

Diagnosi de la mobilitat

als centres de la Universitat de Barcelona

al Campus de Mundet

2011

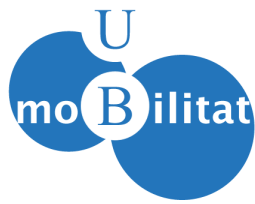


UNIVERSITAT DE BARCELONA



OSMA

Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient



Diagnosi de la mobilitat

als centres de la Universitat de Barcelona al Campus de Mundet

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>

Juliol 2011

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.....	3
2. JUSTIFICACIÓ.....	6
2.1. COMPROMÍS INSTITUCIONAL.....	6
2.2. MARC LEGAL.....	9
3. CARACTERITZACIÓ DEL CAMPUS.....	13
4. ANÀLISI DE L'OFERTA D'ACCESSIBILITAT.....	16
4.1. TRANSPORT PÚBLIC MOTORITZAT.....	17
4.1.1. METRO.....	19
4.1.2. AUTOBÚS URBÀ.....	22
4.1.3. AUTOBÚS INTERURBÀ.....	25
4.1.4. TAXI.....	26
4.2. TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT.....	27
4.2.1. ESTACIONAMENT ALS ESPAIS DE VIA PÚBLICA.....	29
4.2.2. ESTACIONAMENT A L'INTERIOR DEL CAMPUS.....	31
4.3. TRANSPORT NO MOTORITZAT.....	38
4.3.1. MOBILITAT A PEU.....	39
4.3.2. MOBILITAT EN BICICLETA.....	48
4.4. SERVEI D'AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS.....	56
5. ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT.....	58
5.1. METODOLOGIA D'ESTUDI.....	58
5.2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA.....	60
5.3. TAULES ORIGEN - DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA I MODES DE TRANSPORT UTILITZATS.....	67
5.4. INTERMODALITAT.....	79
5.5. MODE DE TRANSPORT: COMPARACIÓ AMB L'ENTORN TERRITORIAL.....	80
5.6. MODE DE TRANSPORT: EVOLUCIÓ I COMPARACIÓ AMB ALTRES ESTUDIS.....	82
5.7. DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT.....	85
5.8. AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS.....	89
5.9. MOBILITAT INTERNA DEL CAMPUS.....	92
5.10. MOBILITAT AMB ORIGEN AL CAMPUS.....	95
5.11. VALORACIÓ DE LA POBLACIÓ USUÀRIA DEL VEHICLE PRIVAT.....	97
5.12. VALORACIÓ DE LA BICICLETA COM A MODE DE TRANSPORT.....	105
5.13. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT AL CAMPUS.....	110
6. IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT.....	114

6.1. IMPACTE AMBIENTAL SEGONS EL MODE DE TRANSPORT	114
6.2. IMPACTE AMBIENTAL DEL SERVEI D'AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS	122
7. DEFICIÈNCIES DETECTADES.....	124
8. INFRAESTRUCTURES DE FUTUR AL CAMPUS	133
8.1. LA XARXA RETBUS	133
8.2. EL TÚNEL D'HORTA	138
9. CONCLUSIONS	140
10. BIBLIOGRAFIA.....	145
 ANNEX I: ENQUESTA DE MOBILITAT.....	 147
ANNEX II: TAULES.....	153
ANNEX III: CARTOGRAFIA	197

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 2009 (EMEF)³ a la RMB es realitzen 14,9 milions de desplaçaments, dels quals el 45,3% són en mode no motoritzat, el 35,1% en vehicle privat i el 19,6% en transport públic.

El patró de mobilitat a la RMB distingeix diferents dinàmiques (DPTOP et al., 2010):

- *Barcelonès*. Més del 80% d'aquests 14,9 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: 2,10.
- *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'1,04.
- *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 a 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 del segle XXI, i en aquest sentit hi ha un alt grau de consens en què 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). És 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 Mundet 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).

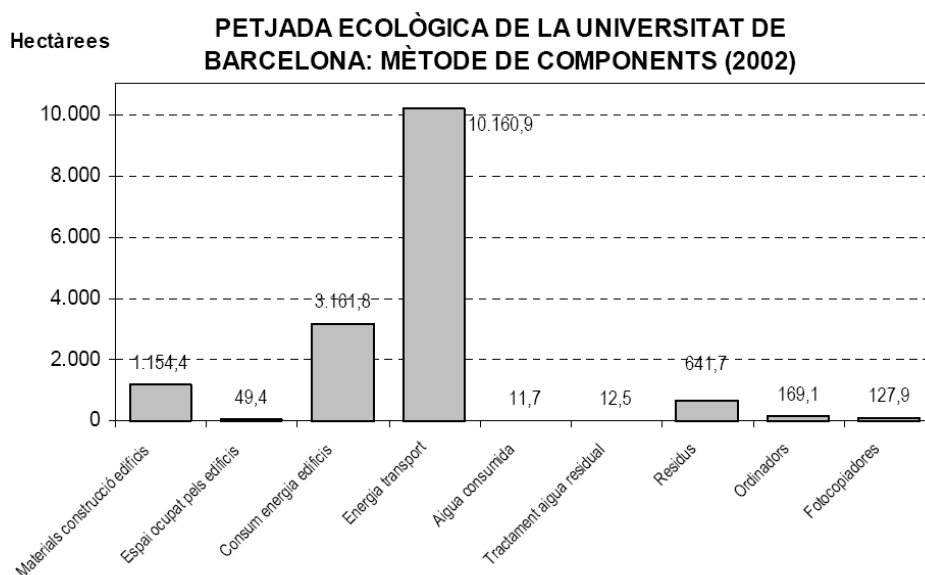


Figura 1. Petjada ecològica de la Universitat de Barcelona l'any 2002. Font: Marcos i Mateu (2005).

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 de lligat simple 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 projecte Bicicampus, on s'han posat a disposició de la comunitat universitària de la UB i la UPC una flota de 200 bicicletes en préstec. 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 es 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 són equipades amb dispositius de seguretat (llum, reflectants i timbre), portaequipatges al darrere, un cademat 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.

A més del servei de préstec, la campanya inclou la creació del Punt Bici, un servei 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 del Campus de Diagonal – Portal del Coneixement, on s'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.

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.

El projecte va ser guardonat en la VIII edició dels Premis Pacte de la Mobilitat 2008 que atorga l'Ajuntament de Barcelona, i ha obtingut una puntuació elevada per part dels universitaris: 8,16 sobre 10 punts al curs 2009-2010.

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 del 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 l'obligatorietat d'ús de biocombustible (biodièsel) i la utilització de vehicles d'alta eficiència energètica i baixos nivells d'emissions de contaminants en el servei de transport d'autobús per a l'ús dels estudiants i personal del Campus de 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. Tríptic 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).

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 la Figura 2 i Figura 3), la realització de la cursa dels transports en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). 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. Actualment, ja s'ha realitzat la Diagnosi de mobilitat del Campus de Diagonal – Portal del Coneixement (OSSMA, 2010), i a continuació caldrà anar realitzant les diagnosi dels altres Campus de la UB.

Aquest estudi, per tant, permet realitzar una Diagnosi de la mobilitat al Campus de Mundet 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.

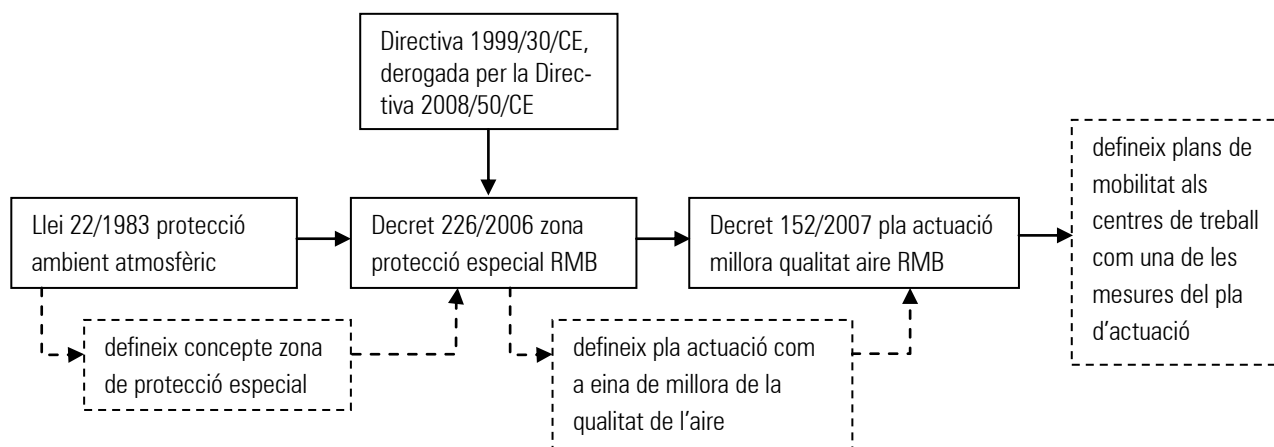


Figura 4. Resum del marc legal dels plans de mobilitat als centres de treball d'acord amb la normativa vigent de mobilitat a Catalunya. Font: Elaboració pròpia.

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 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.»

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, ja que aquests superen els 200 treballadors propis o externs i cal tenir en compte l'elevat nombre de visites diàries que generen.

Així, cadascuna de les facultats i serveis de la Universitat de Barcelona amb emplaçament o adreça física diferents haurien de disposar del seu propi pla.

El pla de mobilitat dels centres de la UB al Campus de Mundet, 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 5), assumint-ne els objectius i adaptant-los al seu àmbit d'actuació, i s'adequa a la resta de normativa vigent en aquest àmbit.

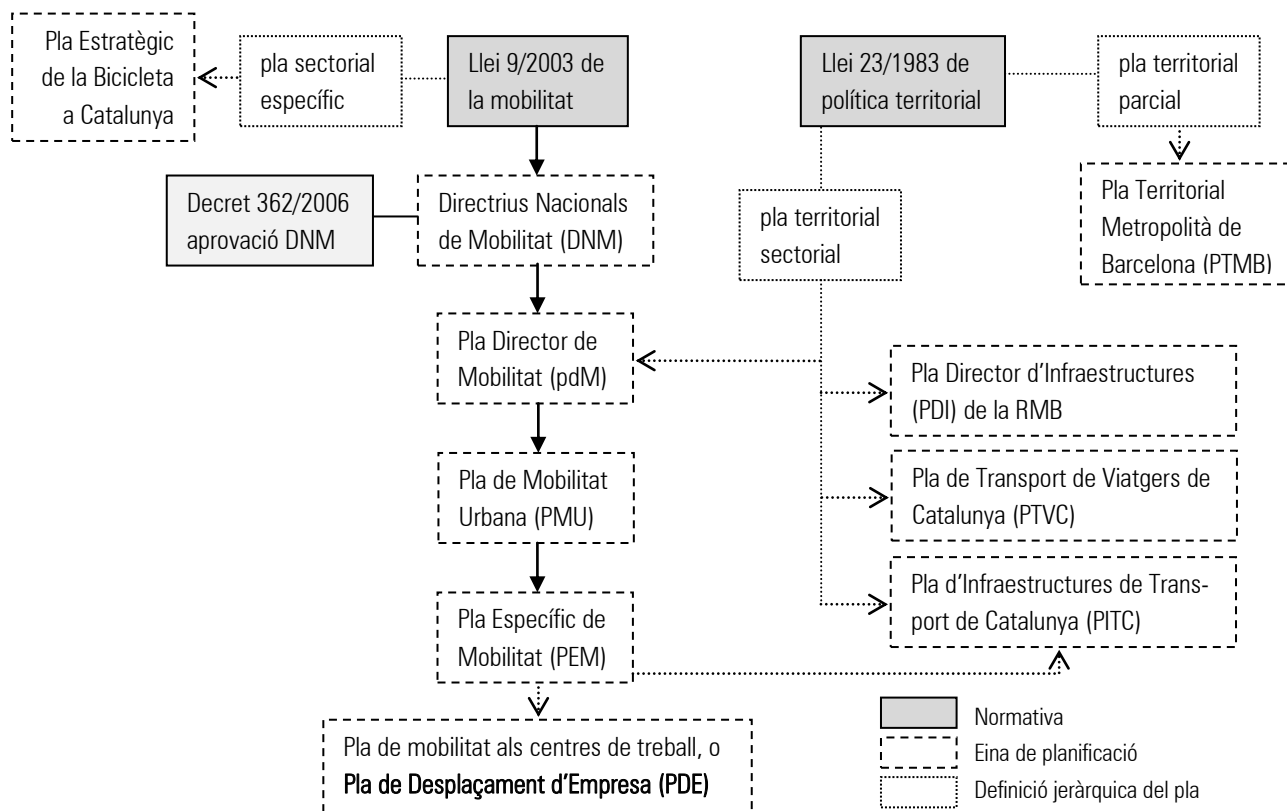


Figura 5. Resum de la diversitat i jerarquia d'eines de planificació de la mobilitat a Catalunya. Font: Elaboració pròpia.

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 constitueix el primer pas per a la definició del pla de mobilitat del Campus, que s'haurà d'integrar en el 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

El Campus de Mundet és un espai d'unes 14 hectàrees situat a la perifèria de la ciutat de Barcelona. Administrativament forma part del barri de Montbau, del districte d'Horta-Guinardó.

Al Campus trobem les Facultats de Psicologia, Pedagogia i Formació del Professorat, així com l'Institut de Ciències de l'Educació, reunint diàriament més de 10.000 persones. Les dinàmiques de mobilitat d'aquests centres tenen trets molt similars, ja que comparteixen les mateixes infraestructures de transport, vials d'accés, mitjans de transport públic, espais d'aparcament en via pública, etc.

Per aquest motiu, es considera 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.

A més, el propi Decret 15/2007 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 Mundet (d'ara en endavant Campus).

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.

Així, es pot considerar que el Campus de Mundet respon al model anglosaxó, ja que integra centres docents, administració i serveis, i unes instal·lacions esportives, així com amplis espais ajardinats i de vegetació (Tribó, 2008) que generen una dinàmica de mobilitat independent.

El Campus, situat a la banda de muntanya de la Ronda de Dalt, es troba dintre del Recinte de Mundet, un espai de més de 30 hectàrees conegut antigament com a Llars Anna Gironella de Mundet, que va ser inaugurat l'any 1957. La seva història es remunta al 1954, quan el matrimoni Mundet va fer una donació a la Diputació de Barcelona per construir un conjunt d'edificis destinats a tasques socials. Un dels objectius era poder ubicar a les persones que estaven a la vella Casa de la Caritat del Raval, on hi havia sobretot nens amb problemes de caire social. A partir d'aquell moment, es van anar incorporant altres institucions, com va ser el cas de la residència per a gent gran. A partir dels anys 80, el Recinte de Llars Mundet va patir un procés de canvi degut al traspàs d'alguns edificis a l'Ajuntament de Barcelona i a la Universitat de Barcelona.

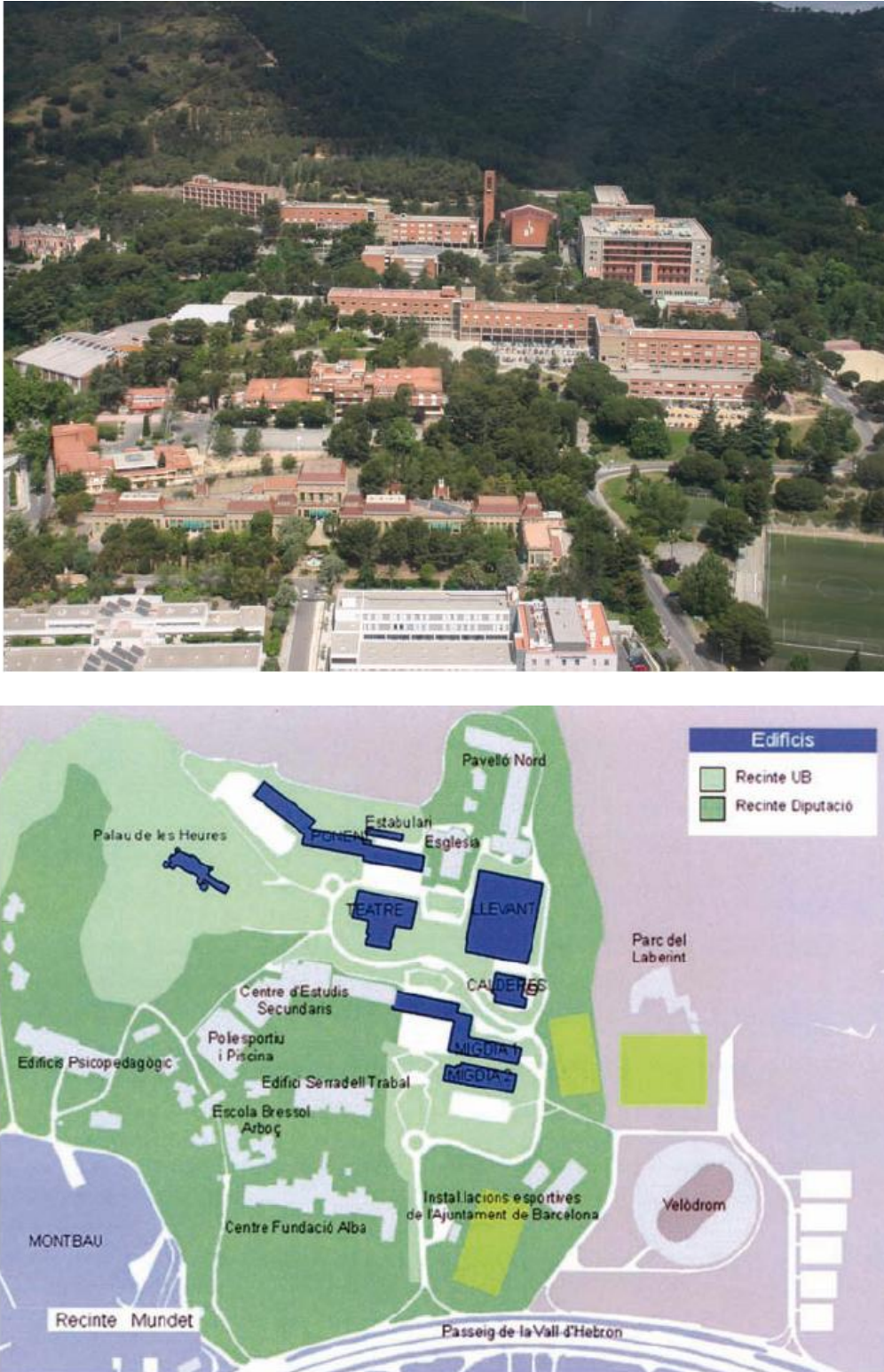


Figura 6. Vista aèria i plànol del Recinte de Mundet. Font: Tribó (2008).

Concretament, l'any 1991 la Diputació de Barcelona va cedir part de les seves instal·lacions a la Universitat de Barcelona per crear un campus universitari, el que va comportar una adaptació dels espais i edificis. Bàsicament, els edificis adaptats i restaurats van ser l'orfenat i el Palau de les Hores, edifici construït per l'arquitecte August Font l'any 1893. Aquest palau va ser la residència d'estiu de la família Gallart fins la Guerra Civil, moment en què van abandonar el palau, que va servir com a refugi durant els bombardeigs. L'any 1958 va passar a ser de la Diputació, i finalment, es va cedir a la universitat el 1991, convertint-se en la seu dels Estudis de Formació Continuada de la Universitat de Barcelona i de la Fundació Bosch i Gimpera. L'any 2006 es va traslladar el

Centre d'Innovació i de Formació Continuada IL3-UB al districte del 22@, de forma que el Palau de les Hores es va reconvertir en seu dels màsters oficials i estudis de tercer cicle que ofereixen les facultats del Campus. A més, també va ser necessari la construcció d'un nou edifici, l'edifici Migdia II.

L'any 1994 es va instal·lar la facultat de Psicologia a l'edifici de Ponent, i al 1996 es van instal·lar les facultats de Formació del Professorat i Pedagogia, així com l'Institut de Ciències de l'Educació.

Actualment, les instal·lacions de la Universitat de Barcelona comparteixen espai amb altres instal·lacions de la Diputació i l'Ajuntament de Barcelona (vegeu la Figura 6). Concretament, al Recinte Mundet hi ha una escola bressol (EBM L'Arboç), un centre psicopedagògic d'educació especial (CPEE Mundet-La Ginesta), una escola d'educació infantil i primària (CEIP Els Pins), un institut d'ensenyament secundari, batxillerat i FP (IES Anna Gironella de Mundet), una residència per a la gent gran (Pavelló Nord), un centre per a persones amb disminució (edifici Serradell Treball), la Fundació Albà-Hospital Sant Miquel, el Centre Collserola Mutual i l'Església de les Llars Mundet. A més, també hi ha el complex Poliesportiu Llars Mundet, que són unes instal·lacions esportives de l'Ajuntament de Barcelona, que gestiona la Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics (ACELL), que ofereix crèdits universitaris i abonaments específics per al col·lectiu de la UB.

A prop del recinte Mundet també s'hi troben el Velòdrom d'Horta, el Parc del Laberint d'Horta i una residència d'estudiants (Àgora BCN), que és gestionada per un centre adscrit a la Universitat de Barcelona, el CETT.

Els edificis de la UB que formen part del Campus són l'edifici de Calderes (on es troba ubicat el gimnàs), l'edifici de Llevant (departaments de les Facultats de Pedagogia i de Formació del Professorat, biblioteca del Campus, serveis de reprografia, bar i restaurant), l'edifici de Migdia I (Institut de Ciències de l'Educació i les Facultats de Pedagogia i Formació del Professorat), l'edifici de Migdia II (aulari), l'edifici de Ponent (Facultat de Psicologia), l'edifici del Teatre (Aula Magna), i el Palau de les Hores (administració de centre i aules).

El Campus ofereix una elevada varietat d'ensenyaments relacionats amb el sector educatiu i psicològic, donant servei a més de 10.000 estudiants, i a uns 1.000 treballadors. Durant el curs 2009-2010 s'han ofert unes 14 titulacions de 1r i 2n Cicle que es troben actualment en procés d'extinció (tot i que encara hi ha uns 5.866 estudiants cursant alguna d'aquestes diplomatures o llicenciatures); 7 Graus (2.610 estudiants); uns 29 Màsters universitaris oficials (994 estudiants); més de 50 Màsters i postgraus propis (1.021 estudiants); i uns 15 programes de doctorat (190 estudiants). A aquesta població s'ha d'afegir les 752 persones que integren el col·lectiu de Personal Docent i Investigador (PDI) permanent, i uns 210 membres del Personal d'Administració i Serveis (PAS).

Taula 1. Població dels centres de la UB al Campus de Mundet. Font: Elaboració pròpia basat en dades del Servei de Gestió Acadèmica i l'aplicatiu Xiper de la UB.

CENTRE	ESTUDIANTS		PDI	PAS	BECARI DE RECERCA	PERSONAL EXTERN	TOTAL	%
	Grau	Postgrau						
Facultat de Formació del Professorat	3.034	604	261	18	4	17	3.938	33,55
Facultat de Pedagogia	2.864	477	244	62	5	17	3.669	31,26
Facultat de Psicologia	2.578	887	247	52	22	14	3.800	32,38
CRAI - Biblioteca del Campus	0	0	0	24	0	0	24	0,20
Institut de Ciències de l'Educació	0	250	0	22	2	0	274	2,33
Palau de les Hores	0	0	0	32	0	0	32	0,27
TOTAL	8.476	2.218	752	210	33	48	11.737	100
%	72,22	18,90	6,41	1,79	0,28	0,41	100	

Nota: Les dades d'estudiants corresponen al curs 2009-2010. Les dades de treballadors (PDI, PAS, becari de recerca i altre personal) corresponen al mes de setembre de 2010.

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. Font: Elaboració pròpia 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 classifiable	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 l'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 l'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 està formada per 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, i tot i que no disposen 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 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 5). 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 (vegeu 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 gener de 2011 al sistema tarifari integrat de la RMB. Font: ATM.

Zones	T-10	T-50/30	T-Familiar	T-Mes	T-Trimestre	T-Jove	T-Dia
1z	8,25	33,50	48,40	51,00	140,00	119,00	6,20
2z	16,40	56,25	68,15	73,60	203,00	172,00	9,75
3z	22,35	78,95	93,50	99,45	274,00	231,00	12,25
4z	28,70	98,20	114,50	118,00	327,10	277,00	13,80
5z	33,00	116,00	131,50	135,50	372,60	316,00	15,65
6z	35,10	129,00	142,00	145,00	386,00	328,00	17,50

Nota: 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 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 6) 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 gener de 2011 és de 82,65 € per a 1 zona, 99,05 € per a 2 zones, 151,70 € per a 3 zones, 180,45 € per a 4 zones, 217,45 € per a 5 zones, i 258,60 € per a 6 zones); i

- 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 als establerts al sistema tarifari integrat.

4.1.1. METRO

Una de les formes d'accedir al Campus és mitjançant l'estació de Mundet (vegeu la Figura 7) de la línia 3 de metro que connecta el Campus amb els barris del Nord-est de la ciutat, el centre de Barcelona i la zona del districte de Les Corts, on està ubicat el Campus Diagonal – Portal del Coneixement (vegeu l'annex cartogràfic – figura 7).

L'estació de Mundet es va inaugurar l'any 2001, quan es va posar en funcionament el tram de la línia 3 entre Montbau i Canyelles. Això va permetre millorar l'accés en metro al Campus, ja que anteriorment la connexió es feia des de l'estació de Montbau (a uns 1,2 km del campus) mitjançant l'autobús intern del Campus a través de la Ronda de Dalt. Aquesta combinació suposava un augment del temps de recorregut sobretot en hores punta, degut a la congestió de trànsit.

L'estació de Mundet es troba al Passeig de la Vall d'Hebron, entre l'Avinguda de Can Marçet i el Passeig dels Castanyers, i disposa de dues boques d'accés a banda i banda de la Ronda de Dalt, permetent el seu fàcil creuament a través d'un ampli pas soterrat per a vianants. La sortida del costat de muntanya dona accés al Campus i al barri de Montbau, mentre que la sortida del costat de mar comunica amb el barri de La Vall d'Hebron. A més, l'estació està adaptada per a PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda).

Al 2008 es va fer una nova ampliació de la línia de metro L3 fins a Trinitat Nova, que actualment actua com a intercanviador entre les línies L3, L4 i L11, donant servei al districte de Nou Barris.

