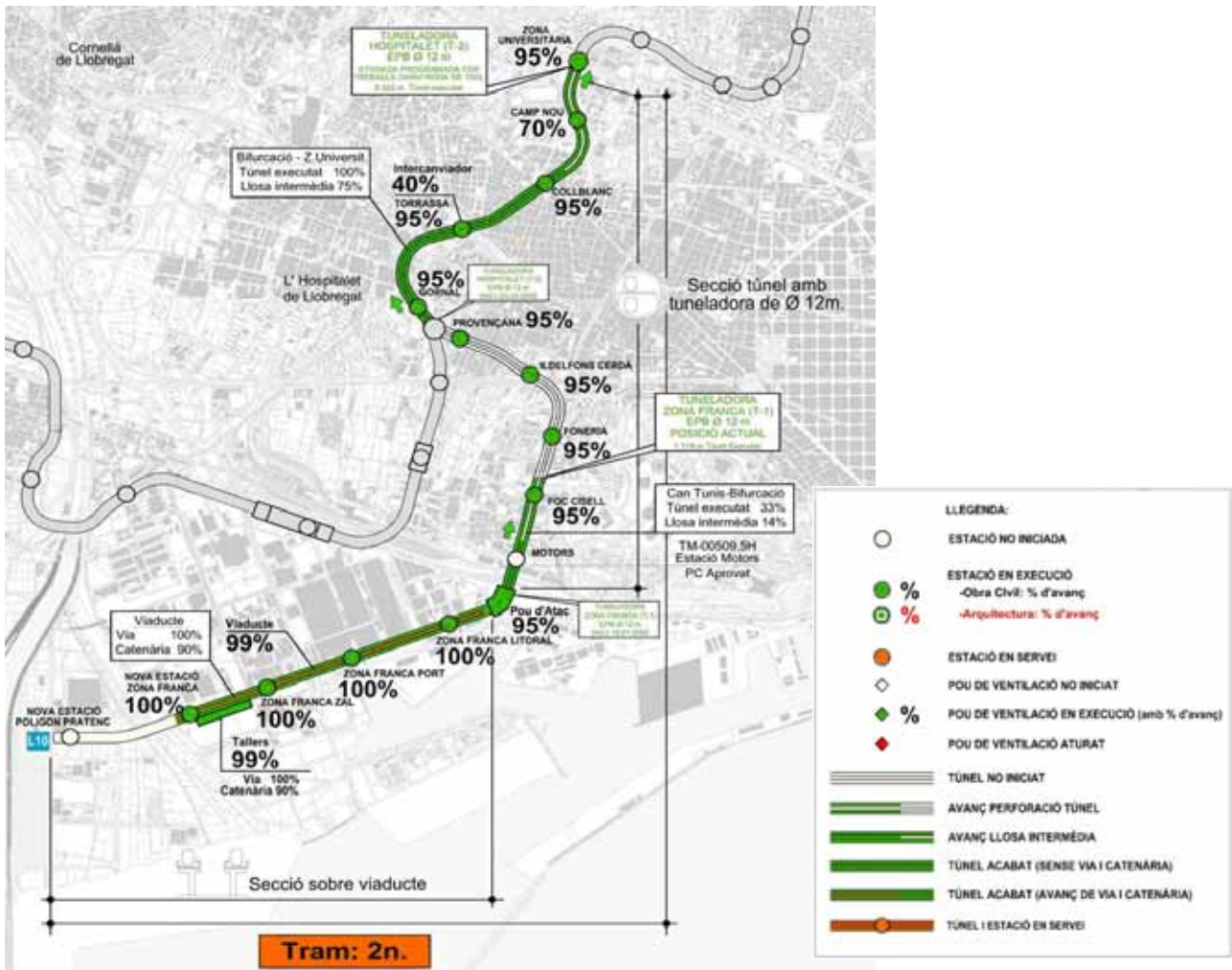


Figura 100. Estat de les obres del tram segon de les línies L9/L10 en data 15 d'octubre de 2010. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).



Figura 101. Senyalització de les obres de l'119 a les estacions de Campus Sud (esquerra) i Zona Universitària (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (26/10/2010).

8.3. AMPLIACIÓ DE LA LÍNIA 3 DE METRO

El Pla Director d'Infraestructures (PDI) de la RMB inclou l'ampliació de la L3 de metro des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat. Tot i que l'obra és menys ambiciosa i d'impacte més limitat sobre al mobilitat del Campus que les noves línies L9/L10, permetrà millorar l'accés a l'àmbit d'estudi des de poblacions properes que només es troben cobertes per línies d'autobús urbanes i, parcialment pel Trambaix.

Aquest projecte preveu la construcció d'un nou tram de l'L3 de 8,6 quilòmetres totalment soterrat i 9 noves estacions, de les quals dues se situaran al municipi d'Esplugues de Llobregat, una a Sant Just Desvern, quatre a Sant Joan Despí i dues més a Sant Feliu de Llobregat (vegeu la figura 102).

Aquesta actuació integra intermodalitat amb altres modes de transport públic, atès que inclourà dos nous punts de correspondència amb el Trambaix (a les estacions d'Esplugues i Sant Feliu / Consell Comarcal), un punt de connexió amb Rodalies de Renfe (a l'estació de Sant Joan Despí / Renfe) i un intercanvi amb els FGC (a l'estació Finestrelles / Sant Joan de Déu, on està previst que arribi el perllongament de la L6).

La inversió total estimada és de 1.274 milions d'euros i, un cop completat el procés d'informació pública de l'estudi informatiu i aprovat l'estudi d'impacte ambiental, el 3 de setembre de 2010 es va licitar el projecte constructiu, que té una durada prevista de 30 mesos. La durada prevista de les obres serà de 36 mesos, de forma que el perllongament no estarà operatiu abans del 2016. Es preveu que el perllongament de l'L3 doni servei a prop de 57.300 viatgers més al dia, dels quals 4.400 provindrien del vehicle privat.



Figura 102. Recorregut del perllongament de la L3 de metro, segons el projecte constructiu. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).

8.4. CARRIL BUS-VAO DE LA B-23 I INTERCANVIADOR DE ZONA UNIVERSITÀRIA

El Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012 preveu la construcció d'una nova estació d'autobusos a l'entrada de Barcelona per la B-23, a la Zona Universitària. Aquest projecte, amb una inversió estimada de 96

milions d'euros, va iniciar el procés d'informació pública de l'estudi informatiu el 8 de juliol de 2010 amb la publicació en el DOGC, i tot i tenir previst el començament de les obres el desembre de 2012, aquesta data segurament es retardarà en funció de l'evolució d'altres infraestructures properes (línies L9/L10 de metro i carril Bus-VAO de la B23).



Figura 103. Imatge virtual de l'exterior (superior) i l'interior (inferior) de la nova estació d'autobusos de Zona Universitària, segons el projecte en fase d'estudi informatiu. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).

L'estació estarà situada a la banda muntanya de l'avinguda de la Diagonal, a l'altura del carrer del González Tablas, just davant de l'edifici Diagonal 696 de la Facultat d'Economia i Empresa (vegeu la imatge superior de la figura 103). La nova estació serà soterrada i ocuparà una superfície de 13.250 m² a tres nivells (imatge inferior de la figura 103):

- *Nivell de carrer.* La coberta de l'estació serà com ara de vialitat actual exclusiva per a vianants, amb enjardinament de l'àrea i un edicle d'accés per als viatgers, amb escales fixes, mecàniques i ascensors.

- *Planta -1.* Acollirà la sala d'espera per als viatgers, amb una superfície de 2.800 m², on es localitzaran les màquines de venda de bitllets, l'atenció al client, les oficines i els serveis. Des d'aquí un nou passadís connectarà amb el vestíbul per sota l'avinguda de la Diagonal, i des del vestíbul es podrà fer transbordament amb l'L3 i l'L9/L10 a nivells inferiors, i amb el Trambaix al carrer. D'altra banda, en aquest nivell se situaran també les andanes dels autobusos, distribuïdes al voltant d'una illa central rectangular, que quedarà tancada mitjançant un recinte de vidre per millorar el confort i la seguretat dels viatgers.
- *Planta -3.* Aquest nivell està destinat a un aparcament de 430 places per a vehicles privats, amb entrada situada a l'accés per a autobusos a la banda Besòs de l'estació, i sortida a l'altura de l'edifici Diagonal 696 de la Facultat d'Economia i Empresa.

La terminal tindrà dos accessos per als autobusos, un a la B-23, a la banda Llobregat de l'estació, amb un carril d'entrada a l'estació i dos de sortida (un cap al carril bus VAO de la B-23 en sentit Llobregat, i un altre en sentit contrari, per enllaçar amb l'avinguda de la Diagonal en direcció Besòs o el carrer del Doctor Marañón, en direcció mar), i l'altre al lateral costat muntanya de l'avinguda de la Diagonal a l'altura de l'edifici Diagonal 696 de la Facultat d'Economia i Empresa de la UB, només amb un carril d'entrada.

Aquesta infraestructura donarà servei a una trentena de línies d'autobusos interurbanes, que cobreixen principalment les comunicacions del Baix Llobregat, l'Alt Penedès i l'Anoia amb Barcelona, i que són utilitzades per uns 15.000 usuaris diàriament. Així, el projecte té com a objectiu dotar els autobusos d'espais propis fora de la calçada per realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de passatgers sense entorpir el trànsit viari, i ordenar i controlar aquest tipus de parades, que com es va indicar als apartats 4.1.3 i 4.1.4 es distribueixen al llarg d'aquest tram de l'avinguda de la Diagonal al Campus.

A més de la funció bàsica d'estació d'autobusos, els usuaris que accedeixen a Barcelona disposaran d'un punt d'intercanvi amb les línies L3 i L9/10 de Metro, tramvia i els autobusos urbans de Barcelona i podran fer ús del transbordament intermodal en el marc del sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona. L'estació estarà directament connectada amb el futur carril bus VAO de la B-23, projectat pel Ministeri de Foment, que pretén escurçar el temps de recorregut dels autobusos interurbans i promoure la utilització del vehicle privat compartit.

8.5. LÍNIA DE RODALIES CASTELLDEFELS – ZONA UNIVERSITÀRIA

També coneguda com a R3 de la xarxa de Rodalies de Renfe, aquesta línia té com a precedent el projecte de la L12 de metro i va ser inicialment dissenyada per finalitzar el seu recorregut a Cornellà, però el Ministeri de Foment, organisme responsable de la seva execució, determina en la darrera versió del projecte la seva ampliació fins a Zona Universitària, per tal de possibilitar una futura extensió cap al centre de Barcelona mitjançant un túnel sota l'avinguda de la Diagonal.

El projecte va iniciar el procés d'informació pública de l'estudi informatiu el 5 d'octubre de 2010 amb la publicació en el BOE, i comptaria amb un recorregut de 22,2 km, dels quals 18,4 serien soterrats. En total es preveuen 11 estacions, dues ja existents, les de Castelldefels Platja i Castelldefels coincidint amb l'actual recorregut de la línia R2 sud en superfície, i nou noves al tram soterrat: una entre Gavà i Castelldefels, una altra a Gavà (a uns 300 metres al sud de les mines prehistòriques), una entre Gavà i Viladecans, una altra a Viladecans, una a Sant Boi de Llobregat, una altra a Sant Boi-Molí Nou (on connecta amb l'estació del mateix nom de FGC), una a Cornellà de Llobregat (que enllaça amb la R4 de Renfe i amb la L5 de metro), una a Esplugues de Llobregat i, per acabar el recorregut, la de Zona Universitària (on confluirà amb les línies L3 i L9/L10 de metro, el tramvia i la futura estació d'autobusos).



Figura 104. Recorregut de la línia R3 de Renfe segons el projecte en fase d'estudi informatiu. Font: El Periódico de Catalunya, 06/10/2010 (www.elperiodico.cat).

El temps de viatge estimat entre els extrems de la línia seria d'uns 20 minuts, el que garantiria un accés al Campus d'alta capacitat i temps de desplaçament molt competitiu per a la població potencial de 400.000 persones residents als municipis per on circularà. Aquesta infraestructura, per tant, permetria reduir significativament la utilització del vehicle privat motoritzat per accedir al Campus des del Baix Llobregat, comarca que concentra el 15% de la mostra i on aquest mode de transport suma prop del 21% dels desplaçaments d'acord amb les dades d'aquesta diagnosi.

La inversió estimada és de 2.155 milions d'euros i, malgrat que aquesta actuació estaria inclosa al Pla de Rodalies i per tant s'hauria d'executar abans del 2015 no és previsible que pugui complir-se aquesta data límit.

9. CONCLUSIONS

El document que teniu a les mans constitueix la plasmació dels resultats de la diagnosi sobre la mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, que ha de servir com a referència en el procés de disseny i aprovació del pla de mobilitat d'aquest àmbit territorial de la ciutat de Barcelona on l'activitat universitària pren un protagonisme destacat.

L'abast d'aquesta diagnosi són els centres de la UB, amb una població total de 35.149 persones d'acord amb dades del cord 2009-2010, però quan s'engegui el procés del pla de mobilitat caldrà abordar l'àmbit d'estudi en conjunt, també conegut amb la denominació de Barcelona Knowledge Campus, incorporant també el perfil de mobilitat i les peculiaritats de la resta d'institucions que tenen seu en aquest espai, com ara la UPC, el Parc Científic, el Parc UPC, la Fundació Bosch i Gimpera, el CSIC, etc.

Segons l'anàlisi de l'oferta d'accessibilitat, el Campus de la Diagonal disposa d'una cobertura de transport públic àmplia i variada, destacant l'accés directe en modes de gran capacitat i elevada freqüència, com són el metro a través de la L3 i el tramvia mitjançant el Trambaix. Complementàriament, i gràcies a la ubicació del Campus en una de les principals vies d'entrada a la ciutat, nombroses línies d'autobusos urbans i interurbans disposen de parades en l'àmbit d'estudi, que faciliten l'accés des dels principals municipis de la RMB.

Considerat en conjunt, el Campus es troba dintre del radi de cobertura de les estacions de metro i tramvia i de les parades d'autobús, i només destaca com a excepció el recinte d'Esports UB, que queda fora d'aquest radi en tots els modes de transport públic considerats. Aquest aïllament respecte la xarxa de transport públic pot actuar negativament en la intensitat d'utilització del recinte tant per la pròpia comunitat universitària, que com es comprova a l'anàlisi de la demanda es desplaça majoritàriament en metro i autobús, com per la resta de la població de Barcelona i l'Hospitalet, que no té opció d'accedir en aquests modes de transport.

El vehicle privat motoritzat es troba molt present al Campus, ja que abunden les zones d'estacionament però aquestes es mostren insuficients per absorbir la demanda. D'acord amb l'aforament dut a terme per a aquesta diagnosi, el Campus disposa en total d'unes 2.900 places d'estacionament en via pública, 540 en l'àrea reservada als usuaris del Campus i una mica més de 1.900 als edificis de la UB. El 72% de les places es troben ubicades al Campus Sud, on estudia o treballa el 42,5% de la població universitària, en tant que al Campus Nord s'ubiquen el 28% de places restants per al 57,5% de la població, el que genera una disfunció de la distribució d'estacionaments i un flux d'usuaris de cotxe que estudien o treballen al Campus Nord però aparquen al Campus Sud.

Des del punt de vista urbanístic el Campus de la Diagonal ha estat mancat durant dècades d'una planificació dels espais de via pública, de forma que es van definir nombrosos espais d'estacionament desordenats que dificultaven la circulació del vianant i donaven a l'àmbit d'estudi l'aspecte d'un gran aparcament amb edificis sense espais de vida pública. Aquesta realitat ha anat canviant des de l'aprovació l'any 2007 del Pla de millora urbana per a l'adequació del Campus Sud, sub-àmbit ponent als programes funcionals universitaris. Un cop assumida la titularitat dels espais de via pública per l'Ajuntament de Barcelona, s'han executat obres d'urbanització als carrers de Martí i Franquès, Baldiri Reixac, Pascual i Vila i l'Alfambra, que han permès ordenar l'estacionament, ampliar voreres i pacificar el trànsit. Es troben en espera projectes similars per als carrers de Menéndez y Pelayo i de Pau Gargallo.

Aquestes actuacions, complementades amb la senyalització de zones 30 en altres vials, o amb la instal·lació de senyalització específica per a vianants, han posat el Campus en el camí de la millora de la seva infraestructura viària vers una mobilitat sostenible. Tanmateix, encara s'identifiquen zones d'estacionament desordenat en vials

pendents d'urbanitzar com el lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal entre els carrers de l'Alfambra i del Tinent Coronel Valenzuela, la vorera mar del carrer de Pau Gargallo entre els carrers de Martí i Franquès i de Pascual i Vila, o la vorera mar del carrer de Llorens Artigas. L'anàlisi de la qualitat dels vials confirma que aquests vials presenten una qualitat baixa per al vianant, amb voreres estretes o inexistentes, pavimentació i senyalització deficientes, o arbrat i mobiliari urbà insuficients o inadequats.

Els espais d'estacionament de Pau Gargallo, Pascual i Vila i Llorens Artigas es troben en procés d'eliminació per l'ocupació dels solars per a la construcció del l'edifici CICRIT i la nova Facultat de Farmàcia. Això comportarà la reducció de l'oferta d'estacionament de cotxes en 295 places a espais de lliure accés i 136 places en edificis de la UB, per a un total de 431 places que sumen el 15% dels aparcaments de cotxes al Campus Sud.

Tot i que des del punt de vista de la sostenibilitat això contribuirà a reduir els desplaçaments en vehicle privat motoritzat per manca d'estacionament, es generarà una deficiència de places per als treballadors de la Facultat de Belles Arts i unitats administratives de l'Aulari Florensa, que caldrà cobrir amb alguna alternativa. En aquest sentit, però també per facilitar una menor ocupació del Campus per part del cotxe a mig i llarg termini, serà necessari establir alguna zona propera ben comunicada com a aparcament dissuasori.

S'han detectat diverses situacions d'estacionament irregular de motos en espais on existeix senyalització de prohibició (a l'accés del carrer del Tinent Coronel Valenzuela a l'Edifici 690 de la Facultat d'Economia i Empresa) o en zones on no ho permet l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona (a l'accés de l'avinguda de la Diagonal a les facultats de Física i de Química). En contraposició, els projectes d'urbanització dels vials del Campus inclouen amplis espais d'aparcament de motos lluny dels edificis, que queden buits i inutilitzats, com ara al carrer de Pascual i Vila.

La mobilitat en bicicleta es caracteritza per una bona dotació d'aparcaments, amb excepcions que cal corregir com la presència d'estacionaments poc segurs a l'interior del recinte de la UB i escassetat de places a la Facultat de Farmàcia, per l'aïllament respecte al sistema Bicing de bicicleta pública, i per una infraestructura de carrils bici o rutes segures insuficient per accedir al Campus de la Diagonal. En aquest sentit, manca una aposta de les institucions públiques amb competències en aquest àmbit per crear una xarxa ciclable al voltant i a l'interior del Campus.

La seguretat vial presenta punts de conflicte en vials perifèrics del Campus: la cruïlla de l'avinguda del Doctor Marañón amb el carrer de Baldri Reixac i l'avinguda de Xile, el tram de l'avinguda de Joan XXIII entre el cementiri de Les corts i les instal·lacions del FC Barcelona, la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb l'avinguda del Doctor Marañón i el carrer de González Tablas, la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb els carrers de Martí i Franquès i del Tinent Coronel Valenzuela, i la Plaça de Pius XII. Tot i que serà necessari analitzar les causes específiques que generen un major nombre d'accidents en aquests punts, com a criteri general cal implantar mesures de pacificació del trànsit que contribueixin a millorar-ne la seguretat independentment del vehicle o mode de transport utilitzat. A l'interior del Campus es produeixen pocs accidents, i només destaca com a punt conflictiu la cruïlla dels carrers Pau Gargallo i de Pascual i Vila.

Per definir el perfil de mobilitat de la UB al Campus de la Diagonal s'ha fet una enquesta a 1.183 persones, de forma que els resultats obtinguts presenten un interval de confiança de $\pm 2,8\%$ per a un nivell de confiança del 95%. Aproximadament un 78% de les enquestes corresponen a estudiants dels diferents ensenyaments, en consonància amb el pes d'aquest col·lectiu en el conjunt de la comunitat universitària.

L'assistència al Campus és molt elevada, amb una mitjana de 4,7 dies per setmana i el 79% de persones accedint els cinc dies laborables. La distribució horària d'accessos presenta dos pics d'entrada, un molt marcat de 8 a 9 hores en que accedeix el 65% de la població universitària i un altre secundari de 16 a 17 hores, amb un 11%

de les entrades, i dos pics de sortida, el primer de 14 a 15 hores, quan surt el 38% de la població, i el segon de 20 a 21 hores, menys marcat. El Campus presenta una major intensitat d'ús al matí, quan acull al 85% de la comunitat universitària, en tant que a la tarda la població es redueix al 30-40% del total.

Més de la meitat dels usuaris del Campus resideix a Barcelona, però també destaca la capacitat d'atracció dels centres de la UB i el seu impacte territorial, ja que prop de 17.000 persones estudien o treballen en algun dels municipis de la RMB i gairebé 3.000 es desplacen des de comarques de la resta de Catalunya. El temps de desplaçament varia enormement en funció de la procedència, oscil·lant entre els menys de 15 minuts dels que resideixen a districtes propers al Campus, i els 45-90 minuts dels que provenen de distàncies al voltant dels 50-60 km, com ara el Maresme, el Garraf o l'Alt Penedès.

La distribució modal es caracteritza per un predomini del transport públic, ja que un 36% de persones accedeix en metro i un 23% en autobús. El vehicle privat motoritzat suma un 15% dels accessos, dels quals un 7,6% són en cotxe sol, un 5,75 en moto i un 1,8% en cotxe compartit. Els modes més sostenibles també hi són presents, amb un 15% d'accessos a peu i un 4,4% en bicicleta (pròpia o Bicing).

Aquesta distribució presenta matisos en funció del lloc de residència. Els que viuen a Barcelona accedeixen més a peu, en bicicleta i en moto, i menys en cotxe o tramvia que els procedents d'altres municipis. Amb tot, el perfil de mobilitat a la UB és més sostenible que el del conjunt de la ciutat. Així, el 65% dels desplaçaments es fan en transport públic, el 15% en vehicle privat motoritzat i el 20% a peu o en bicicleta, quan la mobilitat a Barcelona té una major presència del vehicle privat motoritzat (25%) i molt inferior del transport públic (37%). Aquesta diferència s'explica sobretot perquè els residents fora de Barcelona accedeixen al Campus majoritàriament en transport públic (71%) i molt minoritàriament en vehicle privat motoritzat (17%), quan els que entren cada dia a la ciutat en vehicle privat són un 48% i els que ho fan en transport públic un 49%.

Les dificultats per trobar estacionament al Campus, la diversitat de modes de transport públic disponibles per accedir-hi, la proximitat del lloc de residència en una proporció significativa de la comunitat universitària, i el predomini de població jove menor de 25 que encara no ha accedit a un vehicle privat motoritzat (moto o cotxe), són factors determinants per explicar aquesta distribució modal.

D'acord amb aquests resultats, les actuacions de promoció de la mobilitat sostenible al Campus s'han de centrar en reforçar les dinàmiques existents, facilitant l'accés a peu o en bicicleta amb rutes segures, i reduir els accessos en vehicle privat motoritzat mitjançant una millora de la disponibilitat d'infraestructures de transport públic, especialment amb modes de transport ferroviaris de gran capacitat —metro, Rodalies, FGC—, i per a aquelles zones d'origen que tenen una cobertura insuficient o disposen de modes poc competitius en temps de desplaçament i freqüència de pas.

L'impacte ambiental associat a la mobilitat per accedir al Campus es tradueix en una emissió anual de 8,341 tones de CO₂, de les quals el cotxe n'és el principal mode generador amb un 37%. La comunitat universitària es desplaça un total de 185 milions de km anuals per dur a terme la seva activitat universitària, amb un trajecte mitjà de 4,17 km per als residents a Barcelona i de 26,3 km entre els que viuen fora de la ciutat. La petjada ecològica associada a la mobilitat és de 1.122 hectàrees, que equivalen a cinc vegades la superfície del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement (incloent en aquest tots els centres de la UB, la UPC i la resta d'institucions).

A l'hora de decidir la combinació de transport per accedir al Campus, la comunitat universitària manifesta diverses justificacions, sense que es defineixin factors clarament majoritaris ni factors exclusius d'un mode de transport. En el cas del transport públic predominen factors com la proximitat del mode de transport al lloc de residència (18%) o la comoditat del trajecte (13%). En el transport privat motoritzat la rapidesa per fer el recor-

regut (19%) i la comoditat del desplaçament (20%). Amb els desplaçaments a peu o en bicicleta els factors són la proximitat del mode de transport al lloc de residència (16%), l'estalvi econòmic (17%) i la comoditat del trajecte (16%).

Encara es troba vigent la falsa creença de que desplaçar-se en vehicle privat és més econòmic. Un 10% dels usuaris de vehicle privat manifesten utilitzar-lo per aquesta raó, posant de manifest que no es tenen en compte costos indirectes com l'amortització del vehicle, assegurança, impostos, manteniment o multes. Per altra banda, quan els estudiants opten majoritàriament per combinacions de transport públic o modes no motoritzats no ho fan perquè no disposin de carnet o de vehicle privat, sinó per la comoditat, la proximitat al lloc de residència o la rapidesa del desplaçament. Això trenca la creença de que la seva elecció es troba condicionada pel fet de ser un grup de població jove sense recursos econòmics suficients per desplaçar-se en cotxe o moto.

La mobilitat interna al Campus és, comparativament amb la d'accés, poc rellevant, ja que en general la comunitat universitària manifesta moure's molt poc del seu centre d'estudi o treball habitual: només el 17,4% declaren fer desplaçaments interns per a un promig de 1,06 trajectes setmanals per usuari del Campus. Extrapolant les dades de la mostra al conjunt de l'univers que estudia o treballa al Campus de la Diagonal es realitzen uns 37.400 desplaçaments setmanals, majoritàriament entre edificis de la Facultat d'Economia i Empresa (17,5%) i de la Facultat de Belles Arts (10%). El mode a peu és escollit per dur a terme un 85% d'aquests trajectes.

Un cop detectat que Esports UB no es troba dintre del radi de cobertura del transport públic, s'ha fet una anàlisi específica de la incidència d'aquesta deficiència sobre l'ús de la instal·lació, que és utilitzada per l'11% de la comunitat universitària del Campus de forma continuada al llarg de tot i per un 4% de manera esporàdica per fer alguna activitat. L'accés a Esports UB es fa majoritàriament a peu (64%), però són també rellevants els accessos en vehicle privat motoritzat (25%), degut a la distància respecte al Campus i la insuficient disponibilitat de transport públic. Un 40% de les persones que no són usuàries d'Esports UB consideren que la manca de transport públic per accedir-hi és un factor determinant.

La mobilitat amb origen al Campus té una incidència superior a la interna, tot i que el nombre de trajectes és lleugerament inferior. Un 69% de persones es desplacen des del Campus cap a altres centres de la UB, de la ciutat o de la RMB, majoritàriament en metro (50%) i autobús (13%). Gairebé un 40% d'aquests desplaçaments són cap a centres de la UB, destacant els que tenen com a destinació l'edifici de Sants. Per al conjunt de la comunitat universitària, es fan prop de 29.700 trajectes setmanals amb origen al Campus, amb un promig de 0,85 trajectes per usuari.

Preguntats específicament els usuaris de vehicle privat sobre els motius per utilitzar aquest mode de transport, consideren que l'estalvi de temps, el confort o benestar que proporciona i la necessitat de fer desplaçaments a diferents llocs de forma consecutiva són raons bastant o molt importants, en tant que la manca de transport públic i la disponibilitat d'aparcament al Campus són motius poc o molt poc importants.

Un 34% d'aquests usuaris aparquen als carrers del Campus, en tant que el 28% ho fa a les places disponibles als edificis i un 11% al Parc de Bederrida. Hi ha una pressió molt elevada a l'estacionament de via pública del Campus Nord, ja que hi ha poques places per al nombre d'usuaris dels centres ubicats en aquest espai. Això fa que molts conductors es desplacin a estacionar al Campus Sud.

La saturació de l'aparcament a via pública, on les places es troben sempre ocupades al 100% en dies d'activitat docent, explica que els usuaris de vehicle privat motoritzat estiguin poc o gens d'acord en deixar l'estacionament com es troba. Les mesures que reben més acceptació entre els usuaris de vehicle privat motoritzat per millorar la situació de l'aparcament són les econòmiques, com ara establir un sistema d'àrea verda

universitària (60% bastant o molt d'acord) i el cobrament d'una quantitat simbòlica per aparcar a l'edifici (49%), en tant que la menys acceptada és l'estacionament preferent per a vehicles de baixes emissions de CO₂.

En relació a la bicicleta, un 69% de la mostra creu bastant o molt interessant la implantació de mesures de promoció d'aquest mode de transport, destacant l'acceptació de les accions que ajudin a millorar la seguretat en l'aparcament i en els trajectes, o la implantació del Bicing al Campus, en tant que les mesures que reben menys suport són rebre formació en conducció i circulació segura i disposar de dutxes i vestuaris per canviar-se. Un 46% dels enquestats estaria disposat a utilitzar el Bicing per accedir al Campus en cas que aquest sistema estigués implantat.

El programa Bicicampus és encara poc conegut per la comunitat universitària (32%), raó per la qual encara té potencial de creixement. A més, un 22% dels enquestats estaria interessat a disposar d'una bicicleta en les condicions de préstec que ofereix el projecte.

Entre les mesures de promoció de la mobilitat sostenible que es proposaven a l'enquesta, les millor valorades pel conjunt de la mostra són aquelles que no requereixen esforç o canvi d'hàbits per part dels usuaris, com ara la introducció de descomptes al transport públic (86% totalment a favor), l'augment de la freqüència (69%) i el nombre de línies de transport públic (67%). Les que reben menys acceptació per part de tots els usuaris són les relacionades amb la regulació de l'estacionament, com ara la implantació d'aparcaments de pagament (64% totalment en desacord) o l'eliminació de l'aparcament del Campus (50%). Es detecta més acceptació de les mesures de regulació de l'estacionament entre els usuaris de cotxe que quan es pregunta sobre aquest aspecte al conjunt de la mostra.

Un cop completats l'anàlisi de l'oferta i de la demanda d'accessibilitat al Campus s'han pogut definir algunes deficiències que ja han estat referides al capítol setè d'aquesta diagnosi i al llarg d'aquest mateix apartat de conclusions. Per altra banda, el document de diagnosi que teniu a les mans constitueix la base per poder definir el pla de mobilitat del Campus, un procés en què hauran de participar les institucions que desenvolupen la seva activitat en l'àmbit d'estudi, els agents de mobilitat amb incidència en aquest espai, i el propi Ajuntament de Barcelona com a ens local on s'ubica el Campus.

Algunes mesures de millora de les infraestructures de mobilitat que han de conduir a promoure la utilització del transport públic i reduir la presència del vehicle privat motoritzat al Campus ja es troben en execució o en projecte, com ara la construcció de les línies L9 i L10 de metro, l'ampliació de la línia L3 de metro de Zona Universitària cap a Sant Feliu de Llobregat, la construcció d'una estació d'autobusos amb intercanviador a Zona Universitària, la creació del carril bus-VAO a la B-23, o la construcció d'una nova línia de Rodalies entre Castelldefels i Zona Universitària.

Amb totes aquestes infraestructures Zona Universitària reforçarà el seu paper d'eix d'accés a la ciutat amb bona dotació de transport públic, el que beneficiarà un model de mobilitat sostenible al Campus. Simultàniament cal definir quin model de Campus es vol desenvolupar, ja que això determinarà l'accessibilitat en vehicle privat i la mobilitat interna.

En aquest sentit, la referència principal és el pla de millora urbana del Campus Sud sub-àmbit ponent, que tot i no afectar al conjunt del Campus en l'abast de planejament, defineix molt clarament un model de Campus on pràcticament tots els vials serien per a ús exclusiu dels vianants, d'accés als aparcaments dels centres, o de servei i emergència dels edificis. Aquesta proposta dista molt de l'actual configuració de l'àmbit d'estudi.

Cal definir, per tant, dos escenaris temporals en la configuració de l'espai públic al Campus. A curt i mig termini l'àmbit d'estudi ha d'incorporar mesures de pacificació del trànsit, com ara la generalització de zones 30, orde-

nació de l'estacionament, ampliació de voreres per tal de facilitar la circulació dels vianants, etc. Algunes d'aquestes accions ja s'han dut a terme en els projectes d'urbanització de vials com l'Alfambra, Pascual i Vila o Martí i Franquès, o s'han implantat sense obres de remodelació, com les zones 30 del carrer del Tinent Coronel Valenzuela o el lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal.



