

Diagnosi de la Mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al Campus Diagonal – Portal del Coneixement (2018)



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Oficina de Seguretat,
Salut i Medi Ambient

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>

Desembre 2019

Índex

1.	INTRODUCCIÓ	2
2.	ANÀlisi DE L'OFERTA D'ACCESSIBILITAT	3
2.1.	Transport actiu	3
2.2.	Transport públic	7
2.3.	Transport privat motoritzat	9
3.	ANÀlisi DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT	13
4.	CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA	15
5.	OCUPACIÓ DELS CENTRES DE LA UB	16
6.	ORIGEN – DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA	18
7.	ORIGEN – DESTINACIÓ: MITJANS DE TRANSPORT	20
8.	INTERMODALITAT	27
9.	MITJANS DE TRANSPORT: EVOLUCIÓ TEMPORAL	29
10.	DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT	31
11.	MOBILITAT EXTERNA	33
12.	PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT	35
13.	CONCLUSIONS	38

1. INTRODUCCIÓ

La Universitat de Barcelona està compromesa en aconseguir una mobilitat cada vegada més sostenible per accedir als seus centres. Una mostra d'aquest compromís institucional és el Pla de sostenibilitat 2012 – 2018 de la Universitat de Barcelona, que va ser aprovat pel Claustre el juliol del 2012, i està estructurat en 10 línies estratègiques. En concret, la línia 3 està dedicada a la Mobilitat, l'activitat que genera més impacte ambiental a la institució.

Amb l'objectiu d'aconseguir una mobilitat més sostenible, dins de la línia de Mobilitat del Pla de Sostenibilitat es van incloure les accions LE-3.63 (Dur a terme enquestes periòdiques de mobilitat als centres, i difondre'n els resultats), i LE-3.11 (Dur a terme les diagnosi de mobilitat a tots els centres). Els resultats que se n'obtenen permeten conèixer com es desplacen les persones treballadores i l'alumnat de tots els centres de la Universitat de Barcelona i analitzar com evoluciona el seu perfil de mobilitat al llarg dels anys.

Al Campus Diagonal – Portal del Coneixement s'han realitzat, previ a aquest document, dues diagnosi de mobilitat, una el [2010](#) i l'altra el [2013](#), a partir de les enquestes de mobilitat realitzades aquells anys.

A més, es va realitzar el 2016 un estudi sobre la [Qualitat del viari al Campus Diagonal – Portal del Coneixement](#) per avaluar l'estat de les voreres i els vials que donen accés a peu al Campus.

El present document està dividit en dos grans apartats. El primer (capítol 2) realitza una anàlisi de l'oferta d'accessibilitat al Campus Diagonal – Portal del Coneixement comparant les diferències que hi ha hagut en l'oferta del transport actiu, transport públic, i transport privat motoritzat des de l'última diagnosi realitzada l'any 2013 fins a la data de realització de l'enquesta de mobilitat a inicis del 2018. El segon apartat (a partir del capítol 3) realitza una anàlisi de la demanda de l'accessibilitat a partir dels resultats obtinguts a l'enquesta de mobilitat.

2. ANÀLISI DE L'OFERTA D'ACCESSIBILITAT

En aquest apartat es destaquen els canvis que hi ha hagut des de l'última diagnosi realitzada l'any 2013, en relació amb el transport actiu, el transport públic i el transport privat motoritzat.

2.1. Transport actiu

El transport actiu inclou el desplaçament a peu, amb bicicleta, patinet, patins, monopatins, i amb tota la resta de vehicles de mobilitat personal en formats elèctric i mecànic. S'anomena "actiu", perquè l'usuari participa de manera activa en el desplaçament, aportant beneficis per la salut gràcies a l'exercici que es realitza.

Si ens centrem en l'**accés a peu**, un dels canvis més importants del Campus Diagonal ha estat la pacificació l'any 2015 dels carrers del Campus Sud amb l'ampliació de zones 30 i millora de la senyalització horitzontal, així com la instal·lació d'elements reductors de velocitat com els ressalts de cautxú, que milloren la seguretat dels vianants.



FIGURA 1. Carrers pacificats al Campus Diagonal.

A més, s'ha transformat en ús exclusiu per a vianants el carrer de Baldri Reixac, entre els carrers d'Adolf Florensa i de Pascual i Vila, afegint-hi bancs i mobiliari de lleure. Així, queda acabada la pacificació de tot carrer, ja que anys enrere ja s'havia fet una actuació similar en el tram comprès entre els carrers de Pascual i Vila i de Josep Samitier.



FIGURA 2. Carrer Baldiri Reixac, per a ús exclusiu per a vianants.

Un altre canvi que s'ha produït al Campus Diagonal ha estat el nou accés al metro de la nova línia L9 i de la línia L3, situada a la cantonada entre l'avinguda del Dr. Marañón i l'avinguda Diagonal. Aquest nou accés disposa d'ascensors que connecten el carrer amb l'andana del metro, fent accessible l'estació.



FIGURA 3. Nova entrada de la parada de metro de "Zona Universitària" per accedir a les línies L9 i L3, a la cantonada entre l'Avinguda Dr. Marañón i l'Avinguda Diagonal.

Per últim, trobem la instal·lació de semàfors en els dos passos de vianants situats a la intersecció entre els carrers del Dr. Marañón i de Pau Gargallo.

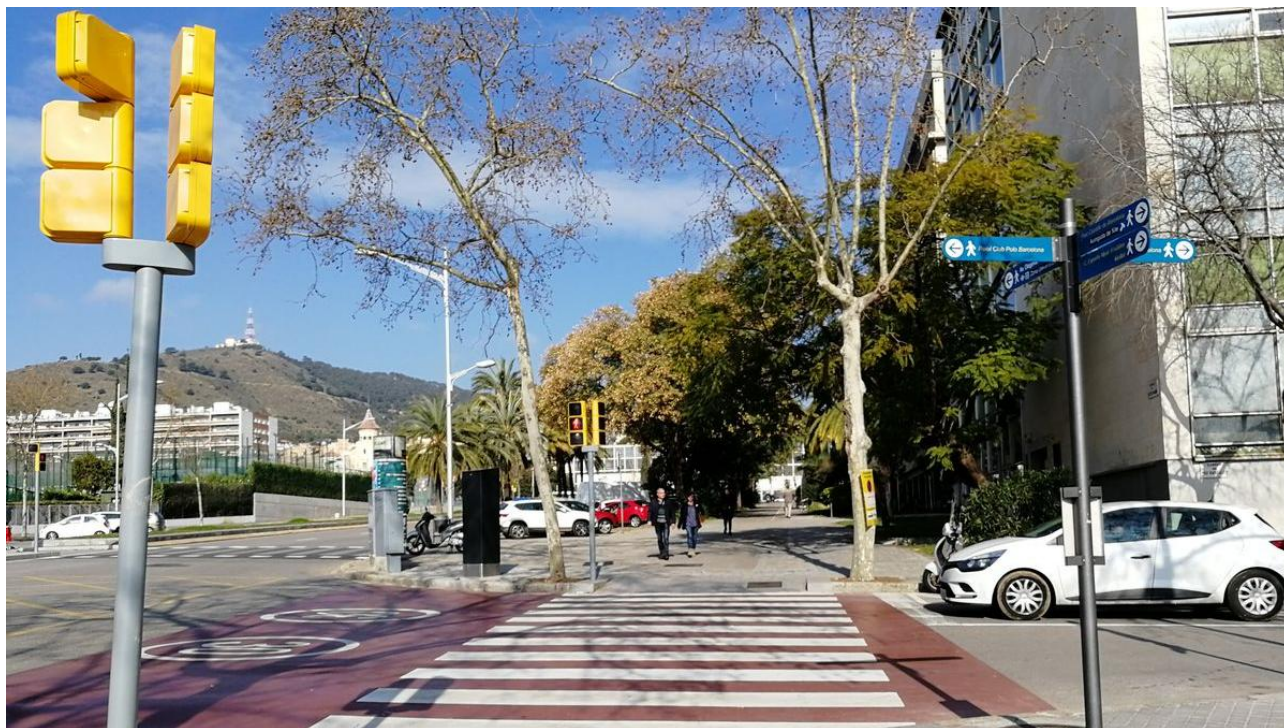


FIGURA 4. Nous semàfors a la cantonada entre el carrer de Pau Gargallo i l'avinguda del Dr. Marañón.

Pel que fa a la **bicicleta**, el nombre de places d'aparcament al Campus Diagonal és de 797, el que suposa un increment del 9 % (66 places) respecte a març del 2014.

TAULA 1. Nombre de places d'aparcament de bicicletes al Campus Diagonal per centres.

Ubicació	Tipus	Centres										Total Campus Diagonal
		Belles Arts i Menjadors	Biologia	Ciències de la Terra	Dret	Economia i Empresa	Esports UB	Farmàcia	Física i Química	Florensa	Edifici de Relacions Laborals	
Recinte UB	U invertida	32	134	34	64	30	70	52	88	58	0	562
	Lligat simple	0	0	9	0	28	0	0	0	0	0	37
	<i>total</i>	32	134	43	64	58	70	52	88	58	0	599
Via pública	U invertida	28	34	0	38	10	0	0	46	0	42	198
	Lligat simple	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>total</i>	28	34	0	38	10	0	0	46	0	42	198
Total		60	168	43	102	68	70	52	134	58	42	797

La Facultat de Dret és la que més canvis ha tingut, amb la instal·lació de dos aparcaments a l'avinguda Diagonal que sumen un total de 40 places. A més, el febrer del 2018 ha entrat en funcionament el nou edifici de la Facultat de Dret, i s'han instal·lat 2 nous aparcaments per a bicicletes en U invertida: un amb capacitat per a 15 bicicletes entre l'edifici Annex i el Principal, i un altre a l'aparcament de vehicles de l'edifici Annex per a 18 bicicletes.

A les facultats de Física i de Química, s'ha eliminat l'aparcament per a bicicletes que es trobava al porxo interior de l'entrada per l'avinguda Diagonal i s'han instal·lat 2 nous aparcaments a l'avinguda Diagonal, un a l'entrada de l'Atri Solar, i l'altre a l'entrada del carrer de Martí i Franquès.

Al recinte d'Esports UB també hi ha hagut bastants canvis en els darrers anys, ampliant les places de 44 a 70, amb la instal·lació de 3 nous aparcaments i l'ampliació de l'aparcament situat davant la pista poliesportiva.

TAULA 2. Nous aparcaments de bicicletes al Campus Diagonal.

Núm.	Centre	Edifici	Zona	Ubicació	Descripció	Tipus	Núm. peces	Núm. places
82	Dret	Principal	Exterior	Via pública	Lateral av. Diagonal, entrada principal	U invertida	10	20
85	Dret	Nou	Exterior	Via pública	Av. Diagonal	U invertida	9	20
86	Dret	Principal	Exterior	Recinte UB	Entre l'edifici Principal i el Nou	U invertida	9	20
87	Dret	Nou	Interior	Recinte UB	Planta -2, aparcament al edifici nou.	U invertida	9	18
88	Biologia	Jaume Almera	Exterior	Recinte UB	Davant de l'edifici Jaume Almera	U invertida	4	8
89	Física i Química	Química	Exterior	Recinte UB	Cantonada de Martí i Franquès amb Av. Diagonal	U invertida	6	12
90	Física i Química	Química	Exterior	Recinte UB	Davant de l'edifici Atri Solar	U invertida	7	14
91	Esports UB	Camp de rugbi	Exterior	Recinte UB	Davant de l'accés al camp de rugbi	U invertida	4	8
92	Esports UB	Pista poliesportiva	Exterior	Recinte UB	Entrada a la pista poliesportiva per l'avinguda d'Albert Bastardas	U invertida	10	10
93	Esports UB	Complex esportiu	Exterior	Recinte UB	Davant de l'accés a les grades del complex esportiu	U invertida	4	8
94	Farmàcia	Edifici A	Exterior	Via pública	Entrada a l'edifici A per l'Av. Diagonal	U invertida	8	16

Nota: La columna Núm. indica el codi de registre d'aparcament que figura a la base de dades de l'OSSMA.

A l'inici del 2015 es van instal·lar per la ciutat de Barcelona noves estacions de **bicicletes elèctriques** del servei de bicicletes públiques de Barcelona **Bicing**.

Una d'aquestes estacions (número 458) es troba ubicada a l'avinguda de Joan XXIII, al costat de la Facultat de Farmàcia i del Pavelló Rosa, i disposa de 12 places.

Aquesta estació elèctrica complementa a les altres 3 estacions mecàniques que ja fa anys que donen un servei parcial al Campus Diagonal.

En el moment de la realització de l'enquesta, totes les estacions del Bicing es troben ubicades a la perifèria del Campus Diagonal, i per tant, només donen servei a una part d'aquest, bàsicament a les facultats de Dret i de Farmàcia, al Pavelló Rosa i al Parc Científic de Barcelona.

TAULA 3. Estacions de Bicing properes al Campus Diagonal.

Estació Bicing	Ubicació	Tipologia	Places
458	Av. de Joan XXIII, 23-25	Elèctrica	12
310	C/ de Josep Samitier / Av. de Joan XXIII	Mecànica	24
306	C/ del Doctor Salvador Cardenal, 1-5	Mecànica	30
305	Av. Diagonal, 680	Mecànica	25
TOTAL			91

Una de les accions més rellevants per a la bicicleta ha estat declarar els carrers del Campus com a *Carrers Bici*, on els cotxes i les motos no poden circular a més de 30 km/h, i les bicicletes poden circular per la calçada en el sentit de la via i tenen prioritat davant la resta de vehicles.



FIGURA 5. Carrer Bici al Campus Diagonal – Portal del Coneixement.

2.2. Transport públic

En els darrers anys s'han millorat les prestacions tant de les línies d'autobús urbanes de la ciutat de Barcelona, com de les interurbanes.

En el cas de la ciutat de Barcelona, la **xarxa ortogonal d'autobusos** s'ha anat implantant progressivament des de l'any 2012 i a data de la realització de l'Enquesta de Mobilitat de la UB, ja hi havia 20 de les 28 línies en funcionament. Es tracta d'un servei que presta Transport Metropolitans de Barcelona (TMB) i que ha implicat la remodelació de tota la xarxa d'autobusos de Barcelona amb l'objectiu de millorar el servei. A part de l'inici del servei de noves línies d'autobús, també ha implicat la modificació i supressió d'altres.

Si ens centrem en el Campus Diagonal, des de la realització de l'última enquesta de mobilitat el 2013, s'han implantat el novembre de 2017 la línia H4 (Zona Universitària / Bon Pastor), que dona servei sobretot a la Facultat d'Economia i Empresa, i la línia V5 (Mare de Déu de Port - Pedralbes), que té parada a prop de les facultats de Dret i de Farmàcia.

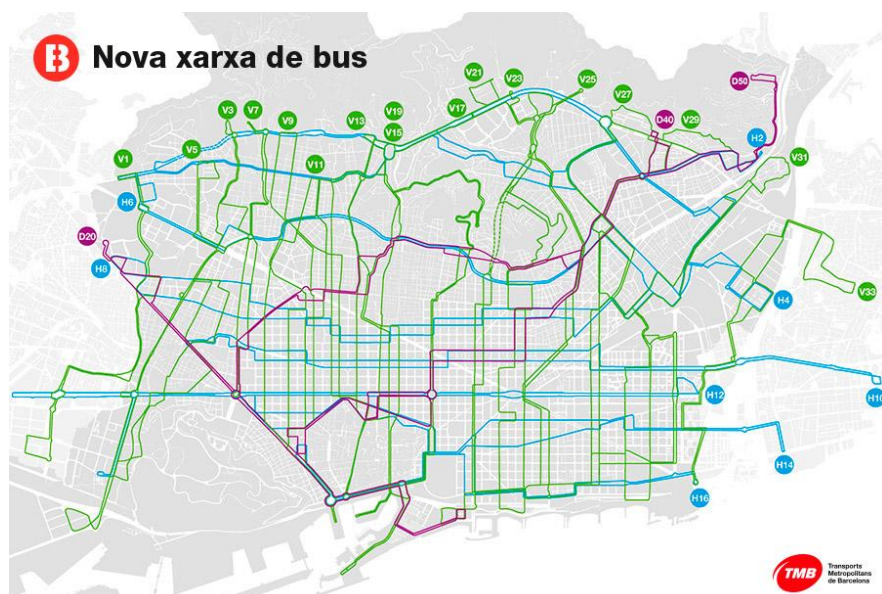


FIGURA 6. Disseny final de la nova xarxa ortogonal de busos urbans de la ciutat de Barcelona. FONT. TMB.