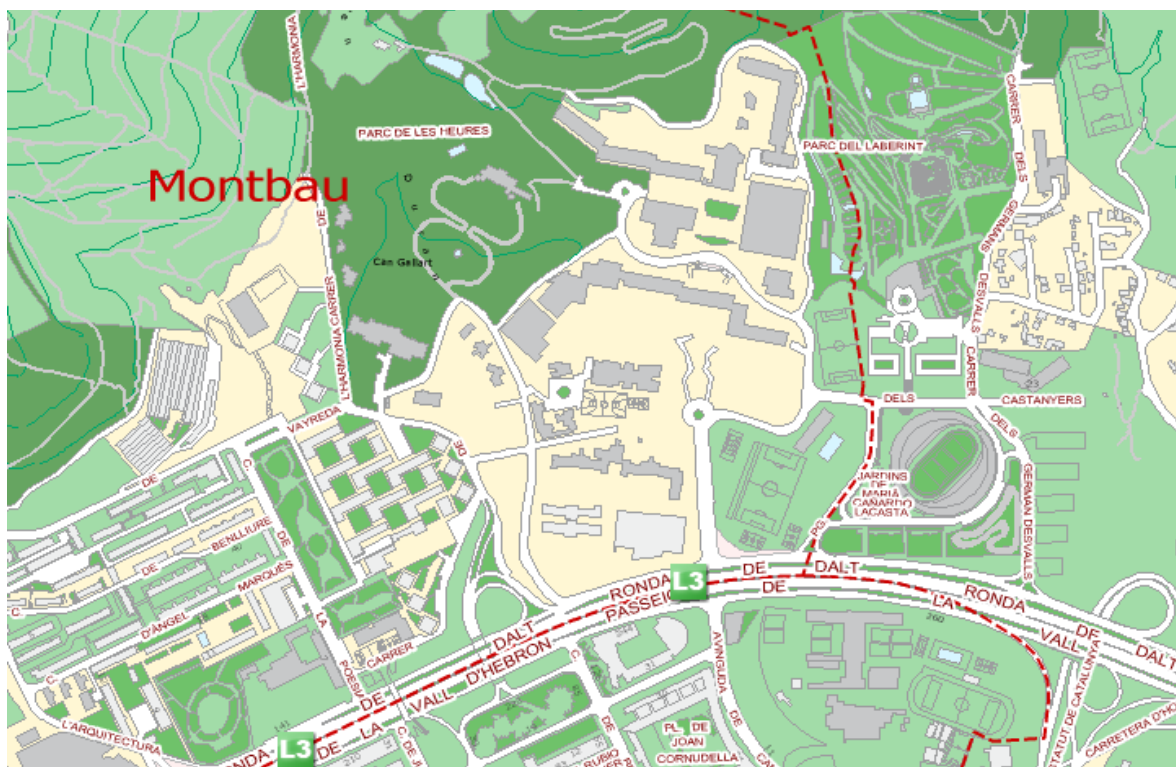


Figura 7. Ubicació de les estacions de Montbau i Mundet de la L3 de metro. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/guia).

La L3 permet el transbordament a la xarxa de Renfe Rodalies a l'estació de Passeig de Gràcia (R2 Nord i Sud), i a l'estació de Plaça Catalunya (R1, R3 i R4), el que suposa que aquestes línies de Rodalies es troben a unes 8 o 9 parades del Campus respectivament, facilitant l'accés des de/cap a diferents punts de la RMB. A més, aquestes estacions també permeten la connexió amb les línies de Renfe Regionals, que tenen com a destinació Lleida, Riba-roja d'Ebre, Tortosa i Portbou, permetent així el desplaçament des d'altres municipis de fora de la RMB.

La L3 també enllaça amb totes les línies de metro existents i amb la línia Llobregat-Anoia dels FGC a l'estació de Plaça Espanya i la línia Vallès dels FGC a les estacions de Plaça Catalunya i de Diagonal.

El temps de desplaçament fins a l'estació de Mundet s'estima entre 10-12 minuts segons si s'accedeix de Diagonal, Passeig de Gràcia o Catalunya (vegeu l'annex cartogràfic – figura 8). Per a l'accés des de Plaça Espanya s'han de sumar 8 minuts més al recorregut. A aquests valors cal afegir 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 10 minuts en algunes zones del Campus si es realitza el desplaçament per l'interior a peu.



Figura 8. Sortida de l'estació de metro de Mundet. Font: Google Maps.

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 mitjà 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 9. Tren de la L3 de metro a l'estació de Mundet. Font: www.trenscat.com.

4.1.2. AUTOBÚS URBÀ

Existeixen 5 línies regulars d'autobusos urbans operades per TMB (vegeu la Taula 6) que donen servei al Campus. Aquestes línies disposen de vehicles i parades adaptats a PMR.

Taula 6. Línies de TMB que tenen parada al Campus de Mundet. Font: TMB.

Autobús	Recorregut	Horaris feiner	Freqüència en hora punta per sentit
10	Pg. Marítim – Montbau	07:00 – 22:00 h	9 – 11 min
27	Pl. Espanya – Roquetes	04:50 – 23:10 h	6 – 8 min
60	Pl. Glòries – Z. Universitària	06:05 – 22:20 h	13 – 16 min
73	Maquinista – Pl. Kennedy	05:45 – 22:05 h	8 – 10 min
76	Sant Genís – C. Meridiana	05:30 – 23:30 h	12 – 14 min

La parada d'autobús de la banda de muntanya que queda més propera al Campus és "Fundació Albà - Llars Mundet", i al costat de mar és "Pg. Vall d'Hebron - Can Marçet", totes dues ubicades al Passeig de la Vall d'Hebron, on tenen parada diverses línies d'autobus urbà (27, 60, 73 i 76), interurbà (B16 i B19) i nocturn (N4).

La línia 10, en canvi, té les parades una mica més allunyades del Campus, concretament, hi ha la parada "Ciutat Sanitària Vall d'Hebron" al passeig de la Vall d'Hebron, i la parada "Vayreda (Poesia – Joan de Sales)" que permet l'accés des de la part esquerra del Campus (accés Sud). A l'altre costat de la Ronda de Dalt es troba la parada del "Parc de la Vall d'Hebron".

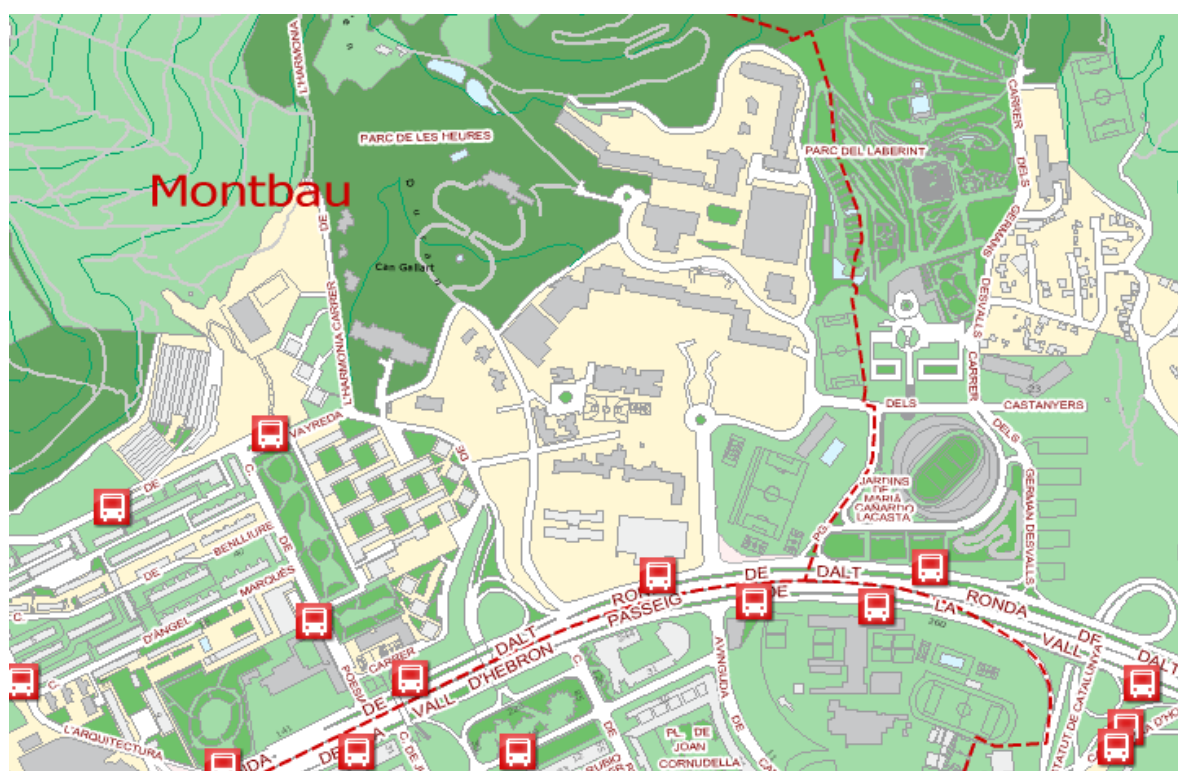


Figura 10. Ubicació de les parades d'autobusos urbans i interurbans a les rodalies del Campus. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/guia).

La línia 10 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 9) uneix els districtes de Sant Martí, Eixample i Horta-Guinardó. El seu recorregut és vertical, ja que connecta el Passeig Marítim amb el barri de Montbau circulant pel carrer Ma-

rina i Lepant, i passant pel Túnel de la Rovira. Aquesta línia està connectada a diverses línies de metro (L1 Marina, L2 Monumental i Sagrada Família, L3 Montbau, L4 Ciutadella – Vila Olímpica i Alfons X, i L5 Horta).

Les altres línies de bus urbà diürn (27, 60, 73 i 76) tenen una part del seu recorregut per la Ronda de Dalt o pel Passeig de la Vall d'Hebron, fet que possibilita una ràpida connexió entre el Campus i els altres districtes de la ciutat.

Concretament, la línia 27 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 10) connecta la Plaça Espanya amb el barri de Roquetes. Aquesta línia està connectada als FGC de Barcelona-Vallès i Llobregat-Anoia, a diverses línies de metro (L1, L3 i L5), i a més, el fet que passi per l'Estació de Sants permet la seva connexió amb totes les línies de Renfe, i amb diversos autobusos urbans, interurbans i de llarg recorregut.

La línia 60 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 11) té un recorregut en forma semicircular i fa bona part del seu trajecte per la Ronda de Dalt. Connecta el Campus amb la zona est de la ciutat (districtes de Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí) fins a la Plaça de les Glòries, i també amb la part nord-oest fins a la Zona Universitària, on es troba el Campus de la Diagonal-Portal del Coneixement i el Campus de la UPC. El temps de trajecte aproximat entre els dos campus és d'uns 30 minuts. Tot i que al llarg del seu recorregut permet l'accés directe a Renfe-Rodalies (R2 Sant Andreu Comtal) i al metro (L1, L3, L4, L5 i L11), aquest autobús també dona servei a una àrea molt important de la ciutat (Les Corts i Sarrià-Sant Gervasi) que no està connectada amb el Campus amb cap línia de metro.

La línia 73 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 12) connecta el districte de Sarrià-Sant Gervasi amb el de Sant Andreu a través principalment del Passeig de la Vall d'Hebron i del Passeig Valldaura. Aquesta línia passa per l'estació de Renfe Sant Andreu Comtal (R2), i també permet el transbord amb metro (L1, L3, L4, L5, L9, L10) i FGC (Línia Barcelona-Vallès).

La línia 76 (vegeu l'annex cartogràfic – figura 13) comença el seu recorregut al barri de la Vall d'Hebron, i circula a través del Passeig de la Vall d'Hebron, el Passeig Valldaura i l'Avinguda Meridiana, fins arribar al barri de Ciutat Meridiana, i finalment, a la urbanització de Santelvira del terme municipal de Montcada i Reixac. Aquesta línia connecta amb el metro (L1, L3, L4, L5 i L11) i amb Renfe a la parada de Torre Baró (R3, R4 i R7).

A més, també té parada a prop del Campus el Bus Nocturn N4. Aquest Nitbus fa el recorregut de Via Favència (Metro Canyelles) – Plaça Catalunya – Gran Vista (Carmel), amb un horari de 22:35 – 04:55h i amb un interval de pas de 20 minuts.





Figura 11. Autobusos de les línies urbanes de TMB al Campus: línia 27 (superior esquerra), línia 60 (superior dreta), línia 73 (inferior esquerra) i línia 76 (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (10/03/2011) i Google Maps.

La línia 27 és la que té una freqüència de pas més alta, amb una mitjana d'entre 7,5 i 10 serveis per sentit en hora punta els dies feiners. Les línies 73 i 10 realitzen entre 5,5 i 7,5 serveis, i les línies 60 i 76 són les que tenen una freqüència més baixa, ja que disposen d'entre 3,8 i 5 serveis en hora punta per sentit.

Alguns dels autobusos de la línia 10 i 73 són articulats, i totes les parades que donen servei al Campus disposen de marquesina simple.



Figura 12. Marquesina de la parada d'autobusos de TMB al lateral muntanya del Passeig de la Vall d'Hebron. Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011).

4.1.3. AUTOBÚS INTERURBÀ

Els autobusos interurbans que donen servei al Campus corresponen a les línies B16 i B19. Aquests autobusos són gestionats per l'empresa TUSGSAL i es troben adaptats per a PMR.



Figura 13. Autobusos interurbans al seu pas pel Campus: B16 (esquerra) i B19 (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011 i 10/03/2011).

Les dues línies realitzen una part del seu trajecte pel Passeig de la Vall d'Hebron i el Passeig Valldaura, connectant els municipis de Santa Coloma de Gramenet i Badalona amb els districtes d'Horta-Guinardó, Nou Barris i Sant Andreu (vegeu l'annex cartogràfic - figura 14 i figura 15).

A més, permeten el transbord amb el metro (L1 Torras i Bages / Baró de Viver, L3 Vall d'Hebron / Montbau / Mundet / Valldaura, L4 Lluçmajor, L5 Vall d'Hebron i L9 Can Peixauet). En el cas de la línia B16, aquesta també permet realitzar la connexió amb les línies de metro L2 (Gorg / Pep Ventura) i L10 (Llefià / La Salut) i amb el trambesòs (T4 i T6 Gorg).

Taula 7. Autobusos interurbans que operen al Campus. Font: EMT-AMT.

Autobús	Recorregut	Horaris feiner	Freqüència en hora punta per sentit
B16	Barcelona (Hospital Vall d'Hebron) - Sta. Coloma de Gramenet - Badalona (Pl. Pep Ventura)	07:00 – 23:00 h	30 min
B19	Barcelona (Hospital Vall d'Hebron) - Sta. Coloma de Gramenet - Badalona (Hospital Can Ruti)	06:45 – 22:45 h	30 min

Tot i que la freqüència de pas de cada una de les línies és de 30 minuts (vegeu la Taula 7), s'ha de tenir en compte que la major part del recorregut de les dues línies coincideix i que circulen de forma intercalada, fent que la freqüència de pas en el recorregut comú sigui de 15 minuts.

Com a conclusió de l'anàlisi del transport públic que dona servei al Campus, s'observa que l'oferta és bastant limitada, ja que només es pot accedir al Campus a través d'una única línia de metro, cinc autobusos urbans i dos autobusos interurbans (vegeu l'annex cartogràfic – Mapa 1).

Aquesta deficient oferta de transport públic provoca que sigui gairebé nul·la la connexió directa des dels diferents municipis de la RMB, de forma que només queden ben coberts pel transport públic motoritzat aquells municipis per on passa la xarxa ferroviària. A més, diversos barris de la ciutat de Barcelona tampoc tenen una connexió molt bona, sent necessari realitzar diversos transbords per accedir al Campus.

Per tal d'analitzar el radi de cobertura del transport públic que permet l'accés directe al Campus s'ha considerat una velocitat a peu mitjana per al vianant des de i fins les parades de metro i autobús de 4,5 km/h o 1,5 m/s (Institut Català de la Seguretat Viària, 1992), el que situa el radi d'influència en 375 metres per a un temps de viatge de 5 minuts a peu (vegeu l'annex cartogràfic – Mapa 2). Així, s'observa que el transport públic només dóna servei als municipis de Badalona, Santa Coloma de Gramenet, la urbanització de Santelvira de Montcada i Reixac i a algunes zones de Barcelona. Els districtes amb una major cobertura són els que es troben situats més a prop del Campus, com és el cas de Nou Barris, Horta-Guinardó, Sarrià-Sant Gervasi i Gràcia. Altres barris de Barcelona també disposen de connexió directa amb bus o metro, tot i que el temps de trajecte és més elevat degut a la distància en el desplaçament.

Aquests aspectes són importants a tenir en compte, ja que un trajecte massa llarg i 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.

Si s'analitza l'àrea de cobertura de les diferents parades de metro i d'autobusos urbans i interurbans properes al Campus (vegeu l'annex cartogràfic – Mapa 4) s'observa que les parades del transport públic existents només donen cobertura als edificis de la part baixa del Campus, com és el cas dels edificis Migdia I, Migdia II i Caldes. La resta d'edificis del Campus (edifici de Llevant, Ponent, Teatre i Palau de les Heures) queden fora del radi d'accessibilitat, fet que justifica l'existència de l'autobús intern del Campus de Mundet.

4.1.4. TAXI

El Campus no disposa de cap parada de taxi en el seu interior. De totes formes, existeix una parada propera ubicada al carrer de Berruquete, que dóna servei a l'Hotel Alimara (vegeu la Figura 14).

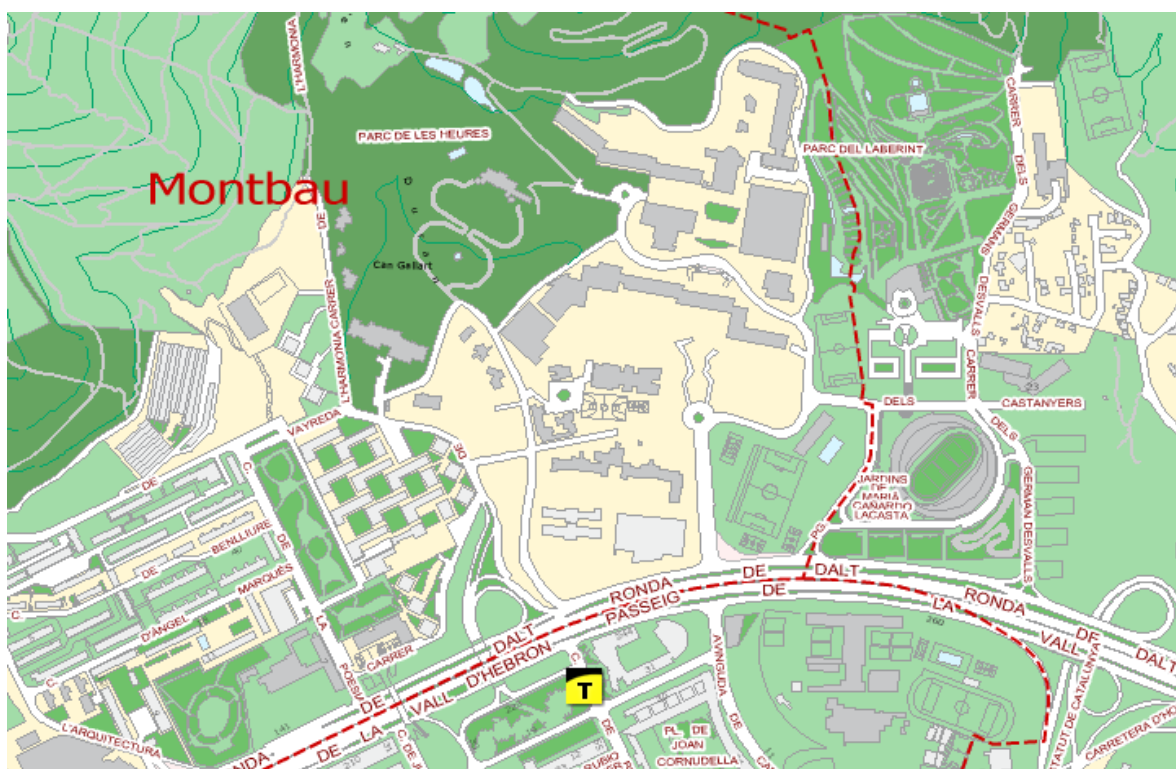


Figura 14. Ubicació de la parada de taxi a les rodalies del Campus. Font: Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat/quija).

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

4.2. TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT

L'accessibilitat en transport privat s'avalua a partir de les infraestructures viàries existents i l'aforament d'aparcaments a l'interior del Campus de Mundet i als altres espais de la via pública.

La Ronda de Dalt (B-20) és una via d'alta capacitat que transcorre pel nord de la ciutat de Barcelona connectant el Nus de la Trinitat amb el del Llobregat. El IMD (Index Mitjà Diari) de la Ronda de Dalt és de 150.000 vehicles/dia (DOYMO, 2009), i en hores punta, absorbeix una gran quantitat de vehicles, arribant fins i tot a estar saturada. Es tracta d'una infraestructura que actua com a barrera entre gran part de la ciutat de Barcelona i el Campus, degut a què en aquesta zona la Ronda està constituïda per tres carrils per cada sentit de circulació. La sortida 4 és la que dóna accés al recinte de Mundet en vehicle privat motoritzat.

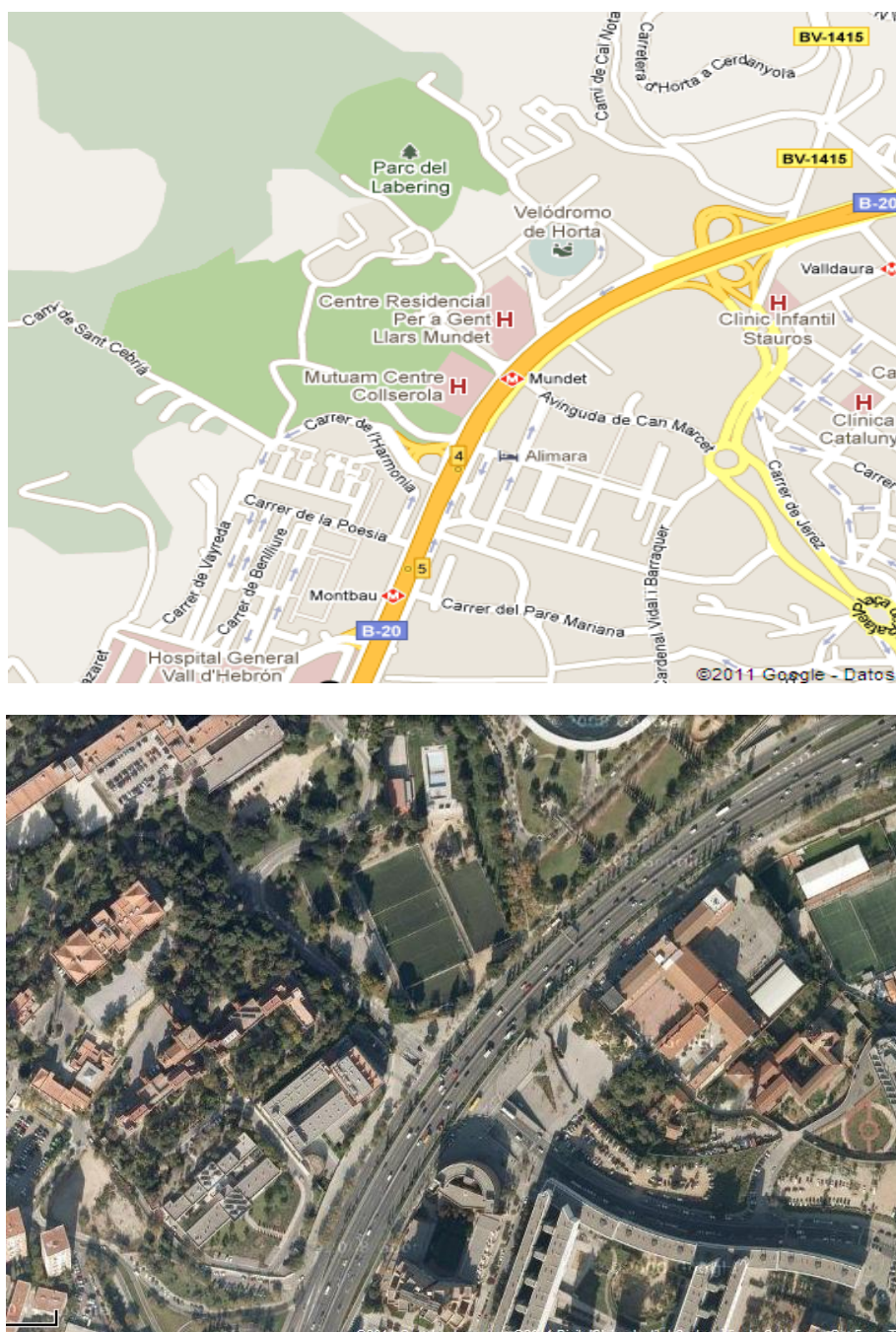


Figura 15. Mapa dels vials principals de l'àmbit d'estudi (superior) i imatge satèl·lit ampliada (inferior). Font: Google Maps 2011.

Als laterals de la Ronda de Dalt hi ha el Passeig de la Vall d'Hebron, constituït per dos carrils de sentit únic a banda i banda de la Ronda. Per accedir en vehicle privat al Campus cal circular per la part de muntanya del Passeig de la Vall d'Hebron. En hora punta normalment s'observen certes retencions entre els vehicles que volen accedir al Campus i els que volen incorporar-se a la Ronda de Dalt.



Figura 16. Imatge del Passeig de la Vall d'Hebron (costat de muntanya) i de la Ronda de Dalt a l'àmbit del recinte de Mundet. Font: Google Maps 2011.

Els altres carrers propers al Campus són secundaris, i són utilitzats majoritàriament per a buscar aparcament, sobretot a la zona del Velòdrom i del Parc del Laberint.

L'accés en cotxe a l'interior del Campus es troba restringit, de forma que només els vehicles amb autorització hi poden accedir, i la velocitat màxima de circulació és de 30 km/h.



Figura 17. Imatge de la barrera d'accés al Campus de Mundet on es pot veure la velocitat màxima permesa dins del recinte. Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/11).

Per tal de saber el nombre de places d'aparcament disponibles al Campus i als espais propers es va realitzar un aforament el dia 10 de març de 2011. Així, es va poder identificar que el Campus tenia un potencial d'unes 1.065 places d'aparcament en total, de les quals 886 eren places per a cotxes i 179 de motos (vegeu la Taula 8), per a les 11.737 persones que formen part de la comunitat universitària del Campus (vegeu la Taula 1).

Taula 8. Resum de places d'aparcament per a vehicles privats motoritzats disponibles al Campus de Mundet per ubicació i tipus de plaça al març 2011. Font: Elaboració pròpia.

Tipus places	Cotxes	Motos	Total
Campus Mundet	413	179	592
Via pública	473	-	473
Total	886	179	1.065

Es destaca que les places de cotxe de l'interior del Campus de Mundet, concretament unes 413 places, només poden ser utilitzades pels treballadors del Campus (durant el curs 2009-2010 hi havia aproximadament 1.043 treballadors), de forma que sense comptar les places de motos, la ràtio entre la població total de treballadors que poden aparcar a l'interior del Campus i les places existents és de 2,5.

En canvi, els estudiants només disposen de les 473 places de cotxe de via pública, tot i ser el col·lectiu amb major representació dins de l'univers (al Campus hi ha uns 10.694 estudiants). Per aquest motiu, la ràtio de places d'aparcament de cotxes per als estudiants s'eleva a 22,6.

A més, els aparcaments a la via pública no són només exclusius per als estudiants del Campus, sinó que poden ser utilitzats per qualsevol altra persona que visiti per exemple, el Parc del Laberint, el Velòdrom o qualsevol altre centre proper al Campus.