Figura 105. Proposta de la UB per a la ordenació dels vials al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.

A llarg termini el Campus de la Diagonal ha de transformar-se en l'entorn orientat al vianant que preveu el pla de millora. Des de la UB ja es va transmetre al Districte de Les Corts aquesta necessitat, amb una proposta lliurada el maig de 2009 (vegeu la figura 105).

El pla de mobilitat del Campus haurà d'incorporar aquest model d'ordenació urbanística, els projectes d'infraestructures previstos i detallats a la diagnosi, així com un seguit de mesures que es poden estructurar a l'entorn de les següents línies d'acció d'acord amb la declaració sobre la política de mobilitat i accessibilitat a les universitats espanyoles aprovada pel plenari del Grupo de Calidad Ambiental, Desarrollo Sostenible y Prevención (CADEP) de la Conferencia de Rectores de las Universidades Españolas (CRUE):

- Accessibilitat universal.
- Potenciació dels modes de transport no motoritzats
- Potenciació del transport col·lectiu
- Fomento d'un ús més racional del vehicle privat
- Foment de la participació dels agents implicats
- Foment de la participació de la comunitat universitària
- Conscienciació de la comunitat universitària

Correspondrà als actors que integrin el procés de disseny i aprovació del pla de mobilitat determinar quines accions són incorporades, tenint en compte els desequilibris entre l'oferta i la demanda d'accessibilitat detectats en aquesta diagnosi.

10. BIBLIOGRAFIA

- Alegre Heitzmann, Ll. i Roca Blanch, E. (2007): *Pla de millora urbana per a l'adequació de l'ordenació del Campus Sud, sub-àmbit ponent, als programes funcionals universitaris. Memòria, normes urbanístiques, documentació gràfica i annexos* [suport digital]. Ajuntament de Barcelona, Universitat de Barcelona i Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona [darrera consulta el 25 d'octubre de 2010].
- ATM (2007): *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya EMQ 2006* [en línia]. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Barcelona [darrera consulta el 30 de març de 2010]. Disponible a: www.gencat.cat.
- ATM (2008): *pdM. Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona* [en línia]. Autoritat del Transport Metropolità. Barcelona [darrera consulta el 25 de març de 2010]. Disponible a: www.gencat.cat.
- Cuchí Burgos, A. i López Caballero, I. (1999): *Informe MIES. Una aproximació a l'impacte ambiental de l'Escola d'Arquitectura del Vallès. Bases per a una política ambiental de l'ETSAV*. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona.
- Díaz de Rada, V. (2001): *Organización y gestión de los trabajos de campo con encuestas personales y telefónicas*. Editorial Ariel S.A. Barcelona.
- DOYMO (2009): *Pla de Mobilitat de les Corts* [suport digital]. Desarrollo Organización y Movilidad (DOYMO) i Ajuntament de Barcelona. Barcelona [darrera consulta el 25 de març de 2010]. Disponible a l'Ajuntament de Barcelona.
- DPTOP (2010): *Actuacions i obres de transport públic* [en línia]. Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya Barcelona [darrera consulta el 3 de desembre de 2010]. Disponible a: www20.gencat.cat/portal/site/ptop/.
- DPTOP et al. (2009): *Enquesta de mobilitat en dia feiner de Catalunya EMEF 2008* [en línia]. Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Autoritat del Transport Metropolità, Àrea Metropolitana de Barcelona i Ajuntament de Barcelona. Barcelona [darrera consulta el 25 de març de 2010]. Disponible a: www.gencat.cat.
- Fundación Movilidad (2009): *Guía de movilidad sostenible para la empresa responsable* [en línia]. Madrid [darrera consulta el 25 de març de 2010]. Disponible a: www.fundacionmovilidad.es.
- Institut Català de la Seguretat Viària (1992): *Els vianants: el problema*. Dossier tècnic de seguretat viària 1. Generalitat de Catalunya. Barcelona.
- Künzli, N. i Pérez, L. (2007): *Els beneficis per la salut pública de la reducció de la contaminació atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona* [en línia]. Centre de Recerca en Epidemiologia, Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya i Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya. Barcelona [darrera consulta el 2 de febrer de 2010]. Disponible a: www.gencat.cat.
- Marcos Valiente, O. i Mateu Giral, J. (2005): *En camí cap a la sostenibilitat. Perfil ambiental de la Universitat de Barcelona*. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona. Barcelona.
- Noy, P. (1996): «Una estimació dels costos reals de l'automòbil». *Medi ambient, tecnologia i cultura*, 15: 8-17. Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. Barcelona.
- Oficina Catalana per al Canvi Climàtic (2010): *Guia pràctica per al càlcul d'emissions de gasos amb efecte hivernacle*. Oficina Catalana per al Canvi Climàtic, Generalitat de Catalunya. Barcelona.
- OSSMA (2006): *Estudi de mobilitat: facultats de Filosofia i de Geografia i Història de la UB. Impacte del trasllat del campus de Diagonal a Ciutat Vella* [en línia]. Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient de la Univer-

sitat de Barcelona [darrera consulta el 15 de novembre de 2010]. Disponible a: www.ub.edu/ossma/info/index.htm.

PIRMB i DPTOP (2007): *Guia per l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials* [en línia]. Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Quadern núm.5: Mobilitat. Editorial Beta. Barcelona [darrera consulta el 25 de març de 2010]. Disponible a: www.gencat.cat.

Roca Blanch, E. (2007): *Campus de la Diagonal. Un projecte urbà: praxi docent i professional*. Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona. Barcelona.

SMC (2010): *Climatologia. El Barcelonès. 1961-1990* [en línia]. Servei Meteorològic de Catalunya. Generalitat de Catalunya. Barcelona [darrera consulta el 10 de maig de 2010]. Disponible a: www.meteo.cat.

UB i UPC (2009): *BKC Barcelona Knowledge Campus. Sumamos capacidades, multiplicamos la excelencia. Plan estratégico de viabilidad y conversión a Campus de Excelencia Internacional* [en línia]. Universitat de Barcelona i Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona [darrera consulta el 13 d'octubre de 2010]. Disponible a: bkc.ub.upc.edu.

Wackernagel, M. i Rees, W. (1996): *Our ecological footprint*. New Society Publishers. Gabriola Island, Canada.

ANNEX I. ENQUESTA DE MOBILITAT



Enquesta de mobilitat Campus de la Diagonal Portal del Coneixement

Data	
Codi enquesta	

Benvolgut, benvolguda,

La Universitat de Barcelona està treballant per conèixer l'accessibilitat al Campus de la Diagonal Portal del Coneixement i planificar una mobilitat més sostenible. Per això et demanem que dediquis uns minuts a emplenar aquesta enquesta.

Moltes gràcies per la teva col·laboració.

DADES PERSONALS

Sexe Home Dona
Edat Menys de 20 De 30 a 40 De 50 a 60
 De 20 a 30 De 40 a 50 Més de 60

Col·lectiu

Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura
 Estudiant de postgrau/doctorat
 PDI
 PAS
 Becari/ària de recerca
 Treballador/a d'empresa externa

Ensenyament _____
 Ensenyament _____
 Centre/Edifici _____
 Centre/Edifici _____
 Centre/Edifici _____
 Centre/Edifici -
 Tipus d'empresa - _____

Tens alguna discapacitat que et limiti la mobilitat? Sí No

DADES DE MOBILITAT

Lloc de residència (especifica el districte/municipi si no recordes el teu codi postal)

Barcelona Codi postal
 Districte _____
 Fora de Barcelona Codi postal
 Districte _____

Quants dies per setmana vénis a la Universitat?

1 2 3 4 5 6 7

Indica les hores aproximades d'entrada i de sortida a la Universitat

Entrada Sortida

Indica el temps que habitualment et cal per fer tot el desplaçament des de l'origen fins a arribar a la Universitat

Menys de 15 minuts De 30 a 45 minuts De 60 a 90 minuts
 De 15 a 30 minuts De 45 a 60 minuts Més de 90 minuts

En quin mitjà de transport arribes habitualment a la Universitat? (només una resposta)

A peu Bus RENFE Cotxe sol
 Bicicleta Tramvia FGC Cotxe compartit
 Bicing Metro Taxi Moto



Enquesta de mobilitat - Campus de la Diagonal Portal del Coneixement

En el recorregut utilitzes algun altre mitjà de transport? (pots marcar-ne més d'un)

- | | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|
| A peu <input type="checkbox"/> | Bus <input type="checkbox"/> | RENFE <input type="checkbox"/> | Cotxe sol <input type="checkbox"/> |
| Bicicleta <input type="checkbox"/> | Tramvia <input type="checkbox"/> | FGC <input type="checkbox"/> | Cotxe compartit <input type="checkbox"/> |
| Bicing <input type="checkbox"/> | Metro <input type="checkbox"/> | Taxi <input type="checkbox"/> | Moto <input type="checkbox"/> |

Indica, aproximadament, quin percentatge de recorregut correspon a cada transport (els tres han de sumar el 100 %)

- | | | |
|--|----------------------|---|
| Transport públic | <input type="text"/> | % |
| Vehicle particular (moto, cotxe, etc.) | <input type="text"/> | % |
| D'altres (a peu, en bici, etc.) | <input type="text"/> | % |

Quin és el motiu principal pel qual utilitzes aquesta combinació de transport per arribar a la UB?

- | | |
|---|--|
| Combinació d'horaris més bona <input type="checkbox"/> | Trajecte més còmode o agradable <input type="checkbox"/> |
| Més proximitat al lloc de residència <input type="checkbox"/> | Poca oferta de transport públic des del lloc d'origen <input type="checkbox"/> |
| M'estalvio diners <input type="checkbox"/> | No tinc carnet de conduir <input type="checkbox"/> |
| Arribo més ràpidament <input type="checkbox"/> | No dispeno de vehicle privat <input type="checkbox"/> |
| Més puntualitat o regularitat <input type="checkbox"/> | Altres motius (especifica quin) <input type="checkbox"/> |

Mobilitat per l'interior del campus...

Quants desplaçaments entre edificis del campus fas al llarg de la setmana? (anar i tornar compten com a 2)

- | | | | |
|--|---|---|--|
| Física/Química <input type="text"/> | Economia i Empresa <input type="text"/> | Menjadors <input type="text"/> | Parc Científic <input type="text"/> |
| Biologia/Geologia <input type="text"/> | Dret <input type="text"/> | Pavelló Rosa <input type="text"/> | UPC - Campus Nord <input type="text"/> |
| SCT <input type="text"/> | Belles Arts <input type="text"/> | Esports UB <input type="text"/> | UPC - Campus Sud <input type="text"/> |
| Farmàcia <input type="text"/> | Florensa <input type="text"/> | Residència Universitària <input type="text"/> | |

Com et desplaces en aquests trajectes? (marca el més habitual)

- | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--|
| A peu <input type="checkbox"/> | Bus <input type="checkbox"/> | Tramvia <input type="checkbox"/> | Cotxe sol <input type="checkbox"/> |
| Bicicleta <input type="checkbox"/> | Metro <input type="checkbox"/> | Moto <input type="checkbox"/> | Cotxe compartit <input type="checkbox"/> |

Ets usuari/ària d'Esports UB?

- | | |
|---|--|
| Sí, durant el curs <input type="checkbox"/> | No conec Esports UB <input type="checkbox"/> |
| Sí, per a casals o activitats puntuals <input type="checkbox"/> | No en sóc usuari/ària <input type="checkbox"/> |

Quin mitjà de transport utilitzes per arribar fins a les instal·lacions d'Esports UB?

- | | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|
| A peu <input type="checkbox"/> | Bus <input type="checkbox"/> | Moto <input type="checkbox"/> | Cotxe sol <input type="checkbox"/> |
| Bicicleta <input type="checkbox"/> | Taxi <input type="checkbox"/> | | Cotxe compartit <input type="checkbox"/> |

En cas que no siguis usuari/ària d'Esports UB, creus que el fet de no disposar d'accés en transport públic o d'itineraris segurs per arribar-hi en bicicleta és determinant per no utilitzar aquestes instal·lacions? Sí No

Altres desplaçaments des de la UB per raó de treball, estudi, etc.

Quants desplaçaments fas al llarg de la setmana des de la UB a altres llocs de la ciutat? (anar i tornar compten com a 2)

- | | | | |
|--|--------------------------------|--------------------------------|---|
| Edifici Històric <input type="text"/> | Sants <input type="text"/> | Torribera <input type="text"/> | Altres llocs (Barcelona) <input type="text"/> |
| Filosofia, Geografia i Història <input type="text"/> | Mundet <input type="text"/> | IL3 <input type="text"/> | D'altres (àrea metropolitana) <input type="text"/> |
| Medicina - Casanova <input type="text"/> | Bellvitge <input type="text"/> | A casa <input type="text"/> | D'altres (fora àrea metropolitana) <input type="text"/> |

Com et desplaces en aquests trajectes? (marca el més habitual)

- | | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|
| A peu <input type="checkbox"/> | Bus <input type="checkbox"/> | RENFE <input type="checkbox"/> | Cotxe sol <input type="checkbox"/> |
| Bicicleta <input type="checkbox"/> | Tramvia <input type="checkbox"/> | FGC <input type="checkbox"/> | Cotxe compartit <input type="checkbox"/> |
| Bicing <input type="checkbox"/> | Metro <input type="checkbox"/> | Taxi <input type="checkbox"/> | Moto <input type="checkbox"/> |

Enquesta de mobilitat - Campus de la Diagonal Portal del Coneixement

Si hi accedeixes en vehicle particular...

(omple aquesta secció NOMES si vens en cotxe o moto)

Quina importància tenen aquestes raons perquè utilitzis el vehicle privat com a mitjà de transport habitual en lloc del transport públic?

	Molt poc	Poc	Regular	Bastant	Molt
L'estalvi de temps	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
He de desplaçar-me a diferents llocs de forma consecutiva	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilitat d'aparcament al campus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La seguretat o la sensació de protecció	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El menor cost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No tinc cap alternativa en transport públic	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les alternatives en transport públic tenen poca freqüència	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les alternatives en transport públic tenen massa transbordaments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El confort o benestar de viatjar en vehicle privat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

On aparques? (marca l'opció més freqüent)

Carrers del campus – plaça indicada a la calçada	<input type="checkbox"/>	Aparcament de l'edifici	<input type="checkbox"/>
Carrers del campus – doble fila	<input type="checkbox"/>	Aparcament de pagament	<input type="checkbox"/>
Carrers del campus – sobre la vorera	<input type="checkbox"/>	Zona blava / àrea verda	<input type="checkbox"/>
Aparcament comú del parc de Bederrida	<input type="checkbox"/>	Solar o racó sense asfaltar	<input type="checkbox"/>
Aparcament d'intercanvi (estació de tren o autobús)	<input type="checkbox"/>	Altres llocs (especifica'ls)	<input type="checkbox"/>

Atès que cada cop hi ha menys espais d'aparcament lliure al carrer, creus que seria adient aplicar aquestes mesures per facilitar l'aparcament a la comunitat universitària?

	Molt poc	Poc	Regular	Bastant	Molt
Espai preferent a l'aparcament gran del Campus Sud (parc de Bederrida) per a cotxes ocupats per dues o més persones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espai preferent a l'aparcament gran del Campus Sud (parc de Bederrida) per a cotxes amb baixes emissions de CO ₂	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema d'àrea verda universitària als carrers del campus, amb un cost d'1 € setmanal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cobrament d'una quantitat simbòlica per curs als aparcaments dels edificis (aprox. 30 €)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deixar-ho tot com ara	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sobre la mobilitat en bicicleta...

Fins a quin punt trobes interessant que la UB promogui l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport?

Molt Bastant Indiferent Poc Gens

Fins a quin punt creus que aquestes accions contribuirien a utilitzar la bicicleta per anar o tornar de la UB, o durant els desplaçaments que fas al llarg del dia?

	Molt poc	Poc	Regular	Bastant	Molt
Disposar d'una bicicleta universitària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disposar de Bicing al campus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disposar d'un aparcament segur a la feina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disposar d'un aparcament segur a casa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conèixer una ruta fàcil i segura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fer un curs per aprendre a circular de manera més segura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disposar de dutxes i vestuaris per canviar-se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obtenir un incentiu o ajut per comprar una bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En cas que ara no vinguis en bicicleta a la UB, estaries interessat/ada a fer-la servir si s'implantaven accions com les detallades a la pregunta anterior?

Molt Bastant Ni molt ni poc Poc Gens

Si us plau, respon a aquestes preguntes sobre el Bicing	Sí	No
Ets usuari/ària del Bicing?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilitzes el Bicing per arribar a la Universitat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Creus necessari que el Bicing arribi a l'interior del campus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si el Bicing estigués implantat al campus l'utilitzaries?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Enquesta de mobilitat - Campus de la Diagonal Portal del Coneixement

Finalment,

	Sí	No
Coneixes el programa Bicicampus de préstec de bicicletes a universitaris?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Has tingut alguna de les bicicletes Bicicampus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si has respost que no a la pregunta anterior, t'interessaria tenir una bicicleta al llarg del curs per 20 €, més un dipòsit de 75 € que es retorna al final del préstec?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coneixes els serveis que ofereix el Punt Bicicampus? (revisió i reparació gratuïta de la bicicleta, informació, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Has utilitzat alguna vegada els serveis del Punt Bicicampus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sobre com volem el campus en relació amb la mobilitat...

Volem saber si estàs d'acord amb aquestes mesures en relació amb la mobilitat

	Gens d'acord		Totalment d'acord		
Transformar els carrers de la zona sud del campus per a ús exclusiu de vianants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduir la velocitat de circulació dels vehicles a 30 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eliminar l'aparcament als carrers del campus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Implantar aparcament de pagament als carrers del campus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Augmentar el control de la indisciplina en l'aparcament	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Crear un portal web de mobilitat que faciliti compartir cotxe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Integrar el Bicing a tot el campus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reforçar el programa Bicicampus, amb més bicicletes de préstec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Adaptar els carrers per al pas de bicicletes, amb camins segurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descompte en abonaments de transport públic per a la comunitat universitària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incrementar l'oferta de transport públic, amb més línies	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incrementar la freqüència de pas de les línies de transport públic existents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Crear una línia de bus intern del campus, amb vehicles de baixes emissions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OBSERVACIONS I SUGGERIMENTS

Si vols, pots afegir qualsevol comentari o observació que creguis adient sobre la mobilitat al campus. La teva aportació ens ajudarà a millorar.

Avís legal: Aquesta enquesta és anònima i, per tant, no comporta l'obtenció de dades de caràcter personal. La informació generada serà incorporada a un fitxer de dades propietat de la UB i serà tractada únicament per a l'elaboració d'estudis i estadístiques sobre mobilitat universitària.

ANNEX II. TAULES

Taula I. Taula origen – destinació en relació al codi postal de residència i el centre de treball o estudi al Campus de la Diagonal. Valors absoluts en nombre d'enquestats.

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total	%
	8001	0	1	0	0	2	1	0	0	1	2	0	3	0	0	0	10	0,85
	8002	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	4	0	0	0	8	0,68
	8003	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0	5	0,42
	8004	0	0	0	0	3	1	2	0	5	1	2	4	0	1	0	19	1,61
	8005	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	7	0	0	0	10	0,85
	8006	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	4	2	0	0	0	12	1,01
	8007	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	4	0,34
	8008	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	4	0,34
	8009	0	0	0	0	3	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0,51
	8010	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	1	1	0	0	0	7	0,59
	8011	0	0	0	1	3	0	6	1	1	0	0	6	0	0	0	18	1,52
	8012	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6	0	1	0	10	0,85
	8013	0	0	0	0	1	4	2	2	0	5	0	9	0	0	0	23	1,94
	8014	0	0	2	0	6	9	5	1	2	0	1	6	0	1	0	33	2,79
	8015	0	0	0	0	4	2	3	3	2	1	6	7	0	1	1	30	2,54
	8016	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1	2	7	0	0	0	15	1,27
	8017	0	0	0	0	3	3	3	2	0	1	0	8	0	0	0	20	1,69
	8018	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0	1	6	0	0	0	13	1,10
	8019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
	8020	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	1	4	0	0	0	10	0,85
	8021	0	0	0	0	0	1	2	3	0	1	2	6	0	0	0	15	1,27
	8022	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	2	1	0	0	8	0,68
	8023	0	0	1	0	3	2	0	0	1	1	1	4	0	0	0	13	1,10
	8024	0	1	1	0	2	1	8	1	2	0	1	9	0	0	0	26	2,20
	8025	0	1	0	0	2	6	5	4	3	1	1	10	0	0	0	33	2,79
	8026	0	0	0	0	3	2	1	0	1	1	1	5	0	0	0	14	1,18
	8027	0	0	0	0	3	2	2	3	2	1	1	10	0	0	0	24	2,03
	8028	0	0	0	0	9	10	8	18	8	2	4	19	0	0	0	78	6,59
	8029	0	0	1	0	1	4	4	3	1	0	3	15	0	0	0	32	2,70
	8030	1	1	0	0	3	3	0	2	0	0	2	9	0	0	0	21	1,78
	8031	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	12	1,01
	8032	0	0	1	0	0	2	1	2	1	0	2	5	0	1	0	15	1,27
	8033	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
	8034	0	0	0	0	1	1	3	6	1	1	0	9	0	0	0	22	1,86
	8035	0	0	0	0	1	1	1	3	0	0	3	3	0	0	1	13	1,10
	8036	0	0	0	0	4	5	3	1	0	0	0	6	0	0	0	19	1,61
	8037	0	0	0	0	2	0	1	1	0	2	0	1	0	0	0	7	0,59
	8038	0	0	0	1	1	2	1	1	0	0	0	1	0	1	0	8	0,68
	8040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total	%
	8041	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	1	1	0	0	0	8	0,68
	8042	0	0	0	0	0	0	4	0	2	0	1	6	0	0	0	13	1,10
Barcelona		1	5	7	2	71	72	84	69	40	21	43	217	1	7	2	642	54,27
Mollet del Vallès	8100	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	7	0,59
Sant Fost de Campsentelles	8105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,08
Santa Maria de Martorelles	8107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Montcada i Reixac	8110	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
La Llagosta	8120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Figaró-Montmany	8134	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Caldes de Montbui	8140	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0,25
Parets del Vallès	8150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
Montmeló	8160	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Montornès del Vallès	8170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Cugat del Vallès	8172	0	0	0	0	3	2	1	1	0	1	1	6	0	0	0	15	1,27
Moià	8180	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sentmenat	8181	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Palau-Solità i Plegamans	8184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Lliçà d'Amunt	8186	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Rubí	8191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sabadell	8201	0	0	0	0	1	0	0	3	1	2	0	1	0	0	0	8	0,68
Barberà del Vallès	8210	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Castellar del Vallès	8211	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Terrassa	8221	0	0	1	0	1	0	3	2	1	0	0	4	0	0	0	12	1,01
Matadepera	8230	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Manresa	8240	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0,25
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santpedor	8251	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Artés	8271	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Fruitós de Bages	8272	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Cerdanyola del Vallès	8290	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0,34
Ripollet	8291	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Esparreguera	8292	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Collbató	8293	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sant Vicenç de Castellet	8295	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Castellbell i el Vilar	8296	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Mataró	8301	0	0	0	1	2	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	9	0,76
El Masnou	8320	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	5	0,42
Alella	8328	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0,25
Teià	8329	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total	%
Premià de Mar	8330	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0,17
Premià de Dalt	8338	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
Vilassar de Dalt	8339	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Vilassar de Mar	8340	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	3	0,25
Cabrils	8348	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
Cabrera de Mar	8349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Arenys de Mar	8350	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Canet de Mar	8360	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
Calella	8370	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	3	0	0	0	6	0,51
Malgrat de Mar	8380	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0,25
Montgat	8390	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Andreu de Llavaneres	8392	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Caldes d'Estrac	8393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sant Pol de Mar	8395	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Pineda de Mar	8397	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Granollers	8402	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Cardedeu	8440	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	3	0	0	0	7	0,59
Llinars del Vallès	8450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0,25
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Santa Maria de Palautordera	8460	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Sant Celoni	8470	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
L'Ametlla del Vallès	8480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,08
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Les Franqueses del Vallès	8520	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0,25
La Garriga	8530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sant Vicenç dels Horts	8620	0	0	0	0	0	2	1	0	0	2	1	2	0	0	0	8	0,68
Torrelles de Llobregat	8629	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Esteve Sesrovires	8635	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Olesa de Montserrat	8640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3	0,25
Santa Coloma de Cervelló	8690	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,08
Igualada	8700	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	8	0,68
Santa Margarida de Montbui	8710	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Òdena	8711	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sant Martí de Tous	8712	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilafranca del Penedès	8720	0	0	0	0	1	2	1	0	1	1	1	5	0	0	0	12	1,01
Santa Margarida i els Monjos	8730	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Castellví de la Marca	8732	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
El Pla del Penedès	8733	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilobí del Penedès	8735	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Subirats	8739	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total	%
Sant Andreu de la Barca	8740	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5	0,42
Molins de Rei	8750	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	3	0	0	0	7	0,59
El Papiol	8754	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Castellbisbal	8755	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Corbera de Llobregat	8757	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	4	0,34
Cervelló	8758	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Vallirana	8759	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Martorell	8760	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0,34
Sant Sadurn d'Anoia	8770	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Pallejà	8780	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	2	0	0	0	7	0,59
Masquefa	8783	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Plera	8784	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Capellades	8786	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Gelida	8790	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
La Granada	8792	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,17
Avinyonet del Penedès	8793	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
Vilanova i la Geltrú	8800	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	1	6	0	0	0	17	1,44
Sant Pere de Ribes	8812	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
El Prat de Llobregat	8820	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	5	0,42
Sant Boi de Llobregat	8830	0	0	0	0	0	4	3	1	0	2	2	12	0	0	0	24	2,03
Viladecans	8840	0	1	0	0	0	1	2	0	1	1	0	3	1	0	0	10	0,85
Gavà	8850	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	3	0	0	1	8	0,68
Begues	8859	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	4	0,34
Castelldefels	8860	0	0	0	0	2	2	4	2	0	0	0	8	0	0	0	18	1,52
Cubelles	8880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0,17
L'Hospitalet de Llobregat	8901	0	0	0	1	3	6	9	3	1	3	5	20	0	0	0	51	4,31
Badalona	8911	0	0	0	0	1	5	3	1	1	1	1	7	0	0	0	20	1,69
Santa Coloma de Gramenet	8921	0	0	0	0	0	1	2	5	1	1	0	7	0	0	0	17	1,44
Sant Adrià de Besòs	8930	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	4	0,34
Comellà de Llobregat	8940	0	1	0	0	6	0	3	2	2	2	1	17	1	0	0	35	2,96
Esplugues de Llobregat	8950	0	0	1	0	3	1	1	1	4	0	2	12	0	0	0	25	2,11
Sant Just Desvern	8960	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	6	0,51
Sant Joan Despí	8970	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	2	3	0	0	0	8	0,68
Sant Feliu de Llobregat	8980	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	5	0	0	0	9	0,76
Girona	17001	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0,25
Amer	17170	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Llafranc	17211	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Quart	17241	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Blanes	17300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Breda	17400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Santa Coloma de Farners	17430	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total	%
Cervià de Ter	17464	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Cabanelles- Espinavessa	17747	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Tarragona	43002	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0,34
Vila-seca	43480	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
El Vendrell	43700	0	0	0	1	3	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	7	0,59
Bellvei	43719	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,08
L'Arboç	43720	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Calafell	43820	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Segur de Calafell	43882	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,17
Altafulla	43893	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
TOTALMOSTRA		1	10	10	7	124	117	163	119	66	47	67	435	3	9	5	1183	100,00

Taula II. Taula origen – destinació en relació al codi postal de residència i el centre de treball o estudi al Campus de la Diagonal. Valors relatius per a cada codi postal d'origen.