Quant a les **línies interurbanes d'autobusos**, el novembre del 2010 va entrar en funcionament la nova línia L79 (Sant Boi de Llobregat – Barcelona) que presta servei l'empresa BaixBus. Aquesta línia connecta els municipis de Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Sant Joan Despí amb Barcelona.

El 2012 la Generalitat de Catalunya i Transports Públics de Catalunya van iniciar la implantació de la nova xarxa de bus Exprés.cat.

Les línies que donen servei al Campus Diagonal a data de febrer de 2018 són: e2.2 (Barcelona – Terrassa), e5 (Barcelona – Igualada), e6 (Barcelona – Vilafranca), e8 (Barcelona – Corbera de Ll.), e17 (Barcelona – Vallirana), e18 (Barcelona – St. Sadurn d'A.), e20 (Barcelona – Torrelles) i e15.2 (Barcelona (Diagonal) – Vilanova i la Geltrú).

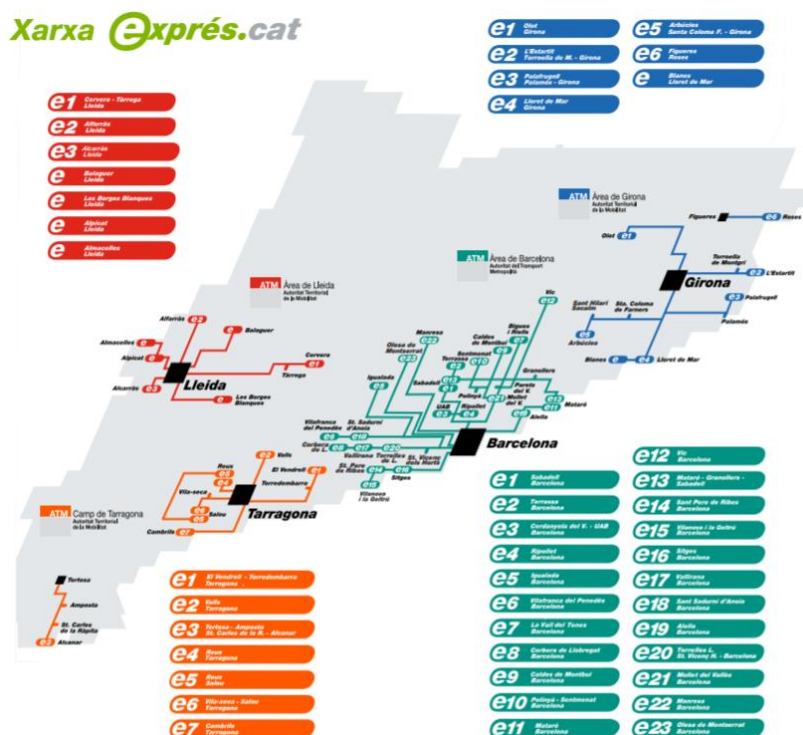


FIGURA 7. Mapa de la xarxa Exprés.cat. FONT. Generalitat de Catalunya.

El **metro** de Barcelona també ha tingut alguns canvis significatius, ja que el febrer del 2016 es va inaugurar la nova línia de metro L9 sud, que comunica la terminal 1 de l'Aeroport amb Zona Universitària. Aquesta nova línia consta de 15 estacions en funcionament i permet l'accés directe al Campus Diagonal des dels municipis del Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat.



FIGURA 8. Nova línia de metro L9 Sud que comunica l'Aeroport amb Zona universitària. FONT. TMB.

2.3. Transport privat motoritzat

Tal com s'ha explicat a l'APARTAT 2.1. TRANSPORT ACTIU, els carrers del campus s'han pacificat per millorar la seguretat dels vianants, reduint la velocitat dels vehicles a 30 km/h i millorant la senyalització horitzontal.

Els canvis més importants pel que fa a les **places d'aparcament per a cotxes i motos** s'han produït al carrer de Baldri Reixac, on la pacificació del carrer entre els carrers de Pascual i Vila i d'Adolf Florensa l'any 2013 per convertir-lo en un espai d'ús exclusiu per als vianants ha suposat la reducció de 47 places de cotxes i 27 places de moto.

A més, s'ha reordenat el carrer de Pascual i Vila, on s'han reservat 85 places per a cotxes (3 de les quals per a persones amb mobilitat reduïda) i 112 per a motos. Si comparem amb les dades de l'aforament del 2013, s'han reduït en total 56 places per a cotxes i 2 places per a les motos, en benefici del vianant que ha guanyat espai.

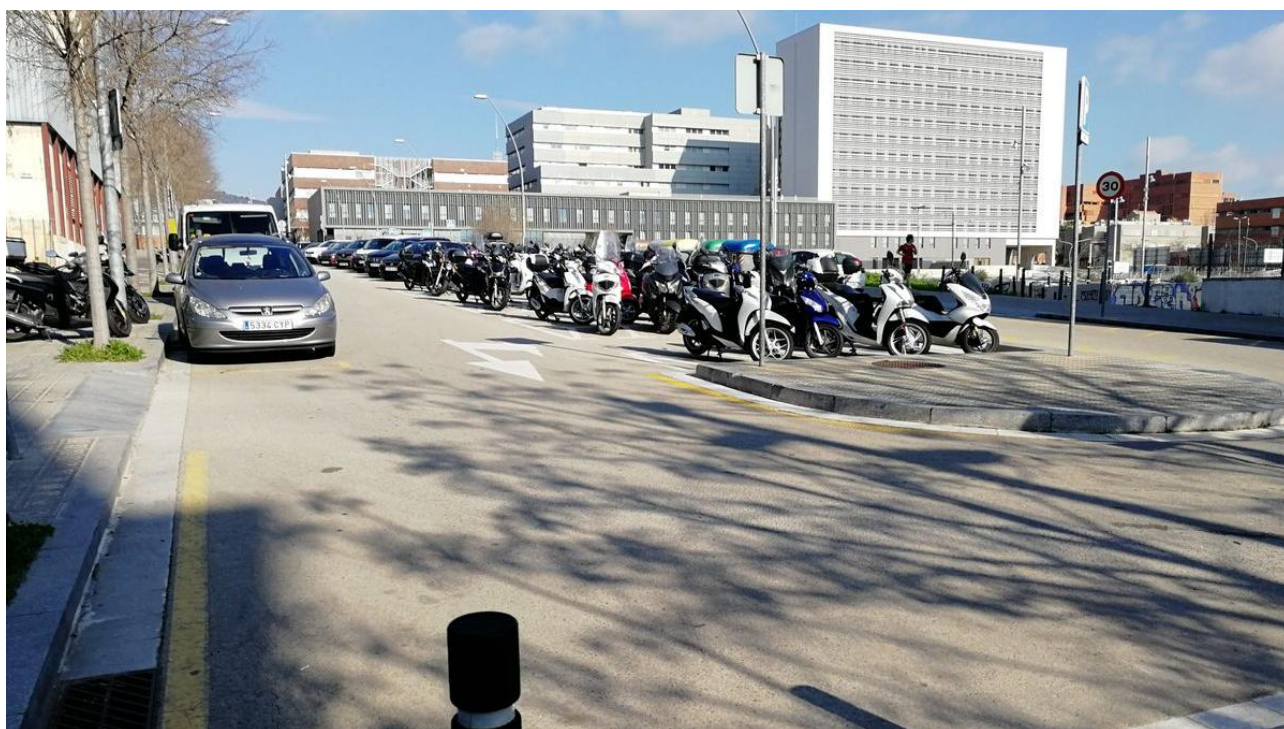


FIGURA 9. Nova reordenació dels aparcaments al carrer de Pascual i Vila.

A la cantonada d'aquest mateix carrer amb l'avinguda Diagonal, existia un punt conflictiu entre vianants i motos, que aparcaven en gran nombre sobre la vorera i dificultaven la circulació dels vianants. L'any 2014 es va actuar senyalitzant sobre la vorera espais específics per a estacionar les motos.



FIGURA 10. Senyalització horitzontal per a estacionament de motos a la cantonada entre l'Avinguda Diagonal i el carrer Pascual i Vila.

A més, també es va **informar i sensibilitzar sobre bones pràctiques d'aparcament** a les persones usuàries de motocicletes de les facultats de Física i de Química a través de les pantalles de televisió d'aquests centres.

Estacionament de motos a la Diagonal: nova senyalització a la vorera



Per on
passo?



**Al Campus hi ha espai per a tothom,
compartim-lo!**



Aparqueu als espais delimitats i deixeu l'espai de pas lliure per als vianants



**Aquí
sí!**



**Al Campus hi ha espai per a tothom,
compartim-lo!**



Aparqueu als espais delimitats i deixeu l'espai de pas lliure per als vianants



**Aquí
no!**



**Al Campus hi ha espai per a tothom,
compartim-lo!**



DEIXEU ESPAI ALS VIANANTS



Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona (BOPS 3703/2021)



FIGURA 11. Material de sensibilització dirigit a motociclistes de les facultats de Física i de Química.

Un espai on també es va reordenar l'any 2013 l'aparcament és el carrer de John M. Keynes (nova denominació del carrer del Tinent Coronel Valenzuela a partir de finals del 2014), augmentant el nombre de places per a motos senyalitzades en calçada de 114 a 183, i reduint les de cotxe de 55 a 28.



FIGURA 12. Places d'aparcament de cotxes i motos al carrer de John M. Keynes.

Un altre canvi ha estat la instal·lació a la calçada del vial lateral de l'avinguda Diagonal davant de la Facultat de Dret de 2 aparcaments per a 20 bicicletes i la senyalització de 8 places noves per a motos l'any 2016, que va eliminar en total 4 places per a cotxes.



FIGURA 13. Aparcament per a bicicletes davant de la Facultat de Dret.

Des d'inici del 2017, a la cantonada del carrer Pascual i Vila amb l'avinguda Diagonal, davant de les facultats de Física i de Química, hi ha una **estació de càrrega de motos elèctriques** amb una capacitat per a 2 motos. Aquesta estació substitueix a l'anterior estació per a 6 motos elèctriques que s'havia instal·lat a finals del 2014 i que no estava operativa per una avaria.



FIGURA 14. Estació de càrrega de motos elèctriques al carrer de Pascual i Vila al Campus Diagonal.

Tenint en compte tots aquests canvis, s'ha reduït en 87 les places d'aparcament per a cotxes, però en canvi s'han augmentat en 75 places les de motos.

Per tant, al Campus Diagonal hi ha un potencial de 1.874 places d'aparcament per a cotxes, i de 1.448 places per a motos (març del 2018).

3. ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT

La **comunitat universitària** del Campus Diagonal – Portal del Coneixement ha estat de 31.099 persones durant el curs 2017 – 2018 (vegeu Taula 4). Es tracta del campus de la Universitat de Barcelona que ocupa una major superfície, amb el nombre més gran de facultats i de persones que es desplaça a estudiar i/o treballar, i representa el 47,6 % del total de la UB.

Les facultats d'Economia i Empresa i de Dret són les que presenten una major ocupació, amb un total de 9.173 i 6.640 persones respectivament. La gran majoria són estudiants (86,6 %), i en menor proporció trobem el Personal Docent i Investigador – PDI (9,2 %) i el Personal d'Administració i Serveis – PAS (4,2 %).

TAULA 4. Univers del Campus Diagonal – Portal del Coneixement durant el curs 2017-2018. FONT. Elaboració pròpia basat en dades de la unitat de Planificació Acadèmicodocent i l'aplicació PERSEU de la UB.

Campus	Estudiant grau	Estudiant màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Total	%
Facultat de Física i Facultat de Química	2.724	838	604	179	4.345	14,0 %
Facultat de Biologia	2.103	938	474	180	3.695	11,9 %
Facultat de Ciències de la Terra	366	253	124	37	780	2,5 %
Facultat de Farmàcia i C. Alimentació	1.909	1.410	387	116	3.822	12,3 %
Facultat de Dret	4.882	1.265	411	82	6.640	21,4 %
Facultat d'Economia i Empresa	7.012	1.384	654	123	9.173	29,5 %
Facultat de Belles Arts i Edifici Florensa	1.553	285	209	123	2.170	7,0 %
CRAI Baldri Reixac	0	0	0	126	126	0,4 %
Pavelló Rosa	0	0	0	265	265	0,9 %
CCiTUB (Edifici Solé i Sabarís)	0	0	0	54	54	0,2 %
Parc Científic de Barcelona (PCB)	0	0	0	8	8	0,0 %
Esports UB	0	0	0	21	21	0,1 %
Total	20.549	6.373	2.863	1.314	31.099	100 %
%	66,1 %	20,5 %	9,2 %	4,2 %	100 %	

Nota: les dades d'estudiants corresponen a febrer i març de 2018. Les dades dels treballadors (PDI i PAS) corresponen al mes d'abril de 2018.

En els darrers 8 anys, la comunitat universitària que estudia o treballa al Campus Diagonal ha disminuït en aproximadament 4.000 persones, bàsicament per la reducció d'estudiants de grau.

TAULA 5. Evolució de l'univers total al Campus Diagonal – Portal del Coneixement entre els anys 2010 i 2018.

Col·lectiu	2010	2013	2018	Evolució univers (2010 - 2018)	%
Estudiant de grau	27.644	23.694	20.549	-7.095	-25,7 %
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos	3.545	5.243	6.373	2.828	79,8 %
PDI	2.320	2.463	2.863	543	23,4 %
PAS	1.347	1.132	1.314	-33	-2,4 %
Altres personal extern	293	--	--	--	--
Total	35.149	32.532	31.099	-4.050	-11,5 %

NOTA: S'ha afegit el col·lectiu "becari de recerca" dels anys 2010 i 2013 a l'apartat "estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos".

Per a conèixer l'estructura de l'enquesta i la difusió realitzada entre la comunitat universitària podeu consultar el document "[Resultats de l'Enquesta de Mobilitat de la Universitat de Barcelona 2018](#)".

La **mostra** objectiu per una població de 31.099 persones i per aconseguir un nivell de confiança del 95 % i amb un interval de confiança de 5 és de 379 enquestes.

Un cop completat el procés de depuració de les dades, s'han obtingut un total de 2.740 enquestes vàlides (vegeu Taula 6), el que permet obtenir resultats significatius del Campus Diagonal.

TAULA 6. Mostra final del Campus Diagonal enquestada a l'Enquesta de Mobilitat UB de l'any 2018.

Centre	Estudiant grau	Estudiant màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	NS/NC	Total	%
Facultat de Física i Facultat de Química	365	58	178	72	3	676	24,7 %
Facultat de Biologia	182	31	126	61	2	402	14,7 %
Facultat de Ciències de la Terra	24	8	42	18	0	92	3,4 %
Facultat de Farmàcia i C. Alimentació	188	13	76	46	2	325	11,9 %
Facultat de Dret	210	13	72	29	2	326	11,9 %
Facultat d'Economia i Empresa	308	23	135	64	2	532	19,4 %
Facultat de Belles Arts i Edifici Florensa	78	4	44	53	5	184	6,7 %
CRAI Baldri Reixac	1	0	1	55	0	57	2,1 %
Pavelló Rosa	0	0	0	89	1	90	3,3 %
CCiTUB (Edifici Solé i Sabarís)	0	0	0	22	0	22	0,8 %
Parc Científic de Barcelona (PCB)	0	0	5	20	1	26	0,9 %
Esports UB	0	0	0	8	0	8	0,3 %
Total	1.356	150	679	537	18	2.740	100 %
%	49,5 %	5,5 %	24,8 %	19,6 %	0,7 %	100 %	

Els resultats presenten en el conjunt de la mostra un interval de confiança de $\pm 1,79$ % per a un nivell de confiança del 95 %. L'anàlisi estadística de les dades de les enquestes s'ha dut a terme amb la versió 21 del programari *SPSS Statistics*.

4. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA

Segons les dades de l'enquesta, a la universitat hi ha un major nombre de dones (46,1 %) que d'homes (35,6 %), sobretot en el cas d'estudiants de grau i de PAS. En canvi, succeeix el contrari entre el col·lectiu PDI.

Destaca que un 18,3 % dels enquestats no han volgut especificar el **gènere**. Per a futures enquestes, s'evidencia la necessitat de modificar aquest apartat perquè sigui més inclusiu.

TAULA 7. Distribució de la mostra per gènere en funció del col·lectiu.

Col·lectiu	Dona	Home	NS/NC	Total
Estudiant de grau	25,8 %	15,9 %	7,8 %	49,5 %
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos	2,2 %	2,5 %	0,8 %	5,5 %
PDI	8,4 %	11,6 %	4,7 %	24,8 %
PAS	9,5 %	5,5 %	4,6 %	19,6 %
NS/NC	0,2 %	0,1 %	0,4 %	0,7 %
Total	46,1 %	35,6 %	18,3 %	100 %

La comunitat universitària del Campus Diagonal és bastant jove, amb un 52,7 % que és menor de 30 anys. Aquest perfil es correspon gairebé totalment al col·lectiu d'estudiants.

Però a més, també hi ha un elevat percentatge de personal (23,9 %), bàsicament PAS i PDI, que té més de 50 anys.

TAULA 8. Distribució de la mostra per edat en funció del col·lectiu.

Edat	Estudiant de grau	Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos	PDI	PAS	NS/NC	Total
Menys de 20	14,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	14,6 %
De 20 a 30	31,9 %	4,3 %	0,9 %	0,8 %	0,1 %	38,1 %
De 30 a 40	1,5 %	0,7 %	3,2 %	3,2 %	0,0 %	8,6 %
De 40 a 50	0,9 %	0,3 %	6,6 %	5,6 %	0,0 %	13,5 %
De 50 a 60	0,2 %	0,1 %	8,8 %	8,0 %	0,1 %	17,2 %
Més de 60	0,1 %	0,0 %	5,0 %	1,5 %	0,0 %	6,7 %
NS/NC	0,4 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	0,3 %	1,4 %
Total	49,5 %	5,5 %	24,8 %	19,6 %	0,7 %	100 %

5. OCUPACIÓ DELS CENTRES DE LA UB

L'assistència mitjana als edificis del Campus Diagonal és de 4,7 dies a la setmana. Extrapolant les dades al total de la comunitat universitària del Campus Diagonal, s'obté que es realitzen **292.308 desplaçaments setmanals** per venir a la UB a estudiar o treballar.

Els centres que tenen una assistència màxima de 5 dies per setmana són Esports UB, el Parc Científic de Barcelona, l'Edifici Solé i Sabarís dels CCiTUB i el Pavelló Rosa, degut a l'elevada presència de PAS. Si mirem els valors de les diferents facultats, veiem que les facultats de Física i de Química tenen una elevada assistència (més de 4,9 dies), però en canvi, a les facultats de Dret i de Belles Arts, l'assistència és molt menor (menys de 4,4 dies).

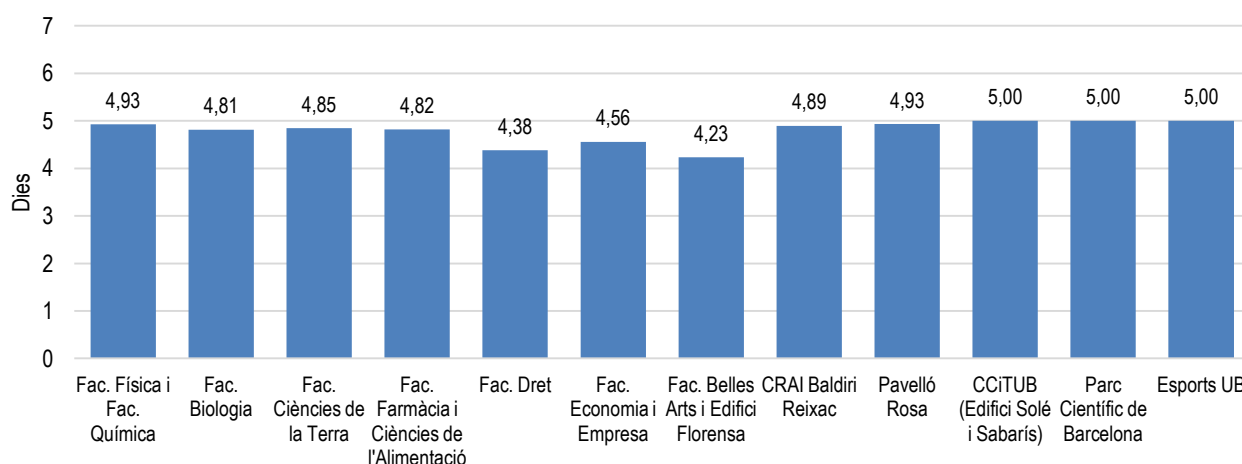


FIGURA 15. Assistència mitjana als centres de treball o estudi del Campus Diagonal, en dies setmanals.

El PAS és el col·lectiu que ve més dies a la setmana a la universitat, amb una mitjana de 4,97 dies, ja que normalment el seu horari és presencial de dilluns a divendres, sense possibilitat de teletreballar.

L'alumnat de grau assisteix de mitjana 4,73 dies setmanals, i en el cas d'estudiants de màster, postgrau o doctorat, el valor disminueix fins als 4,57 dies. Això es pot justificar perquè en aquests estudis, és habitual no tenir classes o seminaris cada dia de la setmana i tenir un horari més variable al llarg del semestre.

El PDI, en canvi, és el col·lectiu amb menor assistència (4,51 dies setmanals de mitjana), ja que és habitual compaginar l'activitat de docència i recerca entre la universitat i altres centres, i és possible teletreballar.

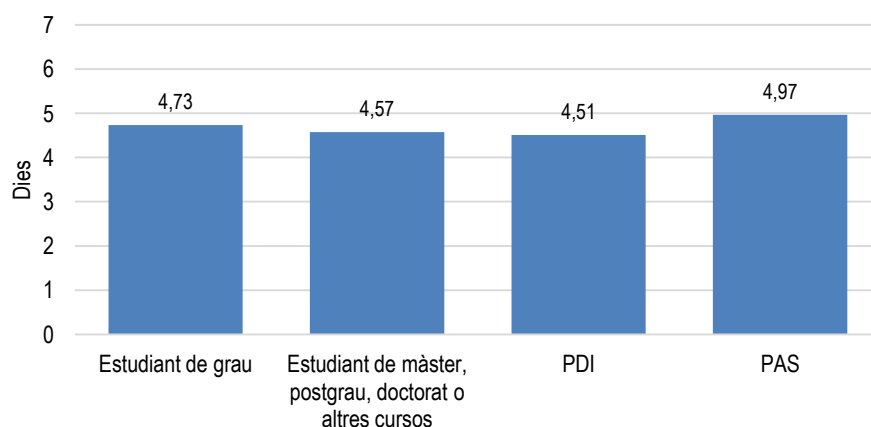


FIGURA 16. Assistència mitjana al Campus Diagonal per col·lectiu, en dies setmanals.

Respecte a l'**horari dels desplaçaments**, el 74,8 % de la comunitat universitària arriba al Campus al matí, de 7 a 10 hores. A la tarda es dona un altre pic d'entrada molt menor de 14 a 17 hores (12,6 %).

La sortida té lloc de forma més esgraonada al llarg de tota la tarda, tot i que observa un primer pic de 13 a 15 hores (25 %), i un segon de 18 a 20 hores (30,5 %).

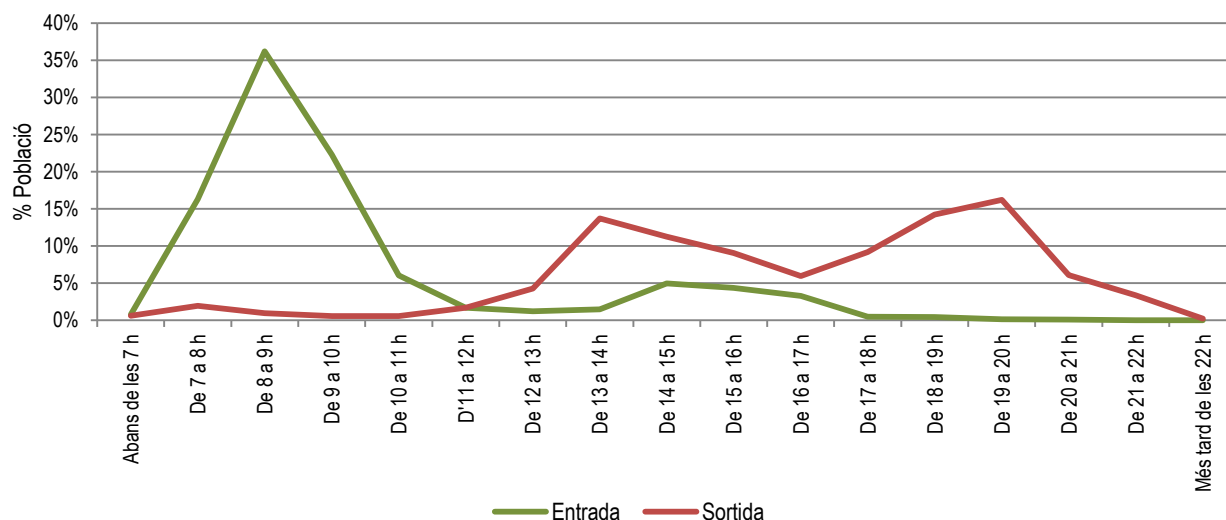


FIGURA 17. Franja horària d'entrada i sortida de la comunitat universitària del Campus Diagonal – Portal del Coneixement.

L'**ocupació del campus** de 8 a 14 hores es troba entre 15.500 i 24.000 persones, amb una major intensitat de 10 a 13 hores. En canvi, l'ocupació a la tarda (de 14 a 20 hores) és menor, amb una permanència que es troba entre 8.000 i 17.300 persones, amb un major ús entre les 14 i 17 hores.

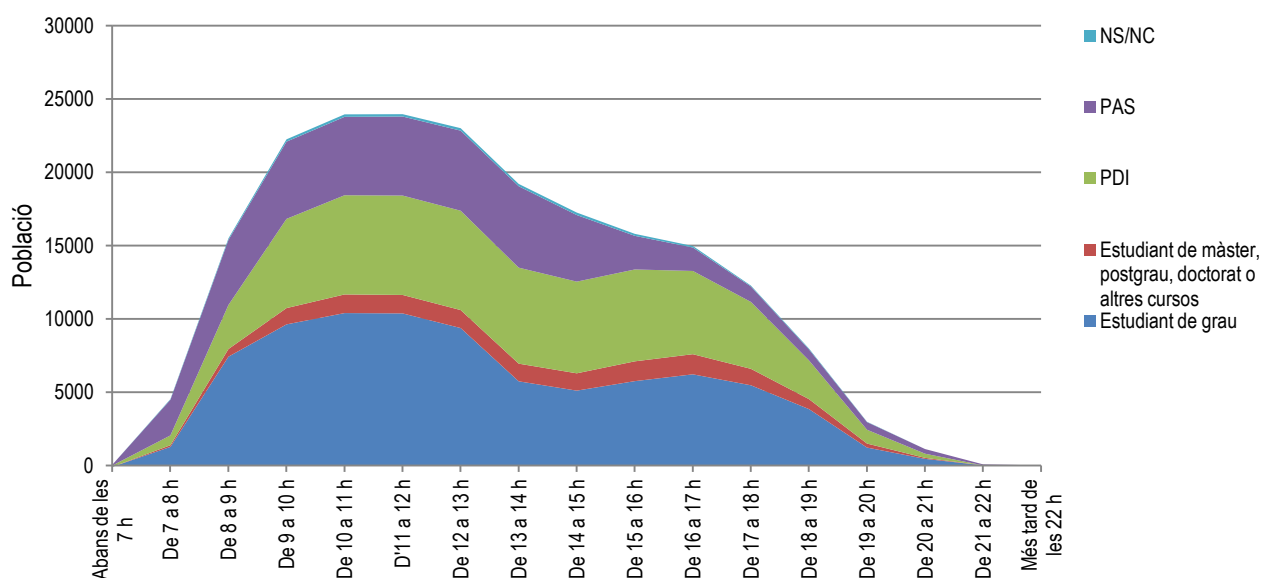


FIGURA 18. Evolució horària de la permanència de la comunitat universitària del Campus Diagonal – Portal del Coneixement.

6. ORIGEN – DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA

El 98,2 % de les persones enquestades viu a la **província** de Barcelona durant la setmana laboral. Per **comarques**, la majoria de la comunitat universitària prové del Barcelonès (59 %), seguit del Baix Llobregat, el Vallès Occidental, el Maresme, el Vallès Oriental, el Garraf i l'Alt Penedès.

Tot i que els valors de la resta de comarques és menor, sobretot per part de les comarques més llunyanes a la ciutat de Barcelona, podem concloure que la universitat atrau gent d'un ampli territori.

TAULA 9. Distribució de la mostra segons la seva comarca de residència.

Comarca	%	Comarca	%
Barcelonès	59,01	Anoia	1,24
Baix Llobregat	13,61	Osona	0,62
Vallès Occidental	8,36	Baix Penedès	0,58
Maresme	5,58	Tarragonès	0,44
Vallès Oriental	3,39	Gironès	0,26
Garraf	2,55	Altres	0,73
Alt Penedès	2,08	NS/NC	0,26
Bages	1,28		

Si ens centrem en l'**Àrea Metropolitana de Barcelona** (formada per 36 municipis), aquests representen el 74,5 % de la mostra.

En concret, la meitat de la població enquestada resideix a la **ciutat de Barcelona** durant la setmana laboral. S'observen petites diferències segons el col·lectiu, en el cas de l'alumnat de grau el percentatge que resideix a Barcelona és menor, i en canvi, succeeix el contrari per al PDI.

TAULA 10. Distribució de la mostra segons la seva residència en funció del col·lectiu.

Col·lectiu	Residència	
	Barcelona	altres municipis
Estudiant de grau	47,1 %	52,9 %
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos	50,7 %	49,3 %
PDI	59,1 %	40,9 %
PAS	50,3 %	49,7 %
NS/NC	44,4 %	55,6 %
Total	50,8 %	49,2 %

Si comparem aquestes dades amb les obtingudes a les enquestes de mobilitat realitzades als anys 2010 i 2013, s'observa una disminució progressiva dels residents a la ciutat de Barcelona.

Aquest període de temps coincideix amb una crisi econòmica, així com amb l'augment de les taxes universitàries i del preu del lloguer dels pisos de Barcelona. Això pot haver influït que l'alumnat hagi tingut més dificultats en aconseguir un allotjament proper al Campus.

TAULA 11. Evolució del lloc de residència entre els anys 2010 i 2018.

Residència	2010	2013	2018	Evolució (2010-2018)
Barcelona	54,3 %	52,5 %	50,8 %	-3,5 %
altres municipis	45,7 %	47,5 %	49,2 %	3,5 %

Si ens centrem en els residents a la ciutat de Barcelona, l'Eixample és el districte on viu més gent de la Universitat de Barcelona, seguit de Les Corts i Sants – Montjuïc.