Degut a la localització perifèrica del Campus i a que els aparcaments a la via pública són lliures i gratuïts, també es pot donar el cas que aquesta zona d'aparcament tingui una funció de park&ride i que hi hagi usuaris que aparquin el cotxe en aquest espai perquè només utilitzen el cotxe per accedir a Barcelona però que es desplacen per l'interior de la ciutat en algun altre mode de transport.

A l'annex cartogràfic – mapa 17 es mostra el nombre i la ubicació de les places d'aparcament de cotxes, motos i bicicletes, diferenciant si es tracta de places situades a l'espai públic o a l'interior del Campus, i sense comptabilitzar les situacions d'aparcament indegut.

4.2.1. ESTACIONAMENT ALS ESPAIS DE VIA PÚBLICA

Tal com s'ha comentat anteriorment, els estudiants del Campus no tenen autorització per accedir en cotxe a l'interior del Campus, de forma que es veuen obligats a estacionar a la via pública. A la Figura 18 es mostren tots els espais d'estacionament disponibles als vials públics propers al Campus.



Figura 18. Estacionament als espais de via pública propers al Campus. Font: Elaboració pròpia.

En total es disposa de 473 places de cotxes, de les quals 3 places són per a PMR (vegeu la Taula 9). A l'aparcament del Parc del Laberint s'han comptabilitzat unes 258 places (54,5%), i les altres 215 places es troben sobre la calçada, la majoria de les quals són en bateria. Totes les places són sense senyalització horitzontal.

Taula 9. Aforament d'aparcaments disponibles als espais de via pública propers al Campus de Mundet. Font: Elaboració pròpia.

Aparcament	Localització	# places cotxe	Tipus	Observacions
A	C/Germans Desvalls (Aparcament del Parc del Laberint)	76	Aparcament desordenat. No asfaltat	
B	C/Germans Desvalls (Aparcament del Parc del Laberint)	55	Aparcament desordenat. No asfaltat	
C	C/Germans Desvalls (Aparcament del Parc del Laberint)	46	Aparcament desordenat. No asfaltat	
D	C/Germans Desvalls (Aparcament del Parc del Laberint)	46	Aparcament desordenat. No asfaltat	
E	C/Germans Desvalls (Aparcament del Parc del Laberint)	35	Aparcament desordenat. No asfaltat	
F	Carrer s/n (davant d'Àgora Bcn-Residència Universitària Internacional)	24	Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
G	Carrer s/n (Velòdrom)	68	Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
		13	Sobre calçada, sense senyalització (en bateria)	3 places PMR
H	Carrer s/n (davant del Parc del Laberint)	21	Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
I	Pg. dels Castanyers	71	Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
J	Passeig de la Vall d'Hebron (entre Pg. Castanyers i el C/Germans Desvalls)	18	Sobre calçada, sense senyalització (en cordó)	
TOTAL		473		

Es destaca que no hi ha cap aparcament reservat per a motos, i a més, no es va comptabilitzar cap moto aparcada en aquests espais durant la realització de l'aforament.



Figura 19. Aparcament a la via pública proper al Campus de Mundet: aparcament H (superior esquerra), aparcament D (superior dreta), aparcament J (inferior Esquerra) i aparcament I. Font: Banc d'imatges OSSMA (10/03/11).

4.2.2. ESTACIONAMENT A L'INTERIOR DEL CAMPUS

L'accés en cotxe al recinte de Mundet està controlat mitjançant una barrera, situada a la rotonda inferior del recinte, que permet l'entrada només a aquelles persones que disposen d'una autorització de la Universitat de Barcelona (vegeu la Figura 20).

La barrera és gestionada per la Diputació de Barcelona, que disposa d'una llista amb les matrícules dels cotxes dels usuaris de la Universitat de Barcelona que tenen permís per accedir al Campus. La lectura de la matrícula es realitza mitjançant una càmera, i també es controla els cotxes que abandonen el recinte.



Figura 20. Barrera d'accés al Campus situada a la rotonda inferior del recinte. Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011).

El personal autoritzat és el Personal d'Administració i Serveis, el Personal Docent i Investigador, els treballadors d'empreses col·laboradores externes (servei de neteja, seguretat, etc.) i aquells estudiants que tenen alguna discapacitat que limita la seva mobilitat.

Així, el nombre de persones autoritzades per accedir al Campus és aproximadament d'unes 1.000, sent el nombre total de places disponibles per als vehicles autoritzats de 592 places. A la Figura 21 es mostra la localització dels diferents aparcaments existents al Campus.

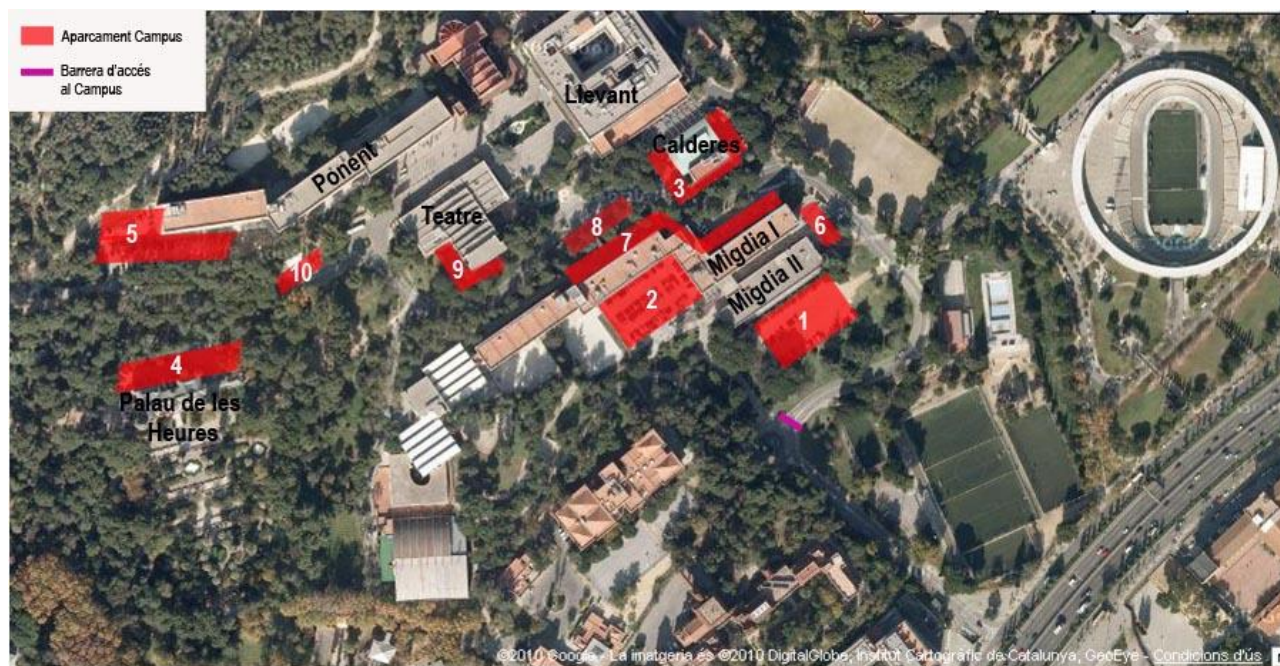


Figura 21. Estacionament a l'interior del Campus de Mundet i localització de la barrera d'accés al recinte. Font: Elaboració pròpia.

En total, al Campus hi ha unes 413 places per als cotxes, de les quals 12 estan reservades per a PMR, i 179 places per a motos, totes elles a l'aire lliure (vegeu la Taula 10).

Taula 10. Aforament d'aparcaments disponibles a l'interior del Campus de Mundet. Font: Elaboració pròpia.

Aparcament	Localització	# places cotxe	# places moto	Tipus	Observacions
1	Migdia - aulari	100		Aparcament desordenat. No asfaltat	El dia de l'aforament hi havia aparcats només 44 cotxes, tot i que es va estimar una capacitat d'uns 100 cotxes
2	Migdia	72		Aparcament desordenat. No asfaltat	
		5		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Aparcament en doble fila (obstaculitzen la sortida d'altres cotxes)
		12		Aparcament ordenat. Asfaltat	
			7	Sobre vorera, irregular (hi ha senyal de prohibició o obstaculitzen pas de vianants)	Hi ha un cartell on es demana que no s'aparqui en el porxo.
3	Calderes	19		Aparcament ordenat. Asfaltat	3 places PMR
			1	Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Moto aparcada en zona prohibida (línia groga)
4	Palau de les Hures	11	3	Aparcament desordenat. Asfaltat	2 places PMR
		35		Aparcament desordenat. No asfaltat	
5	Ponent	84	5	Aparcament ordenat. Asfaltat	2 places PMR
		6		Sobre calçada, desordenat	Cotxes aparcats fora de les places senyalitzades
6	Migdia I i II	2		Sobre calçada, places amb senyalització horitzontal (en bateria)	2 places PMR
			40	Aparcament desordenat. Asfaltat	Espai amb senyalització horitzontal en forma de rectangle reservat a motos
			16	Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Motos situades fora de l'àrea senyalitzada
7	Migdia - part darrere	36	2	Aparcament desordenat. Asfaltat	3 places PMR
		8		Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Cotxes aparcats en zona prohibida (línia groga)
8	Migdia - part superior		35	Sobre vorera, irregular (hi ha senyal de prohibició o obstaculitzen pas de vianants)	Les motos aparcades sobre la vorera dificulten l'accés a peu
9	Teatre	23		Aparcament desordenat. No asfaltat	
10	Ponent - barracons		68	Aparcament desordenat. Asfaltat	
			2	Sobre calçada, irregular (passos de vianants o similar)	Motos situades a l'aparcament de bicis
TOTAL		413	179		

En quant als aparcaments per als cotxes, només el 28,3% de les places es troben en espais que estan ordenats i asfaltats, concretament una part de l'aparcament 2 (Migdia), l'aparcament 3 (Calderes) i l'aparcament 5 (Ponent).



Figura 22. Imatges de l'aparcament 3 – Calderes (esquerra) i de l'aparcament 5 – Ponent (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (10/03/11).

A més, hi ha certes places que es troben en aparcaments asfaltats però desordenats, és a dir, sense senyalització horitzontal que delimiti les places. Aquest és el cas d'una part de l'aparcament 4 (Palau de les Heures) i de l'aparcament 7 (Migdia - part darrere).



Figura 23. Imatges de l'aparcament 4 – Palau de les Heures (esquerra) i de l'aparcament 7 – Migdia part darrere (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (20/09/10).

En canvi, la majoria de les places d'aparcament (55,7%) es troben en espais sense asfaltar i desordenats. Es tracta d'aparcaments que presenten en diversos casos desnivells i irregularitats en el terreny, dificultant així el seu accés, sobretot en dies de pluja. Aquests espais sense asfaltar són l'aparcament 1 (Migdia – aulari), una part dels aparcaments 2 (Migdia) i 4 (Palau de les Heures) i l'aparcament 9 (Teatre).



Figura 24. Imatges de l'aparcament 1 – Migdia-aulari (superior esquerra; 10/03/11), aparcament 2 – Migdia (superior dreta; 10/03/11), aparcament 9 - Teatre (inferior esquerra; 25/11/10), aparcament 4 - Palau de les Hores (inferior dreta; 20/09/10). Font: Banc d'imatges OSSMA.

Els aparcaments del Campus acostumen a estar plens en horari lectiu, sobretot pel matí, de forma que és habitual veure situacions d'indisciplina en molts dels espais, com per exemple cotxes aparcats en doble fila o en zones on està prohibit estacionar (vegeu la Figura 25).



Figura 25. Situació d'indisciplina a l'aparcament 7 – Migdia part darrere en zona amb senyalització horitzontal (línia groga pintada) que prohibeix l'estacionament (esquerra) i a l'aparcament 2 – Migdia on hi ha vehicles aparcats en doble fila que dificulten la sortida d'altres cotxes (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011 i 10/03/2011 respectivament).

En canvi, l'aparcament 1 (Migdia – aulari) acostuma a estar per sota de la seva capacitat, havent places lliures. El motiu de que hi hagin places lliures és que és l'aparcament més gran que hi ha al Campus i es troba allunyat de la majoria dels edificis del Campus, de forma que els usuaris del cotxe tenen tendència a aparcar als altres espais habilitats que es troben just davant del seu edifici de treball.

En el cas de les motos, no es disposa de cap control del seu accés al recinte ja que aquestes entren al Campus pel costat de la barrera d'accés, de forma que l'entrada de la gent amb aquest mode de transport és indiscriminat. El volum de motos observat al realitzar l'aforament és superior als espais habilitats per al seu estacionament, ja que al Campus només hi ha 116 places habilitades per a les motos distribuïdes pels aparcaments 4 (Palau de les Hores), aparcament 5 (Ponent), aparcament 6 (Migdia I i II) i aparcament 10 (Ponent-barracons).

Es destaca que en el cas de les motos estacionades a l'aparcament 4 (Palau de les Hores), tot i que les places no estan ordenades i no hi ha cap senyal horitzontal ni vertical, es considera que el lloc on acostumen a estar aparcades no provoquen cap molèstia a la resta d'usuaris.



Figura 26. Imatges de l'aparcament 4 – Palau de les Hores (superior esquerra), aparcament 5 – Ponent (superior dreta), aparcament 6 – Migdia I i II (inferior esquerra) i aparcament 10 – Ponent barracons (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (10/03/2011).

Tal com ja s'ha comentat, degut a què les motos poden accedir al recinte lliurement, el nombre de motos que aparca al Campus és superior a les places disponibles per al seu estacionament. Concretament, s'han comptabilitzat unes 63 places per a motos repartides pel Campus en llocs no habilitats per a tal efecte, provocant en molts casos problemes de saturació de les voreres que impedeixen el pas dels vianants o taponant les sortides,

fet que podria arribar a ser greu en cas que els serveis d'emergència hagin d'accedir als edificis o que aquests s'hagin d'evacuar.



Figura 27. Situació d'indisciplina a l'aparcament 6 – Migdia I i II (superior), l'aparcament 2 – Migdia(inferior esquerra) i l'aparcament 8 – Migdia part superior (inferior dreta) per l'estacionament de motos en espais no habilitats a tal efecte, obstruint la sortida dels edificis en cas d'emergència. Font: Banc d'imatges OSSMA (10/03/2011 i 12/01/2011 respectivament).

En el cas de l'aparcament 3 de Calderes, tot i que el dia de l'aforament només es va trobar una moto estacionada de forma irregular a l'espai on hi ha una senyalització horitzontal (línia groga pintada) que prohibeix l'estacionament, en visites anteriors es va poder constatar que l'estacionament irregular en aquest espai és bastant comú (vegeu la Figura 28).



Figura 28. Situació d'indisciplina per aparcament indegut de motos a l'aparcament 3 – Calderes el dia 10/03/2011 quan es va realitzar l'aforament del Campus (esquerra) i imatge del dia 20/09/2010 del mateix espai durant una visita al Campus (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA.

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 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».

Cal tenir en compte que al voltant del Campus no existeixen un gran nombre de residències, ja que el Campus es troba situat a la perifèria de la ciutat de Barcelona, i a més, la Roda de Dalt actua com a barrera entre el Campus i la major part de la ciutat. També cal afegir un altre aspecte que pot afectar negativament la mobilitat

en modes no motoritzats, com és el cas de l'orografia. Aquesta zona d'estudi presenta certs pendents, que poden arribar a dificultar l'accés al recinte de moltes persones que visquin fins i tot a prop del Campus.

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 (vegeu l'annex cartogràfic - mapa 3), i s'ha de tenir en compte que els trams amb pendent superior al 4% penalitzen significativament al viatger a peu. Així, el Campus és accessible per als residents dels barris situats més al nord del districte d'Horta-Guinardó (Montbau, La Vall d'Hebron, Horta, La Clota, Sant Genís dels Agudells i La Teixonera).

La potenciació d'aquest mode de transport per a les 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.).

En quant al desplaçament a peu per l'interior del Campus de Mundet, a la Figura 29 es mostren els diferents espais per on els vianants poden moure's entre els diferents edificis del Campus.

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).

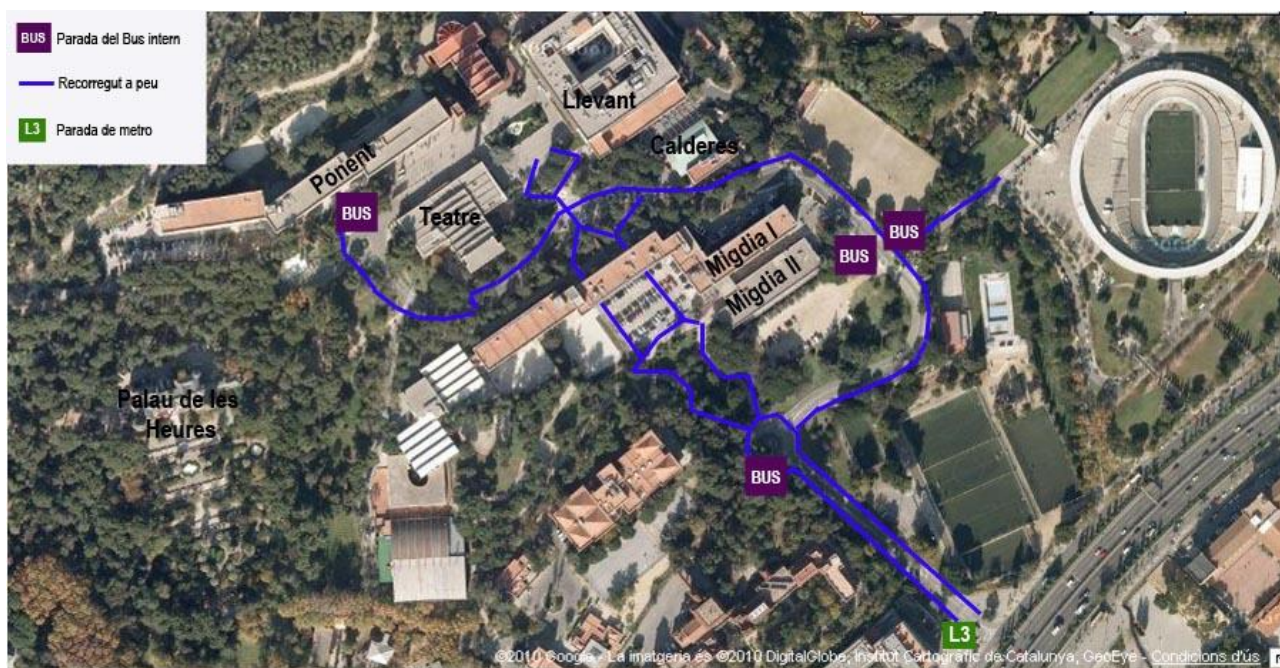


Figura 29. Recorregut per accedir als diferents edificis del Campus a peu. Font: Elaboració pròpia.

El Campus Mundet es caracteritza per una orografia amb forts pendents que poden dificultar l'accés a peu i la comunicació interna entre els diferents edificis del recinte.

Secció Itinerari de vianants SORTIDA ESTACIÓ METRO - PLAÇA DAVANT ESSLÉSIA

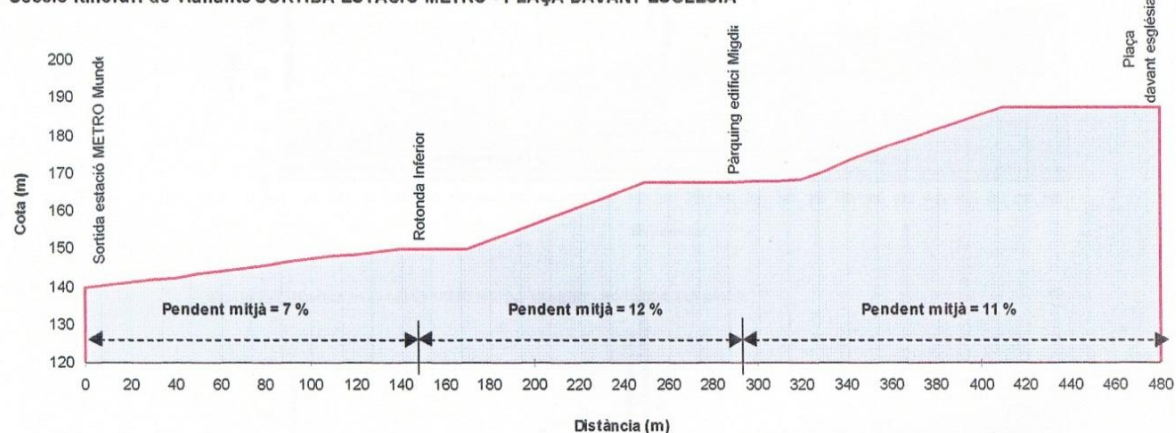


Figura 30. Perfil de l'itinerari a peu des de l'estació de metro Mundet fins a la plaça de davant de l'església. Font: Intra s.l. (2001).

La distància recorreguda si l'accés al Campus es realitza a peu des de la sortida de metro fins a la plaça de davant de l'Església és de 480 metres, amb un pendent mitjà del 10% (vegeu la Figura 30).

El fet que sigui necessari accedir a peu des de l'estació de metro de Mundet o la parada de busos urbans o interurbans fins a la parada de bus intern del Campus, cobrint una distància de 140 metres amb un pendent mitjà del 7%, fa que aquest sigui un trajecte bastant feixuc per a moltes persones (veure la Figura 31).



Figura 31. Recorregut entre l'estació de metro de Mundet i la rotonda inferior d'accés al Campus. Font: Bing Maps.

Un cop s'ha accedit al recinte de Mundet, el recorregut a peu per accedir als diferents edificis de l'interior del Campus també és bastant dificultós degut a l'elevat nombre d'escales que hi trobem (vegeu la Figura 32). Aquesta dificultat en l'accés a peu pot arribar a ser fins i tot dissuasori, afavorint l'ús del vehicle privat en els seus desplaçaments diaris al Campus.



Figura 32. Imatges del recorregut a peu entre els diferents edificis de l'interior del Campus. Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011).

Al Campus també hi ha un trajecte alternatiu que segueix el recorregut del vial dels cotxes o bicicletes on no és necessari utilitzar les escales, però el seu traçat es troba molt malmès en alguns trams, dificultant l'accés a les persones i impedit que les persones amb mobilitat reduïda es puguin moure pels diferents centres del Campus amb total autonomia (vegeu la Figura 33).



Figura 33. Recorregut a peu per l'interior del Campus. Font: Banc d'imatges OSSMA (20/09/2010; 25/01/2011 i 10/03/2011).

En el cas dels estudiants que no poden aparcar el cotxe a l'interior del Campus, aquests han d'aparcar a la zona del Velòdrom, i han d'accedir a peu al centres del Campus, alguns d'ells situats a una certa distància del lloc on s'ha estacionat. A més, tal com es mostra a la Figura 34, accedir al recinte de Mundet des del Velòdrom implica recórrer una pujada que pot crear dificultats a certes persones. Un cop superada aquesta rampa, els usuaris poden escollir agafar el bus intern a la parada de davant de l'edifici de Migdia o seguir el trajecte a peu.

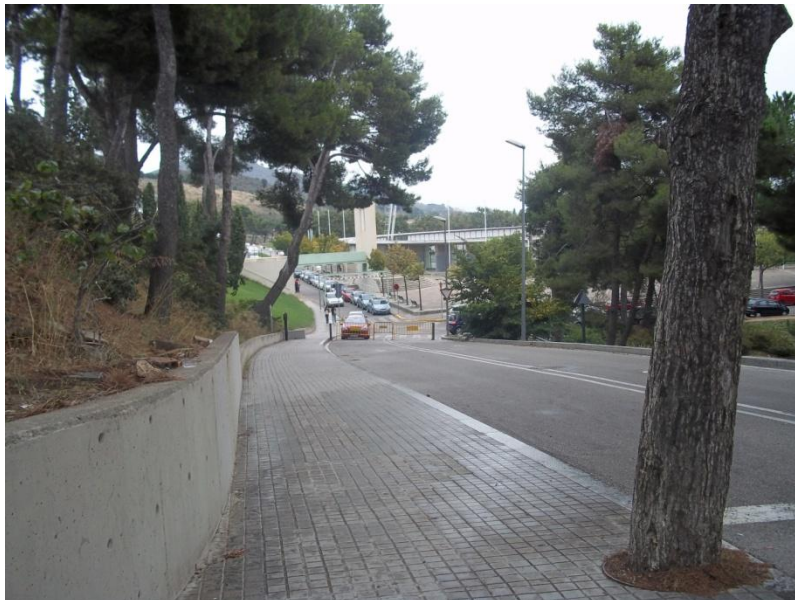


Figura 34. Rampa que dona accés des dels aparcaments del Velòdrom a l'interior del Campus. Font: Banc d'imatges OSSMA (20/09/2010).

Cal destacar que tot i que la majoria dels usuaris del Campus accedeixen al recinte de Mundet a través de l'accés Nord, hi ha una petita part de la comunitat universitària que accedeix al recinte per l'accés Sud (vegeu la Figura 35). Aquesta entrada està restringida als usuaris de vehicle privat de les instal·lacions de la Diputació de Barcelona presents al recinte de Mundet, però és de lliure accés per a les persones que accedeixen a peu. Per tant, aquest trajecte és utilitzat sobretot pels habitants del barri de Montbau i pels usuaris de l'autobús urbà de la línia 10.



Figura 35. Imatge de l'accés Sud del recinte de Mundet. Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011).

En quant a la senyalització del Campus per als vianants (vegeu la Figura 36), la ubicació de tots els edificis del recinte de Mundet està indicada mitjançant uns panells, tot i que alguns d'ells es troben una mica deteriorats. Els edificis que corresponen al Campus de la UB estan senyalitzats amb panells de color blau o verd, i en canvi, els edificis de la Diputació de Barcelona estan senyalitzats en color gris, facilitant així la comprensió per part dels vianant.



Figura 36. Senyalització específica per a vianants al Campus de Mundet. Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011).

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

- amplada de les voreres,
- estat de la pavimentació, la senyalització i el pendent,
- 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 11), diferenciant entre vials de qualitat baixa, qualitat mitjana i qualitat alta.

Taula 11. Formulació de l'indicador de qualitat global del viari al Campus Mundet. Font: Elaboració pròpia.

Indicador de la qualitat global	
$I = 0,40 V_A + 0,30 V_0 + 0,20 V_{PPS} + 0,10 V_M$	
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		Criteri
1	$A_{efectiva} > 2$	$A_{efectiva} = \text{Amplada} - \vartheta$	$\vartheta = 1.8$ per aparcament majoritari a la vorera
$A_{efectiva}/2$	$0 < A_{efectiva} < 2$		$\vartheta = 1$ per aparcament puntual a la vorera
0	$A_{efectiva} < 0$		$\vartheta = 0$ no s'aparc damunt de la vorera

V_{PPS} = Valoració de l'accessibilitat, mesura l'estat de la pavimentació de la vorera, el pendent i la correcta senyalització

V_{PPS}	Condicció
1	Pavimentació regular, senyalització de pas de vianants, pendent suau ($p < 6\%$)
0,5	Pavimentació irregular, senyalització precària, pendent moderat ($6\% < p < 10\%$)
0	Inexistència de pavimentació diferenciada, pendent elevat ($p > 10\%$)

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

S'han analitzat per separat els dos itineraris per a vianants existents a l'interior del Campus. En un dels itineraris s'utilitzen les escales per accedir als diferents edificis, mentre que en l'altre recorregut s'utilitza la vorera i l'espai reservat per a vianants que hi ha al costat de la calçada per on circulen els vehicles (vegeu la Taula 12).