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
	8001	0,00	10,00	0,00	0,00	20,00	10,00	0,00	0,00	10,00	20,00	0,00	30,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8002	0,00	12,50	0,00	0,00	12,50	12,50	0,00	0,00	12,50	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8003	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8004	0,00	0,00	0,00	0,00	15,79	5,26	10,53	0,00	26,32	5,26	10,53	21,05	0,00	5,26	0,00	100,00
	8005	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	0,00	0,00	0,00	70,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8006	0,00	0,00	8,33	0,00	0,00	0,00	16,67	16,67	8,33	0,00	33,33	16,67	0,00	0,00	0,00	100,00
	8007	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8008	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8009	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	16,67	16,67	0,00	0,00	0,00	0,00	16,67	0,00	0,00	0,00	100,00
	8010	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,57	28,57	14,29	0,00	0,00	14,29	14,29	0,00	0,00	0,00	100,00
	8011	0,00	0,00	0,00	5,56	16,67	0,00	33,33	5,56	5,56	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
	8012	0,00	0,00	0,00	0,00	30,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	10,00	0,00	100,00
	8013	0,00	0,00	0,00	0,00	4,35	17,39	8,70	8,70	0,00	21,74	0,00	39,13	0,00	0,00	0,00	100,00
	8014	0,00	0,00	6,06	0,00	18,18	27,27	15,15	3,03	6,06	0,00	3,03	18,18	0,00	3,03	0,00	100,00
	8015	0,00	0,00	0,00	0,00	13,33	6,67	10,00	10,00	6,67	3,33	20,00	23,33	0,00	3,33	3,33	100,00
	8016	0,00	0,00	0,00	0,00	6,67	0,00	20,00	6,67	0,00	6,67	13,33	46,67	0,00	0,00	0,00	100,00
	8017	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00	15,00	15,00	10,00	0,00	5,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8018	0,00	0,00	0,00	0,00	7,69	15,38	23,08	0,00	0,00	0,00	7,69	46,15	0,00	0,00	0,00	100,00
	8019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,00	0,00	20,00	0,00	10,00	40,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,67	13,33	20,00	0,00	6,67	13,33	40,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	12,50	37,50	0,00	0,00	0,00	25,00	12,50	0,00	0,00	100,00
	8023	0,00	0,00	7,69	0,00	23,08	15,38	0,00	0,00	7,69	7,69	7,69	30,77	0,00	0,00	0,00	100,00
	8024	0,00	3,85	3,85	0,00	7,69	3,85	30,77	3,85	7,69	0,00	3,85	34,62	0,00	0,00	0,00	100,00
	8025	0,00	3,03	0,00	0,00	6,06	18,18	15,15	12,12	9,09	3,03	3,03	30,30	0,00	0,00	0,00	100,00
	8026	0,00	0,00	0,00	0,00	21,43	14,29	7,14	0,00	7,14	7,14	7,14	35,71	0,00	0,00	0,00	100,00
	8027	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	8,33	8,33	12,50	8,33	4,17	4,17	41,67	0,00	0,00	0,00	100,00
	8028	0,00	0,00	0,00	0,00	11,54	12,82	10,26	23,08	10,26	2,56	5,13	24,36	0,00	0,00	0,00	100,00
	8029	0,00	0,00	3,13	0,00	3,13	12,50	12,50	9,38	3,13	0,00	9,38	46,88	0,00	0,00	0,00	100,00
	8030	4,76	4,76	0,00	0,00	14,29	14,29	0,00	9,52	0,00	0,00	9,52	42,86	0,00	0,00	0,00	100,00
	8031	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	8,33	0,00	100,00
	8032	0,00	0,00	6,67	0,00	0,00	13,33	6,67	13,33	6,67	0,00	13,33	33,33	0,00	6,67	0,00	100,00
	8033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8034	0,00	0,00	0,00	0,00	4,55	4,55	13,64	27,27	4,55	4,55	0,00	40,91	0,00	0,00	0,00	100,00
	8035	0,00	0,00	0,00	0,00	7,69	7,69	7,69	23,08	0,00	0,00	23,08	23,08	0,00	0,00	7,69	100,00
	8036	0,00	0,00	0,00	0,00	21,05	26,32	15,79	5,26	0,00	0,00	0,00	31,58	0,00	0,00	0,00	100,00
	8037	0,00	0,00	0,00	0,00	28,57	0,00	14,29	14,29	0,00	28,57	0,00	14,29	0,00	0,00	0,00	100,00
	8038	0,00	0,00	0,00	12,50	12,50	25,00	12,50	12,50	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	12,50	0,00	100,00
	8040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	Aulari Baldiri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldiri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
	8041	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	12,50	12,50	12,50	25,00	0,00	12,50	12,50	0,00	0,00	0,00	100,00
	8042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,77	0,00	15,38	0,00	7,69	46,15	0,00	0,00	0,00	100,00
Barcelona		0,16	0,78	1,09	0,31	11,06	11,21	13,08	10,75	6,23	3,27	6,70	33,80	0,16	1,09	0,31	100,00
Mollet del Vallès	8100	0,00	14,29	0,00	0,00	0,00	14,29	14,29	14,29	0,00	0,00	0,00	14,29	0,00	14,29	##	100,00
Sant Fost de Campsentelles	8105	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Maria de Martorelles	8107	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montcada i Reixac	8110	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Llagosta	8120	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Figaró-Montmany	8134	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caldes de Montbui	8140	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Parets del Vallès	8150	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montmeló	8160	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montornès del Vallès	8170	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Cugat del Vallès	8172	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	13,33	6,67	6,67	0,00	6,67	6,67	40,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Moià	8180	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sentmenat	8181	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Palau-Solità i Plegamans	8184	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Lliçà d'Amunt	8186	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Rubí	8191	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sabadell	8201	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	0,00	37,50	12,50	25,00	0,00	12,50	0,00	0,00	0,00	100,00
Barberà del Vallès	8210	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellar del Vallès	8211	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Terrassa	8221	0,00	0,00	8,33	0,00	8,33	0,00	25,00	16,67	8,33	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Matadepera	8230	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Manresa	8240	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santpedor	8251	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Artés	8271	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Fruitós de Bages	8272	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cerdanyola del Vallès	8290	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Ripollet	8291	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Esparreguera	8292	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Collbató	8293	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Vicenç de Castellet	8295	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellbell i el Vilar	8296	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Mataró	8301	0,00	0,00	0,00	11,11	22,22	33,33	0,00	0,00	0,00	22,22	11,11	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Masnou	8320	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Alella	8328	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
Teià	8329	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Premià de Mar	8330	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Premià de Dalt	8338	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilassar de Dalt	8339	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilassar de Mar	8340	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	33,33	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabrils	8348	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabrera de Mar	8349	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Arenys de Mar	8350	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Canet de Mar	8360	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caella	8370	0,00	0,00	0,00	0,00	16,67	0,00	16,67	16,67	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Malgrat de Mar	8380	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	100,00
Montgat	8390	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Andreu de Llavaneres	8392	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caldes d'Estrac	8393	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Pol de Mar	8395	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Pineda de Mar	8397	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Granollers	8402	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cardedeu	8440	0,00	0,00	0,00	0,00	14,29	0,00	14,29	14,29	14,29	0,00	0,00	42,86	0,00	0,00	0,00	100,00
Llinars del Vallès	8450	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Maria de Palautordera	8460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Celoni	8470	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
L'Ametlla del Vallès	8480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Les Franqueses del Vallès	8520	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Garriga	8530	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Vicenç dels Horts	8620	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	12,50	0,00	0,00	25,00	12,50	25,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Torrelles de Llobregat	8629	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Esteve Sesrovires	8635	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Olesa de Montserrat	8640	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	66,67	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Cervelló	8690	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Igualada	8700	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	37,50	0,00	0,00	0,00	0,00	37,50	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Margarida de Montbui	8710	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Òdena	8711	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Martí de Tous	8712	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilafranca del Penedès	8720	0,00	0,00	0,00	0,00	8,33	16,67	8,33	0,00	8,33	8,33	8,33	41,67	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Margarida i els Monjos	8730	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellví de la Marca	8732	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Pla del Penedès	8733	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	Aulari Baldiri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldiri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
Vilobí del Penedès	8735	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Subirats	8739	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Andreu de la Barca	8740	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Molins de Rei	8750	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,57	14,29	0,00	14,29	0,00	0,00	42,86	0,00	0,00	0,00	100,00
El Papiol	8754	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellbisbal	8755	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Corbera de Llobregat	8757	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cervelló	8758	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vallirana	8759	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	33,33	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Martorell	8760	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Sadurn d'Anoia	8770	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Pallejà	8780	0,00	0,00	0,00	0,00	14,29	14,29	28,57	14,29	0,00	0,00	0,00	28,57	0,00	0,00	0,00	100,00
Masquefa	8783	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Piera	8784	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Capellades	8786	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Gelida	8790	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Granada	8792	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Avinyonet del Penedès	8793	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilanova i la Geltrú	8800	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,41	29,41	0,00	0,00	5,88	35,29	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Pere de Ribes	8812	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Prat de Llobregat	8820	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	20,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Boi de Llobregat	8830	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,67	12,50	4,17	0,00	8,33	8,33	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Viladecans	8840	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	10,00	20,00	0,00	10,00	10,00	0,00	30,00	10,00	0,00	0,00	100,00
Gavà	8850	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	12,50	12,50	12,50	0,00	0,00	37,50	0,00	0,00	##	100,00
Begues	8859	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castelldefels	8860	0,00	0,00	0,00	0,00	11,11	11,11	22,22	11,11	0,00	0,00	0,00	44,44	0,00	0,00	0,00	100,00
Cubelles	8880	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	100,00
L'Hospitalet de Llobregat	8901	0,00	0,00	0,00	1,96	5,88	11,76	17,65	5,88	1,96	5,88	9,80	39,22	0,00	0,00	0,00	100,00
Badalona	8911	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	25,00	15,00	5,00	5,00	5,00	5,00	35,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Gramenet	8921	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,88	11,76	29,41	5,88	5,88	0,00	41,18	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Adrià de Besòs	8930	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cornellà de Llobregat	8940	0,00	2,86	0,00	0,00	17,14	0,00	8,57	5,71	5,71	5,71	2,86	48,57	2,86	0,00	0,00	100,00
Esplugues de Llobregat	8950	0,00	0,00	4,00	0,00	12,00	4,00	4,00	4,00	16,00	0,00	8,00	48,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Just Desvern	8960	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,67	16,67	16,67	16,67	0,00	16,67	16,67	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Joan Despí	8970	0,00	0,00	12,50	0,00	12,50	0,00	12,50	0,00	0,00	0,00	25,00	37,50	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Feliu de Llobregat	8980	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,11	11,11	0,00	22,22	0,00	55,56	0,00	0,00	0,00	100,00
Girona	17001	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Amer	17170	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Llafranc	17211	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Quart	17241	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	Aulari Baldiri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldiri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
Blanes	17300	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Breda	17400	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Farners	17430	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cervià de Ter	17464	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabanelles- Espinavessa	17747	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Tarragona	43002	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	100,00
Vila-seca	43480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Vendrell	43700	0,00	0,00	0,00	14,29	42,86	0,00	14,29	14,29	0,00	14,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Belvei	43719	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
L'Arboç	43720	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Calafell	43820	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Segur de Calafell	43882	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Altafulla	43893	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
TOTAL		0,08	0,85	0,85	0,59	10,48	9,89	13,78	10,06	5,58	3,97	5,66	36,77	0,25	0,76	0,42	100,00

Taula III. Taula origen – destinació en relació al codi postal de residència i el centre de treball o estudi al Campus de la Diagonal. Extrapolació de valors absoluts per al total de la població de la UB al Campus, ponderant el pes de cada centre al conjunt de l'univers.

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
	8001	0	7	0	0	41	29	0	0	23	31	0	86	0	0	0	297
	8002	0	7	0	0	20	29	0	0	23	0	0	115	0	0	0	238
	8003	0	0	0	0	20	29	0	28	0	0	0	58	0	0	0	149
	8004	0	0	0	0	61	29	101	0	116	15	67	115	0	24	0	565
	8005	0	0	0	0	0	29	50	28	0	0	0	202	0	0	0	297
	8006	0	0	7	0	0	0	101	57	23	0	134	58	0	0	0	357
	8007	0	0	0	0	0	0	50	28	0	0	67	0	0	0	0	119
	8008	0	0	0	0	0	0	50	28	0	0	0	58	0	0	0	119
	8009	0	0	0	0	61	29	50	0	0	0	0	29	0	0	0	178
	8010	0	0	0	0	0	59	101	28	0	0	34	29	0	0	0	208
	8011	0	0	0	7	61	0	302	28	23	0	0	173	0	0	0	535
	8012	0	0	0	0	61	0	0	0	0	0	0	173	0	24	0	297
	8013	0	0	0	0	20	118	101	57	0	77	0	259	0	0	0	683
	8014	0	0	15	0	123	265	252	28	46	0	34	173	0	24	0	980
	8015	0	0	0	0	82	59	151	85	46	15	201	202	0	24	19	891
	8016	0	0	0	0	20	0	151	28	0	15	67	202	0	0	0	446
	8017	0	0	0	0	61	88	151	57	0	15	0	230	0	0	0	594
	8018	0	0	0	0	20	59	151	0	0	0	34	173	0	0	0	386
	8019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
	8020	0	0	0	0	0	0	151	0	46	0	34	115	0	0	0	297
	8021	0	0	0	0	0	29	101	85	0	15	67	173	0	0	0	446
	8022	0	0	0	0	0	29	50	85	0	0	0	58	7	0	0	238
	8023	0	0	7	0	61	59	0	0	23	15	34	115	0	0	0	386
	8024	0	7	7	0	41	29	403	28	46	0	34	259	0	0	0	773
	8025	0	7	0	0	41	177	252	113	70	15	34	288	0	0	0	980
	8026	0	0	0	0	61	59	50	0	23	15	34	144	0	0	0	416
	8027	0	0	0	0	61	59	101	85	46	15	34	288	0	0	0	713
	8028	0	0	0	0	184	295	403	510	186	31	134	547	0	0	0	2318
	8029	0	0	7	0	20	118	201	85	23	0	101	432	0	0	0	951
	8030	8	7	0	0	61	88	0	57	0	0	67	259	0	0	0	624
	8031	0	0	0	0	61	0	0	0	0	0	0	230	0	24	0	357
	8032	0	0	7	0	0	59	50	57	23	0	67	144	0	24	0	446
	8033	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	30
	8034	0	0	0	0	20	29	151	170	23	15	0	259	0	0	0	654
	8035	0	0	0	0	20	29	50	85	0	0	101	86	0	0	19	386
	8036	0	0	0	0	82	147	151	28	0	0	0	173	0	0	0	565
	8037	0	0	0	0	41	0	50	28	0	31	0	29	0	0	0	208
	8038	0	0	0	7	20	59	50	28	0	0	0	29	0	24	0	238

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
	8040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
	8041	0	0	0	0	20	29	50	28	46	0	34	29	0	0	0	238
	8042	0	0	0	0	0	0	201	0	46	0	34	173	0	0	0	386
Barcelona		8	37	52	13	1451	2123	4231	1956	930	324	1444	6252	7	171	38	19075
Mollet del Vallès	8100	0	7	0	0	0	29	50	28	0	0	0	29	0	24	19	208
Sant Fost de Campsentelles	8105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	30
Santa Maria de Martorelles	8107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	30
Montcada i Reixac	8110	0	0	0	0	0	29	50	0	0	0	0	0	0	0	0	59
La Llagosta	8120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0	0	0	0	0	0	50	28	0	0	0	0	0	0	0	59
Figaró-Montmany	8134	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Caldes de Montbui	8140	0	0	0	0	20	0	0	28	0	0	0	29	0	0	0	89
Parets del Vallès	8150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
Montmeló	8160	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	30
Montornès del Vallès	8170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	30
Sant Cugat del Vallès	8172	0	0	0	0	61	59	50	28	0	15	34	173	0	0	0	446
Molà	8180	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Sentmenat	8181	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Palau-Solità i Plegamans	8184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Lliçà d'Amunt	8186	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Rubí	8191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Sabadell	8201	0	0	0	0	20	0	0	85	23	31	0	29	0	0	0	238
Barberà del Vallès	8210	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Castellar del Vallès	8211	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	30
Terrassa	8221	0	0	7	0	20	0	151	57	23	0	0	115	0	0	0	357
Matadepera	8230	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Manresa	8240	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	58	0	0	0	89
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	30
Santpedor	8251	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Artés	8271	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Sant Fruitós de Bages	8272	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Cerdanyola del Vallès	8290	0	0	0	0	0	29	50	0	0	0	0	58	0	0	0	119
Ripollet	8291	0	0	0	0	20	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	59
Esparreguera	8292	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Collbató	8293	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Sant Vicenç de Castellet	8295	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Castellbell i el Vilar	8296	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Mataró	8301	0	0	0	7	41	88	0	0	0	31	34	0	0	0	0	267
El Masnou	8320	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	115	0	0	0	149
Alella	8328	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	0	29	0	0	0	89

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
Teià	8329	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Premià de Mar	8330	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	34	0	0	0	0	59
Premià de Dalt	8338	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
Vilassar de Dalt	8339	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Vilassar de Mar	8340	0	0	0	0	0	0	0	28	0	15	0	29	0	0	0	89
Cabrils	8348	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
Cabrera de Mar	8349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Arenys de Mar	8350	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Canet de Mar	8360	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
Calella	8370	0	0	0	0	20	0	50	28	0	0	0	86	0	0	0	178
Malgrat de Mar	8380	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	89
Montgat	8390	0	0	0	0	0	29	50	0	0	0	0	0	0	0	0	59
Sant Andreu de Llavaneres	8392	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Caldes d'Estrac	8393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Sant Pol de Mar	8395	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	30
Pineda de Mar	8397	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Granollers	8402	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Cardedeu	8440	0	0	0	0	20	0	50	28	23	0	0	86	0	0	0	208
Llinars del Vallès	8450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	89
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Santa Maria de Palautordera	8460	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Sant Celoni	8470	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
L'Ametlla del Vallès	8480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	30
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	30
Les Franqueses del Vallès	8520	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	89
La Garriga	8530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Sant Vicenç dels Horts	8620	0	0	0	0	0	59	50	0	0	31	34	58	0	0	0	238
Torrelles de Llobregat	8629	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	30
Sant Esteve Sesrovires	8635	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Olesa de Montserrat	8640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	58	0	0	0	89
Santa Coloma de Cervelló	8690	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	30
Igualada	8700	0	0	0	0	41	0	151	0	0	0	0	86	0	0	0	238
Santa Margarida de Montbui	8710	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Òdena	8711	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Sant Martí de Tous	8712	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Vilafranca del Penedès	8720	0	0	0	0	20	59	50	0	23	15	34	144	0	0	0	357
Santa Margarida i els Monjos	8730	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Castellví de la Marca	8732	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
El Pla del Penedès	8733	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	30
Vilobí del Penedès	8735	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
Subirats	8739	0	0	0	0	0	0	50	28	0	0	0	0	0	0	0	59
Sant Andreu de la Barca	8740	0	0	0	7	20	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	149
Molins de Rei	8750	0	0	0	0	0	59	50	0	23	0	0	86	0	0	0	208
El Papiol	8754	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Castellbisbal	8755	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Corbera de Llobregat	8757	0	0	0	0	20	0	0	28	0	0	0	58	0	0	0	119
Cervelló	8758	0	0	0	0	20	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	59
Vallirana	8759	0	0	0	0	20	0	50	0	23	0	0	0	0	0	0	89
Martorell	8760	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	119
Sant Sadurní d'Anoia	8770	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Pallejà	8780	0	0	0	0	20	29	101	28	0	0	0	58	0	0	0	208
Masquefa	8783	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Plera	8784	0	0	0	0	20	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	59
Capellades	8786	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Gelida	8790	0	0	0	0	20	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	59
La Granada	8792	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	59
Avinyonet del Penedès	8793	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
Vilanova i la Geltrú	8800	0	0	0	0	0	0	252	142	0	0	34	173	0	0	0	505
Sant Pere de Ribes	8812	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
El Prat de Llobregat	8820	0	0	0	7	0	0	50	0	0	15	0	58	0	0	0	149
Sant Boi de Llobregat	8830	0	0	0	0	0	118	151	28	0	31	67	346	0	0	0	713
Viladecans	8840	0	7	0	0	0	29	101	0	23	15	0	86	7	0	0	297
Gavà	8850	0	0	0	0	0	29	50	28	23	0	0	86	0	0	19	238
Begues	8859	0	0	0	0	0	29	0	0	23	0	0	58	0	0	0	119
Castelldefels	8860	0	0	0	0	41	59	201	57	0	0	0	230	0	0	0	535
Cubelles	8880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	24	0	59
L'Hospitalet de Llobregat	8901	0	0	0	7	61	177	453	85	23	46	168	576	0	0	0	1515
Badalona	8911	0	0	0	0	20	147	151	28	23	15	34	202	0	0	0	594
Santa Coloma de Gramenet	8921	0	0	0	0	0	29	101	142	23	15	0	202	0	0	0	505
Sant Adrià de Besòs	8930	0	0	0	0	0	0	50	28	23	0	0	29	0	0	0	119
Cornellà de Llobregat	8940	0	7	0	0	123	0	151	57	46	31	34	490	7	0	0	1040
Esplugues de Llobregat	8950	0	0	7	0	61	29	50	28	93	0	67	346	0	0	0	743
Sant Just Desvern	8960	0	0	0	0	0	29	50	28	23	0	34	29	0	0	0	178
Sant Joan Despí	8970	0	0	7	0	20	0	50	0	0	0	67	86	0	0	0	238
Sant Feliu de Llobregat	8980	0	0	0	0	0	0	50	28	0	31	0	144	0	0	0	267
Girona	17001	0	7	0	0	0	0	50	0	0	0	0	29	0	0	0	89
Amer	17170	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Llafranc	17211	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	30
Quart	17241	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Blanes	17300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
Breda	17400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30

Municipi	Codi postal	Aulari Baldri Reixac	Aulari Florensa	Biblioteca Baldri i Reixac	Esports UB	Facultat de Belles Arts	Facultat de Biologia	Facultat de Dret	Facultat de Farmàcia	Facultat de Física	Facultat de Geologia	Facultat de Química	Facultat d'Economia i Empresa	Menjadors universitaris	Pavelló Rosa	SCT	Total
Santa Coloma de Farners	17430	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	30
Cervià de Ter	17464	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Cabanelles- Espinavessa	17747	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Tarragona	43002	0	0	0	0	20	29	50	0	0	0	0	0	0	0	19	119
Vila-seca	43480	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	30
El Vendrell	43700	0	0	0	7	61	0	50	28	0	15	0	0	0	0	0	208
Belvei	43719	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	30
L'Arboç	43720	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Calafell	43820	0	0	0	0	41	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	89
Segur de Calafell	43882	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	59
Altafulla	43893	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	30
TOTAL		30	297	297	208	3684	3476	4843	3536	1961	1396	1991	12925	89	267	149	35149

Taula IV. Nombre d'enquestats per codi postal de residència i mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal.

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total	%
	8001	0	0	0	1	0	9	0	0	0	0	0	0	10	0,85
	8002	2	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	8	0,68
	8003	1	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	5	0,42
	8004	2	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0	1	19	1,61
	8005	1	1	0	2	0	1	0	0	0	2	0	3	10	0,85
	8006	0	0	0	7	1	1	0	0	0	1	1	1	12	1,01
	8007	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0,34
	8008	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0,34
	8009	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	6	0,51
	8010	0	2	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	7	0,59
	8011	3	2	0	3	0	8	0	0	0	1	0	1	18	1,52
	8012	2	1	0	2	0	2	0	0	0	1	0	2	10	0,85
	8013	3	1	1	5	0	10	0	0	0	2	0	1	23	1,94
	8014	6	3	2	5	2	14	0	0	0	0	0	1	33	2,79
	8015	2	1	0	3	0	23	0	0	0	1	0	0	30	2,54
	8016	1	0	1	4	0	9	0	0	0	0	0	0	15	1,27
	8017	5	1	1	4	2	0	0	0	0	2	0	5	20	1,69
	8018	2	1	0	4	0	6	0	0	0	0	0	0	13	1,10
	8019	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
	8020	0	1	0	1	0	6	0	0	0	0	0	2	10	0,85
	8021	3	2	3	3	3	1	0	0	0	0	0	0	15	1,27
	8022	0	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	2	8	0,68
	8023	2	0	0	3	0	6	0	0	0	1	0	1	13	1,10
	8024	0	0	1	14	0	3	0	0	0	1	2	5	26	2,20
	8025	0	2	0	10	0	15	0	0	0	0	1	5	33	2,79
	8026	1	2	0	2	0	4	0	0	0	1	0	4	14	1,18
	8027	3	1	1	3	1	12	0	0	0	1	0	2	24	2,03
	8028	50	3	0	5	5	10	0	0	0	2	0	3	78	6,59
	8029	8	3	2	3	6	7	0	0	0	1	0	2	32	2,70
	8030	4	0	0	3	0	13	0	0	0	1	0	0	21	1,78
	8031	0	0	0	1	0	10	0	0	0	1	0	0	12	1,01
	8032	1	0	0	1	1	6	0	0	0	4	0	2	15	1,27
	8033	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
	8034	14	0	0	1	2	1	0	0	0	1	1	2	22	1,86
	8035	0	0	0	5	1	4	0	0	0	0	1	2	13	1,10
	8036	4	3	1	3	4	4	0	0	0	0	0	0	19	1,61
	8037	0	0	1	4	0	2	0	0	0	0	0	0	7	0,59

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total	%
	8038	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	8	0,68
	8040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,08
	8041	0	0	0	2	0	5	0	0	0	0	0	1	8	0,68
	8042	0	0	0	3	0	7	0	0	0	2	0	1	13	1,10
Barcelona		121	31	16	128	28	234	0	0	0	28	6	50	642	54,27
Mollet del Vallès	8100	0	0	0	0	0	4	1	0	0	2	0	0	7	0,59
Sant Fost de Campsentelles	8105	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Maria de Martorelles	8107	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Montcada i Reixac	8110	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
La Llagosta	8120	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0,17
Figaró-Montmany	8134	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Caldes de Montbui	8140	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	3	0,25
Parets del Vallès	8150	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Montmeló	8160	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Montornès del Vallès	8170	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Cugat del Vallès	8172	0	1	0	9	0	1	0	0	0	2	0	2	15	1,27
Moià	8180	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sentmenat	8181	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Palau-Solità i Plegamans	8184	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Lliçà d'Amunt	8186	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Rubí	8191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Sabadell	8201	2	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	8	0,68
Barberà del Vallès	8210	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Castellar del Vallès	8211	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Terrassa	8221	3	0	0	1	1	6	0	0	0	1	0	0	12	1,01
Matadepera	8230	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Manresa	8240	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santpedor	8251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Artés	8271	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Fruitós de Bages	8272	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Cerdanyola del Vallès	8290	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	4	0,34
Ripollet	8291	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0,17
Esparreguera	8292	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0,17
Collbató	8293	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Vicenç de Castellet	8295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total	%
Castellbell i el Vilar	8296	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Mataró	8301	1	0	0	2	0	5	0	0	0	0	1	0	9	0,76
El Masnou	8320	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	5	0,42
Alella	8328	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0,25
Teià	8329	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,08
Premià de Mar	8330	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0,17
Premià de Dalt	8338	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Vilassar de Dalt	8339	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilassar de Mar	8340	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	3	0,25
Cabrils	8348	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Cabrera de Mar	8349	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Arenys de Mar	8350	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Canet de Mar	8360	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Calella	8370	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	6	0,51
Malgrat de Mar	8380	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Montgat	8390	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Andreu de Llavaneres	8392	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Caldes d'Estrac	8393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Sant Pol de Mar	8395	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Pineda de Mar	8397	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Granollers	8402	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Cardedeu	8440	1	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	7	0,59
Llinars del Vallès	8450	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Maria de Palautordera	8460	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Celoni	8470	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
L'Ametlla del Vallès	8480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Les Franqueses del Vallès	8520	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	3	0,25
La Garriga	8530	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Vicenç dels Horts	8620	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	1	8	0,68
Torrelles de Llobregat	8629	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Esteve Sesrovires	8635	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0,17
Olesa de Montserrat	8640	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0,25
Santa Coloma de Cervelló	8690	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Igualada	8700	2	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	8	0,68
Santa Margarida de Montbui	8710	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total	%
Òdena	8711	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Martí de Tous	8712	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilafranca del Penedès	8720	1	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1,01
Santa Margarida i els Monjos	8730	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Castellví de la Marca	8732	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
El Pla del Penedès	8733	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilobí del Penedès	8735	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Subirats	8739	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Andreu de la Barca	8740	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0,42
Molins de Rei	8750	0	0	0	4	0	1	0	0	0	2	0	0	7	0,59
El Papiol	8754	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Castellbisbal	8755	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Corbera de Llobregat	8757	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	4	0,34
Cervelló	8758	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0,17
Vallirana	8759	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3	0,25
Martorell	8760	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0,34
Sant Sadurní d'Anoia	8770	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Pallejà	8780	0	0	0	3	0	2	0	0	0	2	0	0	7	0,59
Masquefa	8783	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Piera	8784	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0,17
Capellades	8786	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Gelida	8790	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,17
La Granada	8792	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Avinyonet del Penedès	8793	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Vilanova i la Geltrú	8800	0	0	0	3	0	14	0	0	0	0	0	0	17	1,44
Sant Pere de Ribes	8812	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
El Prat de Llobregat	8820	2	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	5	0,42
Sant Boi de Llobregat	8830	2	0	0	10	1	8	0	0	0	2	0	1	24	2,03
Viladecans	8840	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	1	0	10	0,85
Gavà	8850	0	0	0	4	0	3	0	0	0	1	0	0	8	0,68
Begues	8859	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	4	0,34
Castelldefels	8860	1	0	0	5	0	6	1	0	0	5	0	0	18	1,52
Cubelles	8880	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0,17
L'Hospitalet de Llobregat	8901	9	2	0	13	3	13	0	0	0	3	1	7	51	4,31
Badalona	8911	2	0	0	2	0	14	0	0	0	1	0	1	20	1,69
Santa Coloma de Gramenet	8921	1	0	0	2	0	13	0	0	0	1	0	0	17	1,44
Sant Adrià de Besòs	8930	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0,34
Cornellà de Llobregat	8940	1	0	0	6	17	4	0	0	1	4	2	0	35	2,96

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total	%
Esplugues de Llobregat	8950	2	1	1	4	12	1	0	0	0	1	1	2	25	2,11
Sant Just Desvern	8960	1	0	0	2	2	0	0	0	0	1	0	0	6	0,51
Sant Joan Despí	8970	0	0	0	1	2	2	0	0	0	3	0	0	8	0,68
Sant Feliu de Llobregat	8980	3	0	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	9	0,76
Girona	17001	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Amer	17170	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Llafranc	17211	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Quart	17241	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Blanes	17300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Breda	17400	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Coloma de Farners	17430	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Cervià de Ter	17464	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Cabanelles- Espinavessa	17747	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Tarragona	43002	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0,34
Vila-seca	43480	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
El Vendrell	43700	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	0	7	0,59
Bellvei	43719	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,08
L'Arboç	43720	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,08
Calafell	43820	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0,25
Segur de Calafell	43882	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,17
Altafulla	43893	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,08
TOTAL		177	36	17	269	73	427	4	0	1	91	21	67	1183	100,00

Taula V. Distribució de la població que integra la mostra per codi postal de residència i mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal. Valors relatius per a cada codi postal d'origen.

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8001	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	90,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8002	25,00	0,00	0,00	12,50	0,00	62,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8003	20,00	0,00	0,00	40,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8004	10,53	0,00	5,26	0,00	0,00	78,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,26	100,00
	8005	10,00	10,00	0,00	20,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	30,00	100,00
	8006	0,00	0,00	0,00	58,33	8,33	8,33	0,00	0,00	0,00	8,33	8,33	8,33	100,00
	8007	0,00	25,00	0,00	25,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8008	25,00	0,00	25,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	100,00
	8009	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8010	0,00	28,57	0,00	14,29	0,00	57,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8011	16,67	11,11	0,00	16,67	0,00	44,44	0,00	0,00	0,00	5,56	0,00	5,56	100,00
	8012	20,00	10,00	0,00	20,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	20,00	100,00
	8013	13,04	4,35	4,35	21,74	0,00	43,48	0,00	0,00	0,00	8,70	0,00	4,35	100,00
	8014	18,18	9,09	6,06	15,15	6,06	42,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,03	100,00
	8015	6,67	3,33	0,00	10,00	0,00	76,67	0,00	0,00	0,00	3,33	0,00	0,00	100,00
	8016	6,67	0,00	6,67	26,67	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8017	25,00	5,00	5,00	20,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	25,00	100,00
	8018	15,38	7,69	0,00	30,77	0,00	46,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8019	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8020	0,00	10,00	0,00	10,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	100,00
	8021	20,00	13,33	20,00	20,00	20,00	6,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8022	0,00	0,00	0,00	62,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	25,00	100,00
	8023	15,38	0,00	0,00	23,08	0,00	46,15	0,00	0,00	0,00	7,69	0,00	7,69	100,00
	8024	0,00	0,00	3,85	53,85	0,00	11,54	0,00	0,00	0,00	3,85	7,69	19,23	100,00
	8025	0,00	6,06	0,00	30,30	0,00	45,45	0,00	0,00	0,00	0,00	3,03	15,15	100,00
	8026	7,14	14,29	0,00	14,29	0,00	28,57	0,00	0,00	0,00	7,14	0,00	28,57	100,00
	8027	12,50	4,17	4,17	12,50	4,17	50,00	0,00	0,00	0,00	4,17	0,00	8,33	100,00
	8028	64,10	3,85	0,00	6,41	6,41	12,82	0,00	0,00	0,00	2,56	0,00	3,85	100,00
	8029	25,00	9,38	6,25	9,38	18,75	21,88	0,00	0,00	0,00	3,13	0,00	6,25	100,00
	8030	19,05	0,00	0,00	14,29	0,00	61,90	0,00	0,00	0,00	4,76	0,00	0,00	100,00
	8031	0,00	0,00	0,00	8,33	0,00	83,33	0,00	0,00	0,00	8,33	0,00	0,00	100,00
	8032	6,67	0,00	0,00	6,67	6,67	40,00	0,00	0,00	0,00	26,67	0,00	13,33	100,00
	8033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8034	63,64	0,00	0,00	4,55	9,09	4,55	0,00	0,00	0,00	4,55	4,55	9,09	100,00
	8035	0,00	0,00	0,00	38,46	7,69	30,77	0,00	0,00	0,00	0,00	7,69	15,38	100,00

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8036	21,05	15,79	5,26	15,79	21,05	21,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8037	0,00	0,00	14,29	57,14	0,00	28,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8038	0,00	0,00	0,00	87,50	0,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	100,00
	8041	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	62,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	100,00
	8042	0,00	0,00	0,00	23,08	0,00	53,85	0,00	0,00	0,00	15,38	0,00	7,69	100,00
Barcelona		18,85	4,83	2,49	19,94	4,36	36,45	0,00	0,00	0,00	4,36	0,93	7,79	100,00
Mollet del Vallès	8100	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	57,14	14,29	0,00	0,00	28,57	0,00	0,00	100,00
Sant Fost de Campsentelles	8105	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Maria de Martorelles	8107	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montcada i Reixac	8110	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Llagosta	8120	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	100,00
Figaró-Montmany	8134	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caldes de Montbui	8140	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	100,00
Parets del Vallès	8150	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montmeló	8160	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montornès del Vallès	8170	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Cugat del Vallès	8172	0,00	6,67	0,00	60,00	0,00	6,67	0,00	0,00	0,00	13,33	0,00	13,33	100,00
Moià	8180	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sentmenat	8181	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Palau-Solità i Plegamans	8184	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Lliçà d'Amunt	8186	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Rubí	8191	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Sabadell	8201	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Barberà del Vallès	8210	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellar del Vallès	8211	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Terrassa	8221	25,00	0,00	0,00	8,33	8,33	50,00	0,00	0,00	0,00	8,33	0,00	0,00	100,00
Matadepera	8230	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Manresa	8240	33,33	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santpedor	8251	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Artés	8271	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Fruitós de Bages	8272	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Cerdanyola del Vallès	8290	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	100,00
Ripollet	8291	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	100,00
Esparreguera	8292	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Collbató	8293	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Vicenç de Castellet	8295	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Castellbell i el Vilar	8296	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Mataró	8301	11,11	0,00	0,00	22,22	0,00	55,56	0,00	0,00	0,00	0,00	11,11	0,00	100,00
El Masnou	8320	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	100,00
Alella	8328	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	100,00
Teià	8329	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	100,00
Premià de Mar	8330	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	100,00
Premià de Dalt	8338	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilassar de Dalt	8339	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilassar de Mar	8340	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	100,00
Cabrils	8348	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabrera de Mar	8349	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Arenys de Mar	8350	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Canet de Mar	8360	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Calella	8370	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Malgrat de Mar	8380	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montgat	8390	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Andreu de Llavaneres	8392	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caldes d'Estrac	8393	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Sant Pol de Mar	8395	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Pineda de Mar	8397	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Granollers	8402	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cardedeu	8440	14,29	0,00	0,00	0,00	0,00	71,43	14,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Llinars del Vallès	8450	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Maria de Palautordera	8460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Celoni	8470	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
L'Ametlla del Vallès	8480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Les Franqueses del Vallès	8520	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	100,00
La Garriga	8530	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Vicenç dels Horts	8620	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	62,50	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	12,50	100,00
Torrelles de Llobregat	8629	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Esteve Sesrovires	8635	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	100,00
Olesa de Montserrat	8640	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	33,33	0,00	100,00
Santa Coloma de Cervelló	8690	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Igualada	8700	25,00	0,00	0,00	62,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	0,00	100,00
Santa Margarida de Montbui	8710	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Òdena	8711	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Martí de Tous	8712	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilafranca del Penedès	8720	8,33	0,00	0,00	91,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Margarida i els Monjos	8730	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellví de la Marca	8732	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Pla del Penedès	8733	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilobí del Penedès	8735	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Subirats	8739	0,00	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Andreu de la Barca	8740	20,00	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	100,00
Molins de Rei	8750	0,00	0,00	0,00	57,14	0,00	14,29	0,00	0,00	0,00	28,57	0,00	0,00	100,00
El Papiol	8754	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellbisbal	8755	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Corbera de Llobregat	8757	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	0,00	100,00
Cervelló	8758	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	100,00
Vallirana	8759	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,67	0,00	33,33	100,00
Martorell	8760	0,00	0,00	0,00	75,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	100,00
Sant Sadurn d'Anoia	8770	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Pallejà	8780	0,00	0,00	0,00	42,86	0,00	28,57	0,00	0,00	0,00	28,57	0,00	0,00	100,00
Masquefa	8783	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Piera	8784	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	100,00
Capellades	8786	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Gelida	8790	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Granada	8792	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Avinyonet del Penedès	8793	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilanova i la Geltrú	8800	0,00	0,00	0,00	17,65	0,00	82,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Pere de Ribes	8812	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Prat de Llobregat	8820	40,00	0,00	0,00	20,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	100,00
Sant Boi de Llobregat	8830	8,33	0,00	0,00	41,67	4,17	33,33	0,00	0,00	0,00	8,33	0,00	4,17	100,00
Viladecans	8840	0,00	0,00	0,00	90,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	100,00
Gavà	8850	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	37,50	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	0,00	100,00
Begues	8859	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	25,00	0,00	100,00
Castelldefels	8860	5,56	0,00	0,00	27,78	0,00	33,33	5,56	0,00	0,00	27,78	0,00	0,00	100,00
Cubelles	8880	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
L'Hospitalet de Llobregat	8901	17,65	3,92	0,00	25,49	5,88	25,49	0,00	0,00	0,00	5,88	1,96	13,73	100,00
Badalona	8911	10,00	0,00	0,00	10,00	0,00	70,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	5,00	100,00
Santa Coloma de Gramenet	8921	5,88	0,00	0,00	11,76	0,00	76,47	0,00	0,00	0,00	5,88	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Adrià de Besòs	8930	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cornellà de Llobregat	8940	2,86	0,00	0,00	17,14	48,57	11,43	0,00	0,00	2,86	11,43	5,71	0,00	100,00
Esplugues de Llobregat	8950	8,00	4,00	4,00	16,00	48,00	4,00	0,00	0,00	0,00	4,00	4,00	8,00	100,00
Sant Just Desvern	8960	16,67	0,00	0,00	33,33	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	16,67	0,00	0,00	100,00
Sant Joan Despí	8970	0,00	0,00	0,00	12,50	25,00	25,00	0,00	0,00	0,00	37,50	0,00	0,00	100,00
Sant Feliu de Llobregat	8980	33,33	0,00	0,00	44,44	11,11	11,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Girona	17001	66,67	0,00	0,00	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Amer	17170	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Llafranc	17211	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Quart	17241	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Blanes	17300	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Breda	17400	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Farners	17430	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cervià de Ter	17464	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Cabanelles- Espinavessa	17747	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Tarragona	43002	0,00	0,00	0,00	25,00	0,00	75,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vila-seca	43480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Vendrell	43700	0,00	0,00	0,00	0,00	57,14	42,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Bellvei	43719	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
L'Arboç	43720	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Calafell	43820	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Segur de Calafell	43882	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Altafulla	43893	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
TOTAL		14,96	3,04	1,44	22,74	6,17	36,09	0,34	0,00	0,08	7,69	1,78	5,66	100,00

Taula VI. Estimació de residents a cada codi postal per mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal. Extrapolació directa de valors per al total de la població de la UB al Campus prenent com a referència la distribució proporcional de la mostra per codi postal i mode de transport.