TAULA 12. Distribució de la mostra segons el districte de residència.

Districte	%
Ciutat Vella	3,05
Eixample	23,24
Gràcia	9,44
Horta - Guinardó	7,99
Les Corts	13,80
Nou Barris	3,78
Sant Andreu	5,59
Sant Martí	10,82
Sants - Montjuïc	12,35
Sarrià - Sant Gervasi	9,95

Si comparem les dades amb les obtingudes a l'última enquesta de mobilitat realitzada el 2013, s'observa com en els darrers anys hi ha hagut un petit augment del nombre de residents en els districtes més allunyats del Campus Diagonal, com són Nou Barris, Sant Martí i Sant Andreu.

Aquests canvis també poden venir influenciats per l'augment del preu del lloguer a la ciutat de Barcelona durant aquest període de temps, fent que els universitaris hagin sacrificat la distància de la residència al Campus pel factor econòmic.

TAULA 13. Evolució del lloc de residència segons el districte.

Districte	2013	2018	Evolució
Ciutat Vella	3,4 %	3,1 %	-0,3 %
Eixample	23,6 %	23,2 %	-0,3 %
Gràcia	10,6 %	9,4 %	-1,2 %
Horta - Guinardó	8,2 %	8,0 %	-0,2 %
Les Corts	13,2 %	13,8 %	0,6 %
Nou Barris	2,5 %	3,8 %	1,3 %
Sant Andreu	4,6 %	5,6 %	1,0 %
Sant Martí	9,8 %	10,8 %	1,1 %
Sants - Montjuïc	12,9 %	12,3 %	-0,6 %
Sarrià - Sant Gervasi	11,2 %	9,9 %	-1,2 %

7. ORIGEN – DESTINACIÓ: MITJANS DE TRANSPORT

A l'enquesta de mobilitat es va preguntar quins eren els **mitjans de transport** que s'havien utilitzat el dia anterior durant el desplaçament d'arribada a la universitat.

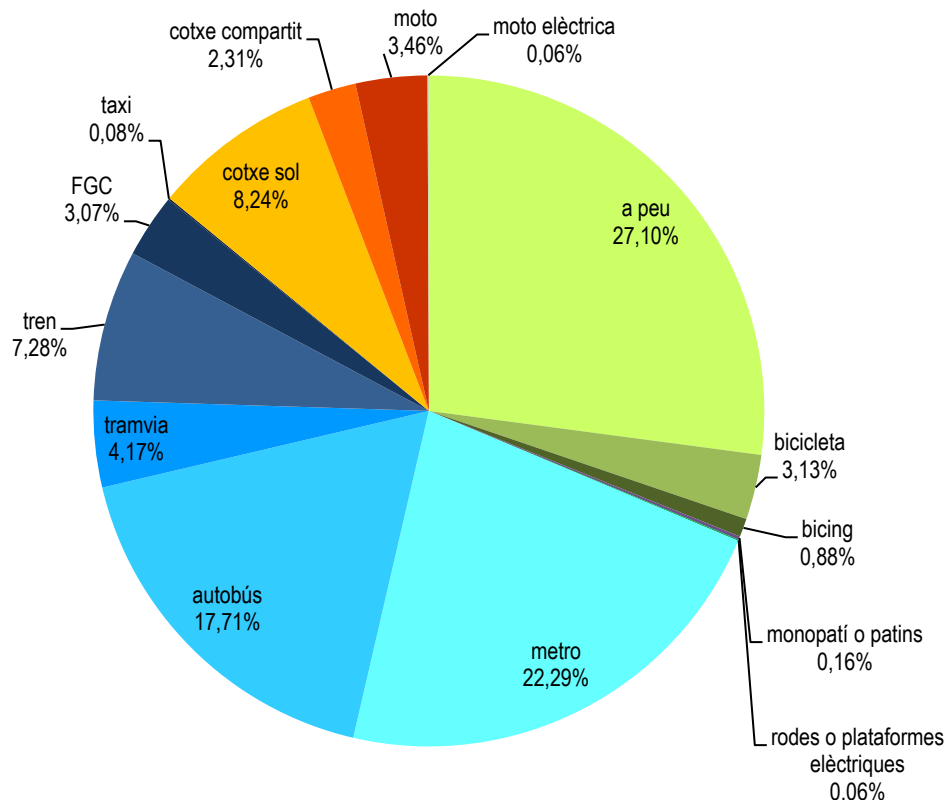


FIGURA 19. Distribució modal de la mobilitat al Campus Diagonal – Portal del Coneixement.

La Figura 19 mostra que un **31,3 % de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport actius** en algun moment del recorregut per accedir a la UB. En aquest grup s'inclouen els desplaçaments a peu, en bicicleta (pública o privada), en monopatí, patins, patinet i en altres plataformes elèctriques.

En els mitjans de transport actius l'ésser humà participa de manera activa en el desplaçament, i s'associa a una millora de l'estat físic i mental, i de la salut en general.

Cal puntualitzar que, tot i que els desplaçaments a peu representen el 27,1 % del total, aquí s'inclou tant a aquelles persones que es desplacen només a peu, com també a les que combinen aquest mitjà de transport actiu amb la resta de transports (per exemple, el desplaçament a peu des de la parada de transport públic o l'aparcament fins al centre o lloc de residència, diversos transbordaments entre mitjans de transport, ...).

La bicicleta representa el 4 % (3,1 % bicicleta pròpia i 0,9 % bicicleta pública - Bicing), i els monopatins, patinets i altres plataformes elèctriques representen el 0,2 %. Tot i que aquesta xifra és molt reduïda, en els darrers mesos s'ha observat un increment en l'ús de vehicles de mobilitat personal per desplaçar-se per la ciutat de Barcelona.

El **transport públic representa el 54,6 %**, amb un major ús del metro (22,3 %) i de l'autobús (17,7 %) per sobre de la resta de mitjans de transport que s'utilitzen per accedir al Campus Diagonal (tren, FGC, tramvia i taxi).

Per últim, un **14,1 % accedeix a la universitat amb transports privats motoritzats**. L'ús del cotxe (10,6 %) supera a la moto (3,5 %), i destaca que un 2,3 % de persones comparteixen el cotxe amb familiars, amistats o altres persones durant el trajecte cap a la universitat.

Existeixen diferències significatives segons si la residència es troba a la ciutat de Barcelona o en altres municipis.

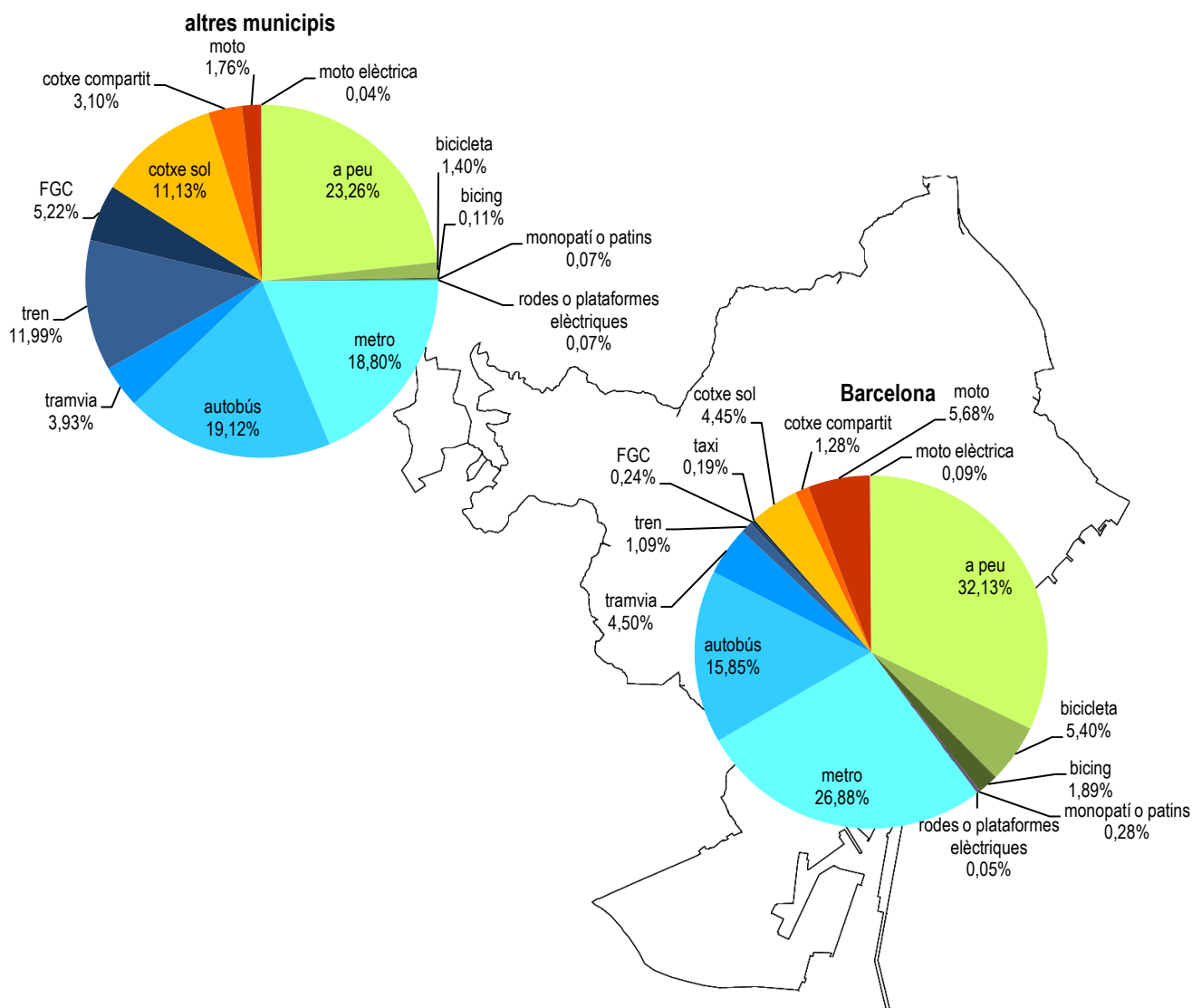


FIGURA 20. Distribució modal de la mobilitat en funció de si la població resideix a Barcelona o fora d'aquest municipi.

Per a les persones residents a **Barcelona**, els modes actius representen el 39,8 %. La proximitat del lloc de residència a la universitat facilita que els desplaçaments es realitzin a peu i en bicicleta (7,3 %). El 48,8 % utilitza el transport públic, majoritàriament metro i autobús. I el transport privat motoritzat representa l'11,5 %, la meitat d'aquests amb cotxe i l'altra amb moto.

Per a les persones que **resideixen fora de Barcelona**, el transport actiu representa el 24,9 %, bàsicament a peu, i la bicicleta i el patinet són gairebé residuals. Tal com s'ha comentat anteriorment, molts d'aquests desplaçaments a peu per als residents fora de Barcelona es realitzen en combinació amb altres mitjans de transport. El transport públic, en canvi, arriba al 59,1 %, on l'autobús, el metro i el tren, per aquest ordre, són els mitjans més utilitzats. Comparant amb els valors de Barcelona, s'observa com l'ús del metro és menor, i en el cas del tren i dels ferrocarrils succeeix el contrari. El transport privat motoritzat representa el 16 %, centrant-se bàsicament en l'ús del cotxe. El cotxe compartit agafa una mica més de força entre les persones

residents fora de Barcelona, pel fet de tenir una oferta de transport públic més limitada, tot i que segueix sent una opció minoritària.

Segons el **col·lectiu** (vegeu Taula 14 i Figura 21), veiem com l'alumnat utilitza més el transport públic, que el PDI i el PAS. En el cas dels modes actius, la diferència entre col·lectius és menor, tot i que també s'observa un major ús per part de l'alumnat. Tot i això, la bicicleta és un mitjà de transport utilitzat majorment per estudiants de màster o doctorat i també pel PDI.

TAULA 14. Mitjans de transport utilitzats per arribar al Campus Diagonal – Portal del Coneixement segons el col·lectiu.

Mitjà de transport	Col·lectiu			
	Estudiant de	Estudiant de màster,	PDI	PAS
a peu	28,90 %	27,43 %	26,25 %	22,41 %
bicicleta	2,17 %	5,90 %	4,82 %	3,22 %
bicing	1,01 %	1,39 %	0,66 %	0,60 %
monopatí o patins	0,15 %	0,35 %	0,09 %	0,24 %
rodes o plataformes elèctriques	0,00 %	0,35 %	0,00 %	0,24 %
metro	24,59 %	22,22 %	18,60 %	19,67 %
autobús	20,61 %	16,67 %	11,52 %	16,92 %
tramvia	4,16 %	3,82 %	3,59 %	4,77 %
tren	8,43 %	6,25 %	5,67 %	5,84 %
FGC	3,07 %	3,47 %	3,40 %	2,38 %
taxi	0,00 %	0,00 %	0,28 %	0,12 %
cotxe sol	3,56 %	6,94 %	16,24 %	13,59 %
cotxe compartit	0,79 %	1,04 %	4,25 %	5,01 %
moto	2,47 %	4,17 %	4,53 %	5,01 %
moto elèctrica	0,07 %	0,00 %	0,09 %	0,00 %

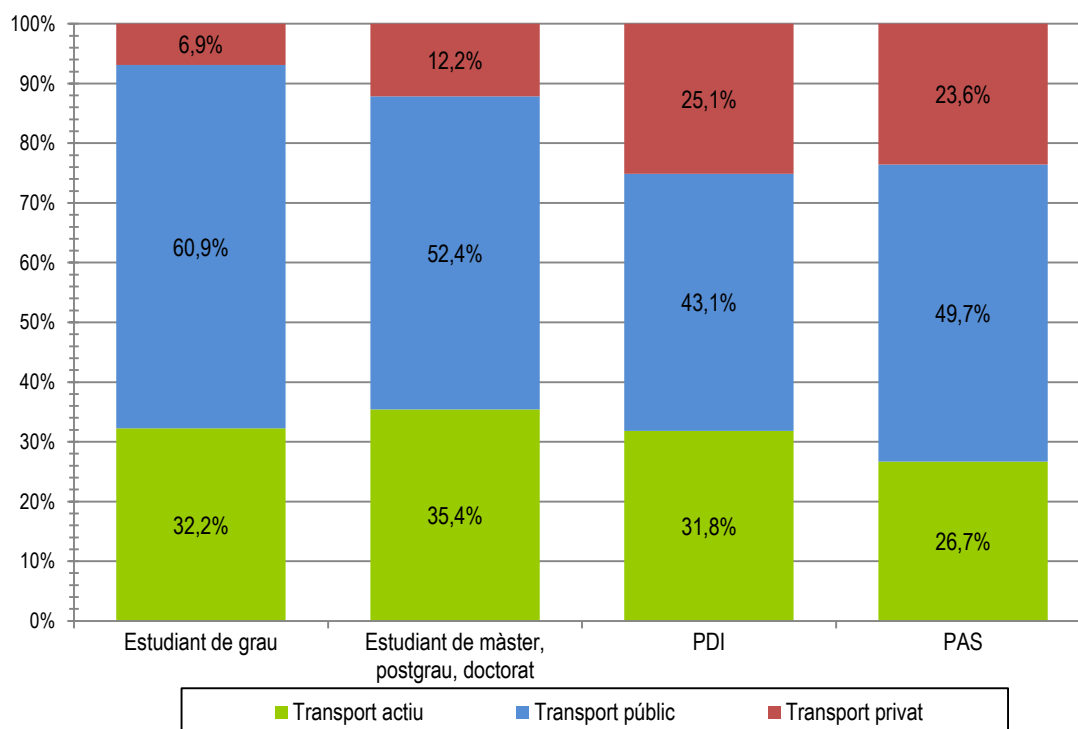


FIGURA 21. Distribució modal de la mobilitat al Campus Diagonal segons el col·lectiu.