Taula 12. Descripció de les característiques dels vials al Campus de Mundet per a l'indicador de qualitat global del viari segons el recorregut utilitzat: itinerari de vianants per les escales (superior) i itinerari de vianants seguint la calçada (inferior). Font: Elaboració pròpia.

Tram	Distància (m)	Amplada vorera (m)	Núm. carrils	Arbrat	Carril bici	Mobiliari	Estacionament	Pavimentació i senyalització	Pendent
Metro Mundet - Rotonda inferior	150	1,6 en sentit Llobregat 2 en sentit Besòs	1+1	Arbres frondosos	No	1 banc al sentit Besòs	Cotxes estacionats puntual sobre la vorera	Bon estat de la pavimentació	7%
Rotonda inferior - Edifici Migdia	140	Escales: 4,90	-	Arbres frondosos	No	Bancs a l'aparcament de Migdia	S'ha de travessar l'aparcament de cotxes de Migdia	Bon estat de la pavimentació, presència de moltes escales, i part no asfaltada (aparcament Migdia)	12%
Edifici Migdia - Plaça Església	170	Escales: 4,90	-	Arbres frondosos	No	Bancs al llarg del recorregut	Motos sobre vorera, algunes ocupant via transitable	Bon estat de la pavimentació, i presència de moltes escales	11%

Tram	Distància (m)	Amplada vorera (m)	Núm. carrils	Arbrat	Carril bici	Mobiliari	Estacionament	Pavimentació i senyalització	Pendent
Metro Mundet - Edifici Migdia	260	2	1+1	Arbres frondosos	No	No	No. Cotxes estacionats puntualment sobre la vorera de la rotonda inferior	Bon estat de la pavimentació	7%
Edifici Migdia - Rotonda superior	300	0,9	1+1	Arbres frondosos	No	No	No	Pavimentació irregular i en mal estat	6%

A la Taula 13 i a la Figura 37 es mostren els resultats obtinguts de l'indicador de qualitat global del viari al Campus de Mundet. S'observa que el tram entre l'estació de metro de Mundet i la rotonda inferior del Campus, així com el tram que arriba fins a l'edifici Migdia per la vorera del costat de la calçada tenen una qualitat del viari alta, degut a una presència d'arbrat bastant elevada que proporciona ombra al vianant, l'estat de la pavimentació és bona i el pendent és moderat.

En el cas del tram entre l'edifici Migdia i la rotonda superior del Campus utilitzant l'espai reservat per al vianant que hi ha al costat de la calçada, la qualitat del viari és mitjana, degut sobretot al deficient estat de la pavimentació i a la poca amplada de la vorera.

Per últim, l'itinerari entre la rotonda inferior del Campus i la Plaça de l'Església mitjançant l'ús de les escales té una qualitat baixa, ja que el pendent present és elevat i el nombre d'escales que cal utilitzar penalitza aquest recorregut de forma molt negativa. A més, tal com s'ha comentat anteriorment, algunes motos aparquen sobre la vorera, dificultant així l'accés a peu.

Taula 13. Resultats de l'indicador de qualitat global del viari al Campus de Mundet segons el recorregut utilitzat: itinerari de vianants per les escales (superior) i itinerari de vianants seguint la calçada (inferior). Font: Elaboració pròpia.

Tram	VA	VO	VM	VPPS	I
Metro Mundet - Rotonda inferior	0,8	1	0,5	0,5	0,77
Rotonda inferior - Edifici Migdia	0	1	0,5	0	0,35
Edifici Migdia - Plaça Església	0	1	0,5	0	0,35

Tram	VA	VO	VM	VPPS	I
Metro Mundet - Edifici Migdia	1	1	0	0,5	0,8
Edifici Migdia - Rotonda superior	0,45	1	0	0,5	0,58

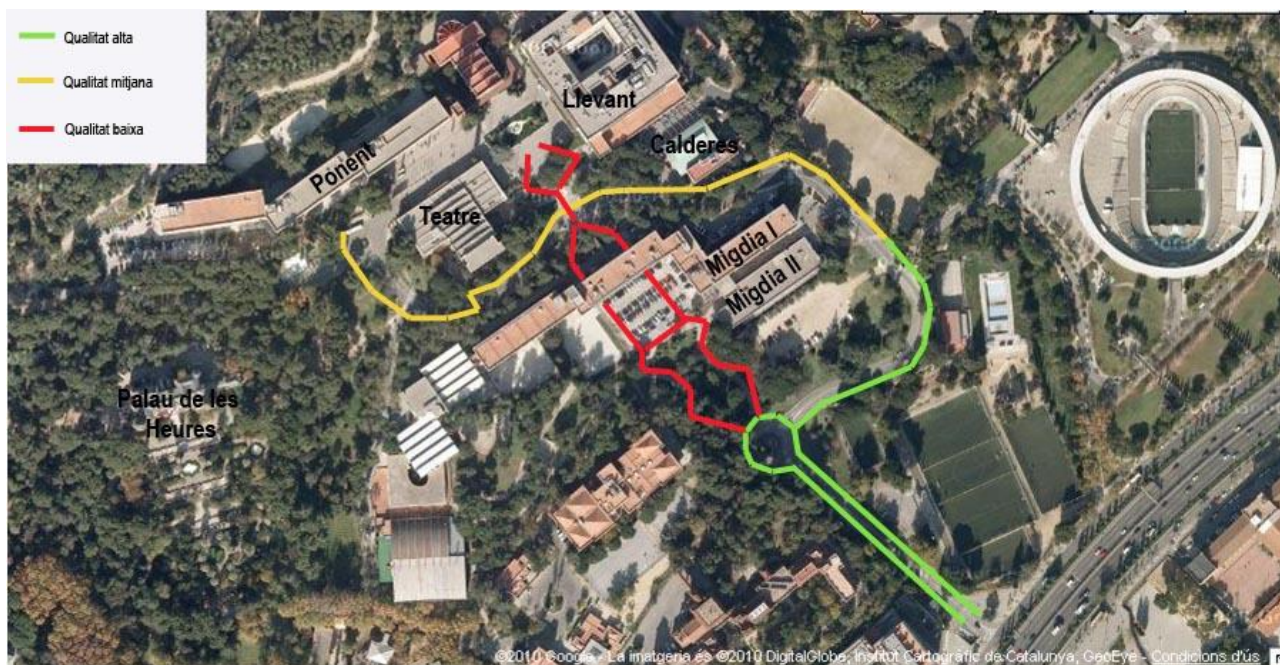


Figura 37. Qualitat global del viari al Campus de Mundet. Font: Elaboració pròpia.

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, sent un mode de transport que proporciona molts avantatges, sobretot de caire econòmic, salut i ambiental. 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).

A més, permet evitar els embussos que es creen cada dia en hora punta, de forma que el recorregut en bicicleta pot arribar a ser més ràpid que si s'utilitzen altres modes de transport (vegeu la Figura 38).

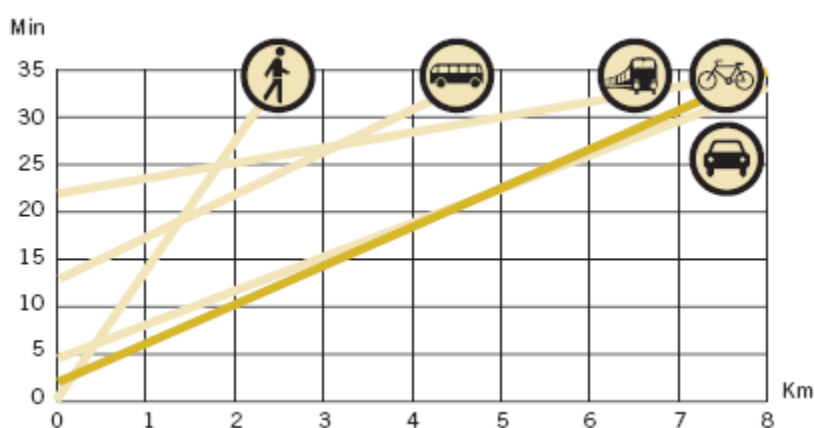


Figura 38. Comparació de les velocitat de viatge al medi urbà (temps calculat de porta a porta). Font: Ajuntament de Barcelona (2004); basat en dades de la Comissió Europea i la Generalitat de Catalunya.

Existeixen diversos factors que poden condicionar l'ús de la bicicleta, els quals es poden dividir en dos grups: els relacionats amb l'esforç físic o la incomoditat que poden ocasionar els desplaçaments (distància, pendents, clima, capacitat de càrrega, contaminació i soroll) i els relacionats amb la seguretat (risc de robatori i risc d'accident).

En relació als factors referents a la comoditat, cal destacar que les distàncies idònies per anar en bicicleta són entre 5 i 7 quilòmetres (Ajuntament de Barcelona, 2006). Per a desplaçaments superiors caldrà tenir en compte les condicions físiques de la persona, el pendent o el clima.

En el cas del pendent, que pot arribar a ser l'aspecte més dissuasiu degut a un increment en l'esforç, es veurà clarament influenciat per l'estat del paviment i el grau d'aprofitament de la tecnologia de la bicicleta (disponibilitat de canvi de marxes que permet ajustar el pedaleig al grau de pujada).

A la Figura 39 es mostra un mapa amb els carrers de Barcelona segons el seu pendent, on es pot observar que la majoria de la ciutat de Barcelona té un pendent suau, amb valors inferiors al 4%. Segons dades de l'Ajuntament de Barcelona, el 80% de la xarxa urbana dels carrers de Barcelona té un pendent inferior al 2%.

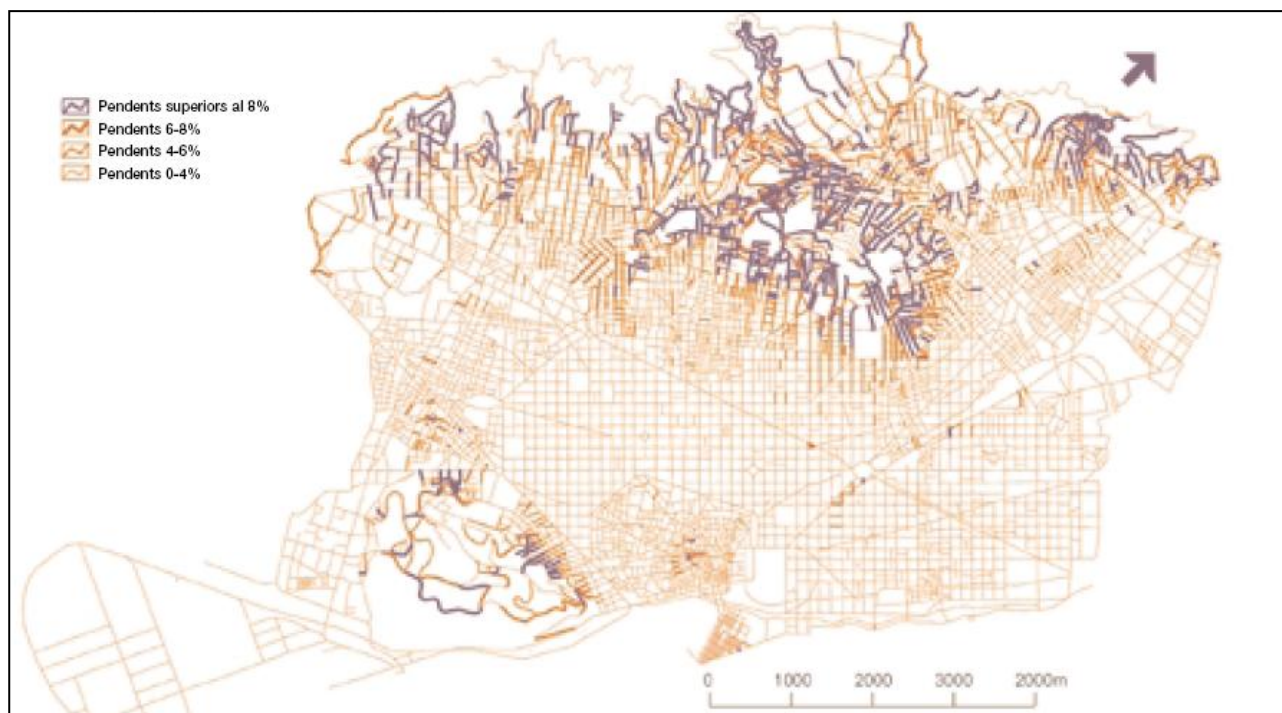


Figura 39. Clinometria de la ciutat de Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona (2002).

En canvi, els carrers propers a Montjuïc i a la zona Nord de la ciutat, que es troba més propera a la muntanya, presenten pendents superiors al 4%, arribant fins i tot a valors per sobre del 8%.

Tot i això, la majoria dels carrers amb valors elevats del pendent són els que recorren de forma vertical en direcció mar-muntanya, en canvi, els carrers horitzontals acostumen a tenir pendents més suaus, garantint la connexió entre les zones est i oest de la ciutat. Els carrers que recorren en sentit diagonal també presenten un pendent més suau, de forma que faciliten l'accés a les àrees amb un pendent abrupte.

Per avaluar l'àrea d'influència de la bicicleta per accedir al Campus de Mundet, es considera competitiu un desplaçament aproximat de 20 minuts de trajecte. Considerant que la velocitat mitjana per a un pendent entre 2-4% és de 12 km/h (PIRMB i DPTOP, 2007), el radi de cobertura es troba al voltant dels 4 km (vegeu l'annex cartogràfic - Mapa 3).

De totes formes, s'ha de tenir en compte que algunes zones situades dins d'aquest radi presenten un pendent superior al 4%, de forma que l'accessibilitat des d'aquests espais es pot veure més limitat, i pot arribar a ser molt dissuasori per a les persones que s'hagin de desplaçar per aquestes zones amb bicicleta.

Així, es pot considerar que, de forma general, els districtes des dels que es pot accedir en bicicleta al Campus són Horta-Guinardó, Gràcia, Sarrià-Sant Gervasi i Nou Barris.

En el cas concret del Campus, les bicicletes que accedeixen al recinte no disposen de cap carril bici pel seu interior, de forma que han de circular per la calçada junt amb els vehicles. De totes formes, es tracta d'una zona pacificada on la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 30 Km/h, afavorint la seguretat en la circulació per part de les bicicletes que vulguin accedir al Campus.

La distància entre l'estació de metro Mundet i la intersecció entre l'edifici Migdia i Calderes és de 260 metres, amb un pendent del 7%, mentre que per accedir a la rotonda superior del Campus la distància és de 560 metres amb un pendent mitjà del 6% (vegeu la Figura 40).

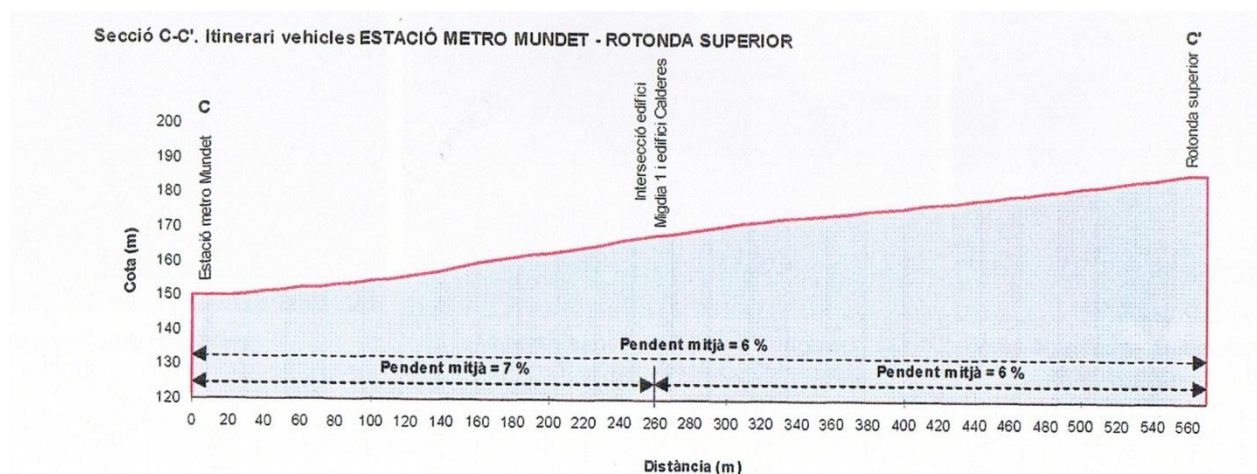


Figura 40. Perfil de l'itinerari en vehicle motoritzat o no motoritzat des de l'estació de metro Mundet fins a la rotonda superior. Font: Intra s.l. (2001).

En quant als factors referents a la seguretat, diverses enquestes mostren que moltes persones estarien disposades a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport si existissin unes condicions que permetessin un ús més segur de la bicicleta a la ciutat de Barcelona.

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.

La solució adoptada ha estat la creació de carrils bici allà on ha estat possible i la pacificació del trànsit (zones 30, vies pacificades, ...) per arribar a una convivència entre els usos dels vials per part dels vehicles a motor, la bicicleta i els vianants.

Degut a aquest doble model, Barcelona disposa d'una xarxa de carrils bici pròpia però insuficients i moltes vegades aïllats entre si. Davant d'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.

A la Figura 41 es mostra el mapa actualitzat al març del 2011 amb els carrils bici propers al Campus marcats en color blau, en color groc els carrers amb trànsit pacificat i en color gris les zones 30, on els vehicles no poden circular a una velocitat per sobre dels 30 km/h. També es localitzen les estacions de Bicing, els aparcaments de les empreses SABA i BSM amb places per a bicicletes, i les estacions del metro, on es permet el trasllat de

bicicletes. A l'annex cartogràfic – figura 16 es pot veure el mapa complet de tota la ciutat de Barcelona amb els carrils bici que disposa la ciutat actualment.

Segons el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

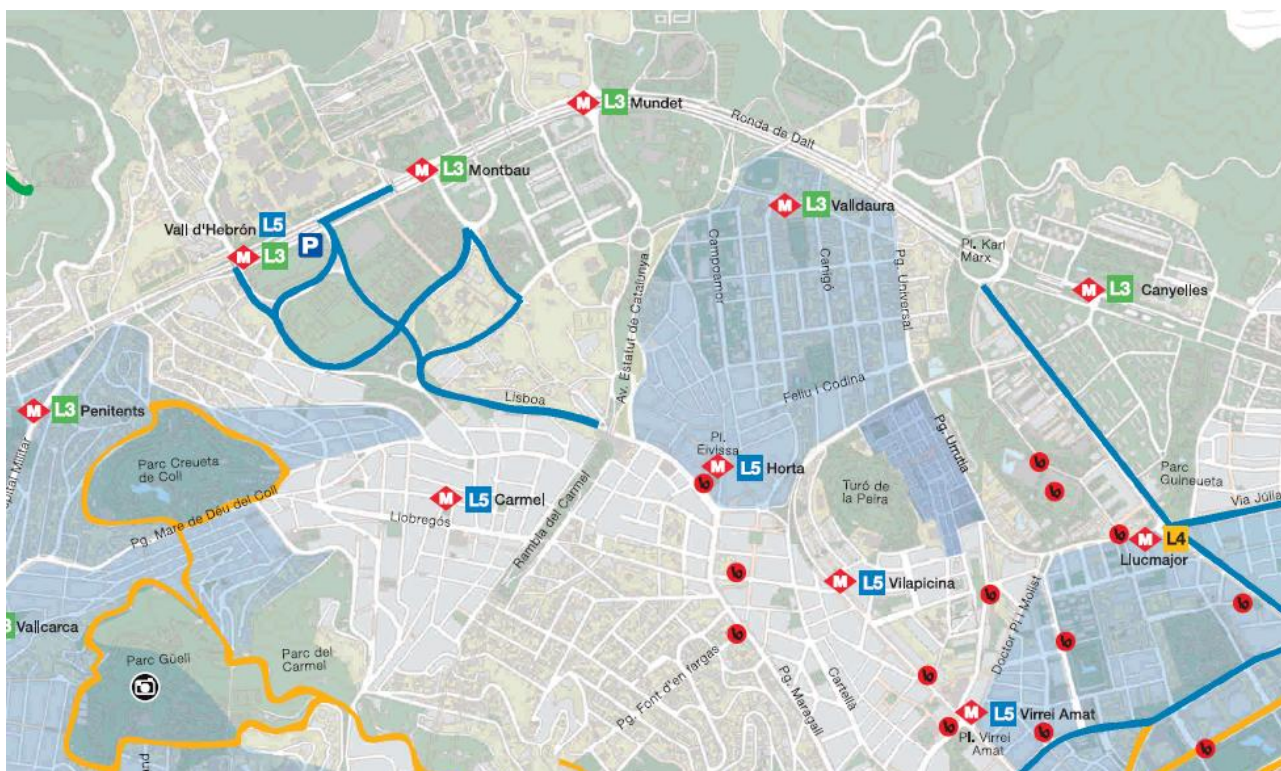


Figura 41. Xarxa actual de carrils bici a Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona (2011).

Així, es pot observar que el Campus no disposa de cap estació de Bicing propera, i tampoc disposa d'una xarxa de carrils bici o vies pacificades que permetin l'accés segur al Campus amb bicicleta. Aquests fets, junt amb la presència d'una orografia amb certs pendents al Campus, poden desincentivar l'ús de la bicicleta per part de la comunitat universitària, de forma que aquest mode de transport sigui utilitzat només per una petita part de la població.

De totes formes, en el document de l'Ajuntament de Barcelona de l'any 2004 "Barcelona en Bici: Guies d'educació ambiental 19" es va publicar un mapa amb la xarxa de carrils bici existents en aquell moment i la previsió de nous carrils bici a la ciutat (vegeu la Figura 42). En aquest mapa s'observa que es va preveure la realització d'un carril bici al llarg del lateral de la Ronda de Dalt, facilitant la connexió entre els barris de la zona nord de Barcelona, així com també la creació d'altres carrils bici que connectarien les zones de sota de la Ronda de Dalt amb aquesta.

La creació d'aquests carrils bici tindria una influència positiva directa sobre el perfil de mobilitat de la comunitat universitària, ja que facilitaria l'accés al Campus en bicicleta, creant unes rutes més segures per als usuaris d'aquest mode de transport, i incentivant a altres persones a utilitzar-lo.

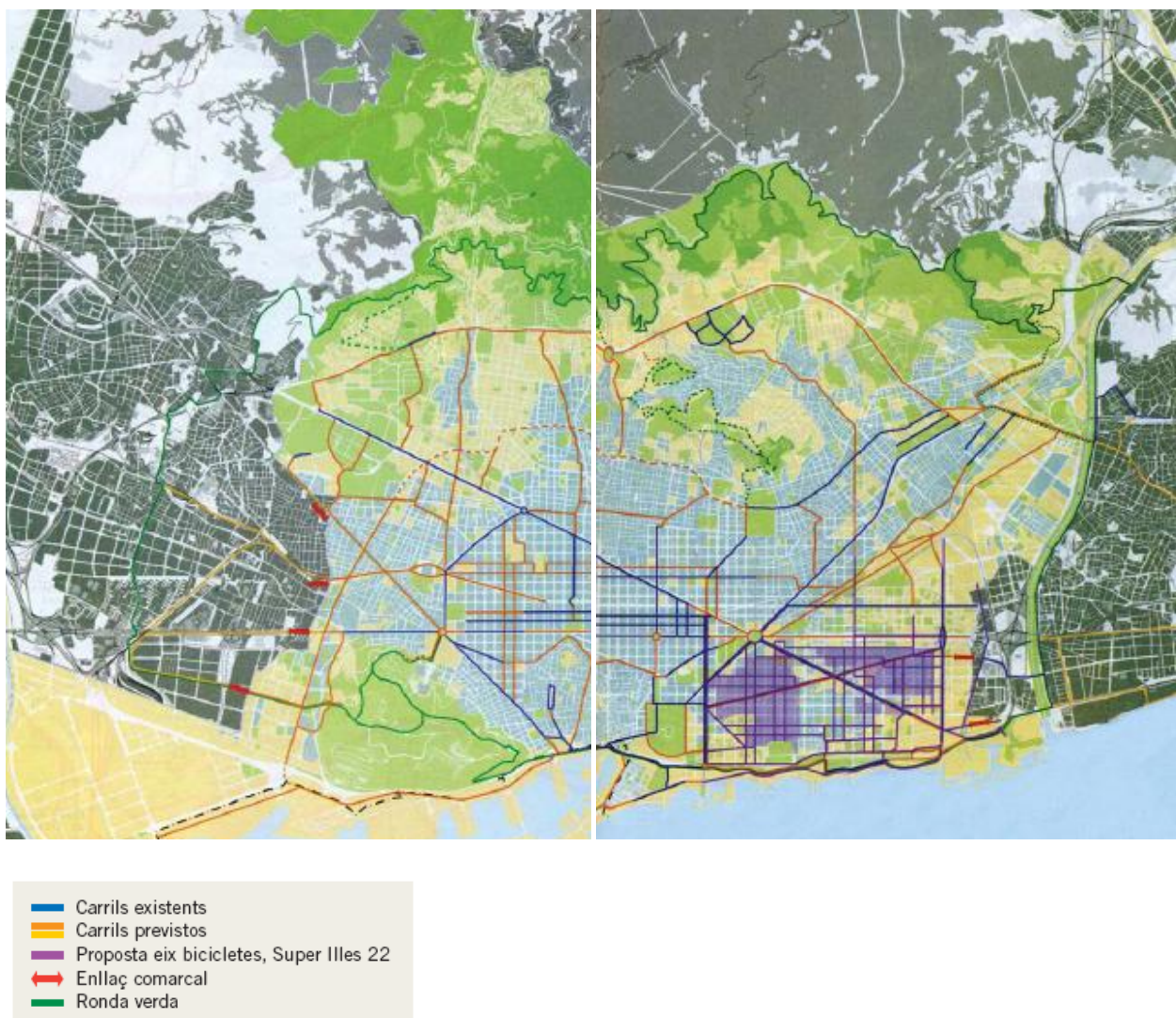


Figura 42. Xarxa de carrils bici prevista a la ciutat de Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona (2004).

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.

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. 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. 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.
- 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. 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.

Concretament, a l'interior del Campus de Mundet hi ha tres aparcaments de bicicletes (vegeu la Figura 43), situats en els edificis de Migdia i Ponent. A més, hi ha un altre aparcament de bicicletes situat a la via pública del Passeig de la Vall d'Hebron, just a la sortida de metro de l'estació de Mundet.



Figura 43. Localització del aparcaments de bicicleta al Campus de Mundet. Font: Elaboració pròpia.

El nombre total de places d'aparcament per a bicicletes és de 32 (vegeu la Taula 14), de les quals 22 places es troben situades a l'interior del Campus.

Taula 14. Inventari d'aparcaments de bicicleta al Campus de Mundet. Font: OSSMA (actualitzat l'abril de 2011).