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8001	0	0	0	30	0	267	0	0	0	0	0	0	297
	8002	59	0	0	30	0	149	0	0	0	0	0	0	238
	8003	30	0	0	59	0	59	0	0	0	0	0	0	149
	8004	59	0	30	0	0	446	0	0	0	0	0	30	565
	8005	30	30	0	59	0	30	0	0	0	59	0	89	297
	8006	0	0	0	208	30	30	0	0	0	30	30	30	357
	8007	0	30	0	30	0	59	0	0	0	0	0	0	119
	8008	30	0	30	30	0	0	0	0	0	30	0	0	119
	8009	0	0	0	59	0	119	0	0	0	0	0	0	178
	8010	0	59	0	30	0	119	0	0	0	0	0	0	208
	8011	89	59	0	89	0	238	0	0	0	30	0	30	535
	8012	59	30	0	59	0	59	0	0	0	30	0	59	297
	8013	89	30	30	149	0	297	0	0	0	59	0	30	683
	8014	178	89	59	149	59	416	0	0	0	0	0	30	980
	8015	59	30	0	89	0	683	0	0	0	30	0	0	891
	8016	30	0	30	119	0	267	0	0	0	0	0	0	446
	8017	149	30	30	119	59	0	0	0	0	59	0	149	594
	8018	59	30	0	119	0	178	0	0	0	0	0	0	386
	8019	0	0	0	30	0	30	0	0	0	0	0	0	59
	8020	0	30	0	30	0	178	0	0	0	0	0	59	297
	8021	89	59	89	89	89	30	0	0	0	0	0	0	446
	8022	0	0	0	149	0	0	0	0	0	30	0	59	238
	8023	59	0	0	89	0	178	0	0	0	30	0	30	386
	8024	0	0	30	416	0	89	0	0	0	30	59	149	773
	8025	0	59	0	297	0	446	0	0	0	0	30	149	980
	8026	30	59	0	59	0	119	0	0	0	30	0	119	416
	8027	89	30	30	89	30	357	0	0	0	30	0	59	713
	8028	1.486	89	0	149	149	297	0	0	0	59	0	89	2.318
	8029	238	89	59	89	178	208	0	0	0	30	0	59	951
	8030	119	0	0	89	0	386	0	0	0	30	0	0	624
	8031	0	0	0	30	0	297	0	0	0	30	0	0	357
	8032	30	0	0	30	30	178	0	0	0	119	0	59	446
	8033	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
	8034	416	0	0	30	59	30	0	0	0	30	30	59	654
	8035	0	0	0	149	30	119	0	0	0	0	30	59	386
	8036	119	89	30	89	119	119	0	0	0	0	0	0	565

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8037	0	0	30	119	0	59	0	0	0	0	0	0	208
	8038	0	0	0	208	0	30	0	0	0	0	0	0	238
	8040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	30
	8041	0	0	0	59	0	149	0	0	0	0	0	30	238
	8042	0	0	0	89	0	208	0	0	0	59	0	30	386
Barcelona		3.595	921	475	3.803	832	6.953	0	0	0	832	178	1.486	19.075
Mollet del Vallès	8100	0	0	0	0	0	119	30	0	0	59	0	0	208
Sant Fost de Campsentelles	8105	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Santa Maria de Martorelles	8107	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Montcada i Reixac	8110	30	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	59
La Llagosta	8120	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	30	59
Figaró-Montmany	8134	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Caldes de Montbui	8140	0	0	0	0	0	30	0	0	0	59	0	0	89
Parets del Vallès	8150	0	0	0	30	0	30	0	0	0	0	0	0	59
Montmeló	8160	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Montornès del Vallès	8170	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Sant Cugat del Vallès	8172	0	30	0	267	0	30	0	0	0	59	0	59	446
Moià	8180	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Sentmenat	8181	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Palau-Solità i Plegamans	8184	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Lliçà d'Amunt	8186	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Rubí	8191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Sabadell	8201	59	0	0	59	0	119	0	0	0	0	0	0	238
Barberà del Vallès	8210	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59
Castellar del Vallès	8211	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Terrassa	8221	89	0	0	30	30	178	0	0	0	30	0	0	357
Matadepera	8230	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	59
Manresa	8240	30	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	89
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Santpedor	8251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Artés	8271	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Sant Fruitós de Bages	8272	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Cerdanyola del Vallès	8290	59	0	0	0	0	30	0	0	0	30	0	0	119
Ripollet	8291	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	30	0	59
Esparraguera	8292	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0	59
Collbató	8293	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Vicenç de Castellet	8295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Castellbell i el Vilar	8296	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Mataró	8301	30	0	0	59	0	149	0	0	0	0	30	0	267
El Masnou	8320	30	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	30	149
Alella	8328	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	89
Teià	8329	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	30
Premià de Mar	8330	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	59
Premià de Dalt	8338	30	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	59
Vilassar de Dalt	8339	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Vilassar de Mar	8340	0	0	0	0	0	59	0	0	0	30	0	0	89
Cabrils	8348	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59
Cabrera de Mar	8349	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Arenys de Mar	8350	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Canet de Mar	8360	30	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	59
Calella	8370	59	0	0	0	0	119	0	0	0	0	0	0	178
Malgrat de Mar	8380	0	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	0	89
Montgat	8390	0	0	0	30	0	30	0	0	0	0	0	0	59
Sant Andreu de Llavaneres	8392	30	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	59
Caldes d'Estrac	8393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Sant Pol de Mar	8395	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Pineda de Mar	8397	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Granollers	8402	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Cardedeu	8440	30	0	0	0	0	149	30	0	0	0	0	0	208
Llinars del Vallès	8450	0	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	0	89
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Santa Maria de Palautordera	8460	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59
Sant Celoni	8470	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
L'Ametlla del Vallès	8480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Les Franqueses del Vallès	8520	0	0	0	0	0	59	0	0	0	30	0	0	89
La Garriga	8530	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Sant Vicenç dels Horts	8620	30	0	0	0	0	149	0	0	0	0	30	30	238
Torrelles de Llobregat	8629	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Sant Esteve Sesrovires	8635	0	0	0	0	0	30	0	0	0	30	0	0	59
Olesa de Montserrat	8640	0	0	0	30	0	0	0	0	0	30	30	0	89
Santa Coloma de Cervelló	8690	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Igualada	8700	59	0	0	149	0	0	0	0	0	30	0	0	238

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Santa Margarida de Montbui	8710	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Òdena	8711	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Sant Martí de Tous	8712	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Vilafranca del Penedès	8720	30	0	0	327	0	0	0	0	0	0	0	0	357
Santa Margarida i els Monjos	8730	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Castellví de la Marca	8732	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	59
El Pla del Penedès	8733	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Vilobí del Penedès	8735	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Subirats	8739	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	0	59
Sant Andreu de la Barca	8740	30	0	0	89	0	0	0	0	0	30	0	0	149
Molins de Rei	8750	0	0	0	119	0	30	0	0	0	59	0	0	208
El Papiol	8754	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Castellbisbal	8755	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Corbera de Llobregat	8757	0	0	0	30	0	30	0	0	0	30	30	0	119
Cervelló	8758	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	59
Vallirana	8759	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	30	89
Martorell	8760	0	0	0	89	0	0	0	0	0	30	0	0	119
Sant Sadurní d'Anoia	8770	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Pallejà	8780	0	0	0	89	0	59	0	0	0	59	0	0	208
Masquefa	8783	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Piera	8784	0	0	0	30	0	0	0	0	0	30	0	0	59
Capellades	8786	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Gelida	8790	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59
La Granada	8792	0	0	0	30	0	30	0	0	0	0	0	0	59
Avinyonet del Penedès	8793	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	59
Vilanova i la Geltrú	8800	0	0	0	89	0	416	0	0	0	0	0	0	505
Sant Pere de Ribes	8812	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
El Prat de Llobregat	8820	59	0	0	30	0	30	0	0	0	30	0	0	149
Sant Boi de Llobregat	8830	59	0	0	297	30	238	0	0	0	59	0	30	713
Viladecans	8840	0	0	0	267	0	0	0	0	0	0	30	0	297
Gavà	8850	0	0	0	119	0	89	0	0	0	30	0	0	238
Begues	8859	0	0	0	30	0	0	0	0	0	59	30	0	119
Castelldefels	8860	30	0	0	149	0	178	30	0	0	149	0	0	535
Cubelles	8880	0	0	0	30	0	30	0	0	0	0	0	0	59
L'Hospitalet de Llobregat	8901	267	59	0	386	89	386	0	0	0	89	30	208	1.515
Badalona	8911	59	0	0	59	0	416	0	0	0	30	0	30	594
Santa Coloma de Gramenet	8921	30	0	0	59	0	386	0	0	0	30	0	0	505
Sant Adrià de Besòs	8930	30	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	0	119

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Cornellà de Llobregat	8940	30	0	0	178	505	119	0	0	30	119	59	0	1.040
Esplugues de Llobregat	8950	59	30	30	119	357	30	0	0	0	30	30	59	743
Sant Just Desvern	8960	30	0	0	59	59	0	0	0	0	30	0	0	178
Sant Joan Despí	8970	0	0	0	30	59	59	0	0	0	89	0	0	238
Sant Feliu de Llobregat	8980	89	0	0	119	30	30	0	0	0	0	0	0	267
Girona	17001	59	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	89
Amer	17170	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Llafranc	17211	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Quart	17241	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Blanes	17300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Breda	17400	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Santa Coloma de Farners	17430	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Cervià de Ter	17464	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30
Cabanelles- Espinavessa	17747	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
Tarragona	43002	0	0	0	30	0	89	0	0	0	0	0	0	119
Vila-seca	43480	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
El Vendrell	43700	0	0	0	0	119	89	0	0	0	0	0	0	208
Bellvei	43719	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	30
L'Arboç	43720	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	30
Calafell	43820	0	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	0	89
Segur de Calafell	43882	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59
Altafulla	43893	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30
TOTAL		5.259	1.070	505	7.992	2.169	12.687	119	0	30	2.704	624	1.991	35.149

Taula VII. Nombre d'enquestats per codi postal de residència i col·lectiu universitari.

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total	%
	8001	4	1	3	1	1	0	10	0,85
	8002	5	0	3	0	0	0	8	0,68
	8003	4	0	0	0	1	0	5	0,42
	8004	10	5	1	2	1	0	19	1,61
	8005	6	2	2	0	0	0	10	0,85
	8006	5	2	3	1	1	0	12	1,01
	8007	3	0	1	0	0	0	4	0,34
	8008	4	0	0	0	0	0	4	0,34
	8009	6	0	0	0	0	0	6	0,51
	8010	4	3	0	0	0	0	7	0,59
	8011	13	1	1	3	0	0	18	1,52
	8012	7	2	0	1	0	0	10	0,85
	8013	20	1	2	0	0	0	23	1,94
	8014	19	4	3	6	0	1	33	2,79
	8015	22	3	1	3	0	1	30	2,54
	8016	13	1	0	0	1	0	15	1,27
	8017	17	2	1	0	0	0	20	1,69
	8018	12	1	0	0	0	0	13	1,10
	8019	1	0	0	1	0	0	2	0,17
	8020	8	0	1	1	0	0	10	0,85
	8021	14	0	1	0	0	0	15	1,27
	8022	6	1	0	0	0	1	8	0,68
	8023	8	1	3	1	0	0	13	1,10
	8024	17	2	4	2	0	1	26	2,20
	8025	26	1	5	1	0	0	33	2,79
	8026	13	0	1	0	0	0	14	1,18
	8027	15	3	3	1	2	0	24	2,03
	8028	52	13	8	2	1	2	78	6,59
	8029	24	2	2	3	1	0	32	2,70
	8030	15	2	2	2	0	0	21	1,78
	8031	11	0	0	1	0	0	12	1,01
	8032	8	1	1	2	1	2	15	1,27
	8033	0	0	1	0	0	0	1	0,08
	8034	18	0	3	0	1	0	22	1,86
	8035	6	2	2	2	1	0	13	1,10
	8036	15	3	0	0	1	0	19	1,61

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total	%
	8037	4	1	1	0	0	1	7	0,59
	8038	6	0	0	1	0	1	8	0,68
	8040	1	0	0	0	0	0	1	0,08
	8041	6	2	0	0	0	0	8	0,68
	8042	9	3	0	1	0	0	13	1,10
Barcelona		457	65	59	38	13	10	642	54,27
Mollet del Vallès	8100	1	2	0	3	0	1	7	0,59
Sant Fost de Campsentelles	8105	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Maria de Martorelles	8107	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Montcada i Reixac	8110	0	1	1	0	0	0	2	0,17
La Llagosta	8120	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Perpètua de Mogoda	8130	1	1	0	0	0	0	2	0,17
Figaró-Montmany	8134	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Caldes de Montbui	8140	2	0	1	0	0	0	3	0,25
Parets del Vallès	8150	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Montmeló	8160	0	1	0	0	0	0	1	0,08
Montornès del Vallès	8170	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Cugat del Vallès	8172	10	1	2	2	0	0	15	1,27
Moià	8180	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sentmenat	8181	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Palau-Solità i Plegamans	8184	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Lliçà d'Amunt	8186	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Rubí	8191	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sabadell	8201	5	1	1	1	0	0	8	0,68
Barberà del Vallès	8210	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Castellar del Vallès	8211	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Terrassa	8221	10	0	1	1	0	0	12	1,01
Matadepera	8230	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Manresa	8240	3	0	0	0	0	0	3	0,25
Sant Joan de Vilatorrada	8250	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Santpedor	8251	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Artés	8271	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Fruitós de Bages	8272	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Cerdanyola del Vallès	8290	3	0	1	0	0	0	4	0,34
Ripollet	8291	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Esparreguera	8292	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Collbató	8293	1	0	0	0	0	0	1	0,08

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total	%
Sant Vicenç de Castellet	8295	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Castellbell i el Vilar	8296	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Mataró	8301	3	3	2	1	0	0	9	0,76
El Masnou	8320	5	0	0	0	0	0	5	0,42
Alella	8328	1	2	0	0	0	0	3	0,25
Teià	8329	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Premià de Mar	8330	1	0	1	0	0	0	2	0,17
Premià de Dalt	8338	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Vilassar de Dalt	8339	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilassar de Mar	8340	3	0	0	0	0	0	3	0,25
Cabrils	8348	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Cabrera de Mar	8349	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Arenys de Mar	8350	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Canet de Mar	8360	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Calella	8370	6	0	0	0	0	0	6	0,51
Malgrat de Mar	8380	2	1	0	0	0	0	3	0,25
Montgat	8390	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Andreu de Llvaneres	8392	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Caldes d'Estrac	8393	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Pol de Mar	8395	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Pineda de Mar	8397	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Granollers	8402	0	0	0	1	0	0	1	0,08
Cardedeu	8440	5	0	1	1	0	0	7	0,59
Llinars del Vallès	8450	3	0	0	0	0	0	3	0,25
Sant Antoni de Vilamajor	8459	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Maria de Palautordera	8460	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Celoni	8470	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0	0	0	0	0	1	1	0,08
L'Ametlla del Vallès	8480	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Les Franqueses del Vallès	8520	2	0	1	0	0	0	3	0,25
La Garriga	8530	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Vicenç dels Horts	8620	8	0	0	0	0	0	8	0,68
Torrelles de Llobregat	8629	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Esteve Sesrovires	8635	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Olesa de Montserrat	8640	3	0	0	0	0	0	3	0,25
Santa Coloma de Cervelló	8690	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Igualada	8700	6	1	0	0	0	1	8	0,68

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total	%
Santa Margarida de Montbui	8710	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Òdena	8711	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Sant Martí de Tous	8712	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilafranca del Penedès	8720	9	1	0	1	1	0	12	1,01
Santa Margarida i els Monjos	8730	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Castellví de la Marca	8732	2	0	0	0	0	0	2	0,17
El Pla del Penedès	8733	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Vilobí del Penedès	8735	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Subirats	8739	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Sant Andreu de la Barca	8740	4	0	0	1	0	0	5	0,42
Molins de Rei	8750	7	0	0	0	0	0	7	0,59
El Papiol	8754	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Castellbisbal	8755	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Corbera de Llobregat	8757	3	0	0	1	0	0	4	0,34
Cervelló	8758	1	0	0	1	0	0	2	0,17
Vallirana	8759	2	0	1	0	0	0	3	0,25
Martorell	8760	4	0	0	0	0	0	4	0,34
Sant Sadurní d'Anoia	8770	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Pallejà	8780	4	0	1	1	1	0	7	0,59
Masquefa	8783	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Piera	8784	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Capellades	8786	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Gelida	8790	1	0	1	0	0	0	2	0,17
La Granada	8792	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Avinyonet del Penedès	8793	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Vilanova i la Geltrú	8800	15	1	0	1	0	0	17	1,44
Sant Pere de Ribes	8812	1	0	0	0	0	0	1	0,08
El Prat de Llobregat	8820	4	0	0	1	0	0	5	0,42
Sant Boi de Llobregat	8830	22	1	0	1	0	0	24	2,03
Viladecans	8840	7	1	0	2	0	0	10	0,85
Gavà	8850	5	1	0	1	0	1	8	0,68
Begues	8859	3	0	1	0	0	0	4	0,34
Castelldefels	8860	14	0	2	2	0	0	18	1,52
Cubelles	8880	1	0	0	1	0	0	2	0,17
L'Hospitalet de Llobregat	8901	42	1	1	6	0	1	51	4,31
Badalona	8911	20	0	0	0	0	0	20	1,69
Santa Coloma de Gramenet	8921	13	3	0	0	0	1	17	1,44
Sant Adrià de Besòs	8930	2	1	0	0	0	1	4	0,34

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total	%
Cornellà de Llobregat	8940	22	3	4	3	1	2	35	2,96
Esplugues de Llobregat	8950	19	1	2	3	0	0	25	2,11
Sant Just Desvern	8960	4	0	2	0	0	0	6	0,51
Sant Joan Despí	8970	5	0	0	2	0	1	8	0,68
Sant Feliu de Llobregat	8980	8	0	0	1	0	0	9	0,76
Girona	17001	2	0	0	1	0	0	3	0,25
Amer	17170	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Llafranc	17211	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Quart	17241	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Blanes	17300	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Breda	17400	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Santa Coloma de Farners	17430	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Cervià de Ter	17464	0	0	1	0	0	0	1	0,08
Cabanelles- Espinavessa	17747	1	0	0	0	0	0	1	0,08
Tarragona	43002	1	2	0	1	0	0	4	0,34
Vila-seca	43480	1	0	0	0	0	0	1	0,08
El Vendrell	43700	5	1	0	1	0	0	7	0,59
Bellvei	43719	1	0	0	0	0	0	1	0,08
L'Arboç	43720	0	1	0	0	0	0	1	0,08
Calafell	43820	2	1	0	0	0	0	3	0,25
Segur de Calafell	43882	2	0	0	0	0	0	2	0,17
Altafulla	43893	0	0	1	0	0	0	1	0,08
TOTAL		876	98	93	80	16	20	1183	100,00

Taula VIII. Proporció de residents a cada codi postal per col·lectiu universitari. Valors relatius d'acord amb la mostra.

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
	8001	40,00	10,00	30,00	10,00	10,00	0,00	100,00
	8002	62,50	0,00	37,50	0,00	0,00	0,00	100,00
	8003	80,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	100,00
	8004	52,63	26,32	5,26	10,53	5,26	0,00	100,00
	8005	60,00	20,00	20,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8006	41,67	16,67	25,00	8,33	8,33	0,00	100,00
	8007	75,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8008	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8009	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8010	57,14	42,86	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8011	72,22	5,56	5,56	16,67	0,00	0,00	100,00
	8012	70,00	20,00	0,00	10,00	0,00	0,00	100,00
	8013	86,96	4,35	8,70	0,00	0,00	0,00	100,00
	8014	57,58	12,12	9,09	18,18	0,00	3,03	100,00
	8015	73,33	10,00	3,33	10,00	0,00	3,33	100,00
	8016	86,67	6,67	0,00	0,00	6,67	0,00	100,00
	8017	85,00	10,00	5,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8018	92,31	7,69	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8019	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	100,00
	8020	80,00	0,00	10,00	10,00	0,00	0,00	100,00
	8021	93,33	0,00	6,67	0,00	0,00	0,00	100,00
	8022	75,00	12,50	0,00	0,00	0,00	12,50	100,00
	8023	61,54	7,69	23,08	7,69	0,00	0,00	100,00
	8024	65,38	7,69	15,38	7,69	0,00	3,85	100,00
	8025	78,79	3,03	15,15	3,03	0,00	0,00	100,00
	8026	92,86	0,00	7,14	0,00	0,00	0,00	100,00
	8027	62,50	12,50	12,50	4,17	8,33	0,00	100,00
	8028	66,67	16,67	10,26	2,56	1,28	2,56	100,00
	8029	75,00	6,25	6,25	9,38	3,13	0,00	100,00
	8030	71,43	9,52	9,52	9,52	0,00	0,00	100,00
	8031	91,67	0,00	0,00	8,33	0,00	0,00	100,00
	8032	53,33	6,67	6,67	13,33	6,67	13,33	100,00
	8033	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8034	81,82	0,00	13,64	0,00	4,55	0,00	100,00
	8035	46,15	15,38	15,38	15,38	7,69	0,00	100,00
	8036	78,95	15,79	0,00	0,00	5,26	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
	8037	57,14	14,29	14,29	0,00	0,00	14,29	100,00
	8038	75,00	0,00	0,00	12,50	0,00	12,50	100,00
	8040	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8041	75,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	8042	69,23	23,08	0,00	7,69	0,00	0,00	100,00
Barcelona		71,18	10,12	9,19	5,92	2,02	1,56	100,00
Mollet del Vallès	8100	14,29	28,57	0,00	42,86	0,00	14,29	100,00
Sant Fost de Campsentelles	8105	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Maria de Martorelles	8107	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montcada i Reixac	8110	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Llagosta	8120	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Perpètua de Mogoda	8130	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Figaró-Montmany	8134	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caldes de Montbui	8140	66,67	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Parets del Vallès	8150	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montmeló	8160	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montornès del Vallès	8170	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Cugat del Vallès	8172	66,67	6,67	13,33	13,33	0,00	0,00	100,00
Moià	8180	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sentmenat	8181	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Palau-Solità i Plegamans	8184	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Lliçà d'Amunt	8186	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Rubí	8191	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sabadell	8201	62,50	12,50	12,50	12,50	0,00	0,00	100,00
Barberà del Vallès	8210	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellar del Vallès	8211	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Terrassa	8221	83,33	0,00	8,33	8,33	0,00	0,00	100,00
Matadepera	8230	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Manresa	8240	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Joan de Vilatorrada	8250	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santpedor	8251	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Artés	8271	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Fruitós de Bages	8272	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cerdanyola del Vallès	8290	75,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Ripollet	8291	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Esparreguera	8292	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Collbató	8293	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
Sant Vicenç de Castellet	8295	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellbell i el Vilar	8296	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Mataró	8301	33,33	33,33	22,22	11,11	0,00	0,00	100,00
El Masnou	8320	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Alella	8328	33,33	66,67	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Teià	8329	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Premià de Mar	8330	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Premià de Dalt	8338	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilassar de Dalt	8339	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilassar de Mar	8340	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabrils	8348	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabrera de Mar	8349	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Arenys de Mar	8350	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Canet de Mar	8360	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Calella	8370	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Malgrat de Mar	8380	66,67	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Montgat	8390	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Andreu de Llvaneres	8392	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Caldes d'Estrac	8393	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Pol de Mar	8395	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Pineda de Mar	8397	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Granollers	8402	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Cardedeu	8440	71,43	0,00	14,29	14,29	0,00	0,00	100,00
Llinars del Vallès	8450	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Antoni de Vilamajor	8459	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Maria de Palautordera	8460	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Celoni	8470	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	100,00
L'Ametlla del Vallès	8480	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Les Franqueses del Vallès	8520	66,67	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
La Garriga	8530	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Vicenç dels Horts	8620	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Torrelles de Llobregat	8629	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Esteve Sesrovires	8635	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Olesa de Montserrat	8640	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Cervelló	8690	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Igualada	8700	75,00	12,50	0,00	0,00	0,00	12,50	100,00

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
Santa Margarida de Montbui	8710	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Òdena	8711	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Martí de Tous	8712	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilafranca del Penedès	8720	75,00	8,33	0,00	8,33	8,33	0,00	100,00
Santa Margarida i els Monjos	8730	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellví de la Marca	8732	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Pla del Penedès	8733	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilobí del Penedès	8735	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Subirats	8739	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Andreu de la Barca	8740	80,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	100,00
Molins de Rei	8750	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Papiol	8754	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castellbisbal	8755	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Corbera de Llobregat	8757	75,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00	100,00
Cervelló	8758	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	100,00
Vallirana	8759	66,67	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Martorell	8760	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Sadurní d'Anoia	8770	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Pallejà	8780	57,14	0,00	14,29	14,29	14,29	0,00	100,00
Masquefa	8783	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Piera	8784	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Capellades	8786	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Gelida	8790	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00
La Granada	8792	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Avinyonet del Penedès	8793	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Vilanova i la Geltrú	8800	88,24	5,88	0,00	5,88	0,00	0,00	100,00
Sant Pere de Ribes	8812	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Prat de Llobregat	8820	80,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	100,00
Sant Boi de Llobregat	8830	91,67	4,17	0,00	4,17	0,00	0,00	100,00
Viladecans	8840	70,00	10,00	0,00	20,00	0,00	0,00	100,00
Gavà	8850	62,50	12,50	0,00	12,50	0,00	12,50	100,00
Begues	8859	75,00	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Castelldefels	8860	77,78	0,00	11,11	11,11	0,00	0,00	100,00
Cubelles	8880	50,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	100,00
L'Hospitalet de Llobregat	8901	82,35	1,96	1,96	11,76	0,00	1,96	100,00
Badalona	8911	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Gramenet	8921	76,47	17,65	0,00	0,00	0,00	5,88	100,00
Sant Adrià de Besòs	8930	50,00	25,00	0,00	0,00	0,00	25,00	100,00

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
Cornellà de Llobregat	8940	62,86	8,57	11,43	8,57	2,86	5,71	100,00
Esplugues de Llobregat	8950	76,00	4,00	8,00	12,00	0,00	0,00	100,00
Sant Just Desvern	8960	66,67	0,00	33,33	0,00	0,00	0,00	100,00
Sant Joan Despí	8970	62,50	0,00	0,00	25,00	0,00	12,50	100,00
Sant Feliu de Llobregat	8980	88,89	0,00	0,00	11,11	0,00	0,00	100,00
Girona	17001	66,67	0,00	0,00	33,33	0,00	0,00	100,00
Amer	17170	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Llafranc	17211	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Quart	17241	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Blanes	17300	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Breda	17400	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Santa Coloma de Farners	17430	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cervià de Ter	17464	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Cabanelles- Espinavessa	17747	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Tarragona	43002	25,00	50,00	0,00	25,00	0,00	0,00	100,00
Vila-seca	43480	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
El Vendrell	43700	71,43	14,29	0,00	14,29	0,00	0,00	100,00
Bellvei	43719	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
L'Arboç	43720	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Calafell	43820	66,67	33,33	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Segur de Calafell	43882	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Altafulla	43893	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
TOTAL		74,05	8,28	7,86	6,76	1,35	1,69	100,00

Taula IX. Estimació del nombre de residents a cada codi postal per col·lectiu universitari. Extrapolació de valors absoluts per al total de la població de la UB al Campus, ponderant el pes de cada col·lectiu al conjunt de l'univers.