L'ús del transport privat motoritzat és superior entre el PAS i el PDI, que són els col·lectius que disposen d'aparcament gratuït als centres de la universitat. Si mirem les dades amb més detall, veiem que l'ús del cotxe és molt superior entre el PAS i PDI, i en canvi, la moto també és força utilitzada per part de l'alumnat de màster o doctorat.

Pel que fa al **temps de desplaçament**, un 34,4 % arriba a la universitat en menys de 30 minuts, un 43,6 % tarda entre 30 i 60 minuts, i un 22 % necessita més d'una hora.

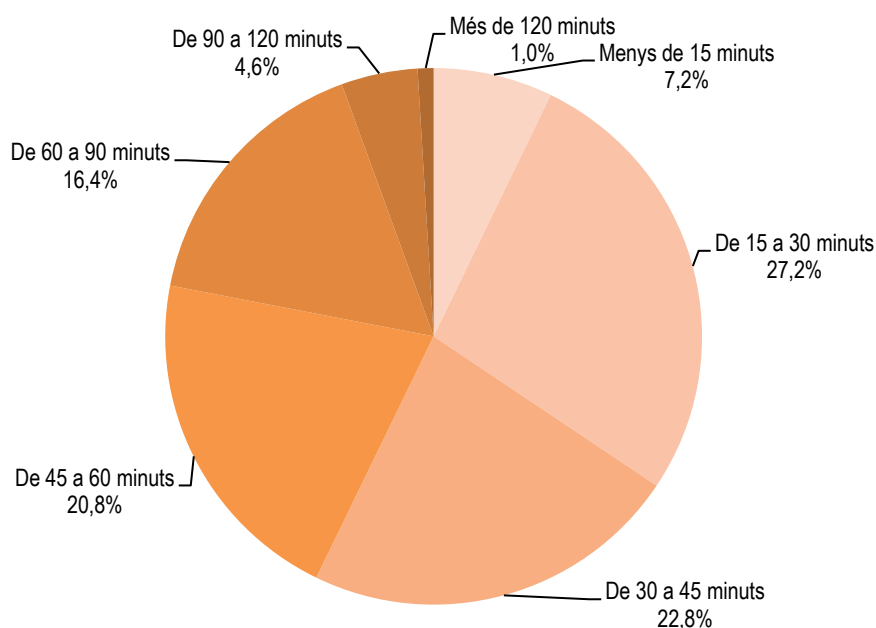


FIGURA 22. Temps de desplaçament des del lloc de residència fins al Campus Diagonal.

Si comparem l'evolució del temps de desplaçament entre els anys 2010 i 2018, s'observa com hi ha un increment del temps que es dedica al trajecte des de casa fins a la universitat. Aquests resultats tenen coherència amb les dades de la Taula 11 i la Taula 13 de l'apartat anterior, on es veia com la residència l'any 2018 està més allunyada que a l'any 2010.

TAULA 15. Evolució del temps de desplaçament entre els anys 2010 i 2018.

Temps de desplaçament (%)	2010	2013	2018	Evolució (2010 - 2018)
Menys de 15 minuts	9,8	8,1	7,2	-2,6
De 15 a 30 minuts	33,5	29,8	27,2	-6,3
De 30 a 45 minuts	25,6	25,3	22,8	-2,8
De 45 a 60 minuts	16,2	18,8	20,8	4,6
De 60 a 90 minuts	12,3	14,8	16,4	4,1
Més de 90 minuts	2,6	3,2	5,6	3,0

Analitzant les dades segons els mitjans de transport utilitzats, veiem com la bicicleta s'utilitza bàsicament per a trajectes de menys de 45 minuts.

Tant el desplaçament a peu, el cotxe, com el transport públic, té una dispersió de resultats bastant elevada, tot i que en el cas concret de les persones que utilitzen el tren i dels FGC, la majoria dels desplaçaments són

de més de 45 minuts. En canvi, el 77,3 % dels motoristes tarden menys de 30 minuts en arribar a la universitat.

TAULA 16. Temps de desplaçament des del lloc de residència fins al Campus Diagonal segons el mitjà de transport.

Mitjans de transport	Temps de desplaçament						
	Menys de 15 minuts	De 15 a 30 minuts	De 30 a 45 minuts	De 45 a 60 minuts	De 60 a 90 minuts	De 90 a 120 minuts	Més de 120 minuts
a peu	6,8 %	26,0 %	20,0 %	20,0 %	19,7 %	6,2 %	1,4 %
bicicleta	11,9 %	49,0 %	21,2 %	9,3 %	6,6 %	1,3 %	0,7 %
bicing	2,4 %	45,2 %	40,5 %	9,5 %	2,4 %	0,0 %	0,0 %
monopatí o patins	0,0 %	50,0 %	25,0 %	0,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %
rodes o plataformes elèctriques	0,0 %	33,3 %	33,3 %	33,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
metro	1,0 %	16,6 %	22,9 %	25,9 %	23,0 %	8,8 %	1,8 %
autobús	1,9 %	15,6 %	22,9 %	26,7 %	25,7 %	5,8 %	1,4 %
tramvia	6,9 %	50,5 %	22,8 %	10,4 %	7,9 %	1,5 %	0,0 %
tren	0,0 %	0,8 %	4,2 %	16,7 %	53,4 %	20,6 %	4,2 %
FGC	0,7 %	1,3 %	11,3 %	33,3 %	41,3 %	12,0 %	0,0 %
taxi	0,0 %	33,3 %	33,3 %	0,0 %	33,3 %	0,0 %	0,0 %
cotxe sol	6,0 %	24,9 %	23,4 %	20,6 %	17,1 %	6,3 %	1,8 %
cotxe compartit	9,9 %	18,9 %	28,8 %	20,7 %	15,3 %	6,3 %	0,0 %
moto	24,6 %	52,7 %	14,4 %	4,8 %	3,0 %	0,6 %	0,0 %
moto elèctrica	0,0 %	0,0 %	33,3 %	66,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Deixant de banda els mitjans de transport utilitzats, el principal factor que influeix en el temps de desplaçament és la distància entre el lloc de residència i la universitat. La meitat de residents a Barcelona arriben al Campus en menys de 30 minuts, l'altra meitat necessiten entre 30 i 60 minuts.

En canvi, només un 17 % de residents en altres municipis arriben en menys de mitja hora, un 39,2 % tarden entre 30 i 60 minuts, i un 41,2 % tarda més d'una hora.

TAULA 17. Temps de desplaçament segons el lloc de residència.

Col·lectiu	Residència	
	Barcelona	altres municipis
Menys de 15 minuts	11,3 %	2,9 %
De 15 a 30 minuts	39,7 %	14,0 %
De 30 a 45 minuts	30,0 %	15,1 %
De 45 a 60 minuts	16,9 %	24,1 %
De 60 a 90 minuts	2,0 %	30,3 %
De 90 a 120 minuts	0,1 %	9,0 %
Més de 120 minuts	0,0 %	1,9 %

Les dades per comarques ens indiquen el mateix, les comarques més properes al Campus tenen un temps de desplaçament menor, com és el cas del Barcelonès i el Baix Llobregat.

Quant als diferents mitjans de transport utilitzats, destaca el percentatge de persones usuàries de la bicicleta que resideixen al Gironès, que segurament l'utilitzen com a mitjà de transport per arribar a l'estació de tren. S'ha de tenir en compte, però, que el nombre de respostes rebudes des del Gironès és relativament baix.

L'autobús és un dels principals mitjans de transport per als residents al Bages, l'Alt Penedès i l'Anoia. Els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya donen servei principalment a la comarca del Vallès Occidental, i en

canvi, el tren cobreix a un major nombre de comarques. A més, s'observa com els habitants del Barcelonès disposen d'una elevada varietat d'opcions de transport públic.

TAULA 18. Mitjans de transport i temps de desplaçament per arribar al Campus Diagonal en funció de la comarca de residència.

Comarca	Alt Camp	Alt Penedès	Anoia	Bages	Baix Llobregat	Baix Penedès	Barcelonès	Garraf	Gironès	La Selva	Maresme	Osona	Tarragonès	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Moianès
Residència (%)	0,1	2,1	1,2	1,3	13,6	0,6	59,2	2,6	0,3	0,2	5,6	0,6	0,4	8,4	3,4	0,1
Temps de desplaçament (%)	Menys de 15 minuts	0,0	1,8	0,0	2,9	4,6	0,0	11,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0
	De 15 a 30 minuts	0,0	5,3	3,0	0,0	30,8	0,0	38,3	0,0	0,0	0,0	6,3	0,0	3,1	0,0	0,0
	De 30 a 45 minuts	0,0	10,5	9,1	0,0	29,2	0,0	28,0	5,7	0,0	0,0	2,6	0,0	16,6	8,6	0,0
	De 45 a 60 minuts	33,3	45,6	24,2	11,4	25,4	0,0	18,6	27,1	14,3	0,0	17,1	6,3	0,0	30,1	16,1
	De 60 a 90 minuts	33,3	29,8	54,5	65,7	8,1	40,0	4,0	58,6	28,6	0,0	54,6	18,8	41,7	41,5	57,0
	De 90 a 120 minuts	33,3	5,3	9,1	14,3	1,6	53,3	0,1	5,7	42,9	80,0	21,7	56,3	41,7	7,9	16,1
	Més de 120 minuts	0,0	1,8	0,0	5,7	0,3	6,7	0,1	2,9	14,3	20,0	3,9	12,5	16,7	0,4	2,2
Mitjà de transport (%)	a peu	14,3	25,2	21,1	27,1	23,2	18,6	31,7	22,1	17,6	18,8	20,8	23,4	19,4	22,8	22,6
	bicicleta	0,0	0,0	1,8	0,0	1,4	2,3	5,0	0,6	11,8	0,0	0,3	2,1	0,0	1,8	0,4
	bicing	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,6	0,0	0,0	0,0	2,1	3,2	0,0	0,0
	monopatí o patins	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
	rodes o plataformes elèctriques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0
	metro	28,6	1,0	3,5	3,4	9,3	30,2	27,2	25,2	23,5	25,0	30,8	23,4	29,0	11,9	28,6
	autobús	0,0	48,5	35,1	49,2	24,8	4,7	16,2	21,5	0,0	0,0	14,1	21,3	0,0	16,0	5,6
	tramvia	0,0	1,0	0,0	0,0	11,7	4,7	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	0,4	0,0
	tren	28,6	5,8	0,0	1,7	3,4	34,9	1,6	17,8	41,2	31,3	24,4	8,5	32,3	8,8	27,0
	FGC	0,0	0,0	5,3	0,0	3,1	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	6,5	20,5	1,2
	taxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	cotxe sol	28,6	13,6	24,6	16,9	15,3	2,3	4,6	8,6	5,9	18,8	6,9	19,1	6,5	10,1	12,5
	cotxe compartit	0,0	4,9	7,0	1,7	4,7	2,3	1,4	2,5	0,0	6,3	1,5	0,0	0,0	3,8	0,8
	moto	0,0	0,0	1,8	0,0	3,2	0,0	5,3	1,2	0,0	0,0	1,0	0,0	3,2	1,1	0,8
	moto elèctrica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Les comarques on més s'utilitza el cotxe són l'Alt Camp, l'Anoia, Osona i La Selva, que coincideix amb les més allunyades del Campus i amb menys opcions de transport públic. La moto, en canvi, s'utilitza més per als trajectes més curts, és a dir, per aquelles persones que resideixen al Barcelonès.

Per districtes, les persones que viuen als districtes de Les Corts (on se situa el Campus Diagonal), Sants-Montjuïc, Sarrià – Sant Gervasi, i l'Eixample tenen majoritàriament un temps de desplaçament menor a 30 minuts. En canvi, les que procedeixen dels districtes més allunyats, com ara Nou Barris, Sant Andreu, Sant Martí i Horta – Guinardó, tarden entre 30 i 60 minuts.

El metro és el mitjà de transport més utilitzat per arribar des de Ciutat Vella, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí. En el cas de l'Eixample, Gràcia, Horta-Guinardó i Sants Montjuïc, a banda del metro, l'autobús també

és una de les principals opcions escollides. En canvi, les persones residents a Sarrià – Sant Gervasi utilitzen principalment l'autobús.

TAULA 19. Mitjans de transport i temps de desplaçament per arribar al Campus Diagonal en funció del districte de residència.

Districte		Ciutat Vella	Eixample	Gràcia	Horta - Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sants - Montjuïc	Sarrià - Sant Gervasi
Residència (%)		3,1	23,2	9,4	8,0	13,8	3,8	5,6	10,8	12,3	9,9
Temps de desplaçament (%)	Menys de 15 minuts	0,0	6,0	3,1	0,0	45,5	2,0	3,9	0,0	9,0	17,9
	De 15 a 30 minuts	41,5	51,4	32,3	12,8	47,1	9,8	5,3	10,9	73,1	53,0
	De 30 a 45 minuts	46,3	36,2	42,3	31,2	6,3	25,5	47,4	39,5	18,0	26,9
	De 45 a 60 minuts	12,2	5,1	20,8	50,5	0,5	52,9	39,5	44,9	0,0	2,2
	De 60 a 90 minuts	0,0	1,3	1,5	5,5	0,5	7,8	3,9	4,8	0,0	0,0
	De 90 a 120 minuts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Més de 120 minuts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mitjà de transport (%)	a peu	31,0	27,9	26,1	19,3	61,1	24,7	27,2	22,3	38,7	34,4
	bicicleta	2,8	6,5	9,2	3,0	5,0	1,2	2,9	3,9	6,1	6,8
	bicing	5,6	3,0	2,9	0,0	0,8	0,0	0,7	1,3	1,5	2,6
	monopatí o patins	0,0	0,2	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0
	rodes o plataformes elèctriques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
	metro	46,5	28,7	20,8	32,5	8,4	43,5	43,4	41,0	26,8	3,6
	autobús	5,6	15,0	25,1	27,1	5,4	9,4	11,0	17,0	12,3	24,5
	tramvia	0,0	8,5	2,4	2,4	6,3	0,0	0,7	0,0	5,0	7,3
	tren	1,4	0,6	0,0	0,0	0,0	4,7	8,1	0,9	0,4	0,0
	FGC	0,0	0,2	0,5	0,0	0,4	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0
	taxi	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
	cotxe sol	2,8	3,2	4,8	7,2	5,0	5,9	1,5	4,4	4,2	6,8
	cotxe compartit	0,0	0,6	1,0	1,2	2,9	1,2	0,0	2,2	1,1	2,1
	moto	4,2	5,0	7,2	6,6	3,8	8,2	4,4	6,1	2,7	10,9
	moto elèctrica	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0

La majoria de les persones residents a Les Corts arriben al Campus caminant. El desplaçament a peu també és molt important per a la resta de districtes. En el cas de la bicicleta, destaca l'ús que se'n fa des de Gràcia, Sarrià – Sant Gervasi, l'Eixample, Sants-Montjuïc i Ciutat Vella.

Si ens centrem en el transport motoritzat, se'n fa un major ús sobretot des de Sarrià – Sant Gervasi, però també des de Nou Barris i Horta – Guinardó.

8. INTERMODALITAT

Per analitzar la intermodalitat en els trajectes per arribar a la universitat, es va preguntar quants mitjans de transport diferents s'havien utilitzat en un mateix trajecte. Segons les dades obtingudes, un 45,1 % utilitza un únic mitjà de transport, mentre que un 54,9 % realitza un **desplaçament multimodal**, és a dir, emprant dos o més mitjans de transport en el mateix recorregut.

En concret, un 35,7 % combina dos mitjans de transport, i un 19,2 % en combina tres o més de diferents.