Núm.	Centre	Edifici	Zona	Ubicació	Descripció	Tipus	Núm. peces	Núm. places	Senyal	Responsable instal·lació
54	Mundet	Ponent	Exterior	Recinte UB	Barracons Treball Social	U invertida	6	12	No	Universitat de Barcelona
55	Mundet	Ponent	Exterior	Recinte UB	Accés edifici Ponent	Lligat simple	5	5	No	Universitat de Barcelona
70	Mundet	Migdia	Exterior	Recinte UB	aulari Migdia II	Lligat simple	5	5	No	Universitat de Barcelona
71	Mundet	Mundet	Exterior	Via pública	Pg. Vall d'Hebron (Metro Mundet)	U invertida	5	10	Sí	Ajuntament Barcelona
TOTAL								32		

Dels aparcaments a l'interior del Campus, només 12 places disposen de lligat en U invertida. Les altres 10 places de bicicletes són de lligat simple, un sistema molt més insegur ja que només permet lligar la bicicleta per una roda, facilitant així els robatoris.

En el cas de l'aparcament que es troba a la via pública, aquest disposa de 10 places amb el lligat de tipus U invertida. Aquest model d'aparcament és més segur, permetent lligar la bicicleta per diversos punts.



Figura 44. Aparcaments de bicicleta al Campus: aparcament situat als Barracons de Treball Social (superior esquerra), aparcament situat a l'accés de l'edifici Ponent (superior dreta), aparcament situat a l'aulari Migdia II (inferior esquerra) i aparcament de via pública situat al Passeig de la Vall d'Hebron, a prop de la sortida de metro de Mundet (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (20/09/2011 i 10/03/2011).

Tal com es pot veure a la Figura 44, l'aparcament de bicicletes situat als Barracons de Treball Social es troba moltes vegades ocupat per alguna moto, implicant així la possibilitat d'utilitzar l'aparcament per part dels usuaris de bicicletes.

Aquest fet s'ha pogut observar en els diversos dies en què s'ha realitzat una visita al Campus de Mundet, indicant que segurament es tracta d'una actuació força repetida.

Aquesta indisciplina s'explica perquè en el mateix lloc hi ha l'aparcament de motos 10 (Ponent- barracons), que es troba ple la majoria dels dies. L'excés de personal que accedeix en moto fins aquesta zona del Campus, en contraposició a la manca de bicicletes que ocupen aquest espai, produeix que sigui bastant comú que els usuaris de les motos, en veure que no tenen lloc suficient per aparcar el seu vehicle dins l'espai habilitat de l'aparcament 10, aparquin aleshores dins la zona lliure que hi ha a l'aparcament de bicicletes.

A més, durant les visites efectuades al Campus també s'han observat altres situacions d'indisciplina per l'aparcament indegut de bicicletes al mobiliari urbà, tal i com es pot veure a la Figura 45, tot i disposar de places lliures als aparcaments habilitats per a tal efecte.

Aquest fet pot ser degut a què els usuaris de la bicicleta volen aparcar-la al davant mateix de la porta per on accedeixen al seu lloc de treball o estudi, o que considerin que els aparcaments habilitats no són prou segurs.

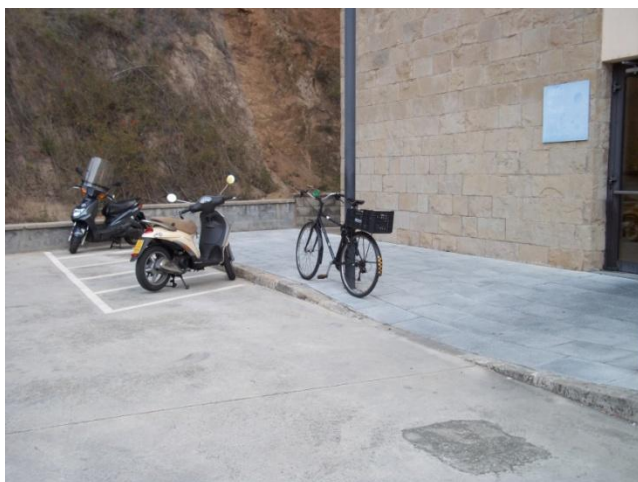


Figura 45. Indisciplina en l'aparcament de bicicletes. Font: Banc d'imatges OSSMA (10/03/2011).

4.4. SERVEI D'AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS

Per tal de facilitar l'accés als diferents edificis del recinte de Mundet, el Campus disposa d'un servei gratuït d'autobús intern per a l'ús dels estudiants i del personal de la UB (veure la Figura 46).



Figura 46. Autobús intern del Campus situat a la parada de la rotonda inferior (origen i final de recorregut). Font: Banc d'imatges OSSMA (20/09/2010).

Concretament, l'autobús intern connecta la rotonda inferior del Campus (on es troba situada la barrera que regula l'accés al recinte en cotxe) amb la rotonda superior (davant de l'edifici de Ponent), i després realitza el mateix itinerari en sentit descendent. A més, disposa de dues parades a prop de l'edifici Migdia, una en cada sentit de circulació, donant servei a aquest edifici i també a les persones que aparcen el cotxe a la zona del Velòdrom.

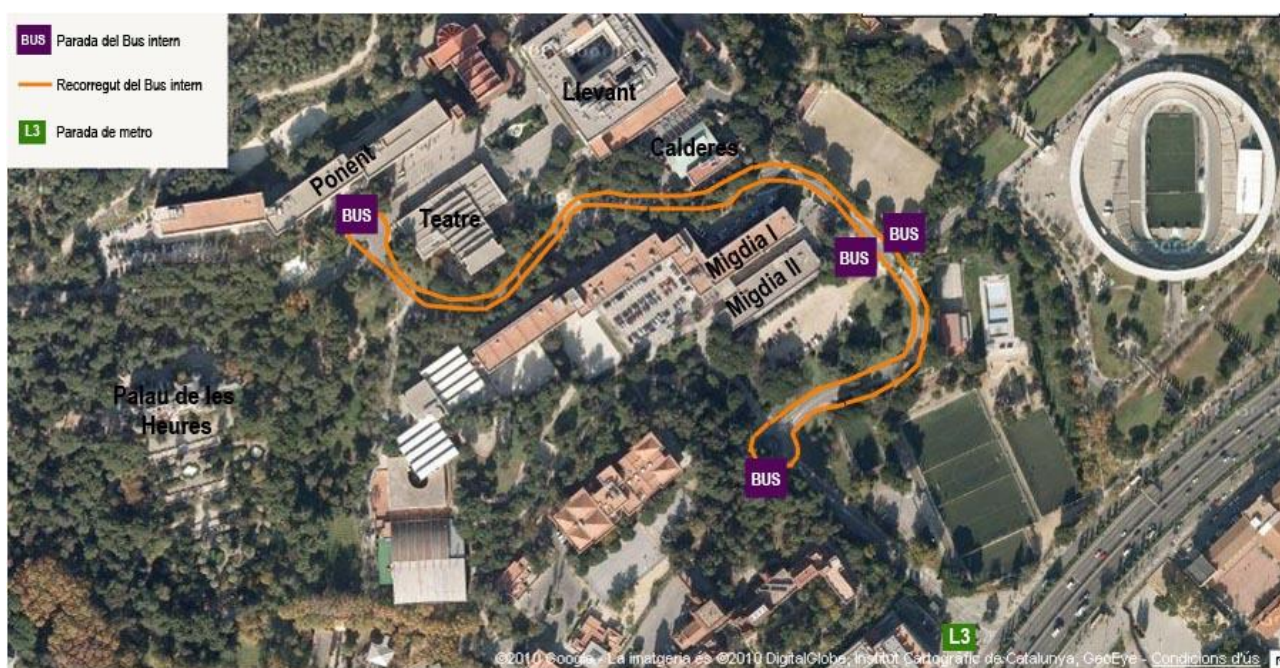


Figura 47. Recorregut i parades del Bus intern. Font: Elaboració pròpia.

La parada situada a la rotonda superior i la parada de davant de l'edifici de Migdia en sentit descendent disposen de marquesina. En canvi, la parada situada a la rotonda inferior d'entrada al recinte, que és la parada d'origen i final de la línia, i la parada de l'edifici de Migdia en sentit ascendent estan dotades només de senyalització vertical (veure la Figura 48).



Figura 48. Parades de l'autobús intern del Campus: rotonda inferior (superior esquerra), edifici Migdia en sentit ascendent (superior dreta), rotonda superior (inferior esquerra) i edifici Migdia en sentit descendent (inferior dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (12/01/2011).

L'autobús circula de dilluns a divendres laborables, ambdós inclosos, des de les 7:45h a les 22:05h, amb una freqüència de pas aproximadament de 3 minuts en hora punta (des de les 7:45h a les 9:45h), i d'uns 8 minuts la resta del dia. El servei es veu modificat durant el mes d'agost, Nadal i els dies festius.

Des de setembre de 2010, el servei d'autobús intern del Campus és realitzat per un nou vehicle que utilitza biodièsel per circular, sent així més respectuós amb el medi ambient. Es tracta d'un autobús tipus urbà, de 12 metres de llargada i de pis baix, amb una capacitat mínima de 90 persones i adaptat a persones amb mobilitat reduïda.

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 Mundet. 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.

A partir de les dades del curs 2009-2010, s'ha determinat un univers del Campus de 11.737 persones, concretament 10.694 estudiants i 1.043 treballadors.

A continuació 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. Obtenir una informació representativa del conjunt del Campus amb un 95% de confiança comportaria entrevistar a 372 persones.

Així, obtenint un 95% de confiança, amb un arrodoniment a l'alça i tenint el compte la distribució de la comunitat universitària del Campus en els diferents col·lectius i centres presents i el pes que el grup suposa dins de l'univers (afixació proporcional), s'obté una mostra objectiu de 384 enquestes. A la Taula 15 es detalla el nombre mínim de persones enquestades que calia completar en cada col·lectiu i centre per assolir l'objectiu prefixat.

Taula 15. Mostra objectiu per a la diagnosi de la mobilitat al Campus de Mundet.

CENTRE	ESTUDIANTS		PDI	PAS	BECARI DE RECERCA	PERSONAL EXTERN	TOTAL
	Grau	Postgrau					
Fac. Formació del Professorat	97	20	9	1	1	1	129
Fac. Pedagogia	91	16	8	2	1	1	119
Fac. Psicologia	82	29	8	2	1	1	123
CRAI Biblioteca	0	0	0	1	0	0	1
Institut Ciències de l'Educació	0	8	0	1	1	0	10
Palau de les Hores	0	0	0	2	0	0	2
TOTAL	270	73	25	9	4	3	384

Un cop definida la mostra es va procedir a la realització de l'enquesta, utilitzant el mateix model que va elaborar l'OSSMA l'any 2010 a la Diagnosi del pla de mobilitat del Campus de Diagonal – Portal del Coneixement.

Les enquestes es van realitzar en format electrònic mitjançant una aplicació de Google, i es va fer una campanya de difusió mitjançant la publicació d'una notícia als webs de les facultats presents al Campus i de l'OSSMA, a la intranet de MonUB i del PAS/PDI, i també als televisors informatius de l'edifici Migdia 2. A més, es van penjar cartells pels diferents departaments i espais dels edificis convidant a emplenar l'enquesta.

Les enquestes es van realitzar des del mes de novembre del 2010 fins al gener del 2011. L'enquesta va ser anònima i voluntària, i 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, l'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 Mundet, 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.

Un cop completat aquest procés de realització de les enquestes, recollida i depuració de les dades, es van obtenir un total de 477 enquestes vàlides. Tots els col·lectius identificats a la Taula 15 estan representats amb escreix excepte el col·lectiu de postgrau. A la Taula 16 es detalla el nombre d'enquestes completades per cada centre i col·lectiu, així com la proporció d'excés en cada centre respecte a la mostra objectiu inicialment definida. L'anàlisi estadística s'ha dut a terme amb la versió 18 del programari PASW (antic SPSS).

Taula 16. Mostra final enquestada per a la diagnosi de la mobilitat al Campus de Mundet.

CENTRE	ESTUDIANTS		PDI	PAS	BECARI DE RECERCA	PERSONAL EXTERN	NS/NC	TOTAL	% EXCÉS SOBRE MOSTRA
	Grau	Postgrau							
Fac. Formació del Professorat	128	6	13	10	0	2	1	160	124,0%
Fac. Pedagogia	97	3	7	8	2	2	1	120	100,8%
Fac. Psicologia	111	12	10	6	1	1	0	141	114,6%
CRAI Biblioteca	0	0	0	7	0	0	0	7	700,0%
Institut Ciències de l'Educació	2	0	2	6	2	0	0	12	120,0%
Palau de les Heures	6	18	0	5	0	0	0	29	1450,0%
Altres	0	0	0	3	0	1	0	4	-
NS/NC	1	1	1	1	0	0	0	4	-
TOTAL	345	40	33	46	5	6	2	477	124,2%
%	72,3%	8,4%	6,9%	9,6%	1,0%	1,3%	0,4%	100,0%	

Els resultats presenten en el conjunt de la mostra un interval de confiança de $\pm 4,4\%$ 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.

Taula 17. Distribució de la mostra en funció del sexe i el col·lectiu.

Col·lectiu	Sexe			TOTAL
	Home	Dona	NS/NC	
Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	8,8%	63,1%	0,4%	72,3%
Estudiant de màster, postgrau o doctorat	2,1%	6,1%	0,2%	8,4%
PDI	2,9%	4,0%	-	6,9%
PAS	1,7%	7,8%	0,2%	9,6%
Becari/ària de recerca	-	1,0%	-	1,0%
Treballador/a d'empresa externa	0,4%	0,8%	-	1,3%
NS/NC	-	0,4%	-	0,4%
TOTAL	15,9%	83,2%	0,8%	

A la comunitat universitària del Campus de Mundet predominen les dones amb un 83,2% del total, en tant que els homes sumen un 15,9% (vegeu la Taula 17). Només quatre individus no van indicar el sexe a l'enquesta, i dues no van indicar el col·lectiu al que pertanyen.

El col·lectiu amb més representació són els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura, constituint el 72,3% de la mostra total.

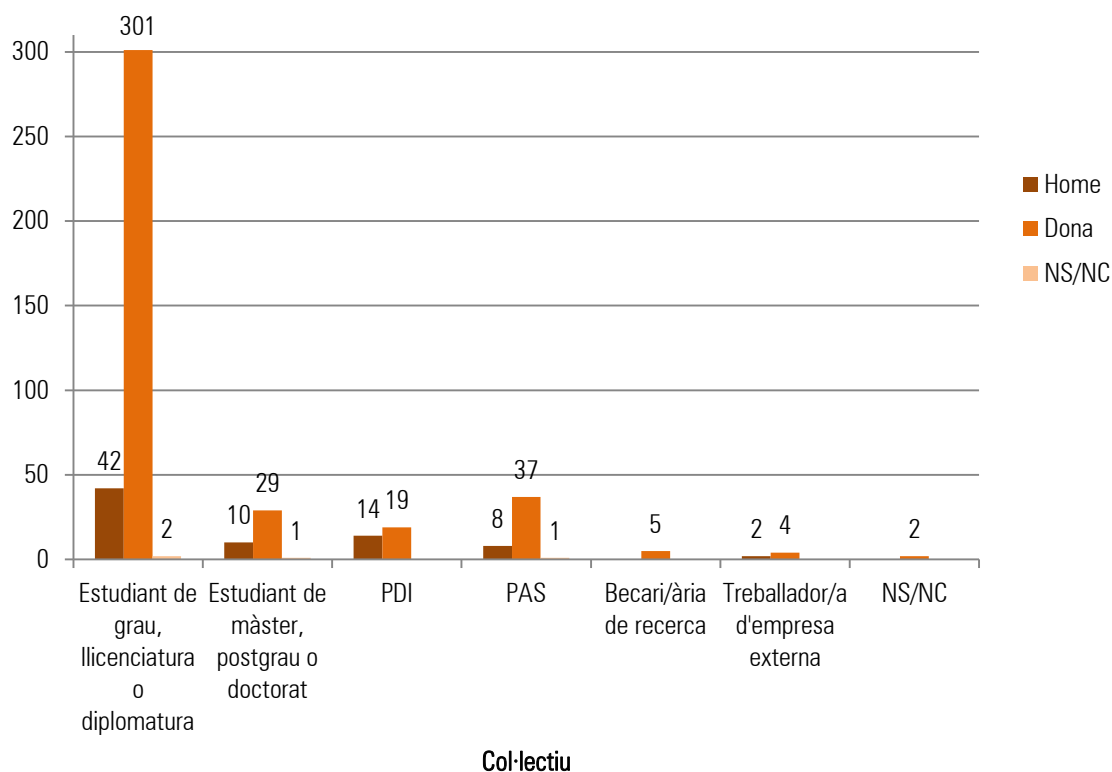


Figura 49. Representació gràfica de la mostra en funció del sexe i el col·lectiu al que pertanyen.

S'observa que en tots els col·lectius del Campus el nombre de dones és molt superior a la resta de la mostra, sobretot en el col·lectiu d'estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura, on les dones representen el 87,2%. Destaca però, que entre el PDI la distribució s'iguali i els homes representen un 42,4% i les dones un 57,6% dins el col·lectiu (vegeu la Figura 50).

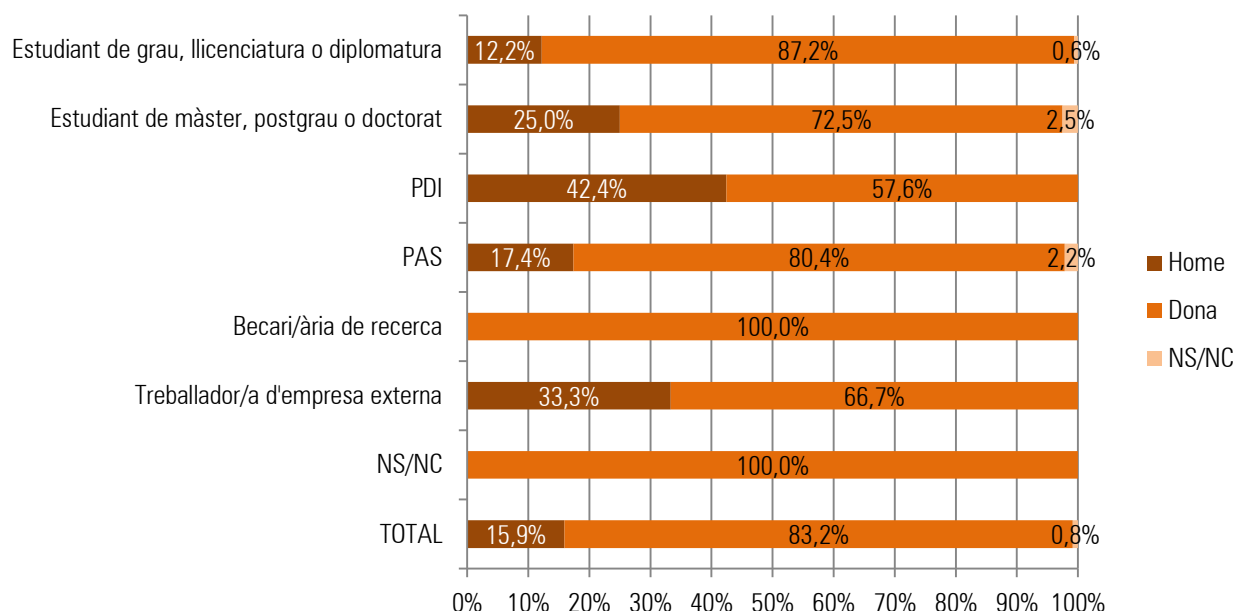


Figura 50. Percentatge d'individus enquestats en funció del sexe i el col·lectiu al que pertanyen.

Si s'analitza la mostra segons l'edat s'observa que es tracta d'un univers molt jove, ja que un 59,3% de la comunitat universitària té entre 20 i 30 anys, i un 18,7% té menys de 20 anys. L'altre 22% restant té més de 30 anys (vegeu la Figura 51).

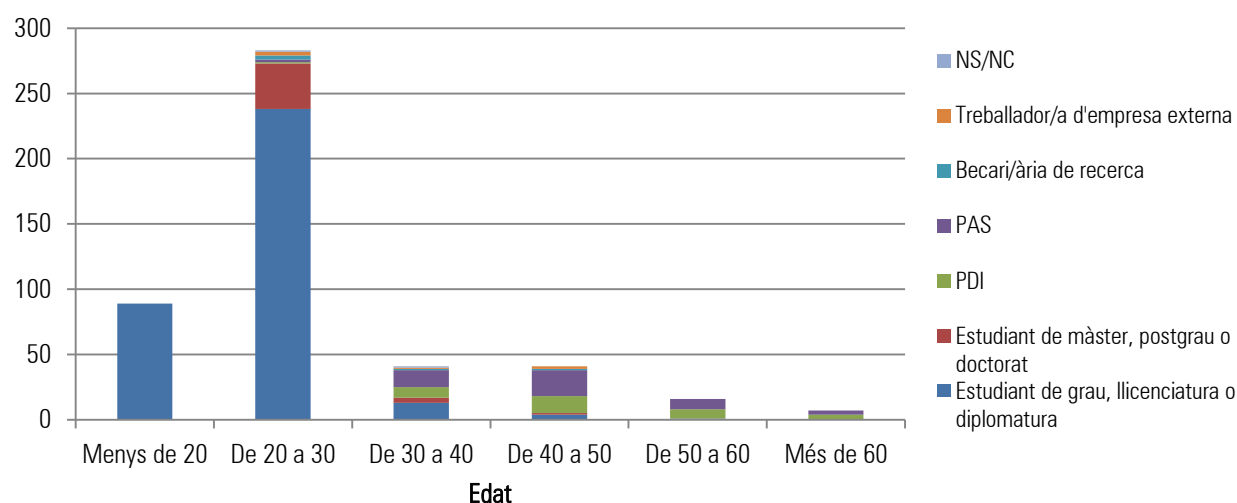


Figura 51. Distribució de la mostra per interval d'edat.

El 25,8% dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura tenen menys de 20 anys. Aquest col·lectiu, juntament amb els becaris de recerca i els estudiants de màster, postgrau o doctorat, presenten un pic entre els 20 i 30 anys.

La població és més adulta en el cas del PAS i PDI, trobant-se majoritàriament entre els 30 i 50 anys. Es destaca que un 23,9% del PAS i un 33,3% del PDI té més de 50 anys.

Els treballadors d'empresa externa tenen un rang d'edat més ampli, que varia entre els 20 i 50 anys.

En quant a la seva ubicació, el 48,4% de la comunitat universitària del Campus passa la major part del temps a l'edifici de Migdia, que és on es troben les aules de la major part dels ensenyaments de grau, diplomatura o llicenciatura ofertats per les facultats de Pedagogia i de Formació del Professorat (vegeu la Figura 52).

El 19,1% de la comunitat està a l'edifici de Ponent, on es troba la facultat de Psicologia, un 18,2% a l'edifici de Llevant, on hi ha els departaments de les facultats de Pedagogia i de Formació de Professorat, la biblioteca del Campus i el bar, un 6,1% al Palau de les Hores, i un 2,1% passa la major part del temps a altres edificis del campus o del recinte de Mundet com l'edifici de Calderes o el Teatre.

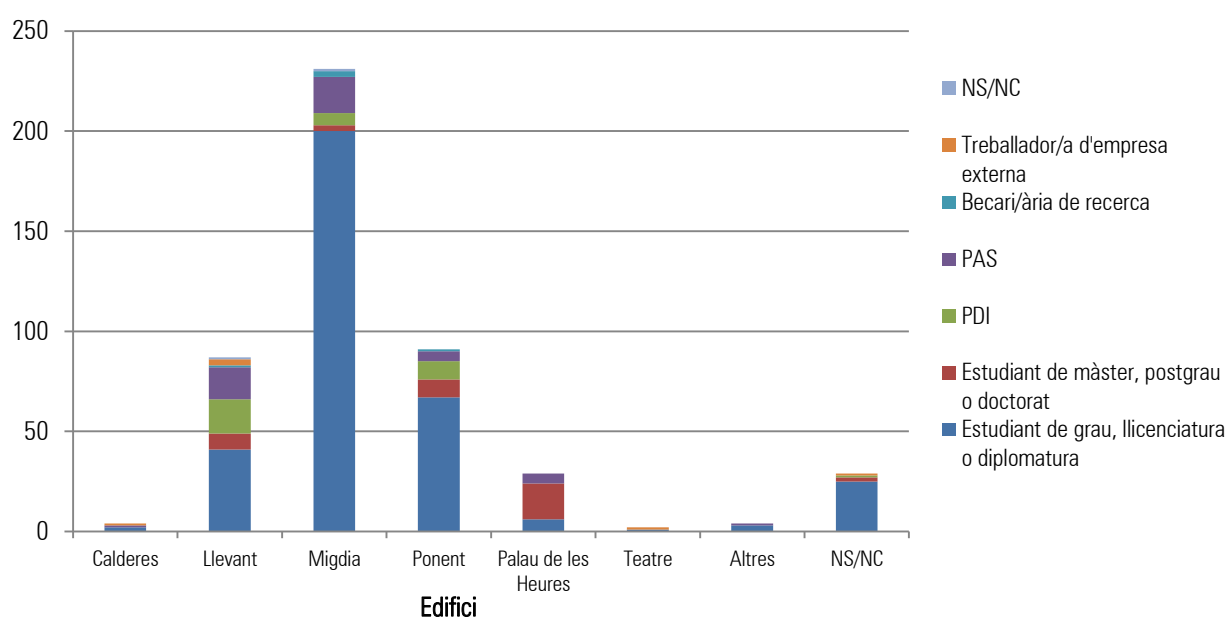


Figura 52. Distribució de la mostra segons l'edifici on passa més temps i el col·lectiu al que pertanyen.

Si s'analitzen les dades per saber la ubicació dels diferents col·lectius que hi ha al Campus s'observa que els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura es troben distribuïts pels diferents edificis del Campus, tot i que el 58% estan ubicats a l'edifici de Migdia.

En el cas dels estudiants de màster, postgrau o doctorat, s'observa que la majoria (concretament un 45%), es troba al Palau de les Hores (vegeu la Figura 53).

El col·lectiu PDI i els becaris de recerca es troben distribuïts entre l'edifici de Llevant, l'edifici de Ponent i l'edifici de Migdia. En el cas del PAS, la seva ubicació és més variada, tot i que la majoria es troba a l'edifici de Llevant o de Migdia.

El 16,7% dels treballadors d'empresa externa han manifestat que es troben a l'edifici de Calderes, un 50% a Llevant i un 16,7% a l'edifici Teatre. Tot i això, molts dels treballadors externs realitzen un recorregut itinerant pels diferents edificis del Campus al llarg del dia.