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
	8001	126	33	75	17	20	0	297
	8002	158	0	75	0	0	0	238
	8003	126	0	0	0	20	0	149
	8004	316	165	25	34	20	0	565
	8005	189	66	50	0	0	0	297
	8006	158	66	75	17	20	0	357
	8007	95	0	25	0	0	0	119
	8008	126	0	0	0	0	0	119
	8009	189	0	0	0	0	0	178
	8010	126	99	0	0	0	0	208
	8011	410	33	25	51	0	0	535
	8012	221	66	0	17	0	0	297
	8013	631	33	50	0	0	0	683
	8014	600	132	75	101	0	15	980
	8015	694	99	25	51	0	15	891
	8016	410	33	0	0	20	0	446
	8017	536	66	25	0	0	0	594
	8018	379	33	0	0	0	0	386
	8019	32	0	0	17	0	0	59
	8020	252	0	25	17	0	0	297
	8021	442	0	25	0	0	0	446
	8022	189	33	0	0	0	15	238
	8023	252	33	75	17	0	0	386
	8024	536	66	100	34	0	15	773
	8025	820	33	125	17	0	0	980
	8026	410	0	25	0	0	0	416
	8027	473	99	75	17	40	0	713
	8028	1641	428	200	34	20	29	2318
	8029	757	66	50	51	20	0	951
	8030	473	66	50	34	0	0	624
	8031	347	0	0	17	0	0	357
	8032	252	33	25	34	20	29	446
	8033	0	0	25	0	0	0	30
	8034	568	0	75	0	20	0	654
	8035	189	66	50	34	20	0	386
	8036	473	99	0	0	20	0	565
	8037	126	33	25	0	0	15	208
	8038	189	0	0	17	0	15	238
	8040	32	0	0	0	0	0	30

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
	8041	189	66	0	0	0	0	238
	8042	284	99	0	17	0	0	386
Barcelona		14422	2142	1472	640	257	147	19075
Mollet del Vallès	8100	32	66	0	51	0	15	208
Sant Fost de Campsentelles	8105	32	0	0	0	0	0	30
Santa Maria de Martorelles	8107	32	0	0	0	0	0	30
Montcada i Reixac	8110	0	33	25	0	0	0	59
La Llagosta	8120	32	0	0	0	0	0	30
Santa Perpètua de Mogoda	8130	32	33	0	0	0	0	59
Figaró-Montmany	8134	32	0	0	0	0	0	30
Caldes de Montbui	8140	63	0	25	0	0	0	89
Parets del Vallès	8150	63	0	0	0	0	0	59
Montmeló	8160	0	33	0	0	0	0	30
Montornès del Vallès	8170	32	0	0	0	0	0	30
Sant Cugat del Vallès	8172	316	33	50	34	0	0	446
Moià	8180	0	0	25	0	0	0	30
Sentmenat	8181	0	0	25	0	0	0	30
Palau-Solità i Plegamans	8184	32	0	0	0	0	0	30
Lliçà d'Amunt	8186	32	0	0	0	0	0	30
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	32	0	0	0	0	0	30
Rubí	8191	32	0	0	0	0	0	30
Sabadell	8201	158	33	25	17	0	0	238
Barberà del Vallès	8210	63	0	0	0	0	0	59
Castellar del Vallès	8211	32	0	0	0	0	0	30
Terrassa	8221	316	0	25	17	0	0	357
Matadepera	8230	63	0	0	0	0	0	59
Manresa	8240	95	0	0	0	0	0	89
Sant Joan de Vilatorrada	8250	32	0	0	0	0	0	30
Santpedor	8251	32	0	0	0	0	0	30
Artés	8271	32	0	0	0	0	0	30
Sant Fruitós de Bages	8272	32	0	0	0	0	0	30
Cerdanyola del Vallès	8290	95	0	25	0	0	0	119
Ripollet	8291	63	0	0	0	0	0	59
Esparreguera	8292	63	0	0	0	0	0	59
Collbató	8293	32	0	0	0	0	0	30
Sant Vicenç de Castellet	8295	0	0	25	0	0	0	30
Castellbell i el Vilar	8296	32	0	0	0	0	0	30
Mataró	8301	95	99	50	17	0	0	267
El Masnou	8320	158	0	0	0	0	0	149
Alella	8328	32	66	0	0	0	0	89
Teià	8329	32	0	0	0	0	0	30
Premià de Mar	8330	32	0	25	0	0	0	59

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
Premià de Dalt	8338	63	0	0	0	0	0	59
Vilassar de Dalt	8339	32	0	0	0	0	0	30
Vilassar de Mar	8340	95	0	0	0	0	0	89
Cabrils	8348	63	0	0	0	0	0	59
Cabrera de Mar	8349	32	0	0	0	0	0	30
Arenys de Mar	8350	32	0	0	0	0	0	30
Canet de Mar	8360	63	0	0	0	0	0	59
Calella	8370	189	0	0	0	0	0	178
Malgrat de Mar	8380	63	33	0	0	0	0	89
Montgat	8390	63	0	0	0	0	0	59
Sant Andreu de Llavaneres	8392	63	0	0	0	0	0	59
Caldes d'Estrac	8393	32	0	0	0	0	0	30
Sant Pol de Mar	8395	0	0	25	0	0	0	30
Pineda de Mar	8397	32	0	0	0	0	0	30
Granollers	8402	0	0	0	17	0	0	30
Cardedeu	8440	158	0	25	17	0	0	208
Llinars del Vallès	8450	95	0	0	0	0	0	89
Sant Antoni de Vilamajor	8459	32	0	0	0	0	0	30
Santa Maria de Palautordera	8460	63	0	0	0	0	0	59
Sant Celoni	8470	32	0	0	0	0	0	30
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0	0	0	0	0	15	30
L'Ametlla del Vallès	8480	0	0	25	0	0	0	30
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	32	0	0	0	0	0	30
Les Franqueses del Vallès	8520	63	0	25	0	0	0	89
La Garriga	8530	32	0	0	0	0	0	30
Sant Vicenç dels Horts	8620	252	0	0	0	0	0	238
Torrelles de Llobregat	8629	32	0	0	0	0	0	30
Sant Esteve Sesrovires	8635	63	0	0	0	0	0	59
Olesa de Montserrat	8640	95	0	0	0	0	0	89
Santa Coloma de Cervelló	8690	32	0	0	0	0	0	30
Igualada	8700	189	33	0	0	0	15	238
Santa Margarida de Montbui	8710	32	0	0	0	0	0	30
Òdena	8711	32	0	0	0	0	0	30
Sant Martí de Tous	8712	32	0	0	0	0	0	30
Vilafranca del Penedès	8720	284	33	0	17	20	0	357
Santa Margarida i els Monjos	8730	32	0	0	0	0	0	30
Castellví de la Marca	8732	63	0	0	0	0	0	59
El Pla del Penedès	8733	32	0	0	0	0	0	30
Vilobí del Penedès	8735	32	0	0	0	0	0	30
Subirats	8739	63	0	0	0	0	0	59
Sant Andreu de la Barca	8740	126	0	0	17	0	0	149
Molins de Rei	8750	221	0	0	0	0	0	208

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
El Papiol	8754	32	0	0	0	0	0	30
Castellbisbal	8755	32	0	0	0	0	0	30
Corbera de Llobregat	8757	95	0	0	17	0	0	119
Cervelló	8758	32	0	0	17	0	0	59
Vallirana	8759	63	0	25	0	0	0	89
Martorell	8760	126	0	0	0	0	0	119
Sant Sadurn d'Anoia	8770	32	0	0	0	0	0	30
Pallejà	8780	126	0	25	17	20	0	208
Masquefa	8783	32	0	0	0	0	0	30
Pera	8784	63	0	0	0	0	0	59
Capellades	8786	32	0	0	0	0	0	30
Gelida	8790	32	0	25	0	0	0	59
La Granada	8792	63	0	0	0	0	0	59
Avinyonet del Penedès	8793	63	0	0	0	0	0	59
Vilanova i la Geltrú	8800	473	33	0	17	0	0	505
Sant Pere de Ribes	8812	32	0	0	0	0	0	30
El Prat de Llobregat	8820	126	0	0	17	0	0	149
Sant Boi de Llobregat	8830	694	33	0	17	0	0	713
Viladecans	8840	221	33	0	34	0	0	297
Gavà	8850	158	33	0	17	0	15	238
Begues	8859	95	0	25	0	0	0	119
Castelldefels	8860	442	0	50	34	0	0	535
Cubelles	8880	32	0	0	17	0	0	59
L'Hospitalet de Llobregat	8901	1325	33	25	101	0	15	1515
Badalona	8911	631	0	0	0	0	0	594
Santa Coloma de Gramenet	8921	410	99	0	0	0	15	505
Sant Adrià de Besòs	8930	63	33	0	0	0	15	119
Cornellà de Llobregat	8940	694	99	100	51	20	29	1040
Esplugues de Llobregat	8950	600	33	50	51	0	0	743
Sant Just Desvern	8960	126	0	50	0	0	0	178
Sant Joan Despí	8970	158	0	0	34	0	15	238
Sant Feliu de Llobregat	8980	252	0	0	17	0	0	267
Girona	17001	63	0	0	17	0	0	89
Amer	17170	32	0	0	0	0	0	30
Liafranc	17211	32	0	0	0	0	0	30
Quart	17241	32	0	0	0	0	0	30
Blanes	17300	32	0	0	0	0	0	30
Breda	17400	32	0	0	0	0	0	30
Santa Coloma de Farners	17430	32	0	0	0	0	0	30
Cervià de Ter	17464	0	0	25	0	0	0	30
Cabanelles- Espinavessa	17747	32	0	0	0	0	0	30
Tarragona	43002	32	66	0	17	0	0	119

Municipi	Codi postal	Estudiant grau, 1r – 2n cicle	Estudiant de postgrau	PDI	PAS	Becari de recerca	Treballador empresa externa	Total
Vila-seca	43480	32	0	0	0	0	0	30
El Vendrell	43700	158	33	0	17	0	0	208
Bellvei	43719	32	0	0	0	0	0	30
L'Arboç	43720	0	33	0	0	0	0	30
Calafell	43820	63	33	0	0	0	0	89
Segur de Calafell	43882	63	0	0	0	0	0	59
Altafulla	43893	0	0	25	0	0	0	30
TOTAL		27644	3229	2320	1347	316	293	35149

Taula X. Quilòmetres anuals recorreguts en relació al codi postal de residència i el mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal.

		Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Barcelona	8001	4,518	194,64	0,0	0,0	0,0	52.251,5	0,0	470.263,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	522.514,7
	8002	5,125	191,21	116.465,8	0,0	0,0	58.232,9	0,0	291.164,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	465.863,2
	8003	5,806	187,39	64.650,6	0,0	0,0	129.301,2	0,0	129.301,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	323.252,9
	8004	4,188	183,85	91.509,2	0,0	45.754,6	0,0	0,0	686.319,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45.754,6	869.337,4
	8005	7,055	183,68	77.004,7	77.004,7	0,0	154.009,4	0,0	77.004,7	0,0	0,0	154.009,4	0,0	231.014,0	770.046,8
	8006	3,156	191,24	0,0	0,0	0,0	251.019,8	35.860,0	35.860,0	0,0	0,0	35.860,0	35.860,0	35.860,0	430.319,6
	8007	4,023	187,52	0,0	44.821,9	0,0	44.821,9	0,0	89.643,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	179.287,6
	8008	3,725	180,12	39.864,7	0,0	39.864,7	39.864,7	0,0	0,0	0,0	0,0	39.864,7	0,0	0,0	159.458,7
	8009	4,610	180,12	0,0	0,0	0,0	98.685,0	0,0	197.370,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	296.055,0
	8010	4,977	175,07	0,0	103.544,6	0,0	51.772,3	0,0	207.089,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	362.406,1
	8011	3,753	186,43	124.734,0	83.156,0	0,0	124.734,0	0,0	332.624,0	0,0	0,0	41.578,0	0,0	41.578,0	748.404,0
	8012	3,883	180,96	83.499,0	41.749,5	0,0	83.499,0	0,0	83.499,0	0,0	0,0	41.749,5	0,0	83.499,0	417.494,8
	8013	5,609	182,18	182.165,3	60.721,8	60.721,8	303.608,8	0,0	607.217,6	0,0	0,0	121.443,5	0,0	60.721,8	1.396.600,5
	8014	2,379	188,62	159.955,4	79.977,7	53.318,5	133.296,2	53.318,5	373.229,3	0,0	0,0	0,0	0,0	26.659,2	879.754,8
	8015	3,379	184,69	74.159,4	37.079,7	0,0	111.239,1	0,0	852.832,9	0,0	0,0	37.079,7	0,0	0,0	1.112.390,7
	8016	7,994	181,76	86.334,7	0,0	86.334,7	345.338,9	0,0	777.012,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.295.021,0
	8017	2,066	180,42	110.750,5	22.150,1	22.150,1	88.600,4	44.300,2	0,0	0,0	0,0	44.300,2	0,0	110.750,5	443.001,9
	8018	6,896	179,21	146.878,1	73.439,0	0,0	293.756,2	0,0	440.634,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	954.707,6
	8019	8,786	196,10	0,0	0,0	0,0	102.381,5	0,0	102.381,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	204.763,0
	8020	8,096	186,27	0,0	89.609,3	0,0	89.609,3	0,0	537.655,7	0,0	0,0	0,0	0,0	179.218,6	896.092,8
	8021	2,535	182,09	82.290,2	54.860,2	82.290,2	82.290,2	82.290,2	27.430,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	411.451,2
	8022	2,893	184,54	0,0	0,0	0,0	158.622,3	0,0	0,0	0,0	0,0	31.724,5	0,0	63.448,9	253.795,7
	8023	3,665	188,50	82.104,9	0,0	0,0	123.157,4	0,0	246.314,7	0,0	0,0	41.052,5	0,0	41.052,5	533.681,9
	8024	4,664	188,04	0,0	0,0	52.114,2	729.599,3	0,0	156.342,7	0,0	0,0	52.114,2	104.228,5	260.571,2	1.354.970,1
	8025	5,263	185,21	0,0	115.838,3	0,0	579.191,6	0,0	868.787,3	0,0	0,0	0,0	57.919,2	289.595,8	1.911.332,2
	8026	6,577	182,23	71.221,8	142.443,5	0,0	142.443,5	0,0	284.887,1	0,0	0,0	71.221,8	0,0	284.887,1	997.104,8
	8027	7,302	186,70	243.038,4	81.012,8	81.012,8	243.038,4	81.012,8	972.153,5	0,0	0,0	81.012,8	0,0	162.025,6	1.944.306,9
	8028	1,247	183,68	680.559,7	40.833,6	0,0	68.056,0	68.056,0	136.111,9	0,0	0,0	27.222,4	0,0	40.833,6	1.061.673,2
	8029	2,356	185,36	207.565,8	77.837,2	51.891,4	77.837,2	155.674,3	181.620,1	0,0	0,0	25.945,7	0,0	51.891,4	830.263,1
	8030	8,037	184,86	353.122,0	0,0	0,0	264.841,5	0,0	1.147.646,5	0,0	0,0	88.280,5	0,0	0,0	1.853.890,4
	8031	6,582	182,78	0,0	0,0	0,0	71.491,1	0,0	714.910,5	0,0	0,0	71.491,1	0,0	0,0	857.892,7
	8032	5,542	194,27	63.973,3	0,0	0,0	63.973,3	63.973,3	383.839,8	0,0	0,0	255.893,2	0,0	127.946,6	959.599,5
	8033	9,588	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	119.477,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	119.477,1
	8034	0,749	185,81	115.777,8	0,0	0,0	8.269,8	16.539,7	8.269,8	0,0	0,0	8.269,8	8.269,8	16.539,7	181.936,6
	8035	4,614	190,57	0,0	0,0	0,0	261.251,4	52.250,3	209.001,1	0,0	0,0	0,0	52.250,3	104.500,6	679.253,6
	8036	3,122	180,17	133.702,2	100.276,7	33.425,6	100.276,7	133.702,2	133.702,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	635.085,6

	Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8037	4,482	189,40	0,0	0,0	50.437,3	201.749,2	0,0	100.874,6	0,0	0,0	0,0	0,0	353.061,1
	8038	3,400	190,01	0,0	0,0	0,0	268.721,0	0,0	38.388,7	0,0	0,0	0,0	0,0	307.109,7
	8040	4,292	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45.933,5	45.933,5
	8041	6,268	177,18	0,0	0,0	0,0	131.983,5	0,0	329.958,8	0,0	0,0	0,0	65.991,8	527.934,0
	8042	7,492	179,86	0,0	0,0	0,0	240.221,0	0,0	560.515,6	0,0	160.147,3	0,0	80.073,7	1.040.957,5
Mollet del Vallès	8100	26,5	197,18	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.242.028,8	310.507,2	0,0	621.014,4	0,0	2.173.550,4
Sant Fost de Campsentelles	8105	26,5	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	283.639,1	0,0	0,0	0,0	0,0	283.639,1
Santa Maria de Martorelles	8107	28,3	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	302.905,1	0,0	0,0	0,0	0,0	302.905,1
Montcada i Reixac	8110	18,4	189,02	206.673,0	0,0	0,0	0,0	0,0	206.673,0	0,0	0,0	0,0	0,0	413.346,1
La Llagosta	8120	21,3	180,12	0,0	0,0	0,0	227.981,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	227.981,6
Santa Perpètua de Mogoda	8130	29	174,23	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300.247,3	0,0	0,0	0,0	300.247,3	600.494,7
Figaró-Montmany	8134	48,6	180,12	0,0	0,0	0,0	520.183,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	520.183,3
Caldes de Montbui	8140	38	189,98	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	428.992,5	0,0	0,0	857.985,0	0,0	1.286.977,5
Parets del Vallès	8150	30,8	180,12	0,0	0,0	0,0	329.663,5	0,0	329.663,5	0,0	0,0	0,0	0,0	659.327,0
Montmeló	8160	30,2	168,34	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	302.101,2	0,0	0,0	0,0	0,0	302.101,2
Montornès del Vallès	8170	29,8	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	318.960,2	0,0	0,0	0,0	0,0	318.960,2
Sant Cugat del Vallès	8172	15,6	187,54	0,0	173.850,2	0,0	1.564.651,8	0,0	173.850,2	0,0	0,0	347.700,4	347.700,4	2.607.753,0
Moià	8180	61,5	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	766.358,1	0,0	0,0	0,0	0,0	766.358,1
Sentmenat	8181	38,9	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	484.737,1	0,0	0,0	484.737,1
Palau-Solità i Plegamans	8184	34,5	180,12	0,0	0,0	0,0	369.265,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	369.265,9
Lliçà d'Amunt	8186	37,2	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	398.165,0	0,0	0,0	0,0	0,0	398.165,0
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	42,9	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	459.174,2	0,0	0,0	0,0	0,0	459.174,2
Rubí	8191	22,2	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	237.614,6	0,0	0,0	237.614,6
Sabadell	8201	29,5	186,34	653.303,3	0,0	0,0	653.303,3	0,0	1.306.606,7	0,0	0,0	0,0	0,0	2.613.213,3
Barberà del Vallès	8210	24,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	522.324,0	0,0	0,0	0,0	0,0	522.324,0
Castellar del Vallès	8211	37,3	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	399.235,4	0,0	0,0	0,0	0,0	399.235,4
Terrassa	8221	27,1	185,25	894.956,9	0,0	0,0	298.319,0	298.319,0	1.789.913,7	0,0	0,0	298.319,0	0,0	3.579.827,5
Matadepera	8230	36,1	180,12	386.391,3	0,0	0,0	386.391,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	772.782,6
Manresa	8240	59,4	180,12	635.779,6	0,0	0,0	1.271.559,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.907.338,9
Sant Joan de Vilatorrada	8250	61,7	180,12	0,0	0,0	0,0	660.397,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	660.397,4
Santpedor	8251	65,6	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	702.140,5	0,0	0,0	702.140,5
Artés	8271	68,2	180,12	0,0	0,0	0,0	729.969,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	729.969,2
Sant Fruitós de Bages	8272	58,8	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	629.357,6	0,0	0,0	629.357,6
Cerdanyola del Vallès	8290	19,7	187,52	439.026,2	0,0	0,0	0,0	0,0	219.513,1	0,0	0,0	219.513,1	0,0	878.052,4
Ripollet	8291	22,8	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	244.036,6	0,0	0,0	244.036,6	0,0	488.073,2
Esparreguera	8292	34,6	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	740.672,6	0,0	0,0	740.672,6
Collbató	8293	36,8	180,12	0,0	0,0	0,0	393.883,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	393.883,7

	Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Vicenç de Castellet	8295	48	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	598.133,2	0,0	0,0	598.133,2
Castellbell i el Vilar	8296	47,9	180,12	0,0	0,0	512.691,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	512.691,0
Mataró	8301	34,9	186,32	386.399,6	0,0	0,0	772.799,2	0,0	1.931.997,9	0,0	0,0	386.399,6	0,0	3.477.596,3
El Masnou	8320	22,4	180,12	239.755,3	0,0	0,0	0,0	0,0	719.265,8	0,0	0,0	0,0	239.755,3	1.198.776,4
Alella	8328	21,9	172,27	224.183,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	448.366,9	0,0	672.550,4
Teià	8329	24,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	261.162,0	0,0	261.162,0
Premià de Mar	8330	26	194,91	301.138,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301.138,1	0,0	602.276,2
Premià de Dalt	8338	29,4	180,12	314.678,8	0,0	0,0	0,0	314.678,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	629.357,6
Vilassar de Dalt	8339	29	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	310.397,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	310.397,5
Vilassar de Mar	8340	31,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	672.171,1	0,0	0,0	336.085,5	0,0	0,0	1.008.256,6
Cabrils	8348	30,7	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	657.186,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	657.186,3
Cabrera de Mar	8349	30,9	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	330.733,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	330.733,8
Arenys de Mar	8350	48,3	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	516.972,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	516.972,3
Canet de Mar	8360	50,4	180,12	539.449,4	0,0	0,0	0,0	539.449,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.078.898,8
Calella	8370	59,7	180,12	1.277.981,3	0,0	0,0	0,0	2.555.962,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.833.943,8
Malgrat de Mar	8380	69,3	176,19	0,0	0,0	0,0	0,0	2.176.718,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.176.718,1
Montgat	8390	17,3	180,12	0,0	0,0	185.168,1	0,0	185.168,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	370.336,3
Sant Andreu de Llavaneres	8392	41,9	180,12	448.470,8	0,0	0,0	0,0	448.470,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	896.941,6
Caldes d'Estrac	8393	44,5	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	476.299,6	0,0	0,0	476.299,6
Sant Pol de Mar	8395	53,4	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	665.423,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	665.423,2
Pineda de Mar	8397	60,5	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	647.553,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	647.553,3
Granollers	8402	36,3	212,08	0,0	0,0	0,0	0,0	457.461,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	457.461,3
Cardedeu	8440	43,8	188,91	491.687,2	0,0	0,0	0,0	2.458.436,1	491.687,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3.441.810,6
Llinars del Vallès	8450	46,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	1.489.907,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.489.907,8
Sant Antoni de Vilamajor	8459	50,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	539.449,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	539.449,4
Santa Maria de Palautordera	8460	58,8	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	1.258.715,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.258.715,2
Sant Celoni	8470	55,5	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	594.036,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	594.036,5
Sant Celoni - la Batllòria	8476	60,6	227,25	0,0	818.341,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	818.341,8
L'Ametlla del Vallès	8480	48,1	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	599.379,3	0,0	0,0	599.379,3
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	85,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	914.067,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	914.067,0
Les Franqueses del Vallès	8520	40,5	189,98	0,0	0,0	0,0	0,0	914.431,4	0,0	0,0	457.215,7	0,0	0,0	1.371.647,1
La Garriga	8530	43,6	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	466.666,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	466.666,5
Sant Vicenç dels Horts	8620	11,4	180,12	122.018,3	0,0	0,0	0,0	610.091,6	0,0	0,0	0,0	122.018,3	122.018,3	976.146,5
Torrelles de Llobregat	8629	16,7	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	178.746,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	178.746,1
Sant Esteve Sesrovires	8635	30,9	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	330.733,8	0,0	0,0	330.733,8	0,0	0,0	661.467,7
Olesa de Montserrat	8640	33,7	180,12	0,0	0,0	360.703,3	0,0	0,0	0,0	0,0	360.703,3	360.703,3	0,0	1.082.109,8
Santa Coloma de Cervelló	8690	13,2	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	141.284,4	0,0	0,0	141.284,4

		Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Igualada	8700	61,3	184,54	1.344.424,0	0,0	0,0	3.361.060,1	0,0	0,0	0,0	0,0	672.212,0	0,0	0,0	5.377.696,2
Santa Margarida de Montbui	8710	60,2	180,12	0,0	0,0	0,0	644.342,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	644.342,3
Òdena	8711	57	180,12	0,0	0,0	0,0	610.091,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	610.091,6
Sant Martí de Tous	8712	69,1	180,12	0,0	0,0	0,0	739.602,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	739.602,2
Vilafranca del Penedès	8720	49,3	184,83	541.470,3	0,0	0,0	5.956.173,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.497.644,1
Santa Margarida i els Monjos	8730	53,6	180,12	0,0	0,0	0,0	573.700,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	573.700,1
Castellví de la Marca	8732	61,2	180,12	655.045,7	0,0	0,0	655.045,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.310.091,4
El Pla del Penedès	8733	50,1	180,12	0,0	0,0	0,0	536.238,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	536.238,4
Vilobí del Penedès	8735	55	180,12	0,0	0,0	0,0	588.684,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	588.684,8
Subirats	8739	36,1	180,12	0,0	0,0	0,0	386.391,3	386.391,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	772.782,6
Sant Andreu de la Barca	8740	18,8	186,51	208.363,0	0,0	0,0	625.088,9	0,0	0,0	0,0	0,0	208.363,0	0,0	0,0	1.041.814,8
Molins de Rei	8750	12,4	180,12	0,0	0,0	0,0	530.886,7	0,0	132.721,7	0,0	0,0	265.443,3	0,0	0,0	929.051,7
El Papiol	8754	16	180,12	171.253,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	171.253,8
Castellbisbal	8755	20,3	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	217.278,2	0,0	0,0	217.278,2
Corbera de Llobregat	8757	21,8	188,11	0,0	0,0	0,0	243.682,1	0,0	243.682,1	0,0	0,0	243.682,1	243.682,1	0,0	974.728,6
Cervelló	8758	16,5	196,10	192.271,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	192.271,2	0,0	0,0	384.542,4
Vallirana	8759	19,5	189,98	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	440.281,8	0,0	220.140,9	660.422,7
Martorell	8760	23,5	180,12	0,0	0,0	0,0	754.586,9	0,0	0,0	0,0	0,0	251.529,0	0,0	0,0	1.006.115,9
Sant Sadurní d'Anoia	8770	39,4	180,12	0,0	0,0	0,0	421.712,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	421.712,4
Pallejà	8780	14,2	194,10	0,0	0,0	0,0	491.354,5	0,0	327.569,7	0,0	0,0	327.569,7	0,0	0,0	1.146.493,9
Masquefa	8783	36,4	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	389.602,3	0,0	0,0	389.602,3
Piera	8784	43	180,12	0,0	0,0	0,0	460.244,5	0,0	0,0	0,0	0,0	460.244,5	0,0	0,0	920.489,0
Capellades	8786	51,3	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	549.082,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	549.082,4
Gelida	8790	30,2	194,91	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	699.567,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	699.567,0
La Granada	8792	49,4	180,12	0,0	0,0	0,0	528.746,0	0,0	528.746,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.057.492,0
Avinyonet del Penedès	8793	38,4	180,12	0,0	0,0	0,0	822.018,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	822.018,1
Vilanova i la Geltrú	8800	43	181,31	0,0	0,0	0,0	1.389.830,8	0,0	6.485.877,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.875.708,1
Sant Pere de Ribes	8812	37,7	180,12	403.516,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	403.516,7
El Prat de Llobregat	8820	9,1	186,51	201.713,1	0,0	0,0	100.856,5	0,0	100.856,5	0,0	0,0	100.856,5	0,0	0,0	504.282,7
Sant Boi de Llobregat	8830	11,2	180,96	240.874,2	0,0	0,0	1.204.371,1	120.437,1	963.496,9	0,0	0,0	240.874,2	0,0	120.437,1	2.890.490,7
Viladecans	8840	15,6	185,33	0,0	0,0	0,0	1.546.244,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	171.804,9	0,0	1.718.049,1
Gavà	8850	17,6	188,53	0,0	0,0	0,0	788.712,2	0,0	591.534,1	0,0	0,0	197.178,0	0,0	0,0	1.577.424,4
Begues	8859	26,9	187,52	0,0	0,0	0,0	299.741,3	0,0	0,0	0,0	0,0	599.482,5	299.741,3	0,0	1.198.965,0
Castelldefels	8860	20,4	186,96	226.636,9	0,0	0,0	1.133.184,5	0,0	1.359.821,5	226.636,9	0,0	1.133.184,5	0,0	0,0	4.079.464,4
Cubelles	8880	52,2	196,10	0,0	0,0	0,0	608.276,1	0,0	608.276,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.216.552,3
L'Hospitalet de Llobregat	8901	4,4	185,15	435.695,5	96.821,2	0,0	629.338,0	145.231,8	629.338,0	0,0	0,0	145.231,8	48.410,6	338.874,3	2.468.941,3

		Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Badalona	8911	14,3	180,12	306.116,1	0,0	0,0	306.116,1	0,0	2.142.812,8	0,0	0,0	153.058,1	0,0	153.058,1	3.061.161,2
Santa Coloma de Gramenet	8921	14	180,81	150.424,0	0,0	0,0	300.848,0	0,0	1.955.512,2	0,0	0,0	150.424,0	0,0	0,0	2.557.208,3
Sant Adrià de Besòs	8930	15,7	188,96	176.287,7	0,0	0,0	0,0	0,0	528.863,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	705.150,8
Cornellà de Llobregat	8940	6,2	188,96	69.618,1	0,0	0,0	417.708,5	1.183.507,5	278.472,4	0,0	69.618,1	278.472,4	139.236,2	0,0	2.436.633,1
Esplugues de Llobregat	8950	2,9	185,85	64.054,3	32.027,2	32.027,2	128.108,6	384.325,8	32.027,2	0,0	0,0	32.027,2	32.027,2	64.054,3	800.678,8
Sant Just Desvern	8960	5,5	189,98	62.091,0	0,0	0,0	124.182,0	124.182,0	0,0	0,0	0,0	62.091,0	0,0	0,0	372.546,1
Sant Joan Despí	8970	6,2	194,00	0,0	0,0	0,0	71.474,6	142.949,2	142.949,2	0,0	0,0	214.423,8	0,0	0,0	571.796,7
Sant Feliu de Llobregat	8980	6,6	183,67	216.104,1	0,0	0,0	288.138,8	72.034,7	72.034,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	648.312,2
Girona	17001	106	190,77	2.403.299,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1.201.649,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.604.949,8
Amer	17170	122	180,12	0,0	0,0	0,0	1.305.810,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.305.810,0
Llafranc	17211	131	180,12	0,0	0,0	0,0	1.402.140,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.402.140,3
Quart	17241	104	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.113.149,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.113.149,5
Blanes	17300	78,3	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	838.073,1	0,0	0,0	838.073,1
Breda	17400	65	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	695.718,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	695.718,4
Santa Coloma de Farners	17430	109	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.166.666,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.166.666,3
Cervià de Ter	17464	119	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.482.871,8	0,0	0,0	1.482.871,8
Cabanelles- Espinavessa	17747	137	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.466.360,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.466.360,4
Tarragona	43002	94,2	182,22	0,0	0,0	0,0	1.020.004,7	0,0	3.060.014,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.080.019,0
Vila-seca	43480	103	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.102.446,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.102.446,2
El Vendrell	43700	62,5	183,00	0,0	0,0	0,0	0,0	2.718.656,9	2.038.992,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.757.649,6
Belvei	43719	62,2	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	665.749,0	0,0	0,0	0,0	0,0	665.749,0
L'Arboç	43720	62,6	168,34	0,0	0,0	0,0	0,0	626.209,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	626.209,8
Calafell	43820	59,1	176,19	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.856.335,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.856.335,3
Segur de Calafell	43882	53,8	180,12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.151.681,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.151.681,6
Altafulla	43893	79,8	209,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	994.396,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	994.396,4
TOTAL			184,92	19.022.479,7	2.447.396,9	691.343,0	47.604.703,8	6.989.222,7	80.011.266,0	1.694.580,4	69.618,1	19.165.875,8	3.317.254,8	4.356.633,3	185.370.374,4

Taula XI. Emissions de CO₂ anuals associades a la mobilitat en relació al codi postal de residència i el mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal, expressades en quilograms.