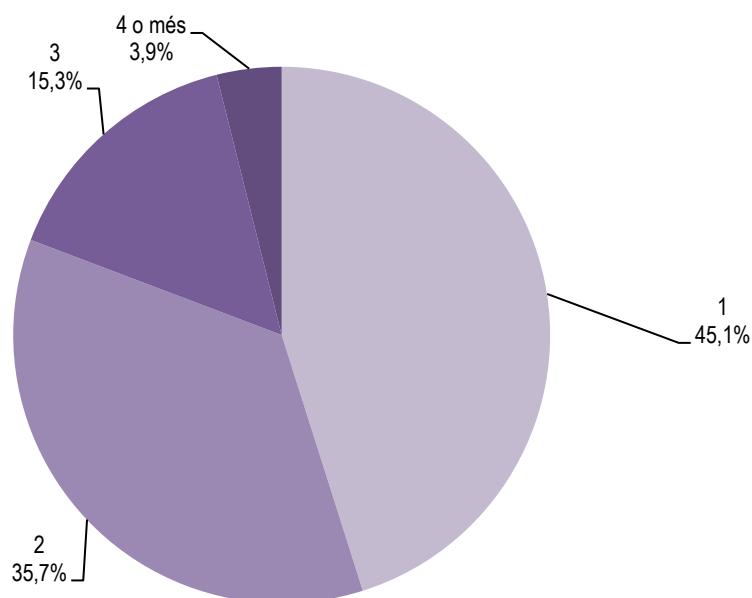


FIGURA 23. Nombre de mitjans de transport utilitzats en un mateix recorregut.

S'han comptabilitzat un total de 134 **combinacions** diferents entre els mitjans de transport, fet que mostra l'elevada oferta de transport que existeix per accedir als centres de la UB. Per simplificar l'anàlisi d'aquest apartat, no s'ha considerat el desplaçament a peu combinat amb altres mitjans de transport.

TAULA 20. Distribució de les principals combinacions entre mitjans de transport utilitzades per la comunitat universitària per accedir al Campus Diagonal, sense comptar els desplaçaments a peu combinats amb altres transports.

Combinacions	%
metro	19,09
bus	17,01
cotxe (únic ocupant)	9,42
a peu	7,66
metro + tren	7,23
metro + bus	5,62
moto	4,85
tramvia	3,91
bici	3,58
cotxe compartit (diversos ocupants)	2,70
metro + bus + tren	1,75
bus + FGC	1,57
altres combinacions	16,39

El metro (19,9 %) i l'autobús (17 %), són les opcions més utilitzades per arribar al Campus Diagonal. Les altres opcions més escollides són el cotxe (un 9,4 % amb un únic ocupant, i un 2,7 % compartit amb diversos ocupants) i caminant (7,6 %), totes elles sense combinar-ho amb cap altre transport.

El metro presenta una elevada intermodalitat, ja que es combina tant amb el tren (7,2 %) com amb el bus (7,6 %), o amb ambdós (1,8 %).

Un 4,9 % utilitza només la moto durant tot el trajecte fins a la universitat, i un 3,6 % la bicicleta pròpia.

A l'enquesta es va preguntar pel **temps (minuts) destinat a cada mitjà de transport** per tal de conèixer quina és la proporció d'ús al llarg d'un mateix recorregut (**anàlisi per etapes**).

A la taula següent veiem com el transport actiu (a peu, bicicleta, patinet, etc.) té una incidència molt important en els desplaçaments cap a la UB. Per un costat, el 22,8 % de persones enquestades que es desplacen amb modes actius ho fan durant tot el seu recorregut. Per l'altre, també veiem com, tot i que les persones universitàries es desplacen principalment amb altres modes, el transport actiu segueix tenint un pes important, ja que un 40,2 % considera que representa entre el 30 i 50 % del temps que han destinat a arribar a la universitat, i un 29,6 % considera que representa entre un 10 i 30 %.

TAULA 21. Percentatge de recorregut que correspon a cada mode de transport en un mateix desplaçament.

Recorregut	Transport actiu	Transport públic	Transport motoritzat
1-10 %	0,8 %	0,1 %	0,2 %
10-30 %	29,6 %	0,6 %	13,9 %
30-50 %	40,2 %	8,0 %	13,2 %
50-70 %	6,1 %	31,9 %	3,6 %
70-90 %	0,4 %	21,2 %	1,2 %
90-100 %	22,8 %	38,3 %	67,9 %

En el cas de persones usuàries del transport públic, un 91,4 % ha expressat que l'utilitza en més del 50 % del temps del seu recorregut.

Destaca veure que només un 38,3 % considera que utilitza el transport públic gairebé en la totalitat del seu trajecte. Això té coherència amb les dades anteriors sobre el transport actiu, atès que el transport públic i el transport actiu estan molts relacionats, perquè cal anar caminant fins a l'estació de tren o autobús i fins a la facultat, i també cal caminar si es realitzen transbordaments entre transports, etc.

Finalment, entre les persones usuàries del transport motoritzat s'observen dues tendències diferents:

- Per una banda, un 67,9 % de les persones usuàries del cotxe o la moto utilitzen aquest mode de transport en més del 90 % del temps que dura el seu trajecte fins a la UB.
- Per un altre costat, un 27,1 % l'utilitza entre un 10 i un 50 % del temps, indicant que tot i que en una part del recorregut fan servir el vehicle privat motoritzat, també utilitzen altres modes de transport més sostenibles. Aquí podríem incloure a les persones que comparteixen cotxe durant part del recorregut, a les que utilitzen el cotxe per arribar a una estació o parada de transport públic, o a aquelles que han d'aparcar el vehicle lluny del seu centre de treball o estudi.

9. MITJANS DE TRANSPORT: EVOLUCIÓ TEMPORAL

El perfil de mobilitat del Campus Diagonal ha patit petites variacions en els darrers anys. L'ús del transport públic s'ha reduït lleugerament, i en canvi, ha augmentat l'ús del transport actiu. En el cas del transport privat, podríem concloure que s'ha mantingut relativament estable.

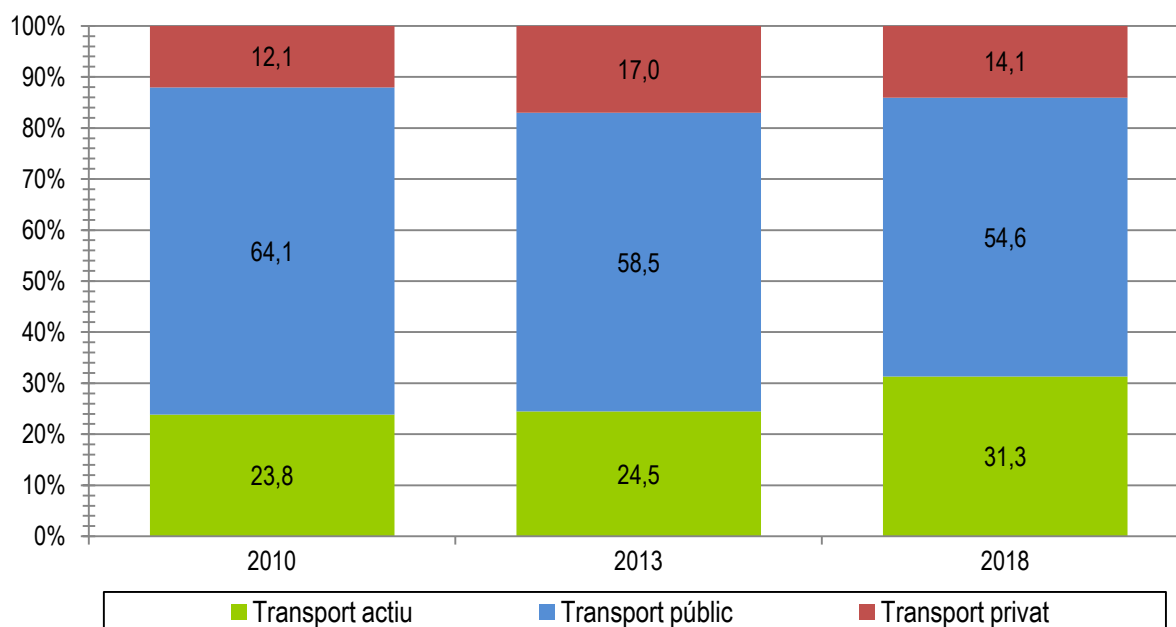


FIGURA 24. Evolució temporal dels diferents tipus de transport utilitzats.

Quan comparem les dades segons el municipi de residència, veiem com es manté la mateixa tendència.

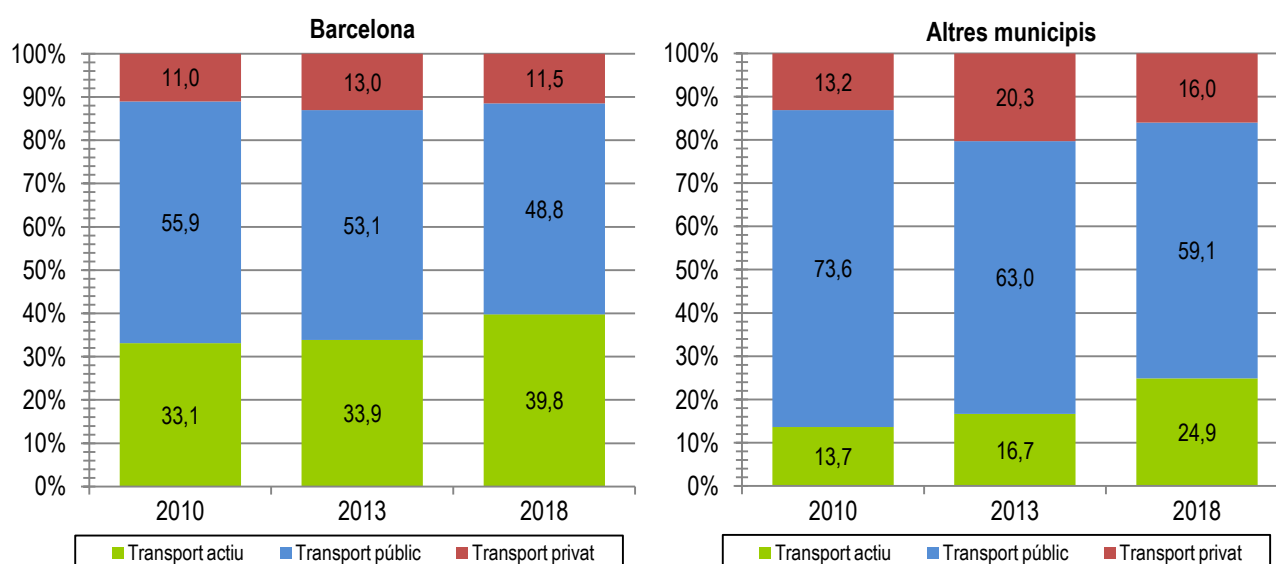


FIGURA 25. Evolució temporal dels diferents tipus de transport utilitzats segons el lloc de residència.

A la següent taula s'han comparat cada un dels mitjans de transport per separat. Cal tenir en compte que a l'enquesta del 2018 s'han afegit com a opcions les rodes o plataformes elèctriques i la moto elèctrica, ja que en els darrers anys hi ha hagut un increment en l'ús d'aquests mitjans en els municipis com Barcelona.

TAULA 22. Evolució temporal dels diferents mitjans de transport utilitzats.

Mitjans de transport (%)	2013	2018	Evolució
a peu	19,62	27,10	7,48
bicicleta	3,53	3,13	-0,41
bicing	1,26	0,88	-0,39
monopatí o patins	0,06	0,16	0,10
rodes o plataformes elèctriques	--	0,06	--
metro	23,93	22,29	-1,64
autobús	18,77	17,71	-1,06
tramvia	4,64	4,17	-0,47
tren	8,50	7,28	-1,22
FGC	2,66	3,07	0,41
taxi	0,03	0,08	0,05
cotxe sol	10,15	8,24	-1,91
cotxe compartit	2,82	2,31	-0,51
moto	4,02	3,46	-0,56
moto elèctrica	--	0,06	--

En aquest sentit, a la taula s'observa un petit increment en l'ús del monopatí o dels patins. El patinet elèctric s'ha posat de moda darrerament, i caldrà veure la seva evolució en els pròxims anys.

La resta de dades són bastant similars, excepte en el cas del desplaçament a peu, que augmenta considerablement.

Cal puntualitzar que a l'enquesta del 2013 es va demanar que es consideressin només aquells desplaçaments a peu a partir dels 5 minuts, i això pot explicar en part aquesta diferència.

A més, també s'observa un petit descens de l'ús del cotxe, el metro, i el tren.

10. DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT

Els **motius** principals per escollir una combinació de transport o una altra, són la rapidesa, la comoditat, motius ambientals, la proximitat al lloc d'origen o destí, i l'estalvi de diners.

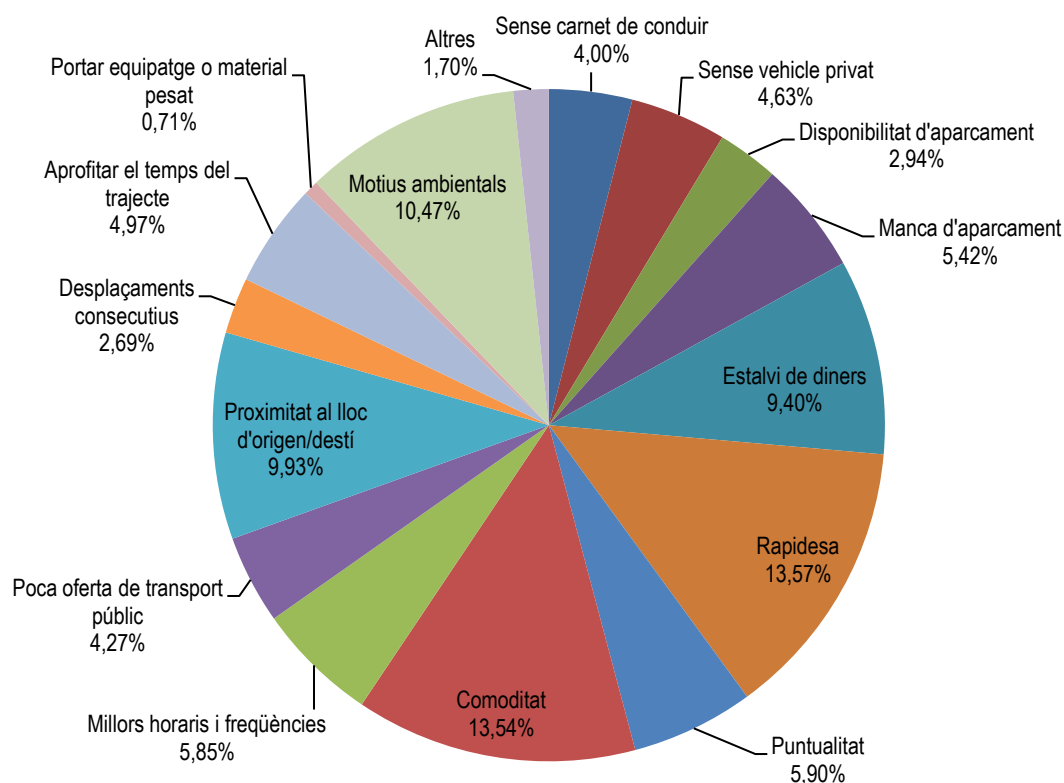


FIGURA 26. Motius per escollir la combinació de transport per accedir al Campus Diagonal – Portal del Coneixement.

Per **col·lectius** (Figura 27), l'alumnat de grau prioritza gairebé per igual la rapidesa, la comoditat, la proximitat al lloc de destí/origen, i l'estalvi de diners. Els motius ambientals també tenen molta rellevància.

L'alumnat de postgrau manifesta que la seva elecció es basa principalment en motius ambientals, així com en la rapidesa, l'estalvi de diners i la comoditat.

En canvi, per al PDI i PAS, la rapidesa i la comoditat són amb diferència els principals motius.