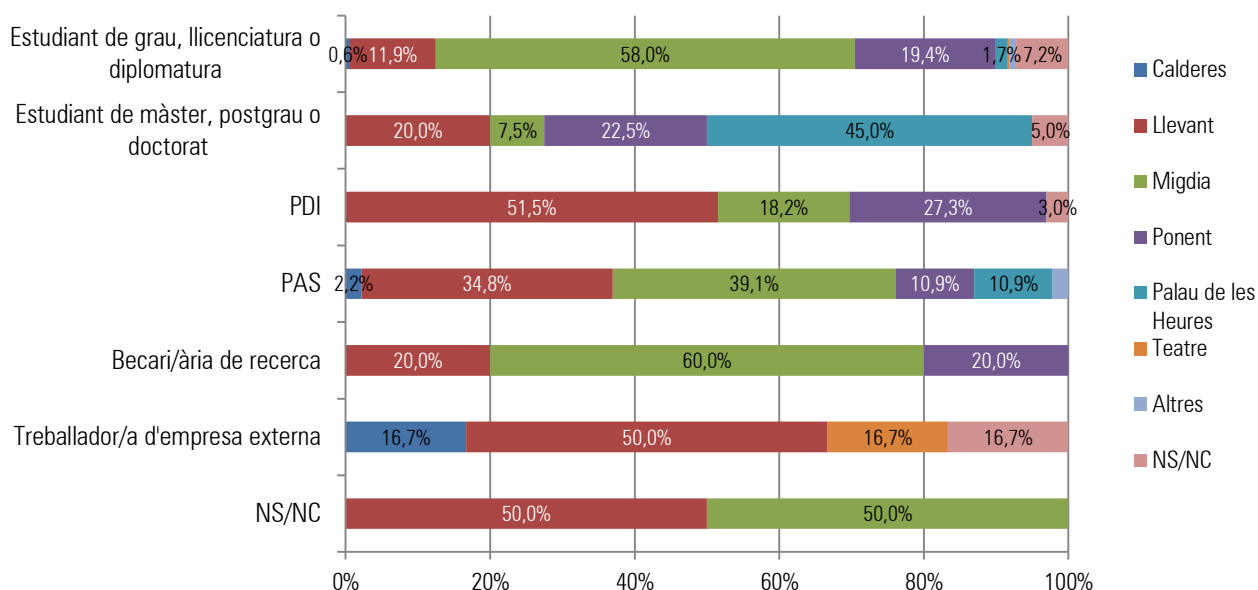


Figura 53. Distribució de la mostra segons el col·lectiu i l'edifici.

En ser preguntats si pateixen algun tipus de discapacitat que afecti la mobilitat, cinc persones, un 1,05% de la mostra, manifesta trobar-se en aquesta situació (vegeu la Taula 18). Si extrapolem aquesta proporció al conjunt de la població del Campus, el nombre de persones amb mobilitat reduïda seria de 123 individus.

Taula 18. Nombre d'enquestats per sexe i col·lectiu que manifesten tenir algun tipus de discapacitat que limiti la seva mobilitat.

Sexe	Col·lectiu		
	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	PDI	PAS
Home	0	1	0
Dona	3	0	1

Tot i que a l'enquesta només els col·lectius d'estudiants de grau, llicenciatura i diplomatura, PDI 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 bastant elevada, amb una mitjana total de 4,24 dies per setmana.

Segons les dades recollides, un 85,4% de la comunitat universitària accedeix al seu centre de treball o estudi quatre o més dies setmanals. Concretament, el 38% accedeix 4 dies per setmana, i el 46,3% els cinc dies laborables, de dilluns a divendres. El col·lectiu amb una assistència mitjana més baixa són els estudiants de màster, postgrau o doctorat, que supera lleugerament els 3 dies setmanals (vegeu la Figura 54).

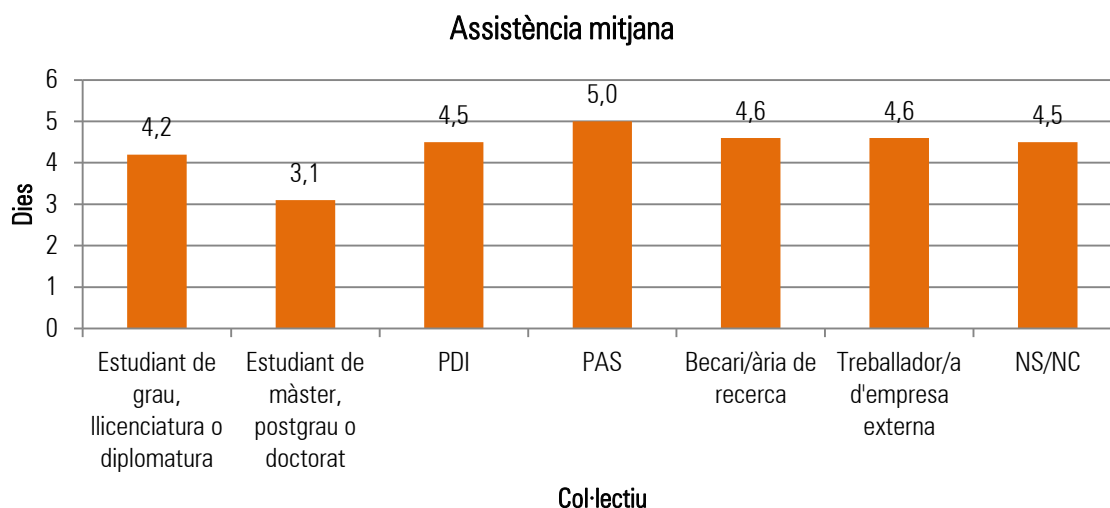


Figura 54. Assistència mitjana per col·lectius als centres de treball o estudi, en dies setmanals.

Quan s'analitzen les dades per centre (veure la Figura 55) es pot observar que el Palau de les Heures és el centre amb una assistència mitjana inferior (3,8 dies setmanals), degut sobretot a una major proporció d'estudiants de màsters i postgraus que no tenen classe tots els dies de la setmana. Les facultats de Formació del Professorat, Psicologia, Pedagogia i l'Institut de Ciències de l'Educació tenen una assistència bastant similar.

La Biblioteca del Campus és el centre que presenta una major assistència mitjana (4,7 dies setmanals), ja que l'únic col·lectiu present és el PAS, que normalment té un horari laboral de dilluns a divendres. També s'observa que l'assistència a altres centres del Campus, com per exemple la Unitat d'Informàtica de Mundet amb predomini de PAS, és de 5 dies setmanals.

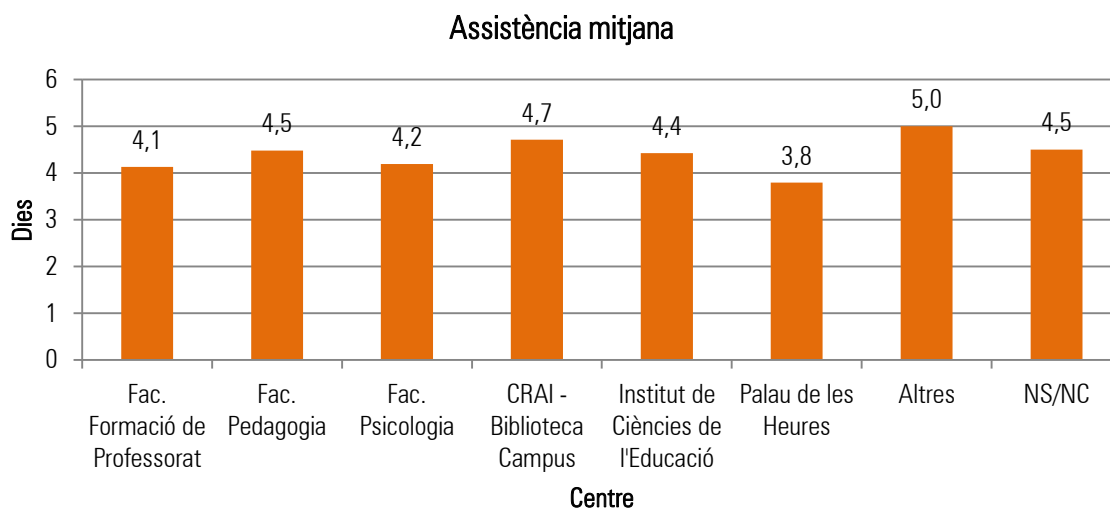


Figura 55. Assistència mitjana als centres de treball o estudi, en dies setmanals.

A partir de l'anàlisi de la franja horària d'entrada al Campus es pot observar la presència de dos pics, un en horari de matí i l'altre per la tarda (vegeu la Figura 56). L'hora punta d'entrada es situa entre les 8 i les 9 hores, on prop de 5.500 persones (el 46,2% de la comunitat universitària) accedeixen al Campus. A les 11 hores ja ha entrat al Campus el 73,5% de la població. Entre les 15 i 16 hores s'observa un segon pic d'entrada, on unes

1.500 persones (el 12,6% de l'univers) accedeixen al Campus en horari de tarda. A partir de les 17 hores entra només el 4,1% de la població, que representa unes 500 persones.

En el cas de la franja horària de sortida del Campus, tot i que també s'observen dos pics, la sortida de la població es duu a terme d'una forma més esglaonada. Es destaca que abans de la 13 hores només surt del Campus el 6,4% de la població. El primer pic es dona de 13 a 15 hores, on el 45,9% de la comunitat universitària abandona el Campus, de forma que unes 5.000 persones del torn de matí surten entre aquesta franja horària.

Un 33,1% de la comunitat universitària surt del Campus de forma gradual entre les 15 i les 21 hores. El segon pic té lloc entre les 21 i les 22 hores, on el 13,5% de la població surt del Campus. Més tard de les 22 hores quan la disponibilitat de transport públic és més reduïda, surt el 1,1% de la comunitat universitària, el que equival a unes 130 persones.



Figura 56. Franja horària d'entrada i sortida de la comunitat universitària del Campus de Mundet.

Si s'observen les dades segons el col·lectiu al que pertanyen es poden veure certes diferències significatives (vegeu la Taula 19).

La franja horària d'entrada i sortida al Campus per part dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura és més ampla que en la resta de col·lectius, ja que s'observa una entrada contínua d'estudiants entre les 7 i les 19 hores, i una sortida entre les 10 i més de les 22 hores. La majoria d'aquest col·lectiu té les classes en torn de matí, ja que el 72,9% dels estudiants accedeixen al Campus entre les 7 i les 11 hores. L'hora punta es dona entre les 8 i les 9 hores, on el 50,7% dels estudiants entren a la universitat.

En quant a la sortida, un 64,7% abandona el Campus abans de les 15 hores. A més, un 23,3% d'aquest col·lectiu accedeix al seu lloc d'estudi en torn de tarda, sobretot entre les 15 i 16 hores. La sortida per la tarda és més esglaonada, tot i que un 18,2% dels estudiants surten a partir de les 20 hores.

Taula 19. Distribució de la mostra per hora d'entrada i sortida del Campus de Mundet segons el col·lectiu.

	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL
	Entrada								Sortida							
Abans de les 7h						50,0%		0,6%								
De 7 a 8h	0,3%			6,5%				0,9%								
De 8 a 9h	50,7%		45,2%	58,7%		33,3%	50,0%	46,2%								
De 9 a 10h	8,0%	23,1%	32,3%	21,7%	80,0%			12,8%								
De 10 a 11h	13,9%	10,3%	19,4%	2,2%	20,0%	16,7%	50,0%	13,0%	0,6%					16,7%		0,6%
De 11 a 12h	2,1%	2,6%						1,7%	3,5%							2,6%
De 12 a 13h	1,2%							0,9%	4,4%							3,2%
De 13 a 14h	0,6%							0,4%	30,0%	2,6%	3,3%			16,7%		22,4%
De 14 a 15h	0,9%			8,7%				1,5%	26,2%	7,7%	13,3%	23,9%		33,3%	50,0%	23,5%
De 15 a 16h	15,0%	15,4%	3,2%	2,2%				12,6%	2,6%			43,5%				6,2%
De 16 a 17h	4,1%	28,2%						5,3%	2,4%	2,6%	10,0%	10,9%				3,6%
De 17 a 18h	2,9%	20,5%						3,8%	2,4%		16,7%	4,3%	20,0%	16,7%		3,6%
De 18 a 19h	0,3%							0,2%	4,1%		20,0%	4,3%	20,0%	16,7%		5,1%
De 19 a 20h									5,6%	2,6%	23,3%		60,0%		50,0%	6,6%
De 20 a 21h									9,1%	10,3%	6,7%					7,9%
De 21 a 22h									8,8%	69,2%	6,7%	8,7%				13,5%
Més de les 22h									0,3%	5,1%		4,3%				1,1%

En el cas dels estudiants de màster, postgrau i doctorat, el 35,9% dels estudiants accedeix al Campus pel matí, entre les 9 i les 12 hores, i només un 10,3% surt abans de les 15 hores, indicant que una elevada proporció dels estudiants roman durant tot el dia. La majoria d'estudiants de 3r cicle entra a la universitat per la tarda entre les 15 i les 18 hores (el 64,1% del col·lectiu). Es destaca que el 69,2% dels estudiants abandonen el Campus entre les 21 i les 22 hores i un 5,1% surt més tard de les 22 hores.

El 96,8% del personal PDI accedeix al Campus pel matí, entre les 8 i les 11 hores, i només un 3,2% entra per la tarda, entre les 15 i les 16 hores. És el col·lectiu que passa més temps en el Campus, ja que només un 16,7% surt de seu lloc de treball abans de les 15 hores. L'horari de sortida per la tarda és bastant ampli, allargant-se entre les 16 i les 22 hores. És destacable que un 43,3% surt entre les 18 i 20 hores, i un 13,3% entre les 20 i 22 hores.

El 89,1% del PAS entra al Campus durant el matí. La major part del PAS treballa només en torn de matí, entrant al Campus en hora punta entre les 8 i les 9 hores, i sortint entre les 14 i les 16 hores. També hi ha personal que té jornada partida, de forma que abandonen el Campus entre les 16 i les 19 hores (el 19,6% del PAS). El personal del torn de tarda entra entre les 14 a les 16 hores i surt entre les 21 i les 22 hores, tot i que un 4,3% se'n va més tard de les 22 hores.

En el cas dels becaris de recerca, la majoria accedeixen entre les 9 i les 10 hores i estan en el Campus tot el dia fins a les 20 hores.

Els treballadors d'empresa externa són l'únic col·lectiu que entra al seu lloc de treball abans de les 7 hores, quan el servei de transport públic és més reduït i el bus intern encara no dona servei. El 66,7% dels treballadors externs tenen la jornada laboral només pel matí.

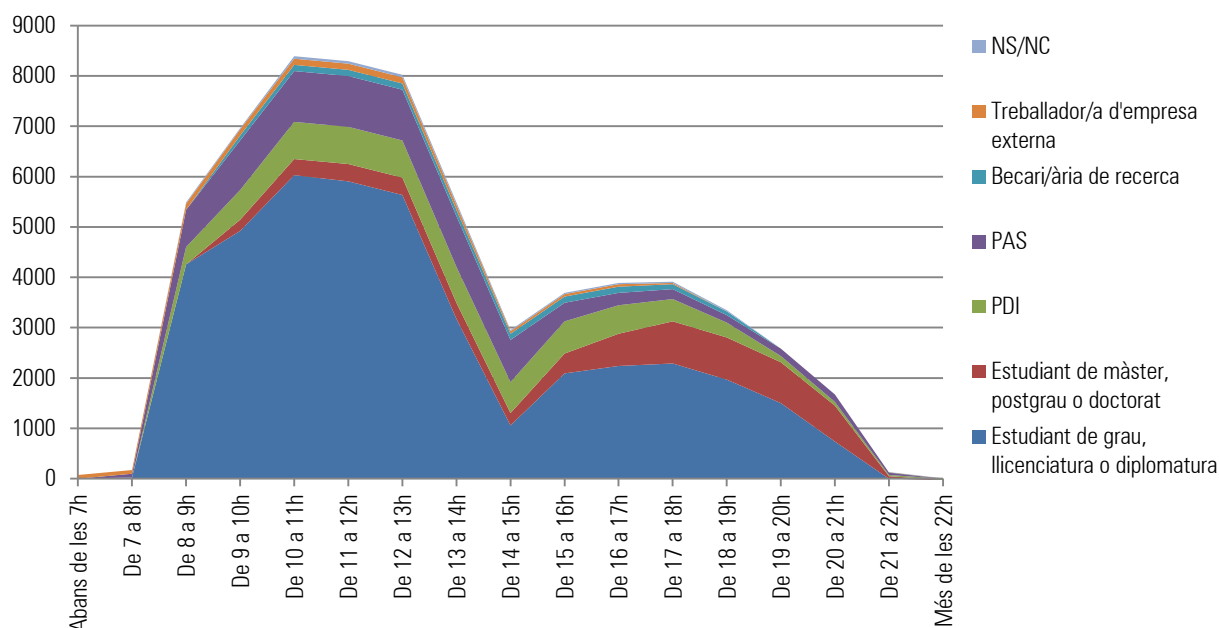


Figura 57. Evolució horària de la permanència de la comunitat universitària al Campus de Mundet.

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 d'unes 5.500-8.000 persones entre les 8 i les 14 hores, i una menor activitat durant la tarda, on la població es redueix fins a les 2.500-4.000 persones entre les 14 i les 20 hores (vegeu la Figura 57).

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

Gairebé la meitat de la mostra, concretament un 49,1%, resideix a la ciutat de Barcelona. La resta, un 50,3%, prové de 84 municipis diferents, d'acord amb les dades dels codis postals detallades pels enquestats. Només 3 persones enquestades (0,6%) no han donat cap informació sobre la seva residència. A l'annex II es presenten de forma detallada les dades corresponents a cada municipi.

El col·lectiu amb un percentatge més alt de personal resident a la ciutat de Barcelona (vegeu la Taula 20) és el PAS (71,7%). En el cas dels estudiants de màster, postgrau o doctorat (67,5%), PDI (60,6%) i els becaris de recerca (60%) també predominen els residents a Barcelona. Això pot ser degut a què els treballadors del Campus, amb certa antiguitat a la universitat, acostumen a buscar la residència a prop del seu centre de treball, o a la inversa.

En canvi, en els treballadors d'empresa externa (83,3%) i els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura (56,6%) predominen els residents fora de Barcelona.

Taula 20. Distribució de la mostra segons la seva residència en funció del col·lectiu.

		Residència		
		Barcelona	Fora de Barcelona	NS/NC
Col·lectiu	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	43,5%	56,5%	-
	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	67,5%	30,0%	2,5%
	PDI	60,6%	36,4%	3,0%
	PAS	71,7%	26,1%	2,2%
	Becari/ària de recerca	60,0%	40,0%	-
	Treballador/a d'empresa externa	16,7%	83,3%	-
	NS/NC	-	100,0%	-

A partir dels codis postals de la mostra s'observa que hi ha una elevada varietat en la procedència dels enquestats, ja que resideixen en 13 comarques diferents de Catalunya (vegeu la Taula 21). Més de la meitat de la població, un 58,1%, 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 (14,7%), el Vallès Occidental (6,5%), el Vallès Oriental (6,1%), el Maresme (5,2%), el Garraf (1,9%), l'Alt Penedès (1,5%) i el Bages (1,3%).

No es disposa d'informació sobre la comarca de residència de 13 persones enquestades (un 2,7% de la mostra) perquè no han especificat el seu codi postal. Tot i això, es destaca que d'aquestes, 10 persones han especificat que la seva residència es troba fora de la ciutat de Barcelona.

Taula 21. Distribució de la mostra segons la seva residència.

Comarca	%	Comarca	%
Alt Empordà	0,21	Garraf	1,89
Alt Penedès	1,47	La Selva	0,84
Anoia	0,63	Maresme	5,24
Bages	1,26	Ripollès	0,21
Baix Llobregat	14,68	Vallès Occidental	6,50
Barcelonès	58,07	Vallès Oriental	6,08
Berguedà	0,21	NS/NC	2,73

D'acord amb aquesta distribució territorial, la comunitat universitària de la UB que estudia o treballa al Campus de Mundet prové majoritàriament de la Regió Metropolitana de Barcelona (composta pels 163 municipis de les comarques de l'Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental), atès que un 93,9% de la mostra resideix a les 7 comarques que formen aquest 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.

Si ens centrem en el nombre d'enquestats que resideixen dintre de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (formada per un total de 36 municipis), aquests representen el 72,5% de la mostra.

Es destaca que dels enquestats residents a la comarca del Barcelonès, el 84,5% viuen a la ciutat de Barcelona.

A continuació es pretén analitzar amb detall quins són els mitjans de transport utilitzats per arribar al Campus. Tal i com s'observa a la Figura 58, el mode de transport més utilitzat per accedir al Campus és el metro, amb un 60,6% dels usuaris. Si es comparen les dades obtingudes segons la residència (vegeu la Figura 59), no s'observen pràcticament diferències.

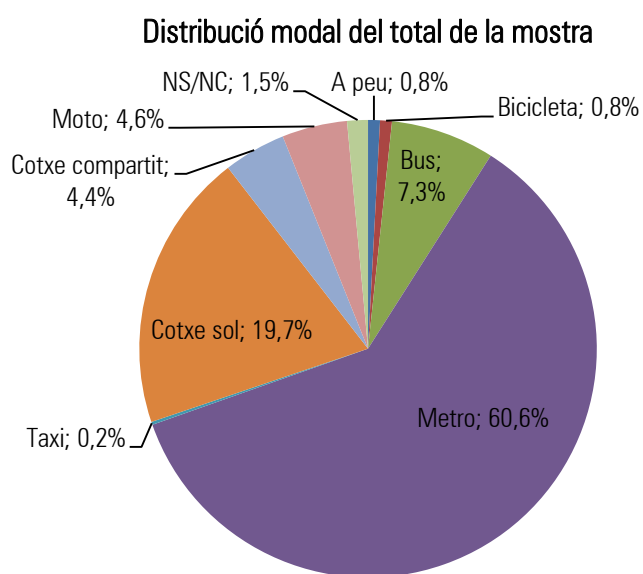


Figura 58. Distribució modal de la mobilitat al Campus de Mundet.

El segon mode de transport més utilitzat és el cotxe sol (19,7%). S'observa que l'ús del cotxe sol és bastant superior en els residents fora de Barcelona (24,6%) respecte als residents a la ciutat de Barcelona (14,5%). El mateix passa amb el cotxe compartit (utilitzat per un 4,4% del total de la mostra), sent pels residents fora de la ciutat el tercer mode més utilitzat (6,7%) i el quart per als barcelonins (2,1%).

El bus és utilitzat per un 7,3% de la comunitat universitària, concretament per un 8,5% dels barcelonins respecte a un 6,3% dels residents fora.

En el cas de la moto (4,6%) s'observen grans diferències segons el lloc de residència, ja que només un 0,4% dels habitants fora de Barcelona l'utilitzen, i en canvi, el valor augmenta fins a un 8,5% per als residents a la ciutat.

La situació perifèrica del campus de Mundet i l'orografia amb certs pendents influeix en el mode de transport utilitzat, ja que s'observa que només els residents a Barcelona accedeixen al Campus a peu o en bicicleta, amb valors de només el 1,7% per a cada un d'aquests modes a la ciutat de Barcelona. A més, un 0,2% accedeix en taxi.

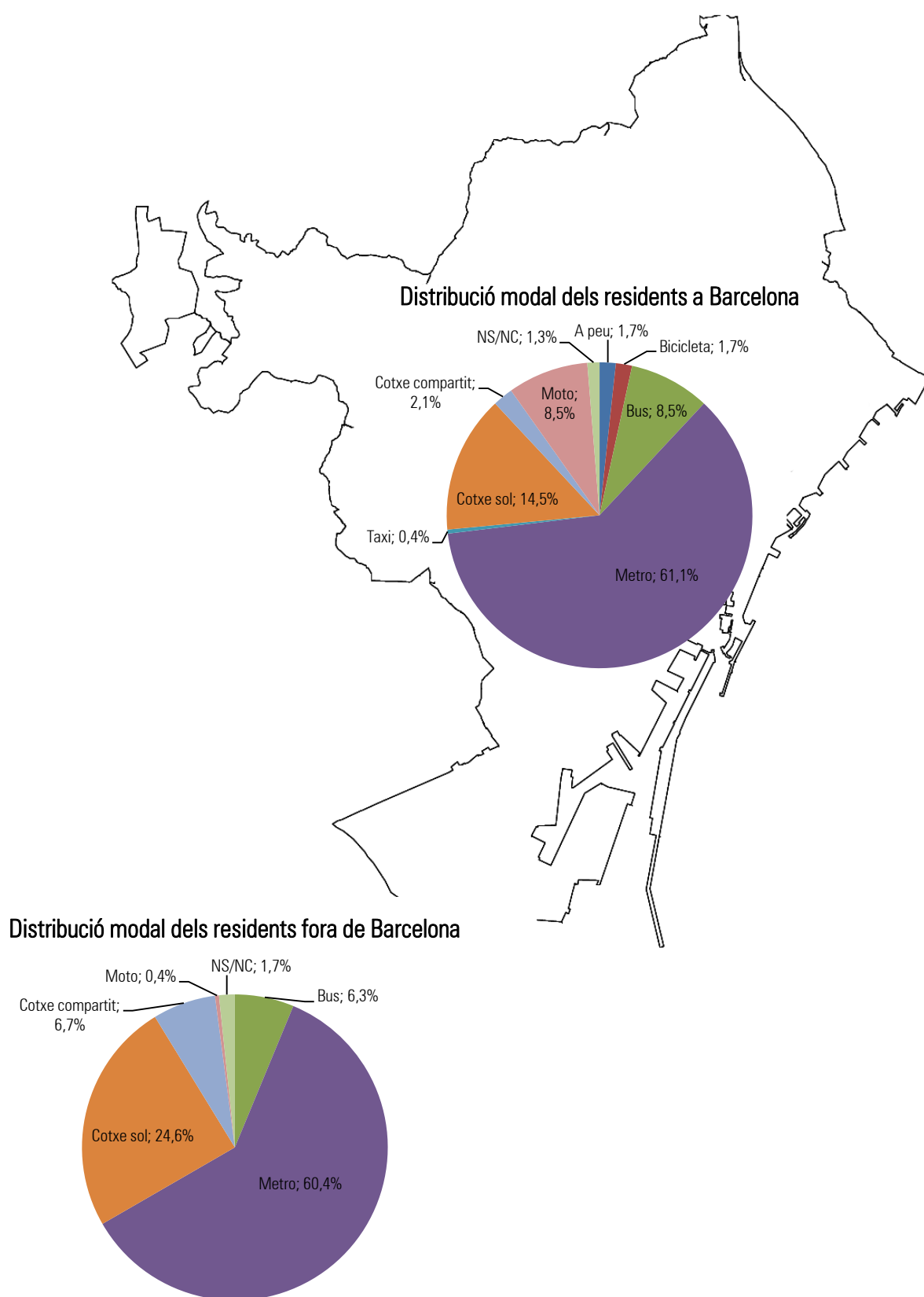


Figura 59. Distribució modal de la mobilitat al Campus de Mundet en funció de si la població resideix a Barcelona o fora d'aquest municipi.

A la Taula 22 es mostra el temps de desplaçament necessari per accedir al Campus segons el mode de transport utilitzat. S'observa que el 52% del total de la mostra tarda entre 15 i 45 minuts en arribar al Campus, un 37,7% entre 45 i 90 minuts, un 5,5% més de 90 minuts i només un 2,7% tarda menys de 15 minuts.