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Barcelona	8001	0,0	0,0	0,0	2.769,3	0,0	11.032,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.801,7
	8002	0,0	0,0	0,0	3.086,3	0,0	6.830,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.917,1
	8003	0,0	0,0	0,0	6.853,0	0,0	3.033,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.886,4
	8004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.101,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.252,2	19.353,3
	8005	0,0	0,0	0,0	8.162,5	0,0	1.806,5	0,0	0,0	0,0	25.072,7	0,0	16.420,5	51.462,2
	8006	0,0	0,0	0,0	13.304,0	1.218,5	841,3	0,0	0,0	0,0	5.838,0	2.335,2	2.548,9	26.086,0
	8007	0,0	0,0	0,0	2.375,6	0,0	2.103,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.478,6
	8008	0,0	0,0	0,0	2.112,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.490,0	0,0	0,0	8.602,8
	8009	0,0	0,0	0,0	5.230,3	0,0	4.630,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.860,6
	8010	0,0	0,0	0,0	2.743,9	0,0	4.858,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.602,2
	8011	0,0	0,0	0,0	6.610,9	0,0	7.803,4	0,0	0,0	0,0	6.768,9	0,0	2.955,4	24.138,5
	8012	0,0	0,0	0,0	4.425,4	0,0	1.958,9	0,0	0,0	0,0	6.796,8	0,0	5.935,1	19.116,3
	8013	0,0	0,0	0,0	16.091,3	0,0	14.245,3	0,0	0,0	0,0	19.771,0	0,0	4.316,1	54.423,7
	8014	0,0	0,0	0,0	7.064,7	1.811,8	8.756,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.894,9	19.527,4
	8015	0,0	0,0	0,0	5.895,7	0,0	20.007,5	0,0	0,0	0,0	6.036,6	0,0	0,0	31.939,7
	8016	0,0	0,0	0,0	18.303,0	0,0	18.228,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36.531,7
	8017	0,0	0,0	0,0	4.695,8	1.505,3	0,0	0,0	0,0	0,0	7.212,1	0,0	7.872,1	21.285,4
	8018	0,0	0,0	0,0	15.569,1	0,0	10.337,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.906,4
	8019	0,0	0,0	0,0	5.426,2	0,0	2.401,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.828,1
	8020	0,0	0,0	0,0	4.749,3	0,0	12.613,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.738,9	30.101,5
	8021	0,0	0,0	0,0	4.361,4	2.796,2	643,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.801,1
	8022	0,0	0,0	0,0	8.407,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.164,7	0,0	4.509,9	18.081,7
	8023	0,0	0,0	0,0	6.527,3	0,0	5.778,5	0,0	0,0	0,0	6.683,3	0,0	2.918,0	21.907,2
	8024	0,0	0,0	0,0	38.668,8	0,0	3.667,8	0,0	0,0	0,0	8.484,2	6.787,4	18.521,4	76.129,5
	8025	0,0	0,0	0,0	30.697,2	0,0	20.381,8	0,0	0,0	0,0	0,0	3.771,7	20.584,5	75.435,1
	8026	0,0	0,0	0,0	7.549,5	0,0	6.683,5	0,0	0,0	0,0	11.594,9	0,0	20.249,8	46.077,6
	8027	0,0	0,0	0,0	12.881,0	2.752,8	22.806,7	0,0	0,0	0,0	13.188,9	0,0	11.516,8	63.146,2
	8028	0,0	0,0	0,0	3.607,0	2.312,5	3.193,2	0,0	0,0	0,0	4.431,8	0,0	2.902,5	16.447,0
	8029	0,0	0,0	0,0	4.125,4	5.289,8	4.260,8	0,0	0,0	0,0	4.224,0	0,0	3.688,4	21.588,4
	8030	0,0	0,0	0,0	14.036,6	0,0	26.923,8	0,0	0,0	0,0	14.372,1	0,0	0,0	55.332,4
	8031	0,0	0,0	0,0	3.789,0	0,0	16.771,8	0,0	0,0	0,0	11.638,7	0,0	0,0	32.199,6
	8032	0,0	0,0	0,0	3.390,6	2.173,8	9.004,9	0,0	0,0	0,0	41.659,4	0,0	9.094,4	65.323,1
	8033	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.802,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.802,9
	8034	0,0	0,0	0,0	438,3	562,0	194,0	0,0	0,0	0,0	1.346,3	538,5	1.175,6	4.254,8
	8035	0,0	0,0	0,0	13.846,3	1.775,5	4.903,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3.402,5	7.427,9	31.355,4

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8036	0,0	0,0	0,0	5.314,7	4.543,2	3.136,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.994,5
	8037	0,0	0,0	0,0	10.692,7	0,0	2.366,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.059,2
	8038	0,0	0,0	0,0	14.242,2	0,0	900,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.142,8
	8040	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.265,0	3.265,0
	8041	0,0	0,0	0,0	6.995,1	0,0	7.740,8	0,0	0,0	0,0	0,0	4.690,7	19.426,7
	8042	0,0	0,0	0,0	12.731,7	0,0	13.149,7	0,0	0,0	26.072,0	0,0	5.691,6	57.645,0
Mollet del Vallès	8100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29.138,0	9.746,8	0,0	0,0	101.101,1	0,0	139.986,0
Sant Fost de Campsentelles	8105	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.654,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.654,2
Santa Maria de Martorelles	8107	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.106,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.106,2
Montcada i Reixac	8110	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.848,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.848,5
La Llagosta	8120	0,0	0,0	0,0	12.083,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.083,0
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.043,8	0,0	0,0	0,0	0,0	21.341,6	28.385,4
Figaró-Montmany	8134	0,0	0,0	0,0	27.569,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.569,7
Caldes de Montbui	8140	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.064,2	0,0	0,0	139.680,0	0,0	0,0	149.744,1
Parets del Vallès	8150	0,0	0,0	0,0	17.472,2	0,0	7.733,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.206,1
Montmeló	8160	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.087,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.087,3
Montornès del Vallès	8170	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.482,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.482,8
Sant Cugat del Vallès	8172	0,0	0,0	0,0	82.926,5	0,0	4.078,5	0,0	0,0	56.605,6	0,0	24.714,5	168.325,2
Moia	8180	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.978,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.978,8
Sentmenat	8181	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78.915,2	0,0	0,0	78.915,2
Palau-Solità i Plegamans	8184	0,0	0,0	0,0	19.571,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19.571,1
Lliçà d'Amunt	8186	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.341,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.341,0
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.772,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.772,2
Rubí	8191	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38.683,7	0,0	0,0	38.683,7
Sabadell	8201	0,0	0,0	0,0	34.625,1	0,0	30.653,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	65.278,1
Barberà del Vallès	8210	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.253,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.253,7
Castellar del Vallès	8211	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.366,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.366,1
Terrassa	8221	0,0	0,0	0,0	15.810,9	10.136,9	41.991,4	0,0	0,0	48.566,3	0,0	0,0	116.505,5
Matadepera	8230	0,0	0,0	0,0	20.478,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.478,7
Manresa	8240	0,0	0,0	0,0	67.392,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	67.392,6
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0,0	0,0	0,0	35.001,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35.001,1
Santpedor	8251	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	114.308,5	0,0	0,0	114.308,5
Artés	8271	0,0	0,0	0,0	38.688,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38.688,4
Sant Fruitós de Bages	8272	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.459,4	0,0	0,0	102.459,4
Cerdanyola del Vallès	8290	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.149,8	0,0	0,0	35.736,7	0,0	0,0	40.886,5
Ripollet	8291	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.725,1	0,0	0,0	0,0	15.891,7	0,0	21.616,8
Esparreguera	8292	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	120.581,5	0,0	0,0	120.581,5
Collbató	8293	0,0	0,0	0,0	20.875,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.875,8

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Vicenç de Castellet	8295	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97.376,1	0,0	0,0	97.376,1
Castellbell i el Vilar	8296	0,0	0,0	0,0	27.172,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.172,6
Mataró	8301	0,0	0,0	0,0	40.958,4	0,0	45.324,7	0,0	0,0	0,0	0,0	25.162,3	0,0	111.445,4
El Masnou	8320	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.874,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.041,8	33.915,8
Alella	8328	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29.197,7	0,0	29.197,7
Teià	8329	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.006,9	0,0	17.006,9
Premià de Mar	8330	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19.610,1	0,0	19.610,1
Premià de Dalt	8338	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.382,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.382,4
Vilassar de Dalt	8339	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.281,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.281,9
Vilassar de Mar	8340	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.769,1	0,0	0,0	0,0	54.714,7	0,0	0,0	70.483,9
Cabrils	8348	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.417,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.417,6
Cabrera de Mar	8349	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.759,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.759,0
Arenys de Mar	8350	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.128,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.128,2
Canet de Mar	8360	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.655,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.655,5
Calella	8370	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	59.962,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	59.962,9
Malgrat de Mar	8380	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51.065,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51.065,8
Montgat	8390	0,0	0,0	0,0	9.813,9	0,0	4.344,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14.158,0
Sant Andreu de Llavaneres	8392	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.521,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.521,1
Caldes d'Estrac	8393	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	77.541,6	0,0	0,0	77.541,6
Sant Pol de Mar	8395	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.610,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.610,8
Pineda de Mar	8397	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.191,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.191,6
Granollers	8402	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.732,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.732,0
Cardedeu	8440	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57.674,9	15.434,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73.109,0
Llinars del Vallès	8450	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34.953,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34.953,2
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.655,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.655,5
Santa Maria de Palautordera	8460	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29.529,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29.529,5
Sant Celoni	8470	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.936,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.936,1
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
L'Ametlla del Vallès	8480	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97.578,9	0,0	0,0	97.578,9
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21.444,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21.444,0
Les Franqueses del Vallès	8520	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21.452,6	0,0	0,0	0,0	74.434,7	0,0	0,0	95.887,3
La Garriga	8530	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.948,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.948,0
Sant Vicenç dels Horts	8620	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14.312,7	0,0	0,0	0,0	0,0	7.945,8	8.673,1	30.931,6
Torrelles de Llobregat	8629	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.193,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.193,4
Sant Esteve Sesrovires	8635	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.759,0	0,0	0,0	0,0	53.843,5	0,0	0,0	61.602,5
Olesa de Montserrat	8640	0,0	0,0	0,0	19.117,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	58.722,5	23.489,0	0,0	101.328,8
Santa Coloma de Cervelló	8690	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23.001,1	0,0	0,0	23.001,1
Igualada	8700	0,0	0,0	0,0	178.136,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	109.436,1	0,0	0,0	287.572,3

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Santa Margarida de Montbui	8710	0,0	0,0	0,0	34.150,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34.150,1
Òdena	8711	0,0	0,0	0,0	32.334,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	32.334,9
Sant Martí de Tous	8712	0,0	0,0	0,0	39.198,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	39.198,9
Vilafranca del Penedès	8720	0,0	0,0	0,0	315.677,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	315.677,2
Santa Margarida i els Monjos	8730	0,0	0,0	0,0	30.406,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.406,1
Castellví de la Marca	8732	0,0	0,0	0,0	34.717,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34.717,4
El Pla del Penedès	8733	0,0	0,0	0,0	28.420,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28.420,6
Vilobí del Penedès	8735	0,0	0,0	0,0	31.200,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31.200,3
Subirats	8739	0,0	0,0	0,0	20.478,7	13.129,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33.608,3
Sant Andreu de la Barca	8740	0,0	0,0	0,0	33.129,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33.921,5	0,0	0,0	67.051,2
Molins de Rei	8750	0,0	0,0	0,0	28.137,0	0,0	3.113,7	0,0	0,0	0,0	43.214,2	0,0	0,0	74.464,8
El Papiol	8754	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Castellbisbal	8755	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35.372,9	0,0	0,0	35.372,9
Corbera de Llobregat	8757	0,0	0,0	0,0	12.915,2	0,0	5.716,8	0,0	0,0	0,0	39.671,5	15.868,6	0,0	74.172,0
Cervelló	8758	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31.301,8	0,0	0,0	31.301,8
Vallirana	8759	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	71.677,9	0,0	15.647,6	87.325,5
Martorell	8760	0,0	0,0	0,0	39.993,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40.948,9	0,0	0,0	80.942,0
Sant Sadurní d'Anoia	8770	0,0	0,0	0,0	22.350,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22.350,8
Pallejà	8780	0,0	0,0	0,0	26.041,8	0,0	7.684,8	0,0	0,0	0,0	53.328,3	0,0	0,0	87.054,9
Masquefa	8783	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	63.427,3	0,0	0,0	63.427,3
Piera	8784	0,0	0,0	0,0	24.393,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	74.927,8	0,0	0,0	99.320,8
Capellades	8786	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.881,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.881,5
Gelida	8790	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.411,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.411,8
La Granada	8792	0,0	0,0	0,0	28.023,5	0,0	12.404,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40.427,9
Avinyonet del Penedès	8793	0,0	0,0	0,0	43.567,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43.567,0
Vilanova i la Geltrú	8800	0,0	0,0	0,0	73.661,0	0,0	152.158,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	225.819,7
Sant Pere de Ribes	8812	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
El Prat de Llobregat	8820	0,0	0,0	0,0	5.345,4	0,0	2.366,1	0,0	0,0	0,0	16.419,4	0,0	0,0	24.130,9
Sant Boi de Llobregat	8830	0,0	0,0	0,0	63.831,7	4.092,5	22.603,6	0,0	0,0	0,0	39.214,3	0,0	8.560,7	138.302,8
Viladecans	8840	0,0	0,0	0,0	81.950,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11.187,9	0,0	93.138,9
Gavà	8850	0,0	0,0	0,0	41.801,7	0,0	13.877,4	0,0	0,0	0,0	32.100,6	0,0	0,0	87.779,7
Begues	8859	0,0	0,0	0,0	15.886,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97.595,8	19.519,2	0,0	133.001,2
Castelldefels	8860	0,0	0,0	0,0	60.058,8	0,0	31.901,4	7.114,1	0,0	0,0	184.482,4	0,0	0,0	283.556,8
Cubelles	8880	0,0	0,0	0,0	32.238,6	0,0	14.270,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	46.508,8
L'Hospitalet de Llobregat	8901	0,0	0,0	0,0	33.354,9	4.935,0	14.764,3	0,0	0,0	0,0	23.643,7	3.152,5	24.087,2	103.937,6
Badalona	8911	0,0	0,0	0,0	16.224,2	0,0	50.270,4	0,0	0,0	0,0	24.917,9	0,0	10.879,4	102.291,8
Santa Coloma de Gramenet	8921	0,0	0,0	0,0	15.944,9	0,0	45.876,3	0,0	0,0	0,0	24.489,0	0,0	0,0	86.310,3
Sant Adrià de Besòs	8930	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.407,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.407,1

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Cornellà de Llobregat	8940	0,0	0,0	0,0	22.138,6	40.215,6	6.533,0	0,0	0,0	4.533,5	45.335,3	9.067,1	0,0	127.823,0
Esplugues de Llobregat	8950	0,0	0,0	0,0	6.789,8	13.059,4	751,4	0,0	0,0	0,0	5.214,0	2.085,6	4.553,0	32.453,1
Sant Just Desvern	8960	0,0	0,0	0,0	6.581,6	4.219,7	0,0	0,0	0,0	0,0	10.108,4	0,0	0,0	20.909,8
Sant Joan Despí	8970	0,0	0,0	0,0	3.788,2	4.857,4	3.353,6	0,0	0,0	0,0	34.908,2	0,0	0,0	46.907,3
Sant Feliu de Llobregat	8980	0,0	0,0	0,0	15.271,4	2.447,7	1.689,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19.409,0
Girona	17001	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28.190,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28.190,7
Amer	17170	0,0	0,0	0,0	69.207,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	69.207,9
Llafranc	17211	0,0	0,0	0,0	74.313,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	74.313,4
Quart	17241	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	26.114,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	26.114,5
Blanes	17300	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	136.438,3	0,0	0,0	136.438,3
Breda	17400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.321,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.321,6
Santa Coloma de Farners	17430	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.370,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.370,0
Cervià de Ter	17464	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	241.411,5	0,0	0,0	241.411,5
Cabanelles- Espinavessa	17747	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34.400,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34.400,8
Tarragona	43002	0,0	0,0	0,0	54.060,3	0,0	71.787,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125.848,2
Vila-seca	43480	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.863,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.863,4
El Vendrell	43700	0,0	0,0	0,0	0,0	92.380,0	47.834,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	140.214,7
Bellvei	43719	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.897,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.897,9
L'Arboç	43720	0,0	0,0	0,0	0,0	21.278,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21.278,6
Calafell	43820	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43.549,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43.549,6
Segur de Calafell	43882	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.018,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.018,5
Altafulla	43893	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23.328,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23.328,5
TOTAL		0,0	0,0	0,0	2.523.049,3	237.493,8	1.877.064,3	53.192,9	0,0	4.533,5	3.120.204,6	216.019,6	309.669,5	8.341.227,5

Taula XII. Consum energètic anual de la mobilitat en relació al codi postal de residència i el mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal, expressat en Gigajoules (GJ).

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
8001	0,00	0,00	0,00	26,13	0,00	244,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	270,2
8002	18,63	0,00	0,00	29,12	0,00	151,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	198,9
8003	10,34	0,00	0,00	64,65	0,00	67,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	142,1
8004	14,64	0,00	2,75	0,00	0,00	356,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,75	419,3
8005	12,32	4,62	0,00	77,00	0,00	39,97	0,00	0,00	0,00	444,32	0,00	231,01	809,2
8006	0,00	0,00	0,00	125,51	20,08	18,61	0,00	0,00	0,00	103,46	62,36	35,86	365,9
8007	0,00	2,69	0,00	22,41	0,00	46,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	71,6
8008	6,38	0,00	2,39	19,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	115,01	0,00	0,00	143,7
8009	0,00	0,00	0,00	49,34	0,00	102,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151,8
8010	0,00	6,21	0,00	25,89	0,00	107,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	139,6
8011	19,96	4,99	0,00	62,37	0,00	172,63	0,00	0,00	0,00	119,95	0,00	41,58	421,5
8012	13,36	2,50	0,00	41,75	0,00	43,34	0,00	0,00	0,00	120,45	0,00	83,50	304,9
8013	29,15	3,64	3,64	151,80	0,00	315,15	0,00	0,00	0,00	350,36	0,00	60,72	914,5
8014	25,59	4,80	3,20	66,65	29,86	193,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	350,5
8015	11,87	2,22	0,00	55,62	0,00	442,62	0,00	0,00	0,00	106,97	0,00	0,00	619,3
8016	13,81	0,00	5,18	172,67	0,00	403,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	594,9
8017	17,72	1,33	1,33	44,30	24,81	0,00	0,00	0,00	0,00	127,81	0,00	110,75	328,0
8018	23,50	4,41	0,00	146,88	0,00	228,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	403,5
8019	0,00	0,00	0,00	51,19	0,00	53,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	104,3
8020	0,00	5,38	0,00	44,80	0,00	279,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	179,22	508,4
8021	13,17	3,29	4,94	41,15	46,08	14,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	122,9
8022	0,00	0,00	0,00	79,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91,53	0,00	63,45	234,3
8023	13,14	0,00	0,00	61,58	0,00	127,84	0,00	0,00	0,00	118,44	0,00	41,05	362,0
8024	0,00	0,00	3,13	364,80	0,00	81,14	0,00	0,00	0,00	150,35	181,25	260,57	1.041,2
8025	0,00	6,95	0,00	289,60	0,00	450,90	0,00	0,00	0,00	0,00	100,72	289,60	1.137,8
8026	11,40	8,55	0,00	71,22	0,00	147,86	0,00	0,00	0,00	205,47	0,00	284,89	729,4
8027	38,89	4,86	4,86	121,52	45,37	504,55	0,00	0,00	0,00	233,72	0,00	162,03	1.115,8
8028	108,89	2,45	0,00	34,03	38,11	70,64	0,00	0,00	0,00	78,54	0,00	40,83	373,5
8029	33,21	4,67	3,11	38,92	87,18	94,26	0,00	0,00	0,00	74,85	0,00	51,89	388,1
8030	56,50	0,00	0,00	132,42	0,00	595,63	0,00	0,00	0,00	254,69	0,00	0,00	1.039,2
8031	0,00	0,00	0,00	35,75	0,00	371,04	0,00	0,00	0,00	206,25	0,00	0,00	613,0
8032	10,24	0,00	0,00	31,99	35,83	199,21	0,00	0,00	0,00	738,25	0,00	127,95	1.143,5
8033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62,0
8034	18,52	0,00	0,00	4,13	9,26	4,29	0,00	0,00	0,00	23,86	14,38	16,54	91,0
8035	0,00	0,00	0,00	130,63	29,26	108,47	0,00	0,00	0,00	0,00	90,86	104,50	463,7
8036	21,39	6,02	2,01	50,14	74,87	69,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	223,8

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
8037	0,00	0,00	3,03	100,87	0,00	52,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	156,3
8038	0,00	0,00	0,00	134,36	0,00	19,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	154,3
8040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,93	45,9
8041	0,00	0,00	0,00	65,99	0,00	171,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,99	303,2
8042	0,00	0,00	0,00	120,11	0,00	290,91	0,00	0,00	0,00	462,02	0,00	80,07	953,1
Barcelona	542,6	79,6	39,6	3.186,5	440,7	6.701,0	0,0	0,0	0,0	4.126,3	449,6	2.450,3	18.016,2
Mollet del Vallès	8100	0,00	0,00	0,00	0,00	644,61	108,68	0,00	0,00	1.791,63	0,00	0,00	2.544,9
Sant Fost de Campsentelles	8105	0,00	0,00	0,00	0,00	147,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147,2
Santa Maria de Martorelles	8107	0,00	0,00	0,00	0,00	157,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	157,2
Montcada i Reixac	8110	33,07	0,00	0,00	0,00	107,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,3
La Llagosta	8120	0,00	0,00	0,00	113,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114,0
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0,00	0,00	0,00	0,00	155,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	300,25	456,1
Figaró-Montmany	8134	0,00	0,00	0,00	260,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	260,1
Caldes de Montbui	8140	0,00	0,00	0,00	0,00	222,65	0,00	0,00	0,00	2.475,29	0,00	0,00	2.697,9
Parets del Vallès	8150	0,00	0,00	0,00	164,83	0,00	171,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	335,9
Montmeló	8160	0,00	0,00	0,00	0,00	156,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	156,8
Montornès del Vallès	8170	0,00	0,00	0,00	0,00	165,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	165,5
Sant Cugat del Vallès	8172	0,00	10,43	0,00	782,33	0,00	90,23	0,00	0,00	1.003,12	0,00	347,70	2.233,8
Moià	8180	0,00	0,00	0,00	0,00	397,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	397,7
Sentmenat	8181	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.398,47	0,00	0,00	1.398,5
Palau-Solità i Plegamans	8184	0,00	0,00	0,00	184,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	184,6
Lliçà d'Amunt	8186	0,00	0,00	0,00	0,00	206,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	206,6
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0,00	0,00	0,00	0,00	238,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	238,3
Rubí	8191	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	685,52	0,00	0,00	685,5
Sabadell	8201	104,53	0,00	0,00	326,65	0,00	678,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.109,3
Barberà del Vallès	8210	0,00	0,00	0,00	0,00	271,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	271,1
Castellar del Vallès	8211	0,00	0,00	0,00	0,00	207,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	207,2
Terrassa	8221	143,19	0,00	0,00	149,16	167,06	928,97	0,00	0,00	860,65	0,00	0,00	2.249,0
Matadepera	8230	61,82	0,00	0,00	193,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	255,0
Manresa	8240	101,72	0,00	0,00	635,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	737,5
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0,00	0,00	0,00	330,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	330,2
Santpedor	8251	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.025,68	0,00	0,00	2.025,7
Artés	8271	0,00	0,00	0,00	364,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	365,0
Sant Fruitós de Bages	8272	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.815,70	0,00	0,00	1.815,7
Cerdanyola del Vallès	8290	70,24	0,00	0,00	0,00	0,00	113,93	0,00	0,00	633,30	0,00	0,00	817,5
Ripollet	8291	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	126,66	0,00	0,00	0,00	424,38	0,00	551,0
Esparreguera	8292	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.136,84	0,00	0,00	2.136,8
Collbató	8293	0,00	0,00	0,00	196,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	196,9
Sant Vicenç de Castellet	8295	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.725,61	0,00	0,00	1.725,6

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Castellbell i el Vilar	8296	0,00	0,00	0,00	256,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	256,3
Mataró	8301	61,82	0,00	0,00	386,40	0,00	1.002,71	0,00	0,00	0,00	0,00	671,95	2.122,9
El Masnou	8320	38,36	0,00	0,00	0,00	0,00	373,30	0,00	0,00	0,00	0,00	239,76	651,4
Alella	8328	35,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	779,71	815,6
Teià	8329	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	454,16	454,2
Premià de Mar	8330	48,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	523,68	571,9
Premià de Dalt	8338	50,35	0,00	0,00	0,00	0,00	163,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	213,7
Vilassar de Dalt	8339	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	161,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	161,1
Vilassar de Mar	8340	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	348,86	0,00	0,00	0,00	969,61	0,00	1.318,5
Cabrils	8348	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	341,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	341,1
Cabrera de Mar	8349	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	171,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	171,7
Arenys de Mar	8350	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	268,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	268,3
Canet de Mar	8360	86,31	0,00	0,00	0,00	0,00	279,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	366,3
Calella	8370	204,48	0,00	0,00	0,00	0,00	1.326,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.531,0
Malgrat de Mar	8380	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.129,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.129,7
Montgat	8390	0,00	0,00	0,00	92,58	0,00	96,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	188,7
Sant Andreu de Llavaneres	8392	71,76	0,00	0,00	0,00	0,00	232,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,5
Caldes d'Estrac	8393	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.374,12	0,00	1.374,1
Sant Pol de Mar	8395	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	345,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	345,4
Pineda de Mar	8397	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	336,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	336,1
Granollers	8402	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	237,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	237,4
Cardedeu	8440	78,67	0,00	0,00	0,00	0,00	1.275,93	172,09	0,00	0,00	0,00	0,00	1.526,7
Llinars del Vallès	8450	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	773,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	773,3
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	279,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	280,0
Santa Maria de Palautordera	8460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	653,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	653,3
Sant Celoni	8470	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	308,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	308,3
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0,00	49,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,1
L'Ametlla del Vallès	8480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.729,21	0,00	1.729,2
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	474,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	474,4
Les Franqueses del Vallès	8520	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	474,59	0,00	0,00	0,00	1.319,07	0,00	1.793,7
La Garriga	8530	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	242,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	242,2
Sant Vicenç dels Horts	8620	19,52	0,00	0,00	0,00	0,00	316,64	0,00	0,00	0,00	0,00	212,19	670,4
Torrelles de Llobregat	8629	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92,8
Sant Esteve Sesrovires	8635	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	171,65	0,00	0,00	0,00	954,17	0,00	1.125,8
Olesa de Montserrat	8640	0,00	0,00	0,00	180,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.040,63	627,26	1.848,2
Santa Coloma de Cervelló	8690	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	407,61	0,00	407,6
Igualada	8700	215,11	0,00	0,00	1.680,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.939,33	0,00	3.835,0
Santa Margarida de Montbui	8710	0,00	0,00	0,00	322,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	322,2
Òdena	8711	0,00	0,00	0,00	305,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	305,0

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Martí de Tous	8712	0,00	0,00	0,00	369,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	369,8
Vilafranca del Penedès	8720	86,64	0,00	0,00	2.978,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.064,7
Santa Margarida i els Monjos	8730	0,00	0,00	0,00	286,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	286,9
Castellví de la Marca	8732	104,81	0,00	0,00	327,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	432,3
El Pla del Penedès	8733	0,00	0,00	0,00	268,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	268,1
Vilobí del Penedès	8735	0,00	0,00	0,00	294,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	294,3
Subirats	8739	0,00	0,00	0,00	193,20	216,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	409,6
Sant Andreu de la Barca	8740	33,34	0,00	0,00	312,54	0,00	0,00	0,00	0,00	601,13	0,00	0,00	947,0
Molins de Rei	8750	0,00	0,00	0,00	265,44	0,00	68,88	0,00	0,00	765,80	0,00	0,00	1.100,1
El Papiol	8754	27,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,4
Castellbisbal	8755	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	626,85	0,00	0,00	626,8
Corbera de Llobregat	8757	0,00	0,00	0,00	121,84	0,00	126,47	0,00	0,00	703,02	423,76	0,00	1.375,1
Cervelló	8758	30,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	554,70	0,00	0,00	585,5
Vallirana	8759	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.270,21	0,00	220,14	1.490,4
Martorell	8760	0,00	0,00	0,00	377,29	0,00	0,00	0,00	0,00	725,66	0,00	0,00	1.103,0
Sant Sadurní d'Anoia	8770	0,00	0,00	0,00	210,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	210,9
Pallejà	8780	0,00	0,00	0,00	245,68	0,00	170,01	0,00	0,00	945,04	0,00	0,00	1.360,7
Masquefa	8783	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.124,00	0,00	0,00	1.124,0
Piera	8784	0,00	0,00	0,00	230,12	0,00	0,00	0,00	0,00	1.327,81	0,00	0,00	1.557,9
Capellades	8786	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	284,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	285,0
Gelida	8790	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	363,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	363,1
La Granada	8792	0,00	0,00	0,00	264,37	0,00	274,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	538,8
Avinyonet del Penedès	8793	0,00	0,00	0,00	411,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	411,0
Vilanova i la Geltrú	8800	0,00	0,00	0,00	694,92	0,00	3.366,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.061,1
Sant Pere de Ribes	8812	64,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,6
El Prat de Llobregat	8820	32,27	0,00	0,00	50,43	0,00	52,34	0,00	0,00	290,97	0,00	0,00	426,0
Sant Boi de Llobregat	8830	38,54	0,00	0,00	602,19	67,44	500,05	0,00	0,00	694,92	0,00	120,44	2.023,6
Viladecans	8840	0,00	0,00	0,00	773,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298,77	0,00	1.071,9
Gavà	8850	0,00	0,00	0,00	394,36	0,00	307,01	0,00	0,00	568,86	0,00	0,00	1.270,2
Begues	8859	0,00	0,00	0,00	149,87	0,00	0,00	0,00	0,00	1.729,51	521,25	0,00	2.400,6
Castelldefels	8860	36,26	0,00	0,00	566,59	0,00	705,75	79,32	0,00	3.269,24	0,00	0,00	4.657,2
Cubelles	8880	0,00	0,00	0,00	304,14	0,00	315,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	619,8
L'Hospitalet de Llobregat	8901	69,71	5,81	0,00	314,67	81,33	326,63	0,00	0,00	418,99	84,19	338,87	1.640,2
Badalona	8911	48,98	0,00	0,00	153,06	0,00	1.112,12	0,00	0,00	441,57	0,00	153,06	1.908,8
Santa Coloma de Gramenet	8921	24,07	0,00	0,00	150,42	0,00	1.014,91	0,00	0,00	433,97	0,00	0,00	1.623,4
Sant Adrià de Besòs	8930	28,21	0,00	0,00	0,00	0,00	274,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	302,7
Cornellà de Llobregat	8940	11,14	0,00	0,00	208,85	662,76	144,53	0,00	0,00	121,07	803,39	242,13	2.193,9
Esplugues de Llobregat	8950	10,25	1,92	1,92	64,05	215,22	16,62	0,00	0,00	92,40	55,70	64,05	522,1
Sant Just Desvern	8960	9,93	0,00	0,00	62,09	69,54	0,00	0,00	0,00	179,13	0,00	0,00	320,7

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Joan Despí	8970	0,00	0,00	0,00	35,74	80,05	74,19	0,00	0,00	0,00	618,61	0,00	0,00	808,6
Sant Feliu de Llobregat	8980	34,58	0,00	0,00	144,07	40,34	37,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	256,4
Girona	17001	384,53	0,00	0,00	0,00	0,00	623,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.008,2
Amer	17170	0,00	0,00	0,00	652,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	652,9
Llafranc	17211	0,00	0,00	0,00	701,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	701,1
Quart	17241	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	577,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	577,7
Blanes	17300	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.417,84	0,00	0,00	2.417,8
Breda	17400	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	361,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	361,1
Santa Coloma de Farners	17430	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	605,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	605,5
Cervià de Ter	17464	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.278,09	0,00	0,00	4.278,1
Cabanelles- Espinavessa	17747	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	761,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	761,0
Tarragona	43002	0,00	0,00	0,00	510,00	0,00	1.588,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.098,1
Vila-seca	43480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	572,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	572,2
El Vendrell	43700	0,00	0,00	0,00	0,00	1.522,45	1.058,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.580,7
Bellvei	43719	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	233,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	233,0
L'Arboç	43720	0,00	0,00	0,00	0,00	350,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,7
Calafell	43820	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	963,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	963,4
Segur de Calafell	43882	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	597,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	597,7
Altafulla	43893	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	516,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	516,1
TOTAL		3.043,6	146,8	41,5	23.802,4	3.914,0	41.525,8	593,1	0,0	121,1	55.293,6	5.768,7	4.356,6	138.607,1

Taula XIII. Petjada ecològica anual de la mobilitat en relació al codi postal de residència i el mode de transport utilitzat per accedir al Campus de la Diagonal, expressada en hectàrees.