Si comparem les dades **segons els mitjans de transport** que s'utilitzen habitualment (Figura 28), s'observa que les persones que només utilitzen el transport actiu (bicicleta, caminar, patinets, etc.) ho fan sobretot per motius ambientals, rapidesa, comoditat, proximitat al lloc d'origen/destí, i l'estalvi de diners. La resta d'opcions que s'havien ofert com a resposta a l'enquesta no tenen cap mena d'importància per a qui utilitza habitualment el transport actiu.

Les persones que utilitzen el transport públic valoren també positivament la comoditat, la proximitat al lloc d'origen/destí, els motius ambientals, i la rapidesa.

Pel que fa al transport privat, la rapidesa destaca de manera notable, així com la comoditat i en menor mesura la disponibilitat d'aparcament.

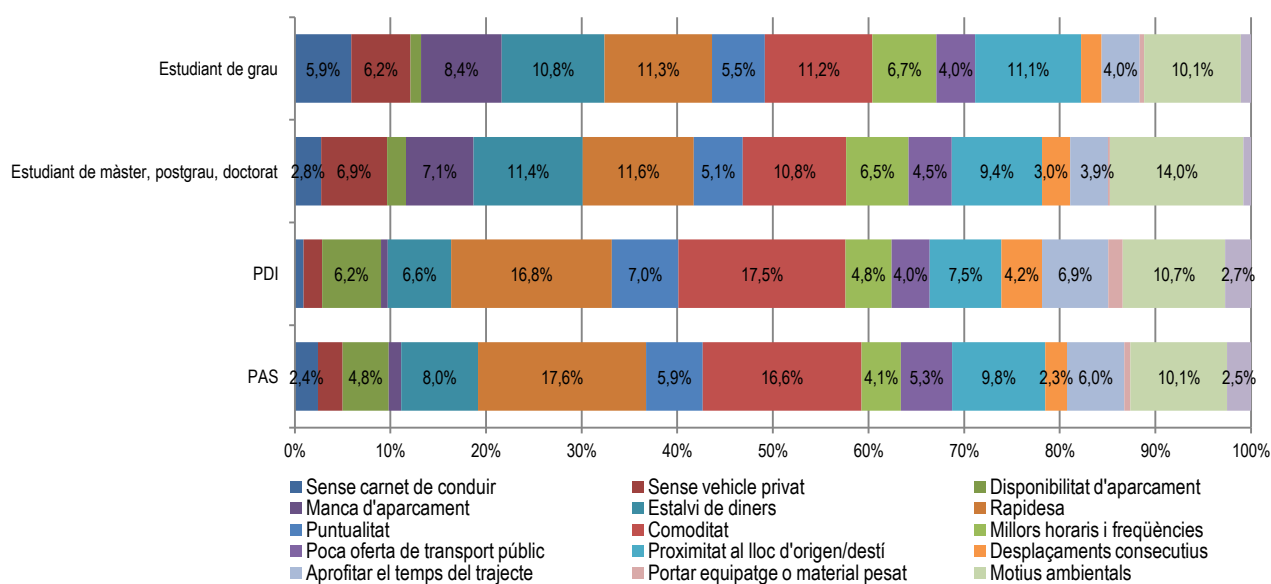


FIGURA 27. Motius per escollir la combinació de transport per accedir al Campus Diagonal segons el col·lectiu.

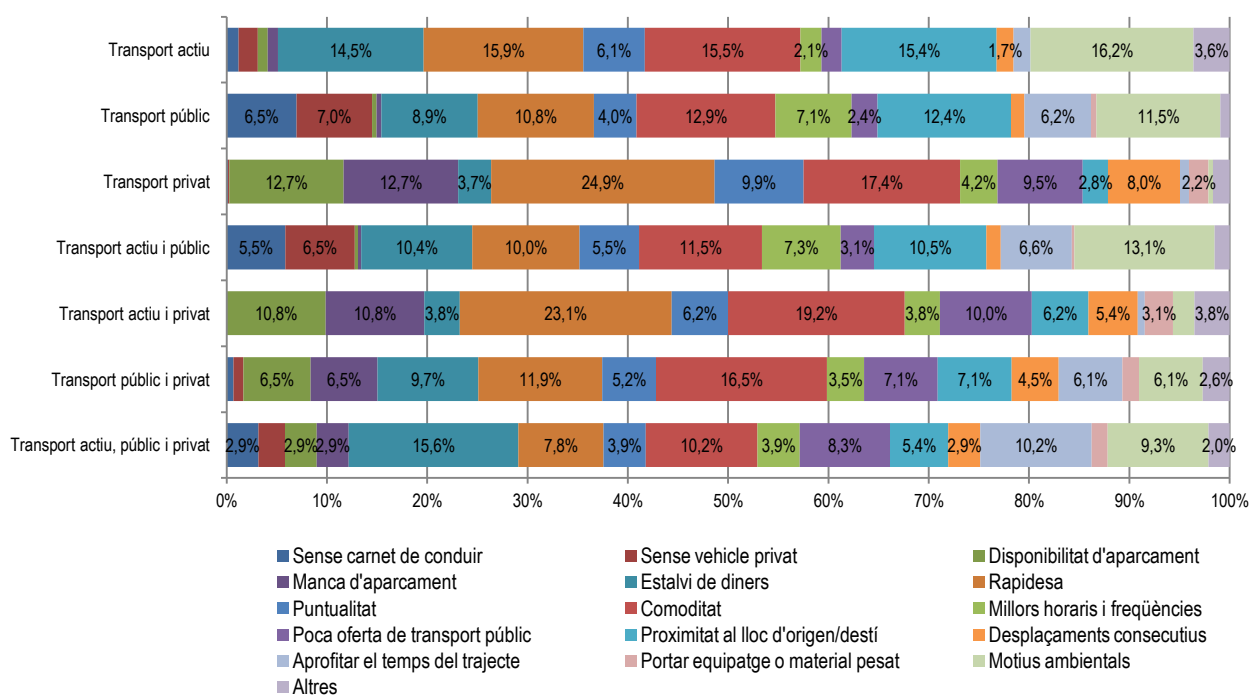


FIGURA 28. Motius per escollir la combinació de transport per accedir al Campus Diagonal segons els mitjans de transport utilitzats.

11. MOBILITAT EXTERNA

La **mobilitat externa** inclou tots aquells desplaçaments que la comunitat universitària ha realitzat **durant la jornada laboral per motius d'estudi o feina**. Un 23 % va manifestar que la setmana anterior a l'enquesta havia realitzat desplaçaments externs al seu centre.

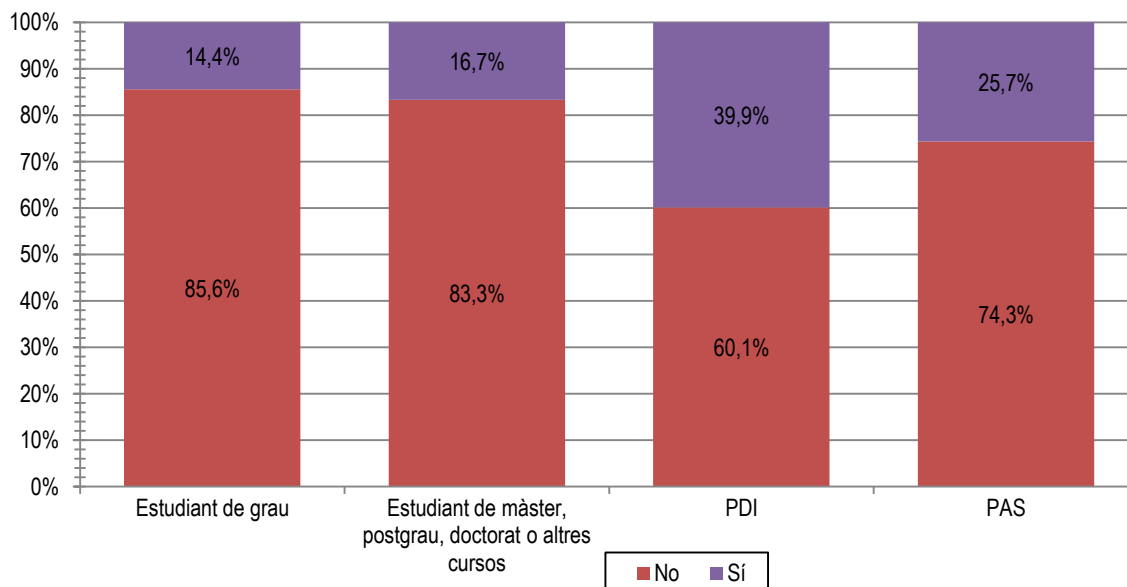


FIGURA 29. Realització de desplaçaments externs per motius laborals o d'estudi.

El PDI realitza més desplaçaments durant la seva jornada laboral que la resta de col·lectius, perquè és habitual que les tasques d'investigació i les docents es realitzin en facultats o campus diferents.

El PAS, tot i que en menor mesura, també realitza desplaçaments a altres centres per qüestions laborals, ja sigui per assistir a reunions, visites laborals o haver de fer gestions administratives en altres edificis.

L'alumnat, en canvi, es desplaça en una proporció inferior cap a altres edificis per motius d'estudi, i fa la seva vida universitària de manera més exclusiva a la facultat on estudia.

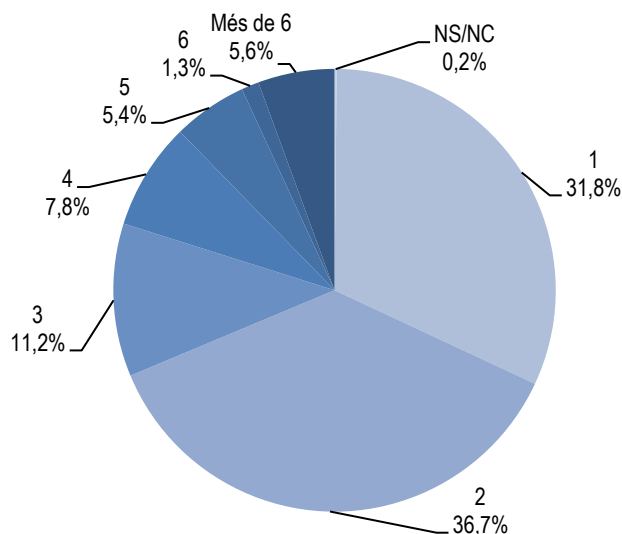


FIGURA 30. Nombre de desplaçaments externs que realitza la comunitat universitària del Campus Diagonal al llarg d'una setmana laboral.

A l'hora de dimensionar aquests desplaçaments, veiem que dels que havien manifestat que es desplaçaven, un 68,5 % només havia realitzat un o dos desplaçaments la setmana anterior, i només un 12,3 % n'havia realitzat 5 o més. Per tant, la comunitat universitària realitza la seva activitat docent i laboral principalment en el seu centre.

El total de la mostra enquestada realitza 1.529 desplaçaments a la setmana associats a l'activitat de la universitat. Si extrapolem les dades a l'univers total del Campus Diagonal per conèixer l'impacte ambiental real d'aquests desplaçaments, veiem que aquesta xifra ascendeix als **17.354 desplaçaments externs setmanals**.

TAULA 23. Mitjans de transport utilitzats per realitzar els desplaçaments externs i la distància recorreguda.

	Transport actiu	Transport públic	Transport privat motoritzat	NS/NC	Total
< 1km	19,17%	2,72%	0,16%	0,00%	22,04%
1 - 5 km	10,22%	26,52%	4,79%	0,32%	41,85%
5 - 10 km	0,48%	13,90%	6,07%	0,00%	20,45%
<10 km	0,16%	6,55%	7,83%	0,00%	14,54%
NS/NC	0,32%	0,32%	0,32%	0,16%	1,12%
Total	30,35%	50,00%	19,17%	0,48%	100,00%

La majoria d'aquests desplaçaments externs es realitzen amb transport públic o amb modes actius, i són trajectes curts (el 63,9 % són de menys de 5 km).

12. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT

L'últim apartat de l'enquesta de mobilitat donava l'oportunitat d'expressar comentaris i fer suggeriments de millora.

En total s'han rebut 990 comentaris, que representen un 36,1 % del total d'enquestats.

La majoria dels comentaris tenen relació amb el **transport públic**, sobretot respecte a deficiències o millores necessàries (28,1 %).

Les millores que es demanen tenen relació amb l'augment de la freqüència de pas del transport públic amb més vehicles en hores punta i també en més disponibilitat d'horaris a primera i última hora del dia, i de busos més directes per reduir el temps de trajecte per aconseguir un servei de qualitat. També es demana augmentar l'oferta disponible per tenir més alternatives a escollir.

A partir dels comentaris s'han pogut detectar diversos punts febles pel que fa a l'accessibilitat en transport públic dels municipis del Maresme, i d'altres del Vallès Occidental.

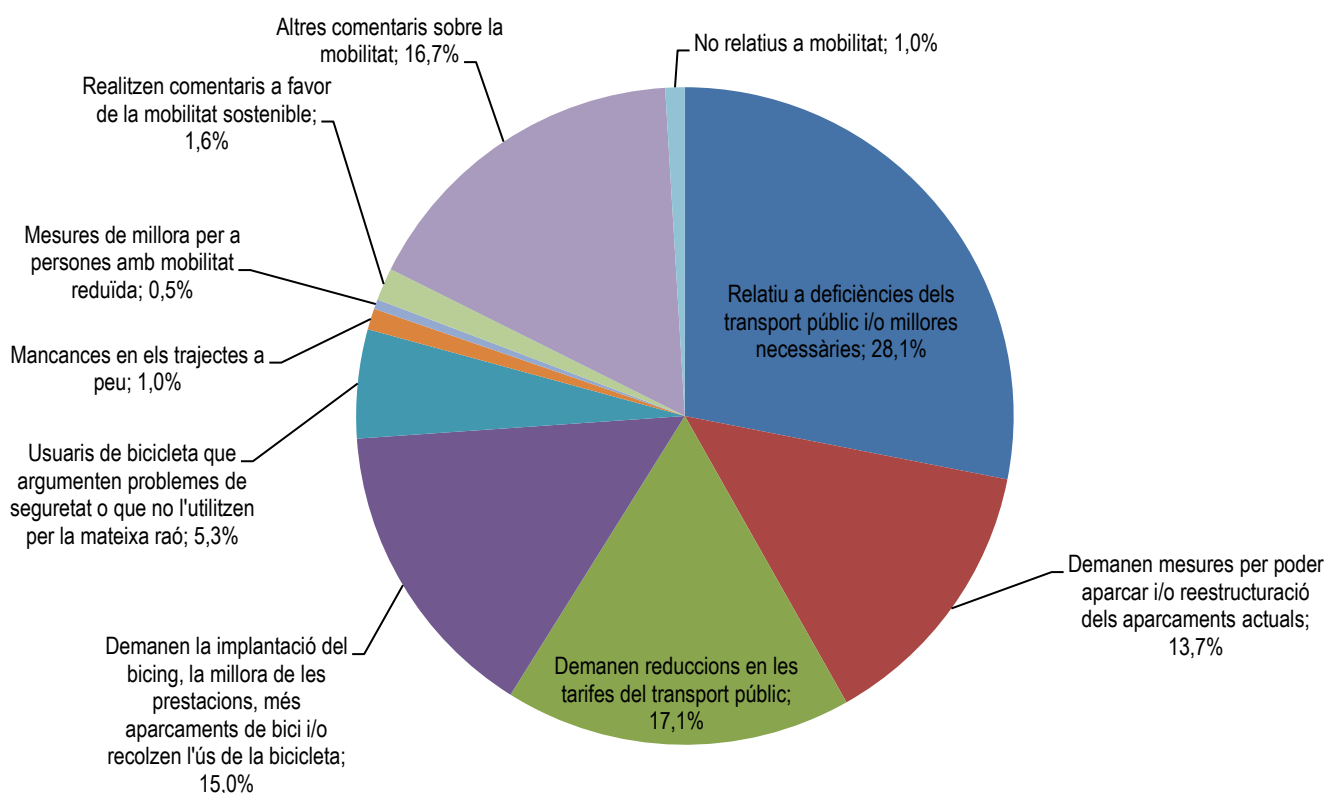


FIGURA 31. Distribució percentual per temes de les observacions i suggeriments realitzats a l'enquesta.