Taula 22. Taula de contingència del temps de desplaçament en funció del mode de transport utilitzat per accedir al Campus de Mundet. En files es representen les dades absolutes i relatives per cada mitjà de transport utilitzat i en columnes el temps de desplaçament.

			Temps de desplaçament							TOTAL
			Menys de 15 minuts	De 15 a 30 minuts	De 30 a 45 minuts	De 45 a 60 minuts	De 60 a 90 minuts	Més de 90 minuts	NS/NC	
Mitjà de transport habitual per arribar al Campus	A peu	Recompte	0	3	0	0	0	0	1	4
		% transport		75,0%					25,0%	100,0%
		% temps		2,6%					10,0%	0,8%
	Bicicleta	Recompte	0	1	2	1	0	0	0	4
		% transport		25,0%	50,0%	25,0%				100,0%
		% temps		0,9%	1,5%	1,1%				0,8%
	Bus	Recompte	1	9	9	8	5	3	0	35
		% transport	2,9%	25,7%	25,7%	22,9%	14,3%	8,6%		100,0%
		% temps	7,7%	7,8%	6,8%	8,4%	5,9%	11,5%		7,3%
	Metro	Recompte	3	38	80	70	73	21	4	289
		% transport	1,0%	13,1%	27,7%	24,2%	25,3%	7,3%	1,4%	100,0%
		% temps	23,1%	33,0%	60,2%	73,7%	85,9%	80,8%	40,0%	60,6%
	Taxi	Recompte	0	1	0	0	0	0	0	1
		% transport		100,0%						100,0%
		% temps		0,9%						0,2%
	Cotxe sol	Recompte	2	43	31	12	4	1	1	94
		% transport	2,1%	45,7%	33,0%	12,8%	4,3%	1,1%	1,1%	100,0%
		% temps	15,4%	37,4%	23,3%	12,6%	4,7%	3,8%	10,0%	19,7%
	Cotxe compartit	Recompte	1	7	7	3	1	1	1	21
		% transport	4,8%	33,3%	33,3%	14,3%	4,8%	4,8%	4,8%	100,0%
		% temps	7,7%	6,1%	5,3%	3,2%	1,2%	3,8%	10,0%	4,4%
	Moto	Recompte	6	12	4	0	0	0	0	22
		% transport	27,3%	54,5%	18,2%					100,0%
		% temps	46,2%	10,4%	3,0%					4,6%
	NS/NC	Recompte	0	1	0	1	2	0	3	7
		% transport		14,3%		14,3%	28,6%		42,9%	100,0%
		% temps		0,9%		1,1%	2,4%		30,0%	1,5%
TOTAL		Recompte	13	115	133	95	85	26	10	477
		% transport	2,7%	24,1%	27,9%	19,9%	17,8%	5,5%	2,1%	100,0%
		% temps	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Les persones que accedeixen al Campus a peu tarden en un 75% dels casos entre 15 i 30 minuts. Els usuaris de bicicleta tarden entre 15 i 60 minuts (en la meitat dels casos tarden entre 30 i 45 minuts). El temps necessari per a l'accés amb autobús és més variat, ja que un 51,4% tarda entre 15 i 45 minuts, un 22,9% entre 45 i 60 minuts, un 22,9% tarda més de 60 minuts i un 2,9% menys de 15 minuts. La majoria dels usuaris que arriben al

Campus en metro tarden més de 30 minuts (77,2%). El 45% dels usuaris del cotxe sol tarden entre 15 i 30 minuts, un 33% entre 30 i 45 minuts, un 18,2% tarda més de 45 minuts i només un 2,1% tarda menys de 15 minuts. En el cas de la moto, un 54,5% de la mostra tarda entre 15 i 30 minuts, un 27,3% menys de 15 minuts i un 18,2% entre 30 i 45 minuts.

Per últim, la majoria de la mostra que tarda menys de 15 minuts accedeix en moto (46,2%), el mode més utilitzat pels que expressen tardar entre 15 i 30 minuts és el cotxe sol (37,4%) i la resta d'usuaris que tarden més de 30 minuts accedeixen principalment en metro.

Analitzant les dades de la distribució modal de la mobilitat al Campus segons la comarca de procedència (vegeu la Taula 23) s'observa que el mode més utilitzat és el metro, excepte en el cas del Bages, on predomina l'ús del cotxe sol.

Degut a què en les comarques de l'Alt Empordà, Berguedà i Ripollès només es tenen dades d'un resident, es considera que els valors no són suficients per poder representar el perfil de mobilitat d'aquestes localitzacions.

A més, un 36,1% de la mostra combina el mode de transport habitual amb el desplaçament a peu. Altres modes utilitzats també durant el trajecte combinats amb el mitjà de transport principal són l'autobús (15,5%), Renfe (12,8%), FGC (5,4%), el metro (4,4%), el cotxe sol (3,3%), el tramvia (0,8%), el Bicing (0,5%), el cotxe compartit (0,3%), la moto (0,3%) i la bicicleta pròpia (0,3%). En un 20,3% dels casos no s'utilitza cap altre mode de transport per accedir al Campus.

Les comarques on més s'utilitza el metro per accedir al Campus són l'Alt Penedès (100%), La Selva (100%), Garraf (77,8%), Anoia (66,7%), Maresme (64%), Baix Llobregat (61,4%), Barcelonès (61,4%), Vallès Occidental (54,8%), Vallès Oriental (44,8%) i Bages (33,3%).

El motiu pel qual els residents a la comarca del Barcelonès utilitzen el metro en menor proporció que altres persones que habiten a altres comarques més llunyanes al Campus és perquè al Barcelonès hi ha més diversitat de modes competents que es poden utilitzar (a peu, bicicleta, bus, moto, etc.). Aquesta dinàmica també es dona, tot i que en menor proporció, al Baix Llobregat, Vallès Oriental i Vallès Occidental. En els altres casos, normalment s'utilitza el metro per accedir al Campus combinat amb Renfe, FGC o l'autobús.

Es destaca que els residents de la comarca del Barcelonès són els únics que utilitzen en algun moment del trajecte el Bicing (0,9%) i la bicicleta pròpia (0,3%). En canvi, el tramvia és utilitzat sobretot pels residents del Baix Llobregat (2,8%), ja que el tramvia connecta moltes poblacions d'aquesta comarca amb el metro i l'autobús, i per una petita part dels habitants del Barcelonès (0,3%).

En el cas de l'ús del cotxe individual, les comarques on més s'utilitza són el Bages (50%), Vallès Oriental (37,9%), Anoia (33%), Vallès Occidental (29%), Maresme (28%), Baix Llobregat (27,1%), Barcelonès (13,4%) i Garraf (11,1%).

Algunes persones també utilitzen el cotxe sol o compartit durant alguna part del seu trajecte combinat amb el transport públic, com per exemple el 44,4% dels residents de La Selva o el 9,3% del Vallès Oriental. Altres comarques on també indiquen que utilitzen el cotxe combinat amb altres modes són l'Alt Penedès, Maresme, Baix Llobregat, Vallès Occidental i Barcelonès.

La moto és utilitzat només a la comarca del Barcelonès (7,2%) i al Vallès Occidental (3,2%). A més, també s'utilitza pels residents del Garraf (6,7%) i Baix Llobregat (0,9%) com a combinació amb altres mitjans de transport.

Taula 23. 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 Llobregat	Barcelonès	Berguedà	Garraf	La Selva	Maresme	Ripollès	Vallès Occidental	Vallès Oriental	NS/NC	TOTAL (dades relatives)	TOTAL (dades absolutes)
Lloc de residència	0,2%	1,5%	0,6%	1,3%	14,7%	58,1%	0,2%	1,9%	0,8%	5,2%	0,2%	6,5%	6,1%	2,7%	100,0%	
Dades absolutes	1	7	3	6	70	277	1	9	4	25	1	31	29	13		477

Temps de desplaçament (%)

Menys de 15 minuts						4,7%									2,7%	13
De 15 a 30 minuts					20,0%	32,9%					100,0%	12,9%	3,4%	30,8%	24,1%	115
De 30 a 45 minuts			33,3%		11,4%	36,8%				28,0%		16,1%	31,0%	7,7%	27,9%	133
De 45 a 60 minuts				16,7%	30,0%	20,6%		11,1%		12,0%		19,4%	17,2%	7,7%	19,9%	95
De 60 a 90 minuts		42,9%		66,7%	34,3%	3,2%	100,0%	66,7%	25,0%	36,0%		38,7%	34,5%	46,2%	17,8%	85
Més de 90 minuts	100,0%	42,9%	66,7%	16,7%	4,3%			11,1%	75,0%	24,0%		9,7%	6,9%	7,7%	5,5%	26
NS/NC		14,3%				1,8%		11,1%				3,2%	6,9%		2,1%	10

Mitjà de transport habitual per arribar al Campus (%)

A peu						1,4%									0,8%	4
Bicicleta						1,4%									0,8%	4
Bicing																0
Bus				16,7%	1,4%	10,5%						6,5%	3,4%	7,7%	7,3%	35
Tramvia																0
Metro		100,0%	66,7%	33,3%	61,4%	61,4%		77,8%	100,0%	64,0%	100,0%	54,8%	44,8%	53,8%	60,6%	289
Renfe																0
FGC																0
Taxi						0,4%									0,2%	1
Cotxe sol	100,0%		33,3%	50,0%	27,1%	13,4%	100,0%	11,1%		28,0%		29,0%	37,9%	30,8%	19,7%	94
Cotxe compartit					8,6%	3,2%		11,1%		4,0%		6,5%	6,9%		4,4%	21
Moto						7,2%						3,2%		7,7%	4,6%	22
NS/NC					1,4%	1,1%				4,0%			6,9%		1,5%	7

Altres modes utilitzats en el trajecte (%)

A peu		15,4%		28,6%	22,2%	50,9%	100,0%	33,3%	11,1%	17,5%	100,0%	18,2%	14,0%	18,8%	36,1%	228
Bicicleta						0,3%								6,3%	0,3%	2
Bicing						0,9%									0,5%	3
Bus		30,8%	50,0%		17,6%	15,2%		13,3%		15,0%		11,4%	18,6%	12,5%	15,5%	98
Tramvia					2,8%	0,3%								6,3%	0,8%	5
Metro				14,3%	3,7%	5,5%						6,8%	4,7%		4,4%	28
Renfe		46,2%		14,3%	16,7%	1,8%		40,0%	44,4%	40,0%		18,2%	32,6%	12,5%	12,8%	81
FGC			25,0%		13,9%	1,8%				2,5%		20,5%		12,5%	5,4%	34
Taxi																0
Cotxe sol		7,7%			5,6%	0,9%			44,4%	2,5%		2,3%	9,3%	6,3%	3,3%	21
Cotxe compartit					0,9%					2,5%					0,3%	2
Moto					0,9%			6,7%							0,3%	2
Cap més	100,0%		25,0%	42,9%	15,7%	22,4%		6,7%		20,0%		22,7%	20,9%	25,0%	20,3%	128

Finalment, l'autobús és utilitzat com a principal mitjà de transport pels residents a les comarques del Bages (16,7%), Barcelonès (10,5%), Vallès Occidental (6,5%), Vallès Oriental (3,4%) i Baix Llobregat (1,4%). En gairebé totes les altres comarques també és utilitzat en algun moment del trajecte.

En quant al temps de desplaçament, es pot observar que varia bastant segons el lloc de residència i el mode de transport utilitzat. Comparant les dades segons la comarca de procedència s'obté que el 69,7% dels residents a la comarca del Barcelonès tarda entre 15 i 45 minuts en arribar al Campus, tot i que un 23,8% manifesta que el seu trajecte pot arribar a durar entre 45 i 90 minuts i un 4,7% arriba en menys de 15 minuts. En canvi, la majoria dels residents al Baix Llobregat tarden de 45 a 90 minuts. En aquesta comarca també hi ha una gran varietat en el temps de trajecte, atès que també hi ha un 31,4% que tarda entre 15 i 45 minuts i un 4,3% que triga més de 90 minuts.

La majoria dels habitants del Vallès Occidental i Vallès Oriental tarda entre 30 i 90 minuts, amb valors del 74,2% i 82,7% respectivament. En el cas de les comarques del Bages, Garraf i Maresme es triga més de 60 minuts, i a l'Alt Penedès, Anoia i La Selva es superen els 90 minuts.

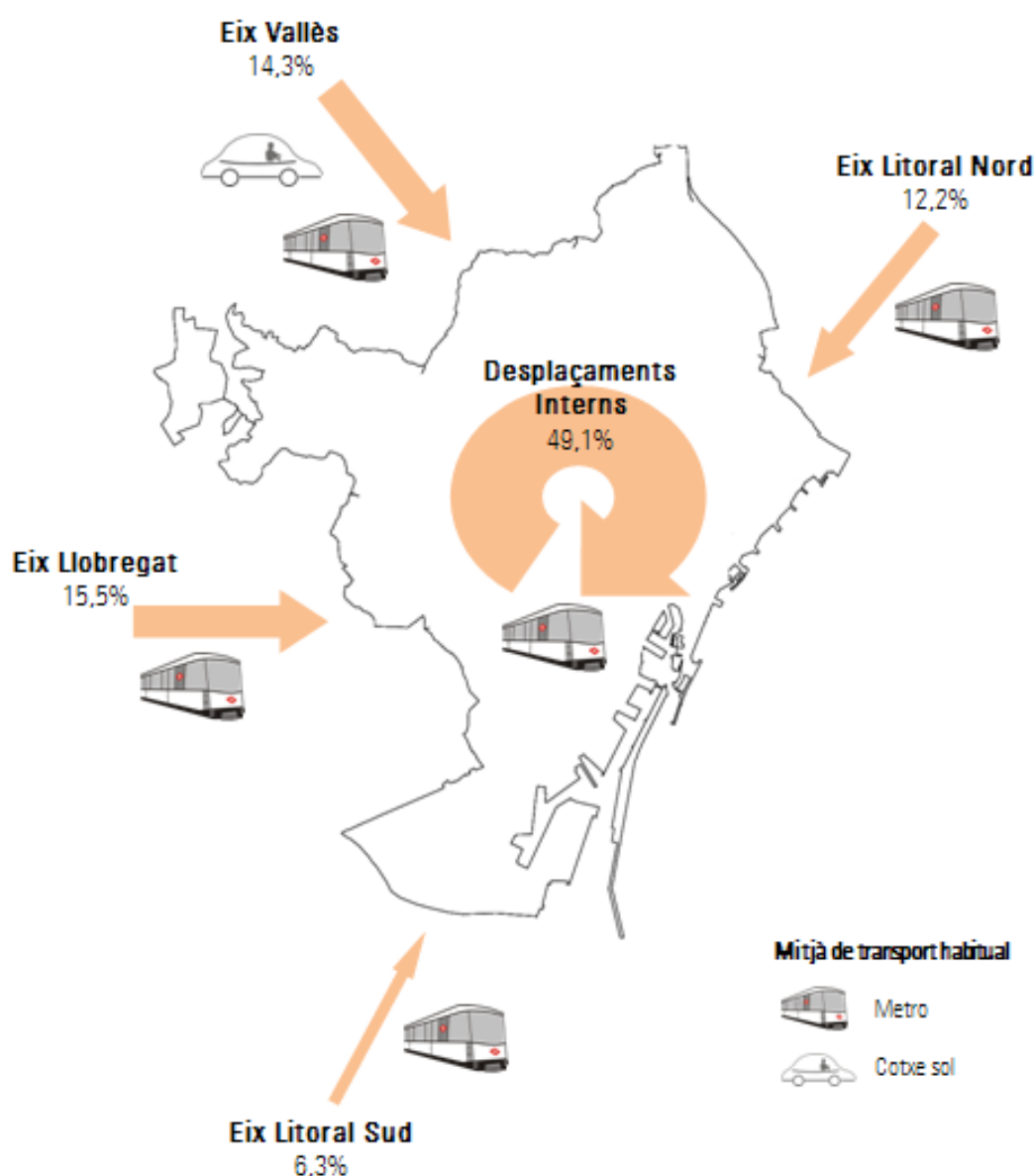


Figura 60. Eixos d'accés al Campus de Mundet segons l'eix de procedència, amb indicació de la proporció d'entrades i els modes de transport predominants.

S'han distingit quatre eixos d'entrada a Barcelona en funció de les principals infraestructures existents (vegeu la Figura 60) per tal d'analitzar el perfil de mobilitat existent. Tal com ja s'ha comentat, no s'ha pogut determinar el municipi de residència d'un 2,7% dels enquestats.

Des de l'eix Litoral Sud accedeixen els residents dels municipis litorals del Baix Llobregat i de la comarca del Garraf, que equivalen a un 6,3% dels desplaçaments. L'accés al Campus és principalment amb metro (70%), combinat amb Renfe o en menor proporció amb l'autobús.

Des de l'eix Litoral Nord es produeixen el 12,2% dels desplaçaments. Es tracta d'usuaris provinents dels municipis litorals del Barcelonès situats al nord de la ciutat de Barcelona, així com de les comarques del Maresme, La Selva i Alt Empordà. La majoria dels trajectes es duen a terme combinant Renfe amb el metro.

L'eix del Vallès representa el 14,3% dels trajectes. El 48,5% utilitza el metro com a mode principal, combinat amb Renfe i amb l'autobús en menor proporció. Es destaca que un 41,2% accedeix al Campus en cotxe, dels quals un 35,3% en cotxe sol.

A través de l'eix Llobregat es produeixen el 15,5% dels desplaçaments, procedent dels municipis de l'interior del Baix Llobregat, l'Alt Penedès i l'Anoia, així com del municipi de l'Hospitalet de Llobregat del Barcelonès. El 70% dels usuaris utilitzen el metro per accedir al Campus, combinat sobretot amb els FGC, l'autobús o Renfe.

Així, és pot observar que el vehicle privat motoritzat no és el mode de transport predominant en cap dels eixos, fet que indica que el perfil de mobilitat en aquest Campus és bastant favorable. De totes formes, en el cas de l'eix del Vallès el cotxe és utilitzat en un elevat nombre de casos, de forma que seria necessari enfocar certes accions per intentar aconseguir una mobilitat més sostenible des dels municipis d'aquesta zona.

En el cas dels desplaçaments a l'interior de la ciutat de Barcelona, aquests representen el 49,1% de la mostra. Es destaca que de les 277 persones enquestades que viuen a la comarca del Barcelonès, 234 viuen a la ciutat de Barcelona.

Si s'analitzen les dades dels residents a la ciutat de Barcelona s'observa que hi ha representació dels deu districtes (vegeu la Figura 61).

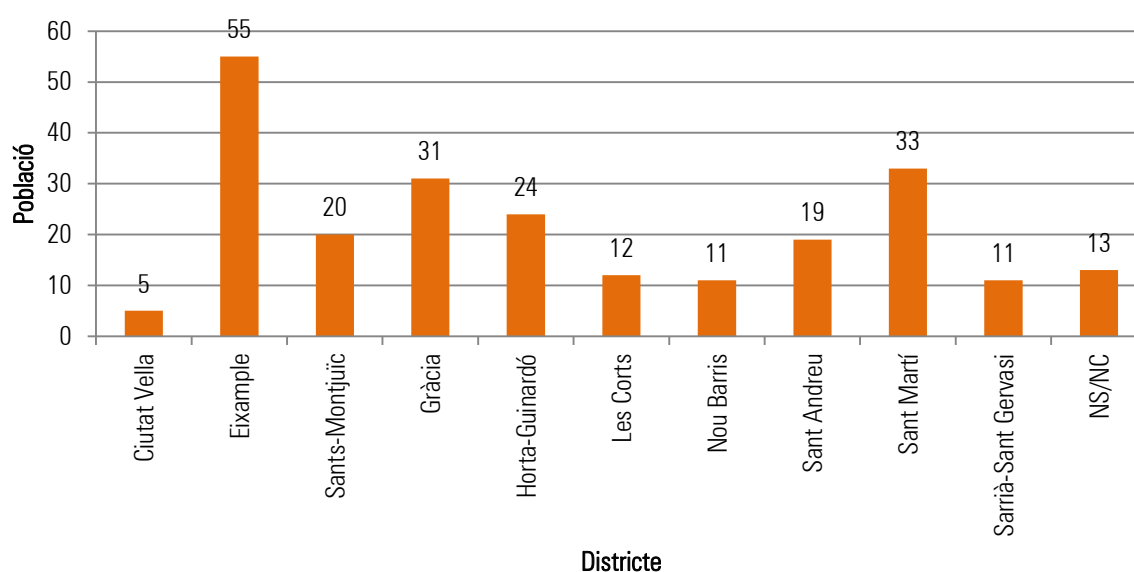


Figura 61. Distribució de la comunitat universitària del Campus de Mundet resident a Barcelona segons el districte.

El major nombre de persones de Barcelona prové del districte de l'Eixample (23,5%), seguit de Sant Martí (14,1%), Gràcia (13,2%), Horta-Guinardó (10,3%), Sants-Montjuïc (8,5%), Sant Andreu (8,1%), Les Corts (5,1%), Nou Barris (4,7%), Sarrià-Sant Gervasi (4,7%) i Ciutat Vella (2,1%). Un 5,6% de la població enquestada resident a Barcelona no ha especificat el seu codi postal, de forma que no es pot determinar el districte.

Aquesta distribució coincideix amb les dades del Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona sobre les característiques de la població de Barcelona segons el Padró Municipal per a juny de 2010, que mostren que els districtes amb més població són l'Eixample i Sant Martí, i els districtes amb menys habitants són Les Corts i Ciutat Vella.

El metro és l'opció més utilitzada pels residents a Barcelona per arribar al Campus, excepte en el cas dels habitants del districte de Nou Barris, on el 36,4% utilitza l'autobús (vegeu la Taula 24). Es destaca que un 25,6% expressa que només utilitza un mode de transport per a realitzar el trajecte fins al Campus.

Els usuaris que utilitzen la bicicleta per accedir al Campus (1,7%) provenen dels districtes de Les Corts, Sant Andreu, Sants-Montjuïc i Horta-Guinardó. A més, la bicicleta pròpia és utilitzada en combinació amb el metro o el bus per alguns habitants de Sants-Montjuïc (3,6%), i a l'Eixample, el Bicing és combinat amb el metro (4,7%).

A més, el tramvia també és utilitzat al districte de Sant Martí, en combinació amb el metro (2,6%).

Els únics districtes que accedeixen a peu al Campus són Nou Barris (18,2%) i Horta-Guinardó (8,3%), ja que són els districtes més propers al Campus. De totes formes, el 50,5% dels usuaris combina el mitjà de transport principal amb el desplaçament a peu.

Un 25,1% utilitza el vehicle privat per accedir al Campus (14,5% cotxe sol, 8,5% moto i 2,1% cotxe compartit). Concretament, els districtes que més utilitzen aquest mode són Sant Martí (42,4%), Horta Guinardó (37,5%), Sarrià-Sant Gervasi (36,4%) i Sant Andreu (31,6%). Els que menys l'utilitzen són Ciutat Vella (0%), Sants Montjuïc (5%) i Les Corts (8,5%).

Soprèn favorablement la baixa utilització del vehicle privat motoritzat al districte de Les Corts, ja que segons les dades del Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona sobre el cens de vehicles a la ciutat de Barcelona l'any 2009, els districtes més motoritzats són Sarrià-Sant Gervasi (1,31 turismes/llar), Les Corts (1,18 turismes/llar) i Horta-Guinardó (0,91 turismes/llar). Els districtes menys motoritzats són Ciutat Vella (0,62 turismes/llar), Gràcia (0,81 turismes/llar) i Sants-Montjuïc (0,85 turismes/llar). La mitjana a Barcelona l'any 2009 va ser de 0,91 turismes/llar.

Si s'analitzen les dades segons el tipus de vehicle privat motoritzat utilitzat s'observa que els districtes d'Horta-Guinardó (29,2%), Sant Martí (27,3%) i Sarrià-Sant Gervasi (18,2%) són els que més utilitzen el cotxe individual. Els habitants dels altres districtes, excepte Ciutat Vella i Les Corts, també utilitzen el cotxe sol, però en menor proporció (valors entre el 5 i 10% aproximadament). Es destaca que a Sant Andreu és on hi ha més desplaçaments amb cotxe compartit (15,8%).

Per últim, la moto és utilitzada en tots els districtes excepte Ciutat Vella i Sants-Montjuïc. Els districtes on més es fa servir la moto són Nou Barris (18,2%), Sarrià-Sant Gervasi (18,2%), Gràcia (16,1%) i Sant Martí (12,1%).

Taula 24. Mode de transport utilitzat i temps de desplaçament 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	Horta-Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sarrià-Sant Gervasi	NS/NC	TOTAL (dades relatives)	TOTAL (dades absolutes)
Lloc de residència	2,1%	23,5%	8,5%	13,2%	10,3%	5,1%	4,7%	8,1%	14,1%	4,7%	5,6%	100,0%	
Dades absolutes	5	55	20	31	24	12	11	19	33	11	13		234

Temps de desplaçament (%)

Menys de 15 minuts		5,5%		9,7%	12,5%		18,2%		3,0%			5,1%	12
De 15 a 30 minuts	40,0%	29,1%	10,0%	54,8%	58,3%	33,3%	81,8%	21,1%	33,3%	27,3%	38,5%	37,2%	87
De 30 a 45 minuts	40,0%	50,9%	40,0%	32,3%	20,8%	50,0%		73,7%	24,2%	45,5%	53,8%	39,7%	93
De 45 a 60 minuts	20,0%	14,5%	45,0%			8,3%		5,3%	39,4%	27,3%	7,7%	15,8%	37
De 60 a 90 minuts			5,0%									0,4%	1
Més de 90 minuts													0
NS/NC				3,2%	8,3%	8,3%						1,7%	4

Mitjà de transport habitual per arribar al Campus (%)

A peu					8,3%		18,2%					1,7%	4
Bicicleta			5,0%		4,2%	8,3%		5,3%				1,7%	4
Bicing													0
Bus		12,7%		6,5%	4,2%		36,4%	21,1%		9,1%	7,7%	8,5%	20
Tramvia													0
Metro	100,0%	67,3%	90,0%	67,7%	45,8%	75,0%	18,2%	42,1%	54,5%	54,5%	61,5%	61,1%	143
Renfe													0
FGC													0
Taxi		1,8%										0,4%	1
Cotxe sol		10,9%	5,0%	6,5%	29,2%		9,1%	10,5%	27,3%	18,2%	30,8%	14,5%	34
Cotxe compartit					4,2%			15,8%	3,0%			2,1%	5
Moto		7,3%		16,1%	4,2%	8,3%	18,2%	5,3%	12,1%	18,2%		8,5%	20
NS/NC				3,2%		8,3%			3,0%			1,3%	3

Altres modes utilitzats en el trajecte (%)

A peu	66,7%	53,1%	57,1%	60,0%	32,0%	50,0%	54,5%	45,0%	43,6%	46,7%	53,8%	50,5%	138
Bicicleta			3,6%									0,4%	1
Bicing		4,7%										1,1%	3
Bus	33,3%	15,6%	28,6%	17,5%		8,3%		15,0%	17,9%	20,0%	7,7%	15,4%	42
Tramvia									2,6%			0,4%	1
Metro		1,6%		7,5%	4,0%		18,2%	5,0%	7,7%	6,7%	7,7%	4,8%	13
Renfe													0
FGC		1,6%	3,6%							6,7%		1,1%	3
Taxi													0
Cotxe sol		1,6%			4,0%							0,7%	2
Cotxe compartit													0
Moto													0
Cap més		21,9%	7,1%	15,0%	60,0%	41,7%	27,3%	35,0%	28,2%	20,0%	30,8%	25,6%	70

La Taula 24 també mostra el temps que necessiten els residents a Barcelona per arribar al Campus, on s'observa que la majoria tarda entre 15 i 45 minuts. Concretament, un 39,7% dels residents a la ciutat tarden entre 30 i 45 minuts, un 37,2% entre 15 i 30 minuts, un 15,8% entre 45 i 60 minuts, un 5,1% menys de 15 minuts i un 0,4% entre 60 i 90 minuts.