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
8001	0,00	0,00	0,00	0,37	0,00	1,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,86
8002	0,00	0,00	0,00	0,42	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,33
8003	0,00	0,00	0,00	0,92	0,00	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,33
8004	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	2,60
8005	0,00	0,00	0,00	1,10	0,00	0,24	0,00	0,00	0,00	3,37	0,00	2,21	6,92
8006	0,00	0,00	0,00	1,79	0,16	0,11	0,00	0,00	0,00	0,79	0,31	0,34	3,51
8007	0,00	0,00	0,00	0,32	0,00	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60
8008	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	1,16
8009	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,33
8010	0,00	0,00	0,00	0,37	0,00	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,02
8011	0,00	0,00	0,00	0,89	0,00	1,05	0,00	0,00	0,00	0,91	0,00	0,40	3,25
8012	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,26	0,00	0,00	0,00	0,91	0,00	0,80	2,57
8013	0,00	0,00	0,00	2,16	0,00	1,92	0,00	0,00	0,00	2,66	0,00	0,58	7,32
8014	0,00	0,00	0,00	0,95	0,24	1,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	2,63
8015	0,00	0,00	0,00	0,79	0,00	2,69	0,00	0,00	0,00	0,81	0,00	0,00	4,30
8016	0,00	0,00	0,00	2,46	0,00	2,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,91
8017	0,00	0,00	0,00	0,63	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,00	1,06	2,86
8018	0,00	0,00	0,00	2,09	0,00	1,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,48
8019	0,00	0,00	0,00	0,73	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05
8020	0,00	0,00	0,00	0,64	0,00	1,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,71	4,05
8021	0,00	0,00	0,00	0,59	0,38	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05
8022	0,00	0,00	0,00	1,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,69	0,00	0,61	2,43
8023	0,00	0,00	0,00	0,88	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	0,90	0,00	0,39	2,95
8024	0,00	0,00	0,00	5,20	0,00	0,49	0,00	0,00	0,00	1,14	0,91	2,49	10,24
8025	0,00	0,00	0,00	4,13	0,00	2,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	2,77	10,15
8026	0,00	0,00	0,00	1,02	0,00	0,90	0,00	0,00	0,00	1,56	0,00	2,72	6,20
8027	0,00	0,00	0,00	1,73	0,37	3,07	0,00	0,00	0,00	1,77	0,00	1,55	8,49
8028	0,00	0,00	0,00	0,49	0,31	0,43	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,39	2,21
8029	0,00	0,00	0,00	0,55	0,71	0,57	0,00	0,00	0,00	0,57	0,00	0,50	2,90
8030	0,00	0,00	0,00	1,89	0,00	3,62	0,00	0,00	0,00	1,93	0,00	0,00	7,44
8031	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	2,26	0,00	0,00	0,00	1,57	0,00	0,00	4,33
8032	0,00	0,00	0,00	0,46	0,29	1,21	0,00	0,00	0,00	5,60	0,00	1,22	8,79
8033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,38
8034	0,00	0,00	0,00	0,06	0,08	0,03	0,00	0,00	0,00	0,18	0,07	0,16	0,57
8035	0,00	0,00	0,00	1,86	0,24	0,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,00	4,22
8036	0,00	0,00	0,00	0,71	0,61	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
	8037	0,00	0,00	0,00	1,44	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,76
	8038	0,00	0,00	0,00	1,92	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04
	8040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	0,44
	8041	0,00	0,00	0,00	0,94	0,00	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	2,61
	8042	0,00	0,00	0,00	1,71	0,00	1,77	0,00	0,00	3,51	0,00	0,77	7,75
Barcelona		0,00	0,00	0,00	45,43	3,60	40,74	0,00	0,00	31,32	2,26	23,42	146,76
Mollet del Vallès	8100	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,92	1,31	0,00	13,60	0,00	0,00	18,83
Sant Fost de Campsentelles	8105	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,89
Santa Maria de Martorelles	8107	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96
Montcada i Reixac	8110	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65
La Llagosta	8120	0,00	0,00	0,00	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63
Santa Perpètua de Mogoda	8130	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,95	0,00	0,00	0,00	0,00	2,87	3,82
Figaró-Montmany	8134	0,00	0,00	0,00	3,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,71
Caldes de Montbui	8140	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35	0,00	0,00	18,79	0,00	0,00	20,14
Parets del Vallès	8150	0,00	0,00	0,00	2,35	0,00	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,39
Montmeló	8160	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,95
Montornès del Vallès	8170	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,01
Sant Cugat del Vallès	8172	0,00	0,00	0,00	11,15	0,00	0,55	0,00	0,00	7,61	0,00	3,32	22,64
Moià	8180	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,42
Sentmenat	8181	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,61	0,00	0,00	10,61
Palau-Solità i Plegamans	8184	0,00	0,00	0,00	2,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,63
Lliçà d'Amunt	8186	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26
Santa Eulàlia de Ronçana	8187	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,45
Rubí	8191	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,20	0,00	0,00	5,20
Sabadell	8201	0,00	0,00	0,00	4,66	0,00	4,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,78
Barberà del Vallès	8210	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65
Castellar del Vallès	8211	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26
Terrassa	8221	0,00	0,00	0,00	2,13	1,36	5,65	0,00	0,00	6,53	0,00	0,00	15,67
Matadepera	8230	0,00	0,00	0,00	2,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,75
Manresa	8240	0,00	0,00	0,00	9,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,06
Sant Joan de Vilatorrada	8250	0,00	0,00	0,00	4,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,71
Santpedor	8251	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,37	0,00	0,00	15,37
Artés	8271	0,00	0,00	0,00	5,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,20
Sant Fruitós de Bages	8272	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,78	0,00	0,00	13,78
Cerdanyola del Vallès	8290	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,69	0,00	0,00	4,81	0,00	0,00	5,50
Ripollet	8291	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,00	0,00	0,00	2,14	0,00	2,91
Esparreguera	8292	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,22	0,00	0,00	16,22
Collbató	8293	0,00	0,00	0,00	2,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,81
Sant Vicenç de Castellet	8295	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,10	0,00	0,00	13,10

	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Castellbell i el Vilar	8296	0,00	0,00	0,00	3,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,65
Mataró	8301	0,00	0,00	0,00	5,51	0,00	6,10	0,00	0,00	0,00	3,38	0,00	14,99
El Masnou	8320	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,27	0,00	0,00	0,00	0,00	2,29	4,56
Alella	8328	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,93	0,00	3,93
Teià	8329	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,29	0,00	2,29
Premià de Mar	8330	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,64	0,00	2,64
Premià de Dalt	8338	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99
Vilassar de Dalt	8339	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98
Vilassar de Mar	8340	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,12	0,00	0,00	0,00	7,36	0,00	9,48
Cabrils	8348	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,07
Cabrera de Mar	8349	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04
Arenys de Mar	8350	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63
Canet de Mar	8360	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70
Calella	8370	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,06
Malgrat de Mar	8380	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,87
Montgat	8390	0,00	0,00	0,00	1,32	0,00	0,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,90
Sant Andreu de Llvaneres	8392	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,41
Caldes d'Estrac	8393	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,43	0,00	0,00	10,43
Sant Pol de Mar	8395	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10
Pineda de Mar	8397	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04
Granollers	8402	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,44
Cardedeu	8440	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,76	2,08	0,00	0,00	0,00	0,00	9,83
Llinars del Vallès	8450	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,70
Sant Antoni de Vilamajor	8459	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70
Santa Maria de Palautordera	8460	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,97
Sant Celoni	8470	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,87
Sant Celoni - la Batllòria	8476	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
L'Ametlla del Vallès	8480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,12	0,00	0,00	13,12
Sant Hipòlit de Voltregà	8512	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,88
Les Franqueses del Vallès	8520	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,89	0,00	0,00	10,01	0,00	0,00	12,90
La Garriga	8530	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,47
Sant Vicenç dels Horts	8620	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,92	0,00	0,00	0,00	1,07	1,17	4,16
Torrelles de Llobregat	8629	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56
Sant Esteve Sesrovires	8635	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	0,00	0,00	7,24	0,00	0,00	8,28
Olesa de Montserrat	8640	0,00	0,00	0,00	2,57	0,00	0,00	0,00	0,00	7,90	3,16	0,00	13,63
Santa Coloma de Cervelló	8690	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,09	0,00	0,00	3,09
Igualada	8700	0,00	0,00	0,00	23,96	0,00	0,00	0,00	0,00	14,72	0,00	0,00	38,68
Santa Margarida de Montbui	8710	0,00	0,00	0,00	4,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,59
Òdena	8711	0,00	0,00	0,00	4,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,35

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Martí de Tous	8712	0,00	0,00	0,00	5,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,27
Vilafranca del Penedès	8720	0,00	0,00	0,00	42,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,46
Santa Margarida i els Monjos	8730	0,00	0,00	0,00	4,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,09
Castellví de la Marca	8732	0,00	0,00	0,00	4,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,67
El Pla del Penedès	8733	0,00	0,00	0,00	3,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,82
Vilobí del Penedès	8735	0,00	0,00	0,00	4,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,20
Subirats	8739	0,00	0,00	0,00	2,75	1,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,52
Sant Andreu de la Barca	8740	0,00	0,00	0,00	4,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,56	0,00	0,00	9,02
Molins de Rei	8750	0,00	0,00	0,00	3,78	0,00	0,42	0,00	0,00	0,00	5,81	0,00	0,00	10,01
El Papiol	8754	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Castellbisbal	8755	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,76	0,00	0,00	4,76
Corbera de Llobregat	8757	0,00	0,00	0,00	1,74	0,00	0,77	0,00	0,00	0,00	5,34	2,13	0,00	9,98
Cervelló	8758	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,21	0,00	0,00	4,21
Vallirana	8759	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,64	0,00	2,10	11,74
Martorell	8760	0,00	0,00	0,00	5,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,51	0,00	0,00	10,89
Sant Sadurní d'Anoia	8770	0,00	0,00	0,00	3,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,01
Pallejà	8780	0,00	0,00	0,00	3,50	0,00	1,03	0,00	0,00	0,00	7,17	0,00	0,00	11,71
Masquefa	8783	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,53	0,00	0,00	8,53
Piera	8784	0,00	0,00	0,00	3,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,08	0,00	0,00	13,36
Capellades	8786	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,73
Gelida	8790	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,21
La Granada	8792	0,00	0,00	0,00	3,77	0,00	1,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,44
Avinyonet del Penedès	8793	0,00	0,00	0,00	5,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,86
Vilanova i la Geltrú	8800	0,00	0,00	0,00	9,91	0,00	20,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,37
Sant Pere de Ribes	8812	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
El Prat de Llobregat	8820	0,00	0,00	0,00	0,72	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	2,21	0,00	0,00	3,25
Sant Boi de Llobregat	8830	0,00	0,00	0,00	8,58	0,55	3,04	0,00	0,00	0,00	5,27	0,00	1,15	18,60
Viladecans	8840	0,00	0,00	0,00	11,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	0,00	12,53
Gavà	8850	0,00	0,00	0,00	5,62	0,00	1,87	0,00	0,00	0,00	4,32	0,00	0,00	11,81
Begues	8859	0,00	0,00	0,00	2,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,13	2,63	0,00	17,89
Castelldefels	8860	0,00	0,00	0,00	8,08	0,00	4,29	0,96	0,00	0,00	24,81	0,00	0,00	38,14
Cubelles	8880	0,00	0,00	0,00	4,34	0,00	1,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,25
L'Hospitalet de Llobregat	8901	0,00	0,00	0,00	4,49	0,66	1,99	0,00	0,00	0,00	3,18	0,42	3,24	13,98
Badalona	8911	0,00	0,00	0,00	2,18	0,00	6,76	0,00	0,00	0,00	3,35	0,00	1,46	13,76
Santa Coloma de Gramenet	8921	0,00	0,00	0,00	2,14	0,00	6,17	0,00	0,00	0,00	3,29	0,00	0,00	11,61
Sant Adrià de Besòs	8930	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,67
Cornellà de Llobregat	8940	0,00	0,00	0,00	2,98	5,41	0,88	0,00	0,00	0,61	6,10	1,22	0,00	17,19
Esplugues de Llobregat	8950	0,00	0,00	0,00	0,91	1,76	0,10	0,00	0,00	0,00	0,70	0,28	0,61	4,36
Sant Just Desvern	8960	0,00	0,00	0,00	0,89	0,57	0,00	0,00	0,00	0,00	1,36	0,00	0,00	2,81

		A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	Total
Sant Joan Despí	8970	0,00	0,00	0,00	0,51	0,65	0,45	0,00	0,00	0,00	4,69	0,00	0,00	6,31
Sant Feliu de Llobregat	8980	0,00	0,00	0,00	2,05	0,33	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,61
Girona	17001	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,79
Amer	17170	0,00	0,00	0,00	9,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,31
Llafranc	17211	0,00	0,00	0,00	9,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,99
Quart	17241	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,51
Blanes	17300	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,35	0,00	0,00	18,35
Breda	17400	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,20
Santa Coloma de Farners	17430	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,68
Cervià de Ter	17464	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32,47	0,00	0,00	32,47
Cabanelles- Espinavessa	17747	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,63
Tarragona	43002	0,00	0,00	0,00	7,27	0,00	9,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,93
Vila-seca	43480	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,48
El Vendrell	43700	0,00	0,00	0,00	0,00	12,42	6,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,86
Bellvei	43719	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,81
L'Arboç	43720	0,00	0,00	0,00	0,00	2,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,86
Calafell	43820	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,86
Segur de Calafell	43882	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,63
Altafulla	43893	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,14
TOTAL		0,00	0,00	0,00	339,32	31,94	252,45	7,15	0,00	0,61	419,64	29,05	41,65	1.121,81

ANNEX III. CARTOGRAFIA

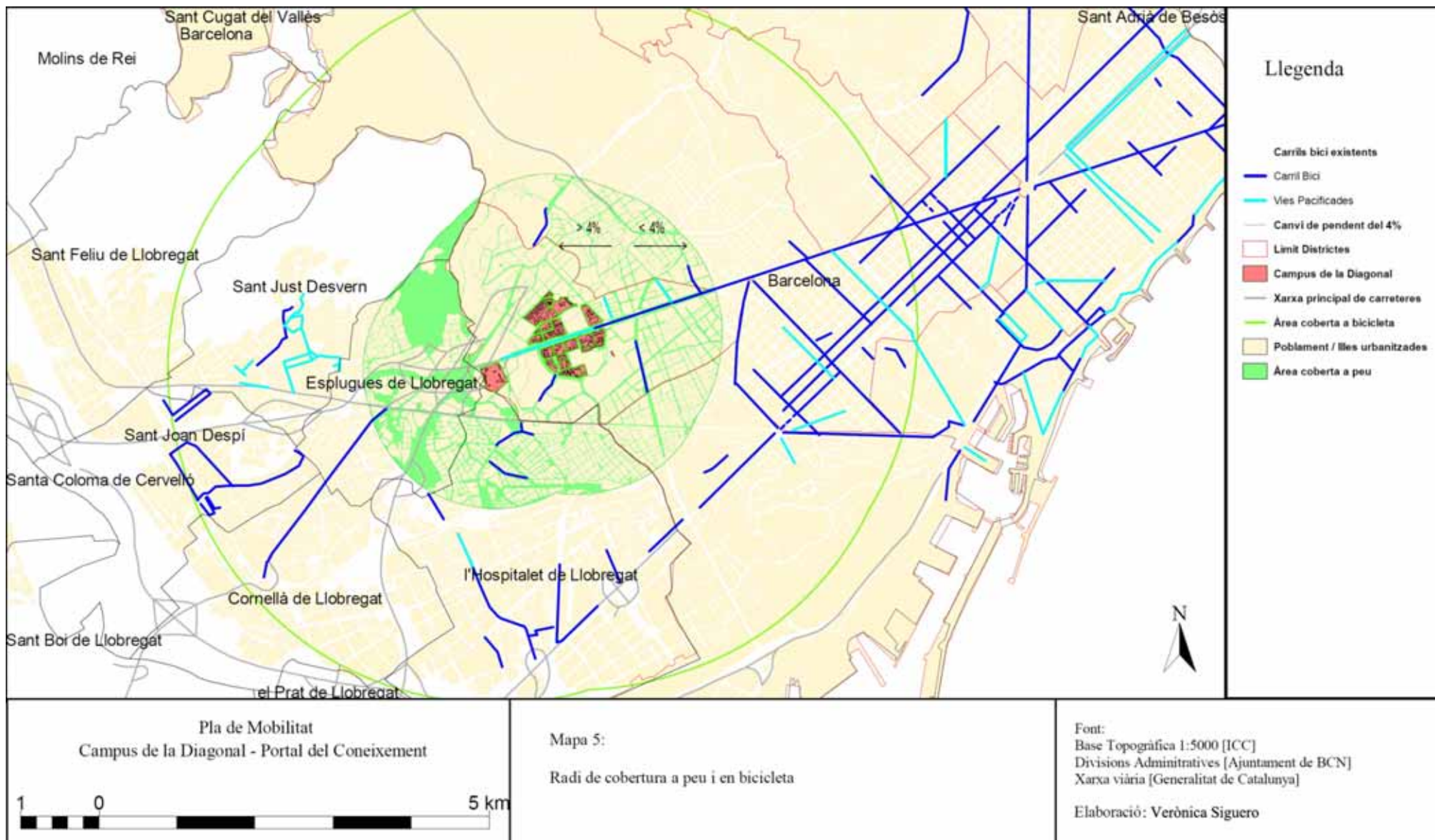
ÍNDEX

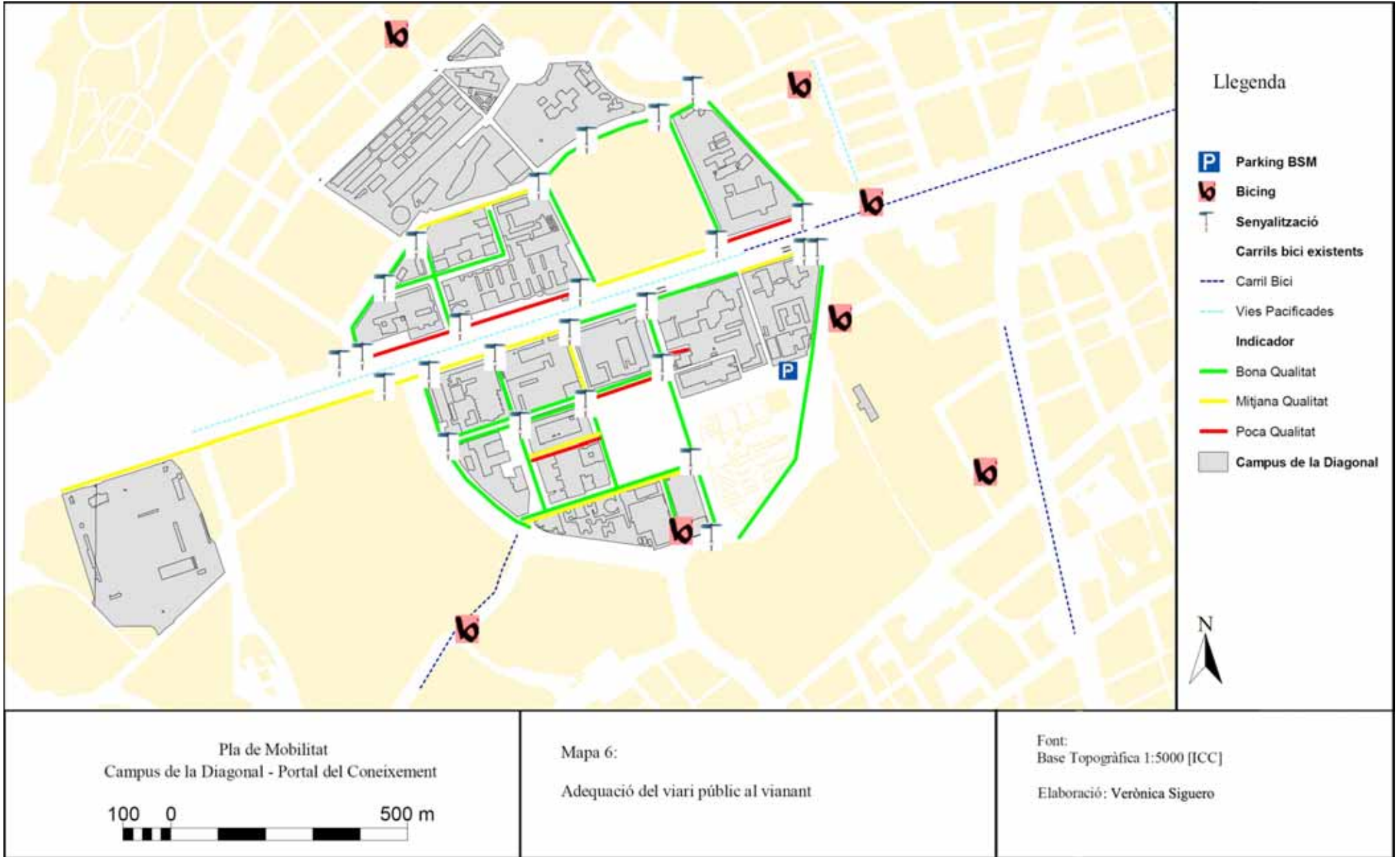
	Pàgina
1. Ubicació del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement UB	243
2. Radi de cobertura de la L3 del metro	244
3. Radi de cobertura de la T1, T2 i T3 del Trambaix	245
4. Radi de cobertura de les parades d'autobús	246
5. Radi de cobertura a peu i en bicicleta	247
6. Adequació del viari públic al vianant	248
7. Cobertura del transport públic urbà del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement	249
8. Cobertura del transport públic interurbà del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.....	250
9. Xarxa de ferrocarrils a Barcelona i municipis de la primera corona metropolitana	251
10. Xarxa ferroviària integrada amb temps de viatge, any 2006	252
11. Recorregut de la línia 7 d'autobusos de TMB	253
12. Recorregut de la línia 33 d'autobusos de TMB	254
13. Recorregut de la línia 54 d'autobusos de TMB	255
14. Recorregut de la línia 60 d'autobusos de TMB	256
15. Recorregut de la línia 67 d'autobusos de TMB	257
16. Recorregut de la línia 74 d'autobusos de TMB	258
17. Recorregut de la línia 75 d'autobusos de TMB	259
18. Recorregut de la línia 78 d'autobusos de TMB	260
19. Recorregut de la línia 113 d'autobusos de TMB	261
20. Xarxa ferroviària integrada de la Regió Metropolitana de Barcelona	262
21. Xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya, operat per Renfe	263
22. Aforament de places d'aparcament al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement	264
23. Plànol de Bicing, amb ubicació de les estacions del sistema i carrils bici i vies pacificades	265

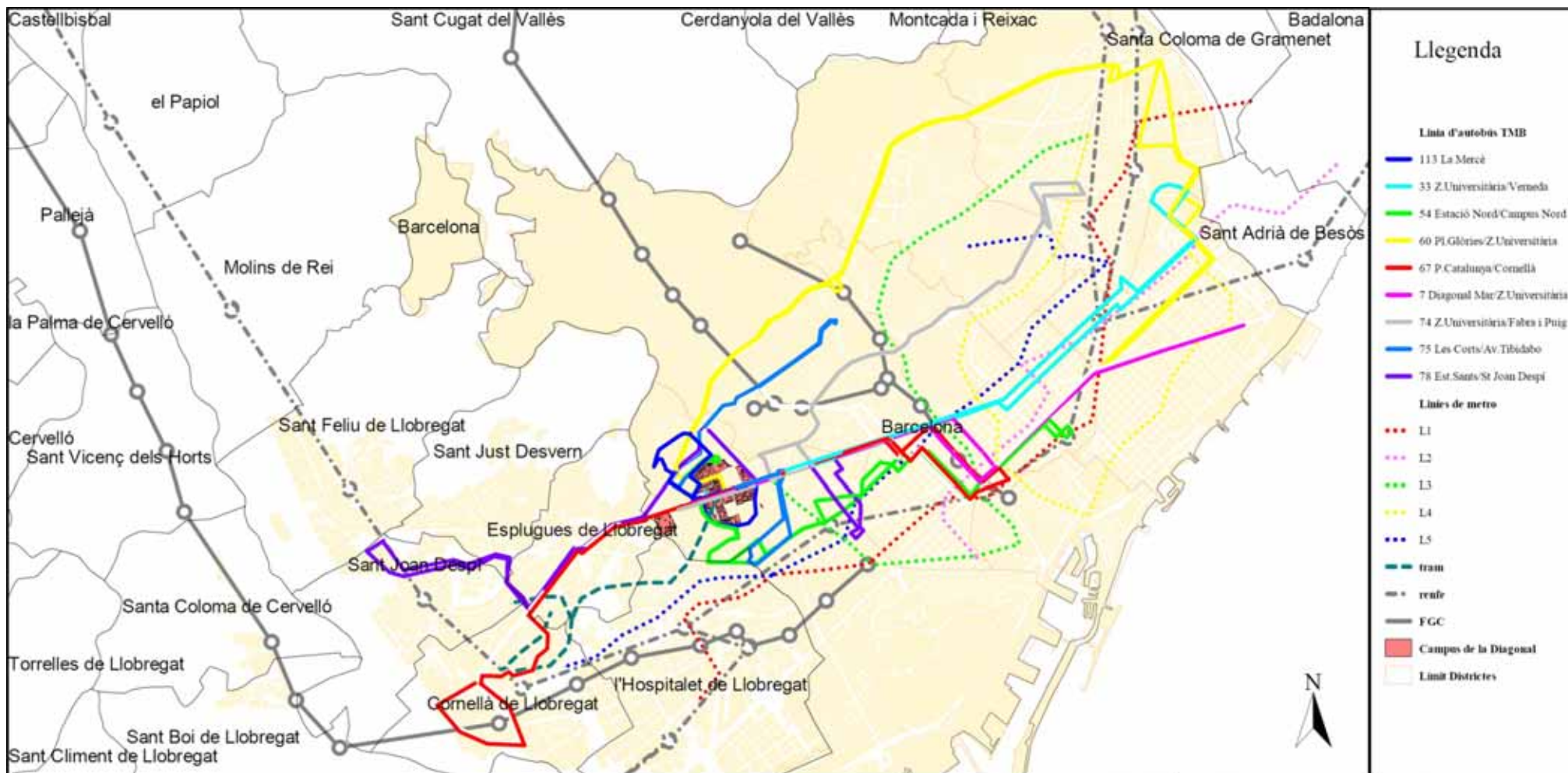












Pla de Mobilitat
Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement

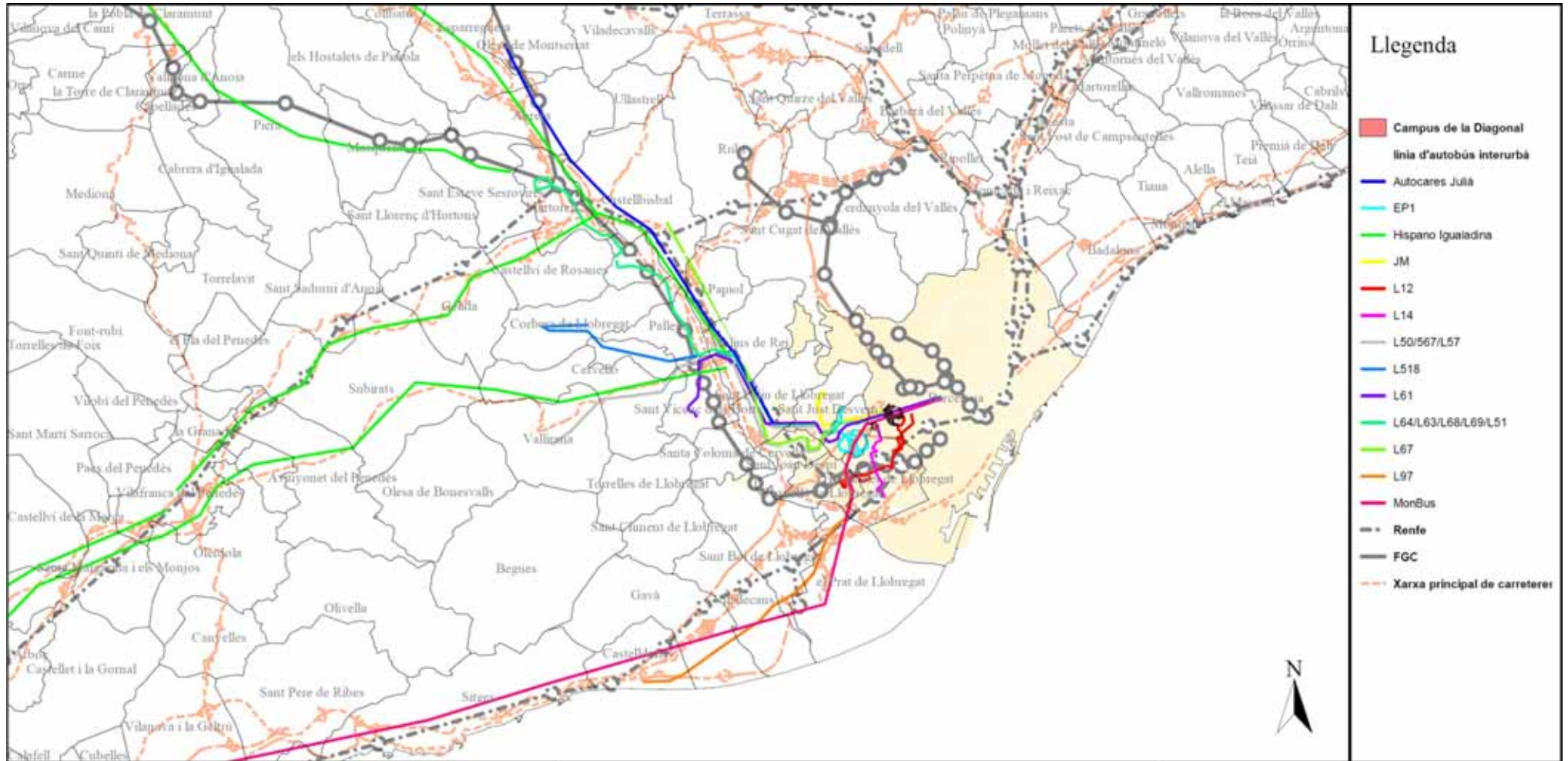


Mapa 7:

Cobertura del transport públic urbà del Campus de la Diagonal -
Portal del Coneixement

Font:
Base Topogràfica 1:5000 [ICC]
Divisions Administratives [Ajuntament de BCN]
Divisió Municipal [Generalitat de Catalunya]

Elaboració: Verònica Sigüero



Pla de Mobilitat
Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement

2 0 10 km

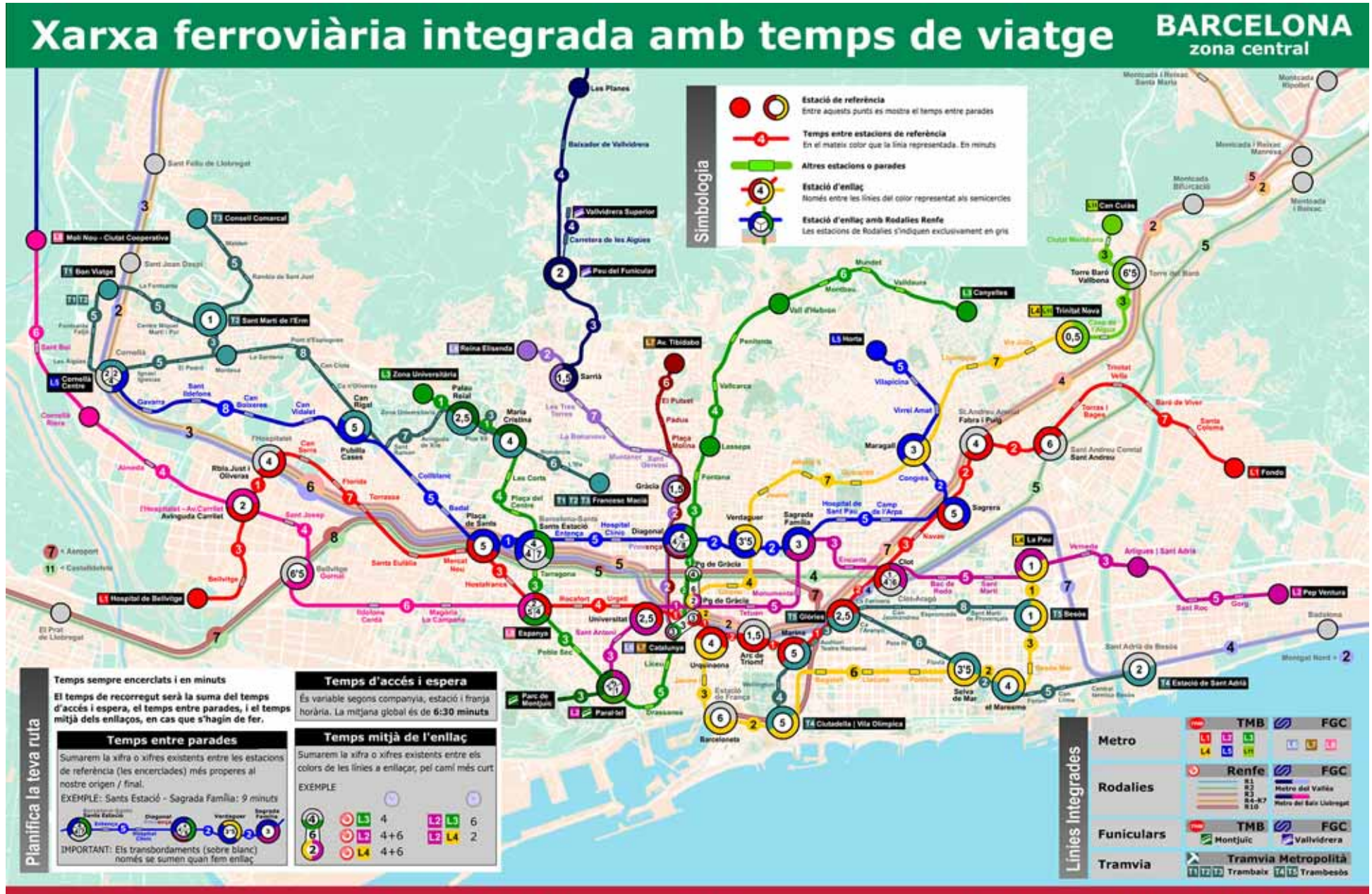
Mapa 8:
Cobertura del transport públic interurbà al Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement

Font:
 Base Topogràfica 1:5000 [ICC]
 Divisions Administratives [Ajuntament de BCN]
 Divisions Municipals [Ajuntament de BCN]
 Xarxa Viària i Ferroviària [Generalitat de Catalunya]

Elaboració: Verònica Sigüero



Mapa 9. Xarxa de ferrocarrils (metro, FGC, Rodalies i Tram) a Barcelona i municipis de la primera corona metropolitana. Font: TMB (www.tmb.net).