Per un costat, els residents dels municipis del Maresme demanen disposar d'un autobús directe al Campus Diagonal amb uns horaris que el facin competitiu amb el vehicle privat (2,7 %). Actualment només existeixen les línies Express.cat 11.1 i 11.2 que connecten Mataró amb el centre de Barcelona (Ronda Universitat), i algunes de les queixes tenen relació amb la supressió fa un temps d'un autobús que connectava la ciutat de Mataró amb el Campus Diagonal. A més, manifesten que el trajecte amb tren i metro suposa un increment del temps bastant elevat.

En aquest sentit, també trobem altres comentaris de residents a Terrassa que comenten que tot i que des del setembre del 2017 hi ha un bus de la línia Express.cat 2.2 que connecta la ciutat amb el Campus Diagonal, la seva freqüència de pas és molt reduïda i dificulta la compatibilitat de l'horari lectiu i feiner amb els horaris del bus. A més, tant els residents de Terrassa, com de Sabadell o d'altres municipis del Vallès Occidental reclamen una millora de la connexió entre la parada de Sarrià dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i el Campus Diagonal (1,8 %).

Acabar les obres de la línia 9 del metro per connectar les línies L9 i L10 Sud i Nord (2,8 %), i unir les actuals línies del tramvia del TramBaix amb el TramBesòs per l'Avinguda de la Diagonal (1,4 %), són altres reivindicacions que també tenen relació amb la manca d'oferta de transport públic d'aquesta zona de Barcelona.

A més, un 17,1 % demana una reducció de les tarifes del transport públic per a la comunitat universitària.

Molts dels comentaris consideren que la gratuïtat o la reducció dels preus incentivaria l'ús del transport públic. El fet que estudiants d'altres universitats de Catalunya disposin d'abonaments reduïts en el transport per ferrocarril amb Renfe durant el curs acadèmic crea un greuge comparatiu respecte al que succeeix a la UB, que no gaudeix d'aquest avantatge.

Alguns enquestats també han manifestat que actualment aparcar a les facultats de la UB és gratuït, i per tant, s'està incentivant l'ús del vehicle privat en lloc del transport públic.

El tema de la **bicicleta** és l'altre aspecte més comentat (20,3 %), demanant millores per accedir amb aquest mitjà de transport.

Per un costat, demanen l'ampliació del servei de Bicing a tot el Campus Diagonal amb més estacions i més bicicletes disponibles (11,3 %). Aquest és un tema que fa anys que la UB està sol·licitant, i que amb el nou concurs públic del nou Bicing que s'ha efectuat està previst que es solucioni, tot i que a data de redacció d'aquest document encara no s'han instal·lat més estacions de Bicing al Campus.

Per l'altre, l'aspecte de la seguretat també és molt important per als ciclistes (5,3 %). Demanen més carrils bici a la ciutat de Barcelona, així com d'altres que connectin amb els municipis més propers, i també manifesten la seva preocupació pels robatoris de bicis que hi ha al Campus. Per aquest motiu, reclamen la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes més segurs.

Altres mesures relacionades amb el transport actiu són la instal·lació de dutxes i vestidors, i també de taquilles.

Un 13,7 % dels comentaris tenen relació amb l'**aparcament del vehicle privat** al Campus. Tot i que una part dels comentaris van relacionats amb la reducció de les places d'aparcament gratuïtes, la majoria reclamaven més places, sobretot per als estudiants o per al personal no fix. Molts dels comentaris demanen un canvi en el dret a aparcar, considerant que s'havia de prioritzar l'accés a aquelles persones que per distància o per manca d'alternatives han d'accedir amb cotxe a la facultat.

En concret, diverses persones que es desplacen en cotxe demanen que l'accés a l'aparcament de Bederrida torni a ser restringit per a la comunitat universitària, i també manifesten el mal estat en què es troba l'aparcament d'accés lliure situat entre els edificis Parxís i Adolf Florensa de la Facultat de Belles Arts.

Altres comentaris sobre la mobilitat al Campus Diagonal han tingut relació amb la demanda de disposar d'endolls per carregar vehicles elèctrics (1 %), implantar el teletreball per reduir els desplaçaments a la universitat (1,8 %), introduir més flexibilitat per evitar l'accés a la UB en hores punta, adequar els horaris de les classes per millorar l'accés per part dels residents més llunyans, així com evitar acabar les classes tard a la nit en hores on la freqüència de pas és menor (1,6 %).

Un altre aspecte que s'ha repetit ha estat la dispersió dels edificis de la UB, que obliga a realitzar desplaçaments entre facultats que es troben a bastant distància (1,3 %). Un dels casos més comentats és el del Campus de l'Alimentació de Torribera situat a Santa Coloma de Gramenet i la Facultat de Farmàcia i Ciències de l'Alimentació al Campus Diagonal, on la connexió amb transport públic és d'una hora i mitja aproximadament. Un altre cas és la Facultat de Matemàtiques i Informàtica situada a l'Edifici Històric, a Plaça Universitat, i les facultats d'Economia i Empresa i de Física situades al Campus Diagonal. La creació de graus de doble titulació, així com la relació entre els estudis que es realitzen en cada un dels llocs, obliga a fer que tant professors com estudiants hagin de desplaçar-se habitualment entre aquestes facultats.

Per aquest motiu, alguns comentaris anaven enfocats a reubicar els ensenyaments segons les temàtiques, per apropar aquelles facultats que tenen temàtiques més afins, la creació de busos propis de la universitat que connectin els diferents campus, o la subvenció dels trajectes realitzats amb transport públic.

Per últim, una altra acció demandada pels enquestats ha estat la creació d'una aplicació o pàgina web per compartir el cotxe entre aquelles persones que realitzen el mateix recorregut (1,5 %). En aquest cas, es tracta d'una demanda que ja existeix des del 2015, a través de la [plataforma Fesedit UB-UPC](#). Tot i que s'ha anat comunicant l'existència d'aquest recurs entre la comunitat universitària, hi ha moltes persones que encara no la coneixen i que consideren que seria una aplicació útil per millorar la mobilitat al campus.

Si comparem els comentaris aportats a l'enquesta de l'any 2018 amb la del 2013, veiem com han augmentat significativament els comentaris relatius a deficiències del transport públic i/o millores necessàries i a altres mesures sobre mobilitat, i en canvi, s'han reduït els que demanen mesures per poder aparcar i/o reestructuració dels aparcaments actuals, i els comentaris respecte a la mobilitat sostenible, a comentaris de l'enquesta, i altres comentaris no relacionats amb la mobilitat.

La resta de temes no han patit gairebé canvis, com ara la demanda de reduccions en les tarifes del transport públic o millores en l'accessibilitat amb transport actiu.

TAULA 24. Comparació temporal per temes de les observacions i suggeriments realitzats a l'enquesta.

Comentaris i suggeriments	2013	2018	Evolució
Relatiu a deficiències dels transport públic i/o millores necessàries	19,2 %	28,1 %	8,9 %
Demanen mesures per poder aparcar i/o reestructuració dels aparcaments actuals	17,0 %	13,7 %	-3,3 %
Demanen reduccions en les tarifes del transport públic	17,5 %	17,1 %	-0,4 %
Demanen la implantació del bicig, la millora de les prestacions, més aparcaments de bici i/o recolzen l'ús de la bicicleta	14,9 %	15,0 %	0,1 %
Persones usuàries de bicicleta que argumenten problemes de seguretat o que no l'utilitzen per la mateixa raó	5,5 %	5,3 %	-0,2 %
Mancances en els trajectes a peu	2,1 %	1,0 %	-1,1 %
Mesures de millora per a persones amb mobilitat reduïda	2,6 %	0,5 %	-2,1 %
Persones que no se senten incloses en les mesures establertes a l'enquesta	2,6 %	0,0 %	-2,6 %
Realitzen comentaris a favor de la mobilitat sostenible	4,7 %	1,6 %	-3,1 %
Altres comentaris sobre la mobilitat	11,5 %	16,7 %	5,2 %
No relatius a mobilitat	2,6 %	1,0 %	-1,6 %

13. CONCLUSIONS

En els darrers 5 anys els carrers del Campus Diagonal s'han pacificat parcialment per aconseguir uns espais més segurs per a les persones que es desplacen en bicicleta i per als vianants.

El transport públic també ha millorat l'accessibilitat de la comunitat universitària al Campus. Per un costat, la nova línia del metro L9 sud ha permès l'accés directe des dels municipis del Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. A més, s'ha construït un nou accés accessible a l'estació de Zona Universitària.

Per un altre, la xarxa ortogonal d'autobusos de Barcelona s'ha anat implementant de forma progressiva durant aquests anys, millorant el servei d'autobusos de la ciutat. A més, també s'ha implantat la nova xarxa de bus Exprés.cat, que millora l'accés des de diversos municipis de Catalunya.

En quant a l'aforament de places d'aparcament, pel que fa a la bicicleta, al Campus hi ha 797 places disponibles, 66 més que el 2014. En canvi, s'ha reduït en 87 les places d'aparcament per a cotxes, i actualment hi ha un potencial de 1.874 places. En el cas de les motos, han augmentat en 75 places i hi ha un total de 1.448 places on poden aparcar les motos al Campus.

Per conèixer la demanda d'accessibilitat dels centres de la universitat s'ha realitzat una enquesta de mobilitat en línia anònima i voluntària durant els mesos de febrer i març de 2018. En total s'han obtingut 2.740 enquestes vàlides de persones que estudien o treballen als centres que es troben al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, d'un total de 31.099 persones que formaven la comunitat universitària durant el curs 2017-2018.

El Campus Diagonal és el campus de la UB que ocupa més superfície, amb el nombre més gran de facultats, així com de persones treballadores i alumnat. En total representa el 47,6 % de la comunitat universitària.

El 87% de la comunitat universitària del Campus són estudiants, un 9,2 % és Personal Docent i Investigador (PDI) i el 4,2 % Personal d'Administració i Serveis (PAS).

En els darrers 8 anys, la comunitat universitària del Campus Diagonal ha disminuït en aproximadament 4.000 persones. L'alumnat de grau és el col·lectiu que ha patit una major reducció.

Si ens centrem en els resultats de l'enquesta, l'assistència als edificis de la UB és bastant elevada, amb una mitjana de 4,7 dies a la setmana, i en total es realitzen 292.308 desplaçaments setmanals per accedir al Campus Diagonal.

Tot i que la procedència de la comunitat universitària és molt variada, el 98 % viu a la província de Barcelona durant la setmana laboral, i concretament, la meitat del total resideix a la ciutat de Barcelona. Si comparem les dades del 2010 amb les del 2018, s'observa una disminució progressiva de residents a la ciutat de Barcelona, del 54,3% al 50,8% respectivament. Aquest decreixement pot justificar-se per la crisi econòmica i l'augment de les taxes universitàries i del preu del lloguer dels pisos de Barcelona, que ha provocat que la nostra comunitat universitària hagi tingut més dificultats en aconseguir un allotjament proper al Campus.

Pel que fa al perfil de mobilitat del Campus Diagonal, aquest ha patit petites variacions en els darrers anys. El 31 % de persones es desplaça amb mitjans de transport actius, com ara caminant, amb bicicleta (pública o privada), monopati, patins, patinet o altres plataformes elèctriques. L'ús del monopati i dels patins ha tingut un petit increment, i a més, el patinet elèctric ha arribat Barcelona amb força, i caldrà veure la seva evolució en els pròxims anys.

L'ús del transport públic s'ha reduït lleugerament, i actualment representa el 55 % del total, on el metro és el mitjà de transport més utilitzat.

El transport privat motoritzat, en canvi, s'ha mantingut relativament estable i representa el 14 %, amb un major ús del cotxe en comparació amb la moto.

El desplaçament multimodal és molt habitual, ja que només un 45 % dels enquestats realitza tot el trajecte des de la seva residència fins a la universitat amb un únic mitjà de transport. A l'hora d'escollir entre els diferents mitjans de transport i les seves combinacions, la rapidesa i la comoditat són els motius més valorats.

Pel que fa al temps de desplaçament des del lloc de residència fins a la universitat, un 34 % arriba en menys de 30 minuts, un 44 % tarda entre 30 i 60 minuts, i un 22 % necessita més d'una hora. Els mitjans de transport escollits, així com la distància i l'hora d'arribada afecten directament el temps que s'ha d'invertir en el desplaçament. El temps dedicat a desplaçar-se fins a la universitat s'ha incrementat en els darrers anys, fet que pot estar relacionat amb l'increment en la distància des del lloc de residència.

A part dels desplaçaments des del lloc de residència fins a la universitat, durant la jornada laboral un 23 % va expressar que s'havia desplaçat a altres llocs per motius d'estudi o de feina relacionats amb l'activitat de la UB, el que representa un total de 17.354 desplaçaments externs a la setmana. Són desplaçaments curts, en la seva majoria de menys de 5 quilòmetres, i que es realitzen sobretot en transport públic, o a peu o en bici en els trajectes més curts.

Per últim, s'han rebut 990 comentaris, la majoria dels quals relacionats amb el transport públic, sobretot respecte a deficiències o millores necessàries (28 %). El tema de la bicicleta és l'altre aspecte més comentat (20 %), demanant millores per accedir amb aquest mitjà de transport, ja sigui amb l'ampliació del servei de Bicing fins al Campus Diagonal, com millorar la seguretat dels ciclistes amb més carrils bici i amb aparcaments més segurs que redueixin els robatoris.

Molts dels comentaris rebuts van en consonància amb les demandes que la UB porta anys reivindicant a les administracions competents.

Un exemple clar és l'ampliació del Bicing fins al Campus Diagonal, que la UB ha estat reclamant activament a l'Ajuntament de Barcelona des de l'any 2013. Fins ara, aquest Campus només ha disposat d'estacions perifèriques, que donen servei parcialment a les facultats de Farmàcia i de Dret, i deixa sense cobertura a la resta de centres.

Tot i que el transport públic té una cobertura molt bona a la ciutat de Barcelona, altres municipis tenen connexions més deficientes amb el Campus Diagonal, obligant als usuaris a realitzar transbordaments o amb freqüències de pas insuficients que fan que el seu temps de trajecte sigui elevat. La creació de noves línies més directes al Campus Diagonal i amb millor freqüència tindria un efecte directe sobre els usuaris del transport públic, i també sobre els usuaris del vehicle privat. Alguns casos concrets que han sortit a en aquest document són els residents de Terrassa i dels municipis del Maresme, que demanen millores en el transport públic.

Altres reclamacions en quant al transport públic són acabar les obres de la línia 9 del metro, i unir el TramBaix i el TramBesòs.

Pel que fa a la universitat, portem anys treballant per ampliar i millorar els aparcaments de bicicleta per a què siguin més segurs. A partir de l'enquesta veiem que segueix sent un tema que preocupa molt als ciclistes, i que pot ser un aspecte limitant per utilitzar la bicicleta per accedir a la UB. Per tant, és un àmbit en el que s'ha de seguir treballant.

Finalment, sembla necessari obrir un debat intern sobre el fet que els aparcaments a l'interior dels edificis siguin gratuïts, quan la UB no està subvencionant cap altre mitjà de transport. Una línia d'acció possible és començar a gestionar l'aparcament per a cotxes del Campus Diagonal, valorant una prioritització de les places per aquells que tenen dificultats de mobilitat, comparteixen el cotxe per accedir a la universitat, viuen en llocs amb transport públic deficient o accedeixen amb vehicles més sostenibles.