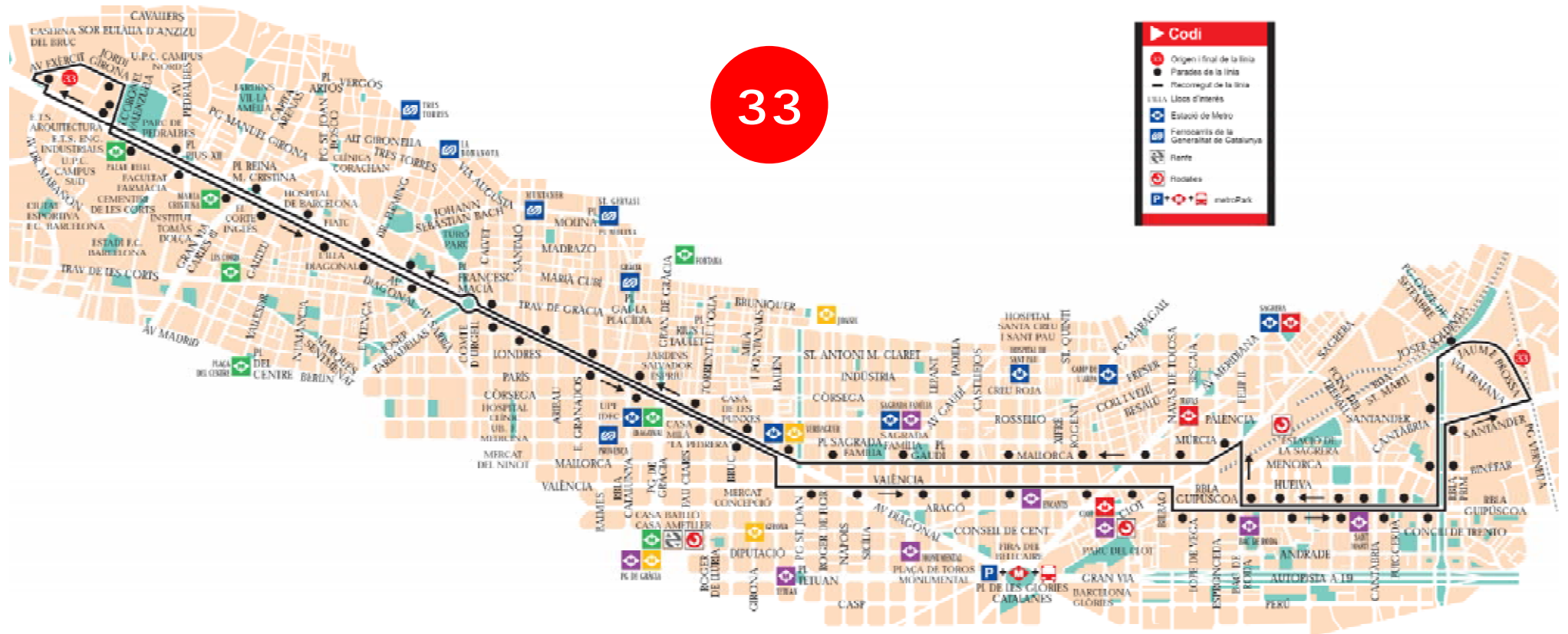


Mapa 10. Xarxa ferroviària integrada amb temps de viatge, any 2006. Font: Associació per a la Promoció del Transport Públic (www.transportpublic.org).

7



Plànol 11. Recorregut de la línia 7 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).



Plànol 12. Recorregut de la línia 33 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

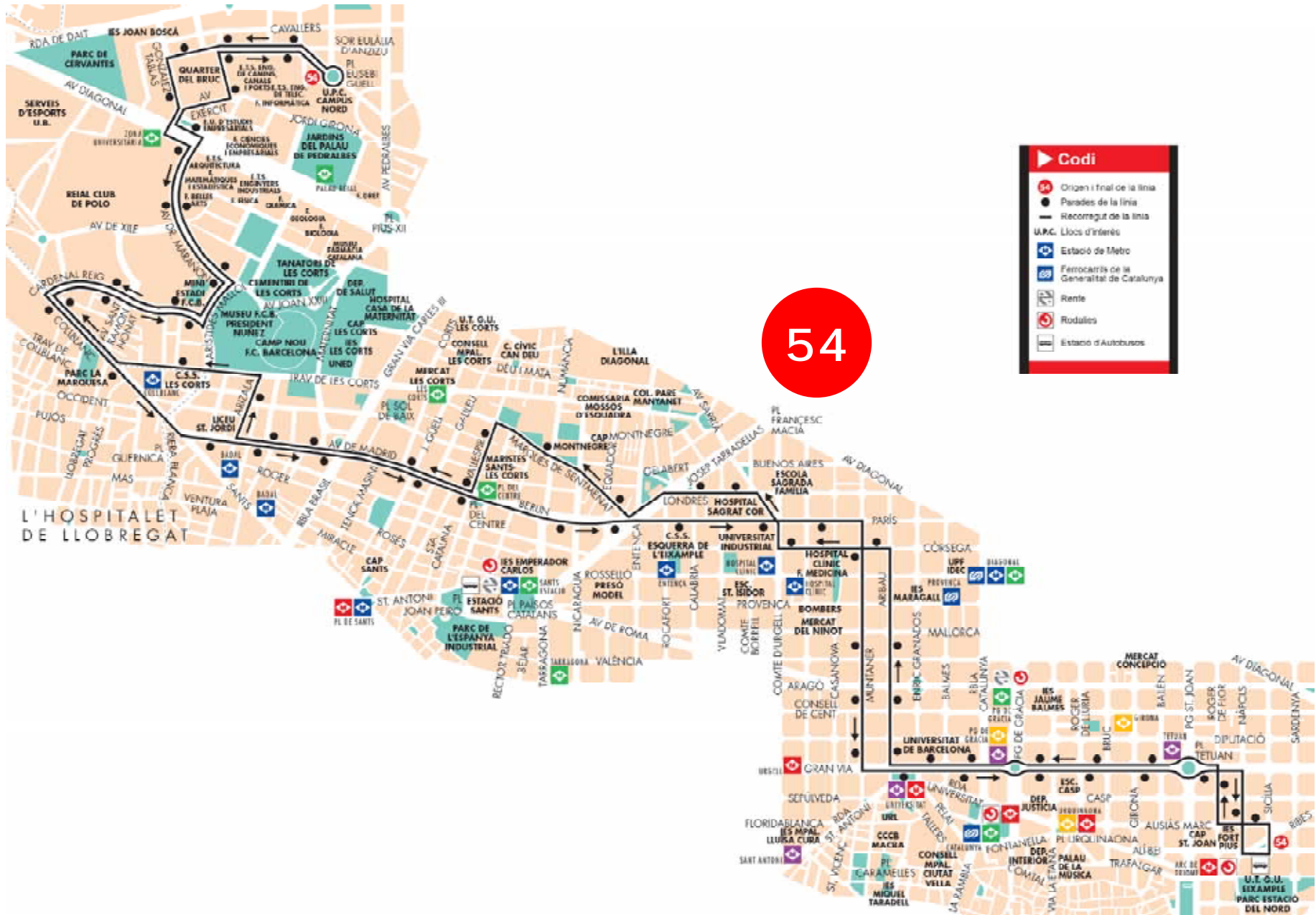
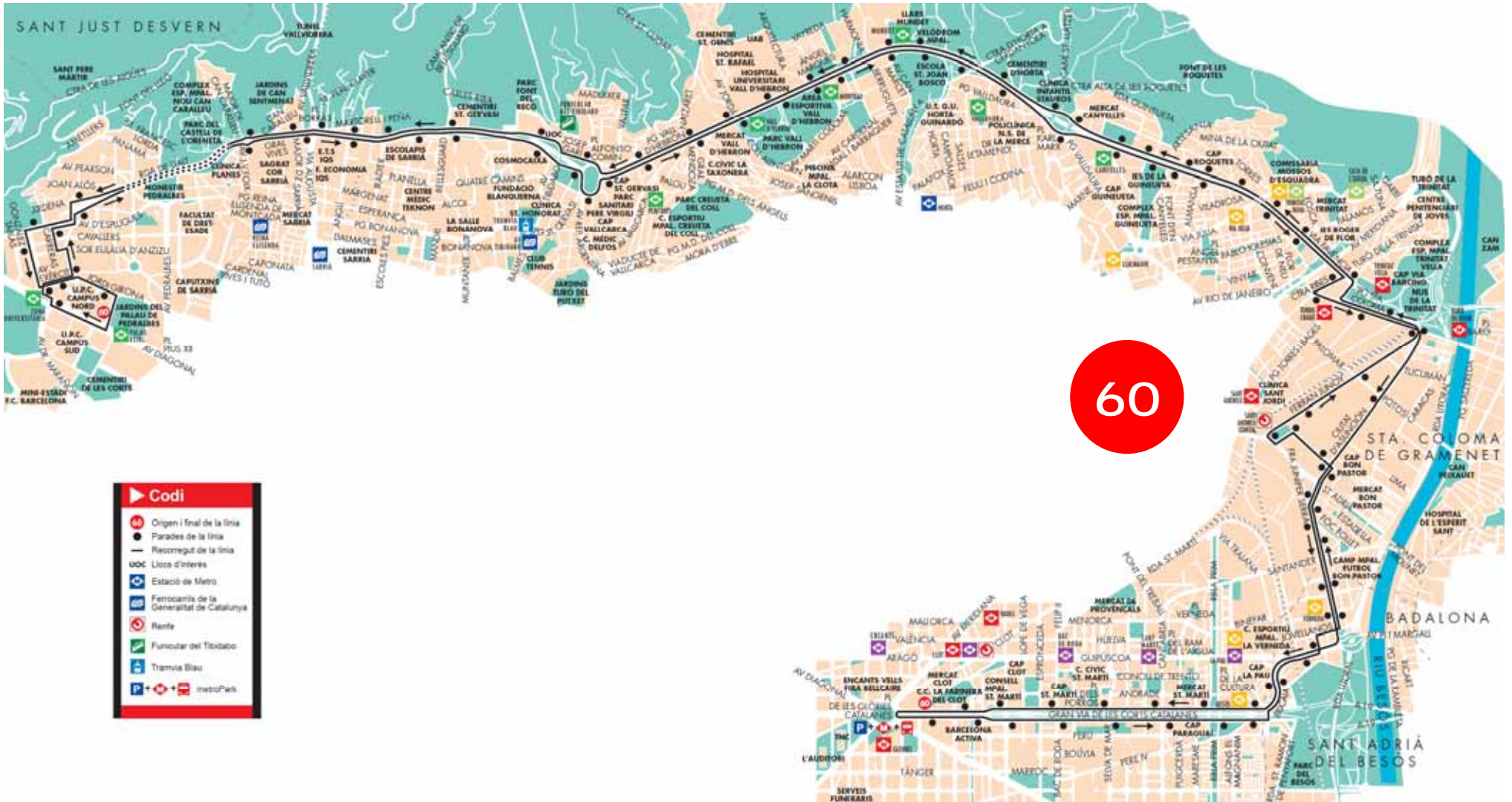
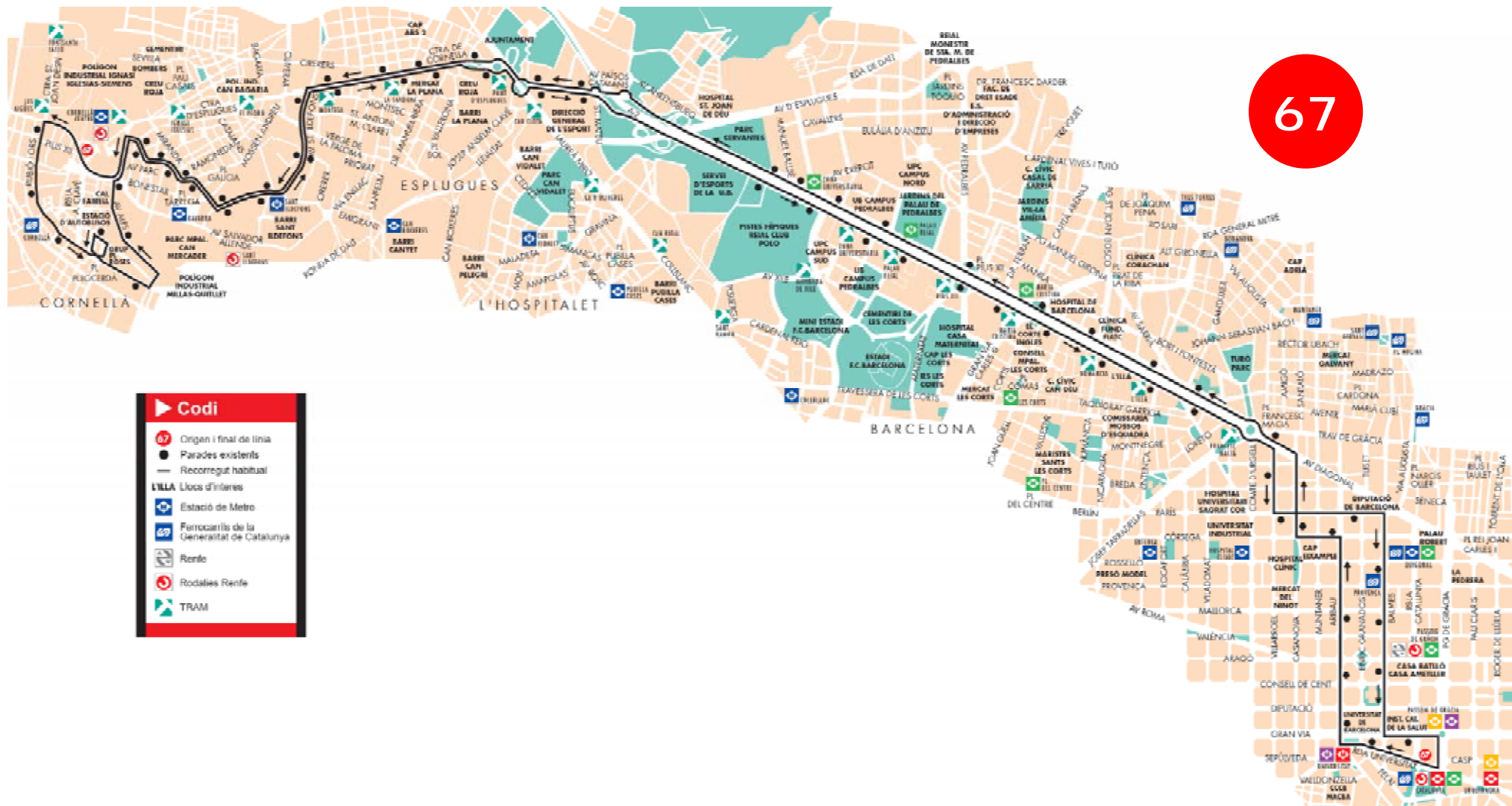


Figura 13. Recorregut de la línia 54 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).



Plànol 14. Recorregut de la línia 60 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

67



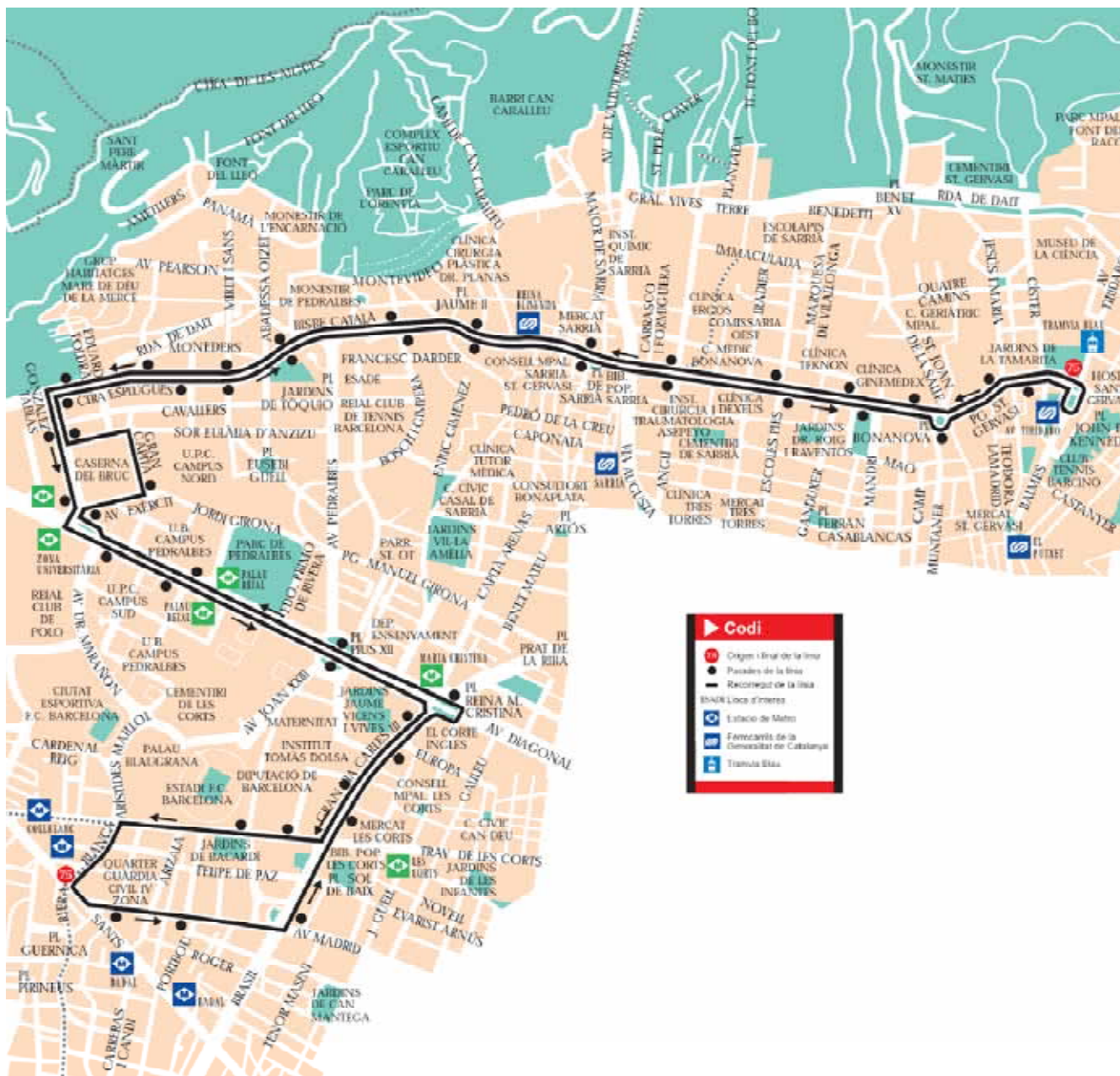
Plànol 15. Recorregut de la línia 67 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

74



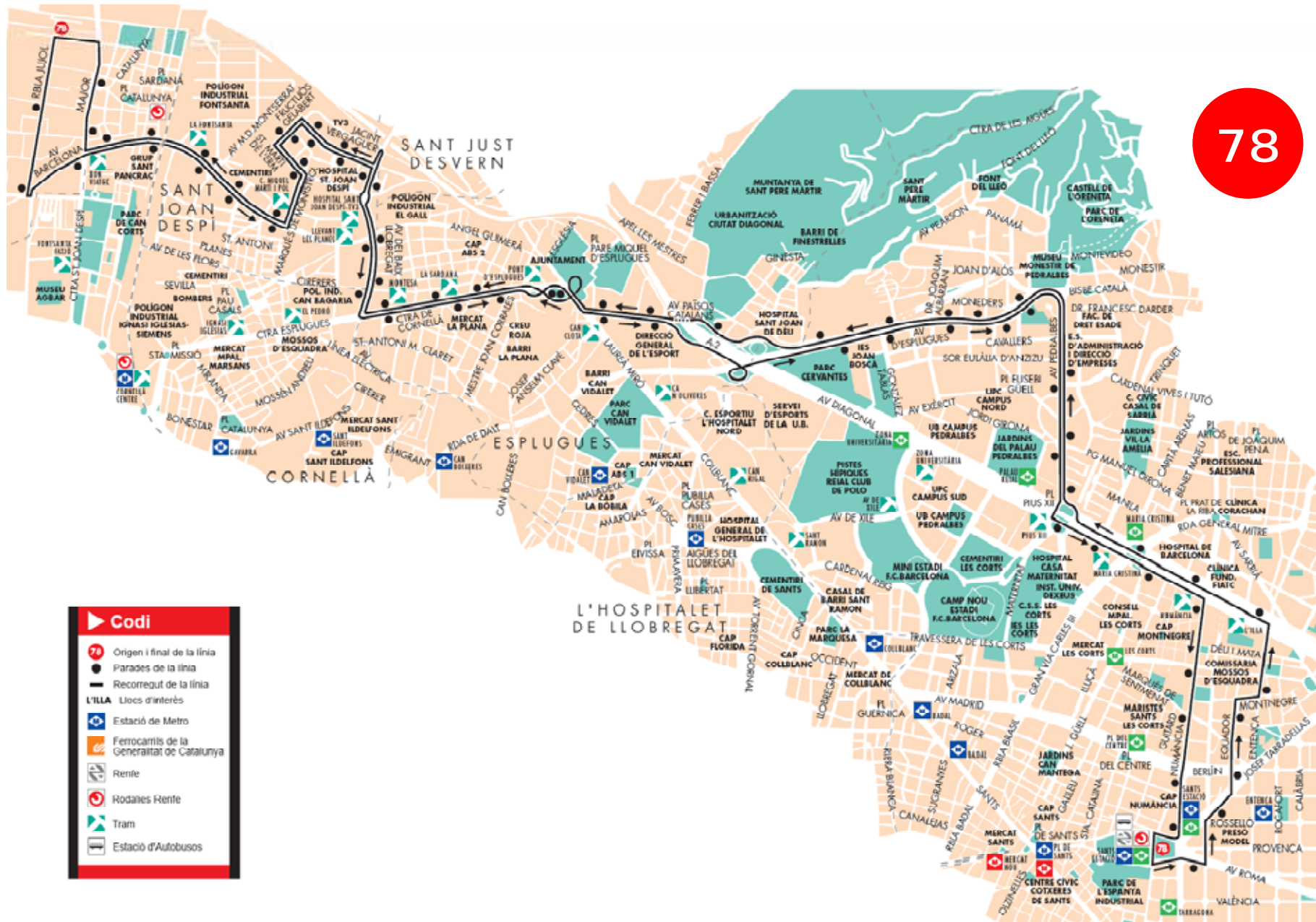
Plànol 16. Recorregut de la línia 74 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

75



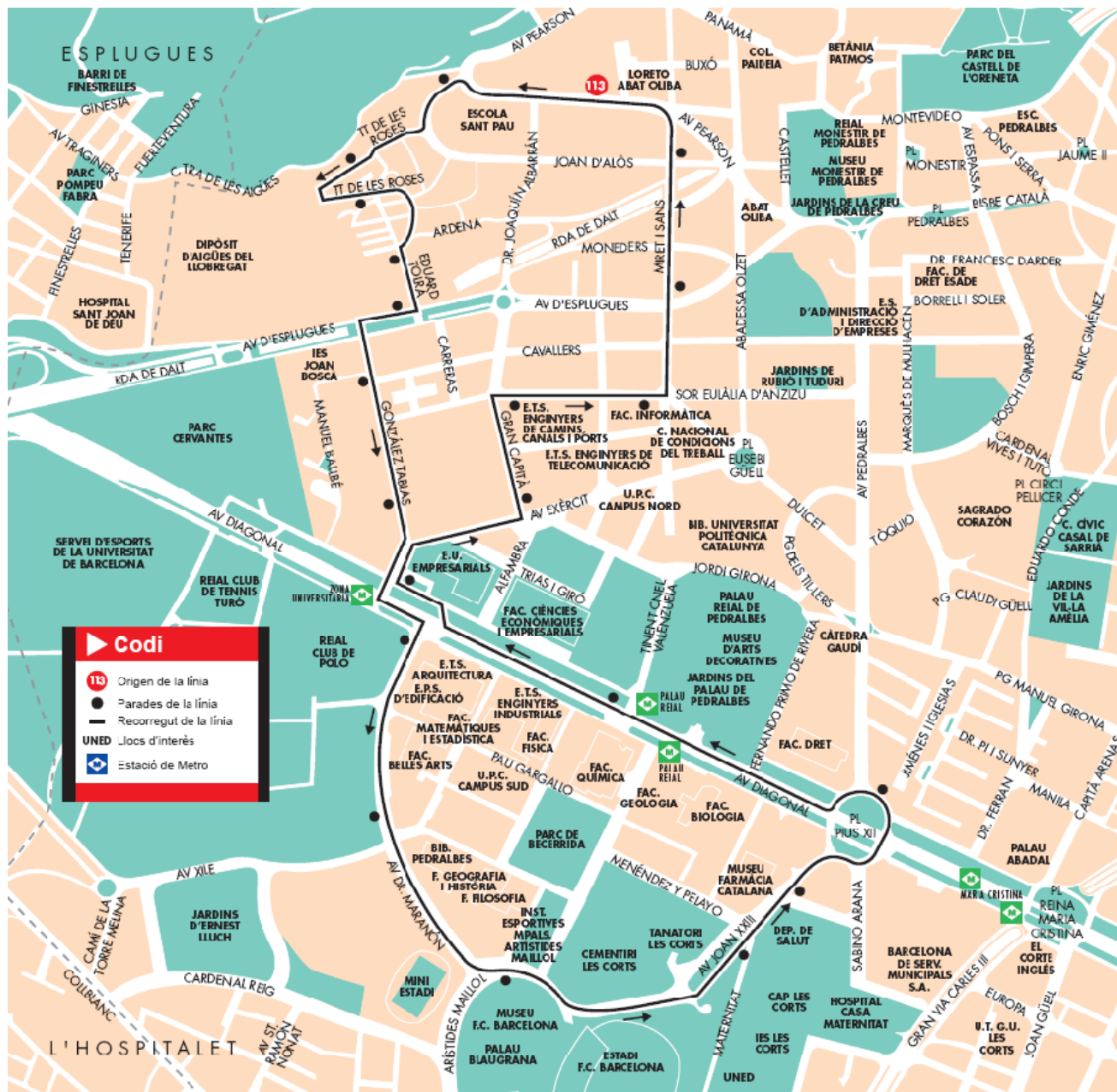
Plànol 17. Recorregut de la línia 75 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

78



Plànol 18. Recorregut de la línia 78 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

113



Plànol 19. Recorregut de la línia 113 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).



Plànol 21. Xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya, operat per Renfe. Edició setembre 2010. Font: Rodalies de Catalunya (www.rodalies.cat).



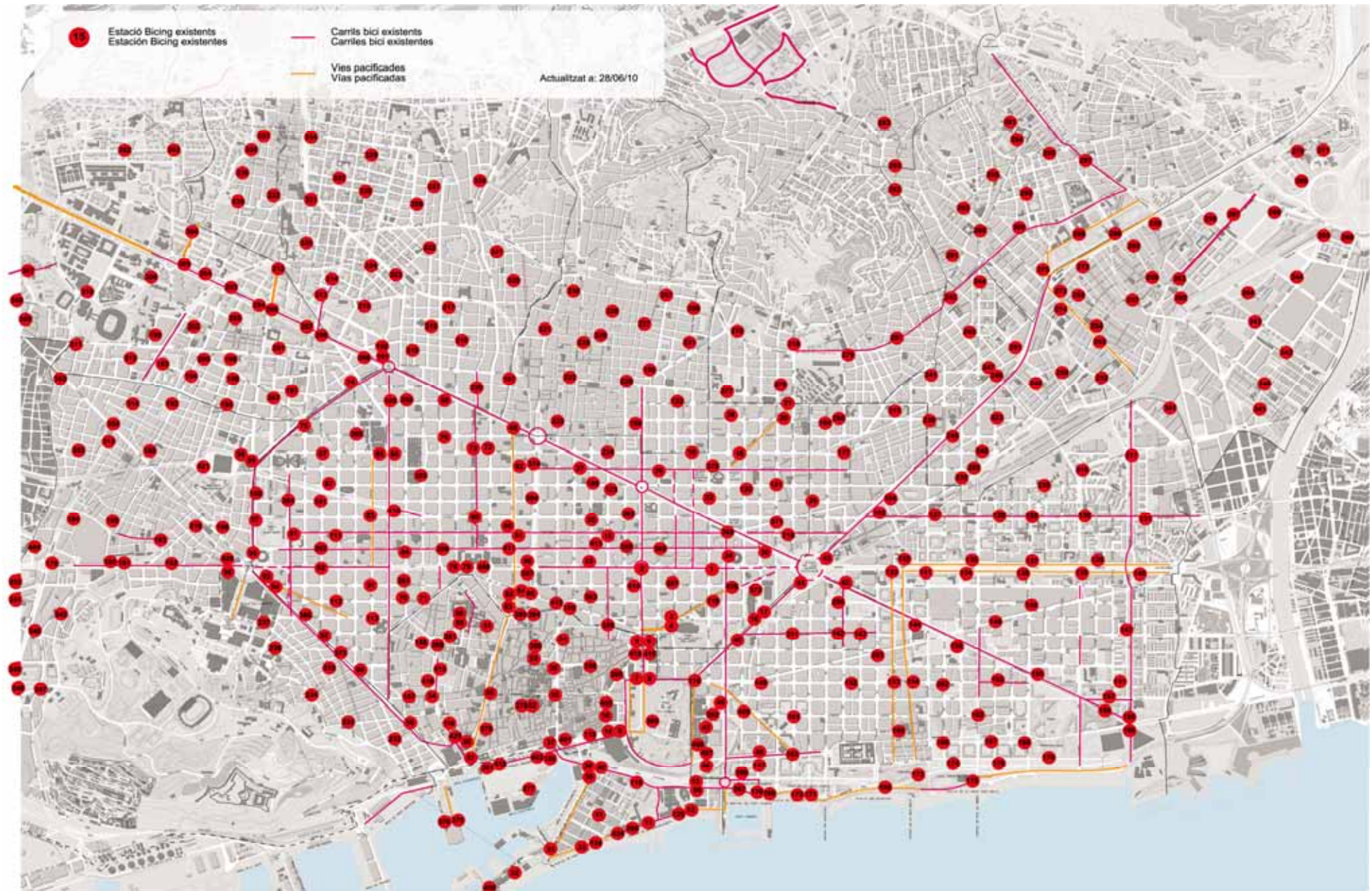
AFORAMENT DE PLACES D'APARCAMENT DEL CAMPUS DIAGONAL-PORTAL DEL CONEIXEMENT

- Aparcament de cotxes
- Aparcament de motos
- Aparcament de bicicletes

Nota: s'ha diferenciat el nombre de places dels vials públics (color negre) de les ubicades en els edificis del Campus (color blanc). No s'inclou l'aparcament indiscriminat. L'aforament s'ha realitzat del 28 d'abril al 28 de maig de 2010. Per a més detalls consulteu les taules 10 i 11.



Plànol 22. Aforament de places d'aparcament al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració pròpia.



Planol 23. Plànol de Bicing, amb ubicació de les estacions del sistema i carrils bici i vies pacificades de Barcelona. Font: www.bicing.com