El districte de Nou Barris és el més proper, ja que els seus residents accedeixen al Campus en menys de 30 minuts, i fins i tot un 18,2% tarda menys de 15 minuts. Altres districtes propers són Gràcia i Horta-Guinardó, on es necessiten entre 15 i 30 minuts. Els residents als districtes de Ciutat Vella, Eixample i Les Corts tenen un temps de desplaçament entre 15 i 45 minuts, mentre que a Sant Andreu el temps és de 30 a 45 minuts. En el cas de Sant Martí i Sarrià-Sant Gervasi, s'observa una diversitat molt gran en el temps del trajecte, que pot durar entre 15 i 60 minuts. El districte més allunyat del Campus és Sants-Montjuïc, on es necessiten entre 30 i 60 minuts per arribar, i fins i tot una persona ha indicat que tarda més de 60 minuts en realitzar el trajecte.

Per últim, si s'analitza la distribució modal de la mobilitat al Campus en funció del col·lectiu s'observa que els col·lectius on predomina l'ús del transport privat motoritzat són els treballadors d'empresa externa (66,7%), el PDI (60,6%) i el PAS (52,2%). Això es pot explicar sobretot per la disponibilitat d'aparcament proper a la zona de treball, ja que es tracta dels col·lectius que tenen autorització per aparcar a l'interior del Campus. En el cas dels treballadors d'empresa externa, l'elevat ús del vehicle privat també pot ser degut a l'horari de treball, ja que acostumen a entrar a treballar molt aviat i fins i tot en caps de setmana, quan l'oferta de transport públic és més limitat (vegeu la Figura 62).

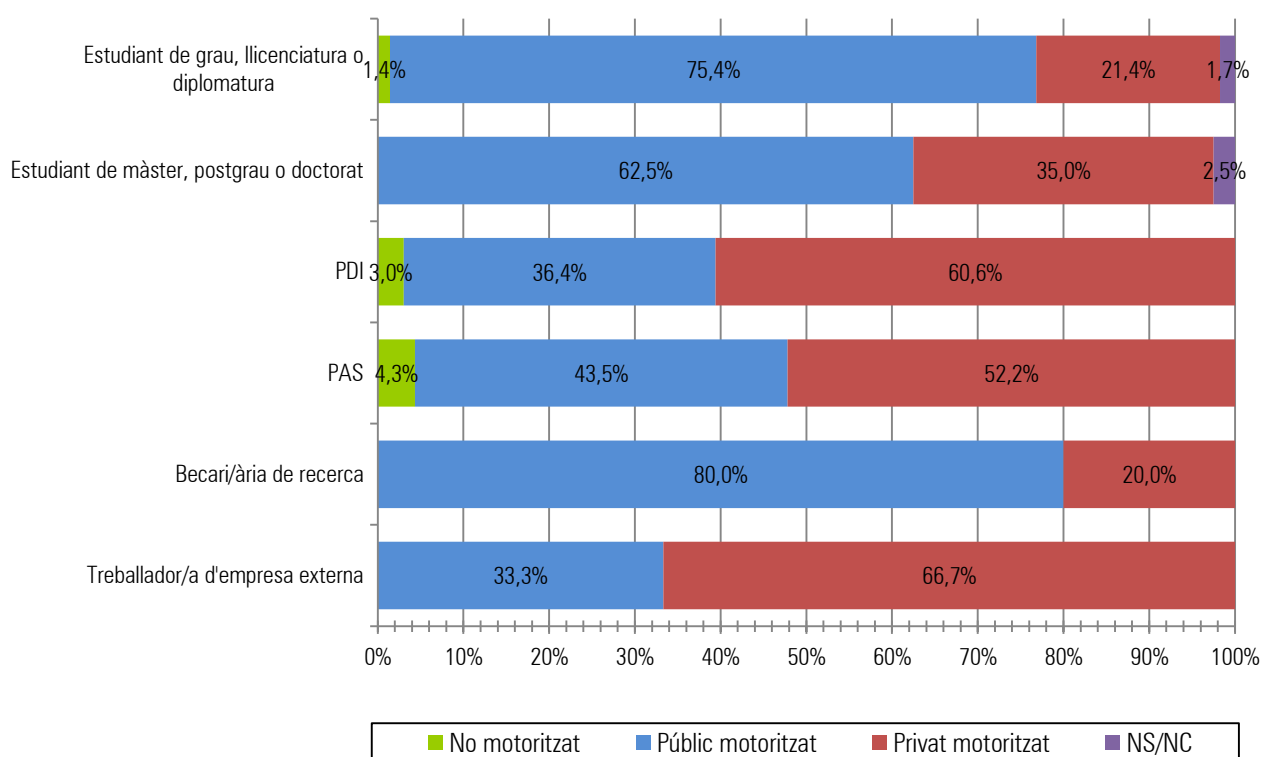


Figura 62. Distribució modal de la mobilitat al Campus de Mundet en funció del col·lectiu.

El transport públic motoritzat és més utilitzat en els becaris de recerca (80%), els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura (75,4%) i els estudiants de màster, postgrau o doctorat (62,5%). Això es pot explicar per la manca d'aparcament, i també perquè es tracta dels col·lectius generalment més joves, de forma que és possible que molts d'ells no disposin de carnet de conduir, o no es puguin permetre el cost que suposa disposar d'un vehicle i utilitzar-lo cada dia per desplaçar-se fins al Campus.

Es destaca que els únics col·lectius que accedeixen amb modes no motoritzats són el PAS (4,3%), el PDI (3%) i els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura (1,4%). Sorpren que els col·lectius PAS i PDI siguin els que més utilitzen els modes no motoritzats, però això es pot explicar perquè degut a la seva antiguitat, és possible que hagin escollit treballar al Campus situat més proper a la seva residència.

5.4. INTERMODALITAT

D'acord amb les respostes obtingudes a l'enquesta, un 28,3% de la mostra utilitza només un mode de transport per arribar al Campus de Mundet, en tant que un 44,9% utilitza la combinació de dos modes, un 21,4% n'utilitza tres i un 5,2% utilitza més de tres modes durant el trajecte. Es pot concloure, per tant, que la comunitat universitària del Campus de Mundet presenta un perfil de mobilitat intermodal.

Tenint en compte el lloc de residència es veu que un 31,2% dels residents a Barcelona es desplaça mitjançant un únic mode de transport, mentre que un 51,3% utilitza dos modes, un 16,7% n'utilitza tres i només un 0,4% dels barcelonins utilitza fins a 4 modes. En canvi, els residents fora de la ciutat presenten una intermodalitat més elevada, ja que només un 25% es desplaça amb un únic mode, un 38,8% utilitza dos modes, un 26,3% utilitza tres modes diferents i un 10% combina més de tres modes per arribar al Campus.

Segons les dades obtingudes a la Taula 25 s'observa que els modes que presenten una menor intermodalitat són la bicicleta (75%), el cotxe sol (72,7%) i la moto (58,3%), ja que la majoria dels usuaris d'aquests mitjans de transport han expressat que no utilitzen cap altre mode complementari durant el trajecte. Això pot atribuir al fet que el Campus disposa d'aparcament, sobretot per al personal PAS i PDI.

Els usuaris que accedeixen al Campus en cotxe compartit combinen aquest transport amb el metro (14,8%), el cotxe sol (14,8%), amb el desplaçament a peu (14,8%), els FGC (11,1%) i l'autobús (7,4%). Es tracta d'un mode poc utilitzat com a mode de transport complementari.

En el cas dels desplaçament a peu, la meitat dels usuaris no utilitza cap altre mode, mentre que la resta ho combina amb el metro.

Les persones que accedeixen al Campus amb transport públic motoritzat són els que presenten una major intermodalitat, atès que al Campus només arriba l'autobús i el metro. Per aquest motiu, la majoria dels usuaris del tramvia (100%), Bicing (100%), Renfe (95,1%) i FGC (88,2%) fan transbord amb metro. Això reflecteix la inexistència de diverses combinacions a l'hora d'accedir al Campus per als usuaris d'aquests modes de transport.

Així, el metro és el que presenta una major intermodalitat, ja que només un 6% no utilitza cap altre mode més durant el recorregut, mentre que la resta dels usuaris que accedeix al Campus amb metro ha utilitzat prèviament un altre mode. El metro és combinat sobretot amb el desplaçament a peu (41,7%), l'autobús (21%), Renfe (18,3%), FGC (7,1%), i en menor proporció amb el cotxe sol, tramvia, Bicing, moto, bicicleta i cotxe compartit.

L'autobús, en canvi, és combinat amb un nombre menor de mitjans de transport, concretament amb el desplaçament a peu (52,5%), el metro (27,5%), cotxe sol (5%), Renfe (2,5%) i bicicleta (2,5%).

Taula 25. Taula de contingència de les combinacions de transport utilitzades. En files es representen les dades absolutes i relatives per cada mitjà de transport utilitzat per arribar al Campus de Mundet i en columnes altres modes utilitzats en el trajecte.

			Altres modes utilitzats en el trajecte											TOTAL	
			A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto		Cap més
Mitjà de transport habitual per arribar al Campus	A peu	Recompte						2						2	4
		% transport						50,0%						50,0%	100,0%
		% altres						7,4%						1,5%	0,6%
	Bicicleta	Recompte	1											3	4
		% transport	25,0%											75,0%	100,0%
		% altres	0,4%											2,3%	0,6%
	Bus	Recompte	21	1				11	1		2			4	40
		% transport	52,5%	2,5%				27,5%	2,5%		5,0%			10,0%	100,0%
		% altres	9,3%	50,0%				40,7%	1,2%		9,5%			3,1%	6,3%
	Metro	Recompte	175	1	3	88	5		77	30	13	1	2	25	420
		% transport	41,7%	0,2%	0,7%	21,0%	1,2%		18,3%	7,1%	3,1%	0,2%	0,5%	6,0%	100,0%
		% altres	77,1%	50,0%	100,0%	90,7%	100,0%		95,1%	88,2%	61,9%	50,0%	100,0%	19,2%	66,6%
	Taxi	Recompte	1												1
		% transport	100,0%												100,0%
		% altres	0,4%												0,2%
	Cotxe sol	Recompte	18			4		4	1					72	99
		% transport	18,2%			4,0%		4,0%	1,0%					72,7%	100,0%
		% altres	7,9%			4,1%		14,8%	1,2%					55,4%	15,7%
	Cotxe compartit	Recompte	4			2		4		3	4			10	27
		% transport	14,8%			7,4%		14,8%		11,1%	14,8%			37,0%	100,0%
		% altres	1,8%			2,1%		14,8%	0,0%	8,8%	19,0%			7,7%	4,3%
	Moto	Recompte	6			1		3						14	24
		% transport	25,0%			4,2%		12,5%						58,3%	100,0%
		% altres	2,6%			1,0%		11,1%						10,8%	3,8%
	NS/NC	Recompte	1			2		3	2	1	2	1			12
		% transport	8,3%			16,7%		25,0%	16,7%	8,3%	16,7%	8,3%			100,0%
		% altres	0,4%			2,1%		11,1%	2,5%	2,9%	9,5%	50,0%			1,9%
TOTAL		Recompte	227	2	3	97	5	27	81	34	21	2	2	130	631
		% transport	36,0%	0,3%	0,5%	15,4%	0,8%	4,3%	12,8%	5,4%	3,3%	0,3%	0,3%	20,6%	100,0%
		% altres	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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 habitual 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).

A partir de l'anàlisi per desplaçament s'observa que el mode de transport que predomina en el conjunt de la mostra és el transport públic motoritzat (68,1%). El transport privat motoritzat s'utilitza en un 28,7% dels casos, i només un 1,7% accedeix amb transport no motoritzat.

El problema d'utilitzar aquesta metodologia és que no queda reflectit altres modes de transport complementaris utilitzats durant el trajecte. Per aquest motiu, a l'enquesta es va preguntar el percentatge d'ús del transport públic, privat motoritzat i no motoritzat. Els resultats de l'anàlisi per etapes mostren que els enquestats utilitzen el transport públic en el 64,8% del seu recorregut, el transport privat motoritzat en un 25,2% i els modes no motoritzats en un 10% del seu recorregut. Tot i que els valors són molt similars als resultats obtinguts de l'anàlisi per desplaçament (quan només es té en compte el mode utilitzat per accedir al Campus), s'observa un major ús dels modes no motoritzats, segurament degut a què tot i que molts usuaris accedeixen al Campus amb algun dels altres modes, degut a la localització del Campus de Mundet és necessari caminar per arribar des de la zona d'aparcament, de l'estació del metro o de la parada del bus fins al centre de treball o estudi. També pot ser degut a l'elevada intermodalitat que s'observa en la comunitat universitària del Campus, de forma que el desplaçament a peu forma part d'una etapa important del desplaçament fins al Campus, ja que els usuaris tenen la necessitat de caminar des de casa seva fins a accedir al mode de transport utilitzat, i després també han de caminar durant els transbords necessaris entre els diferents modes.

Per poder comparar els resultats obtinguts de la comunitat universitària del campus en relació amb els de l'entorn territorial, s'opta per l'anàlisi per desplaçament, ja que és el mètode emprat a l'EMEF 2009 (DPTOP et al., 2010).

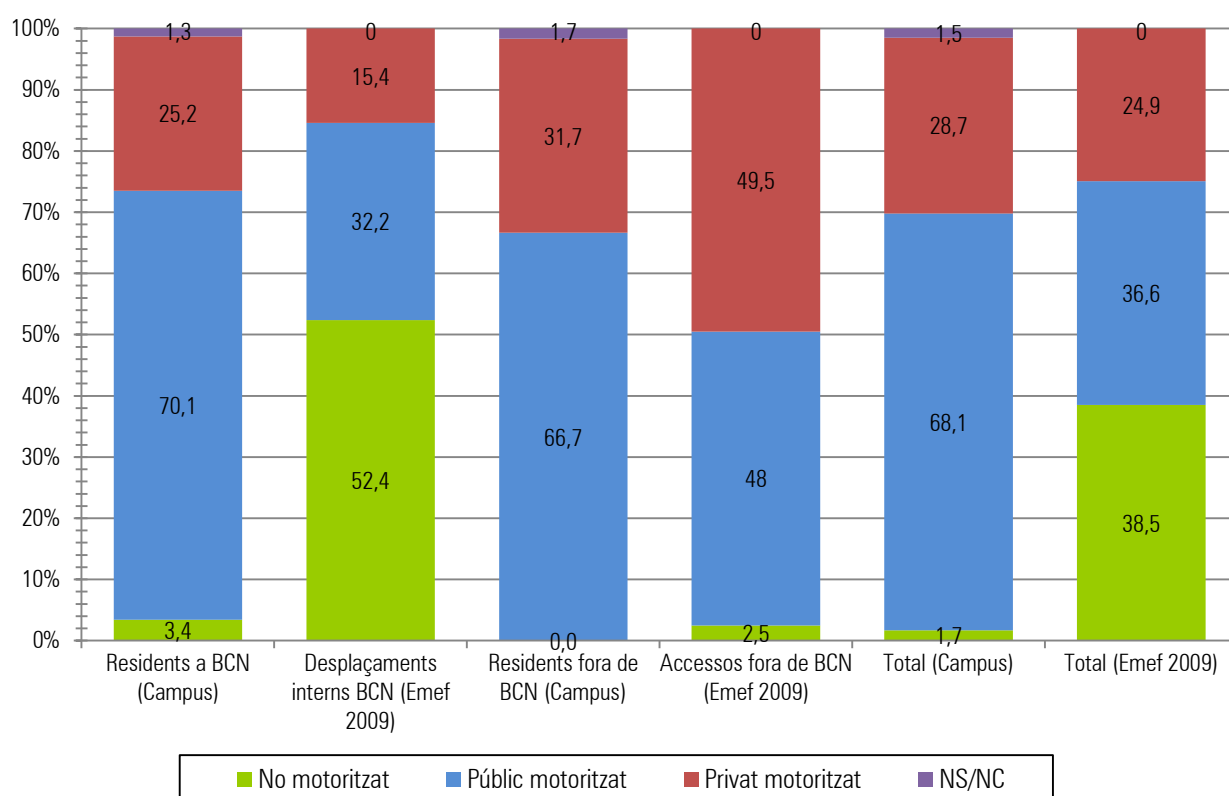


Figura 63. Distribució modal de la mobilitat al Campus de Mundet i comparació amb la distribució modal a Barcelona d'acord amb l'EMEF de l'any 2009.

Si s'analitzen els resultats del total del Campus s'observa que el perfil de mobilitat és una mica més insostenible en comparació al del seu entorn, és a dir, la ciutat de Barcelona (vegeu la Figura 63), perquè l'ús del

transport privat motoritzat és una mica superior. A més, el percentatge del transport no motoritzat, que és el mode més sostenible, només representa un 1,7% al Campus, mentre que la distribució d'aquest mode a Barcelona ciutat arriba fins al 38,5%. Tot i això, aquesta diferència és reemplaçada per l'ús del transport públic motoritzat (68,1% al Campus i 36,6% a l'entorn). Tanmateix, s'ha de tenir en compte que les dades de l'EMEF inclouen població major de 16 anys i comptabilitzen tots els desplaçaments de dilluns a divendres per motius personals, ocupacionals o de tornada a casa. 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.

Tenint en compte el lloc de residència, s'observa que la comunitat universitària resident fora de Barcelona és més sostenible en comparació amb el conjunt d'accessos des de fora de Barcelona, ja que l'ús del vehicle privat motoritzat és menor (31,7%), mentre que pel conjunt d'accessos de fora de Barcelona és del 49,5%. A més, l'ús dels transport públic és molt més superior.

En el cas de la població del Campus resident a la ciutat de Barcelona, s'observa que és més insostenible que la resta de desplaçaments interns a Barcelona degut a un major ús del transport privat motoritzat (25,2% per a la comunitat universitària, mentre que per als desplaçaments interns només és del 15,4%). Es destaca l'elevada diferència entre l'ús dels modes no motoritzats, ja que el percentatge en els residents a Barcelona del Campus és només del 3,4%, mentre que un 52,4% dels desplaçaments interns a Barcelona es realitza amb aquest mode. Això pot ser degut a la dificultat d'accés al Campus, fins i tot per als residents a la pròpia ciutat.

Aquesta anàlisi posa de manifest la necessitat de dur a terme accions de millora de la mobilitat a l'àmbit del Campus de Mundet enfocat 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.

5.6. MODE DE TRANSPORT: EVOLUCIÓ I COMPARACIÓ AMB ALTRES ESTUDIS

Per tal de veure si hi ha hagut una evolució en el perfil de mobilitat existent al Campus en els darrers anys s'han comparat les dades obtingudes en aquest treball amb els resultats de l'estudi de Pol et al. (2002).

Per poder obtenir unes dades comparatives amb les de l'estudi anterior, s'han utilitzat els valors del mitjà de transport utilitzat habitualment per accedir al Campus, així com la combinació d'algun d'aquests amb altres modes de transport durant el trajecte.

Segons les dades de l'any 2002, el 25% de la població del Campus resident a la ciutat de Barcelona es desplaçava al centre d'estudi o treball amb vehicle privat motoritzat (vegeu la Figura 64), concretament, un 18,2% utilitzava el cotxe i un 6,8% la moto.

Actualment, els valors de l'enquesta realitzada per aquesta Diagnosi indiquen que el 23,8% utilitza el vehicle privat motoritzat (vegeu la Figura 65). Així, es pot observar que el perfil de mobilitat entre els residents a Barcelona no ha variat gaire al llarg d'aquests anys, tot i que sí que s'observa una petita disminució en l'ús del vehicle privat motoritzat.

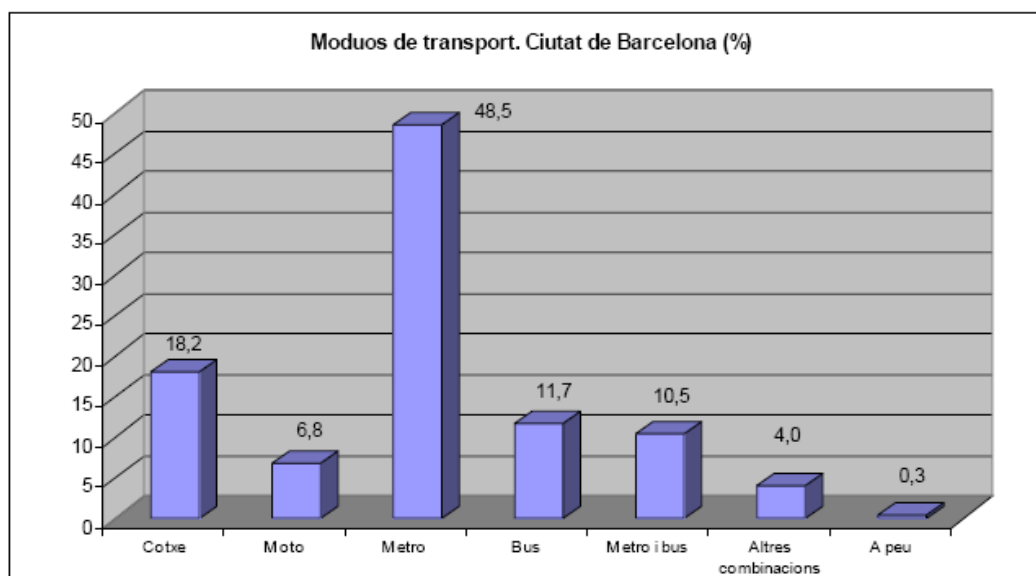


Figura 64. Mode de transport de la mostra del Campus de Mundet que prové de la ciutat de Barcelona. Dades de l'any 2002. Font: Pol et al. (2002).

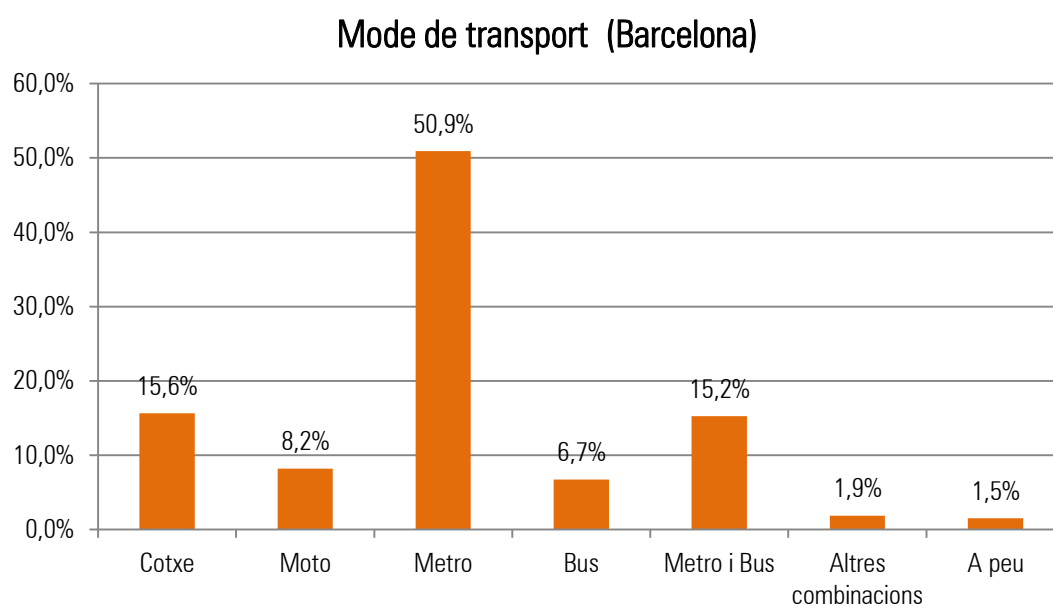


Figura 65. Mode de transport de la mostra enquestada del Campus de Mundet que prové de la ciutat de Barcelona. Font: Elaboració pròpia.

En el cas dels residents a fora de Barcelona, l'estudi realitzat l'any 2002 mostrava que el 46,2% accedia en vehicle privat motoritzat al Campus, sobretot en cotxe (vegeu la Figura 66).

En canvi, a l'enquesta actual s'ha observat que el valor ha disminuït al 24,2% (vegeu la Figura 67). A més, el valor que predomina entre els residents fora de Barcelona és el de "altres combinacions" degut a l'elevat nombre de persones viuen en els municipis limítrofs amb Barcelona, i que per tant desplacen només en metro o en bus per accedir al Campus, o combinat amb altres modes de transport diferents a Renfe o FGC.

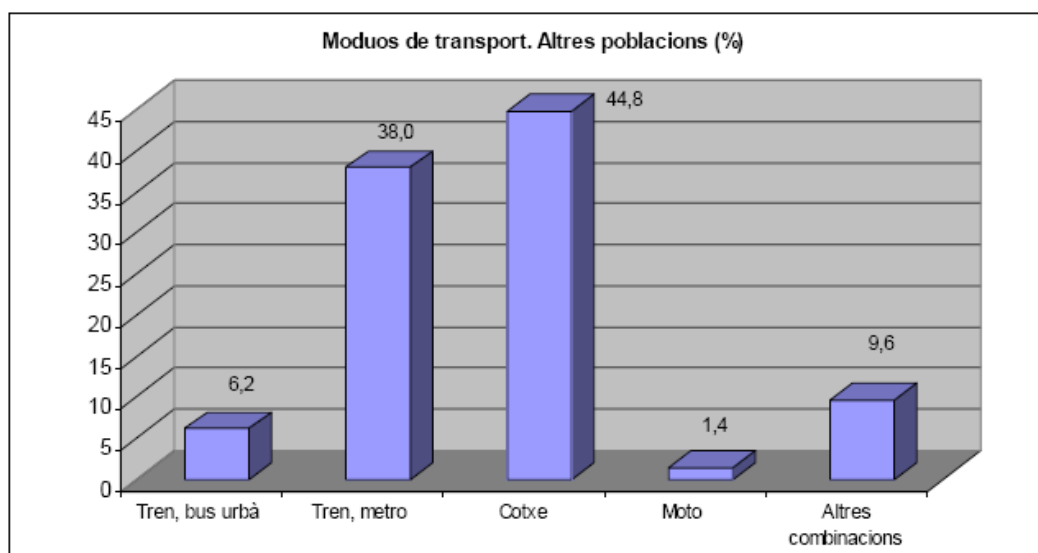


Figura 66. Mode de transport de la mostra del Campus de Mundet que prové d'altres poblacions de fora de Barcelona. Dades de l'any 2002. Font: Pol et al. (2002).

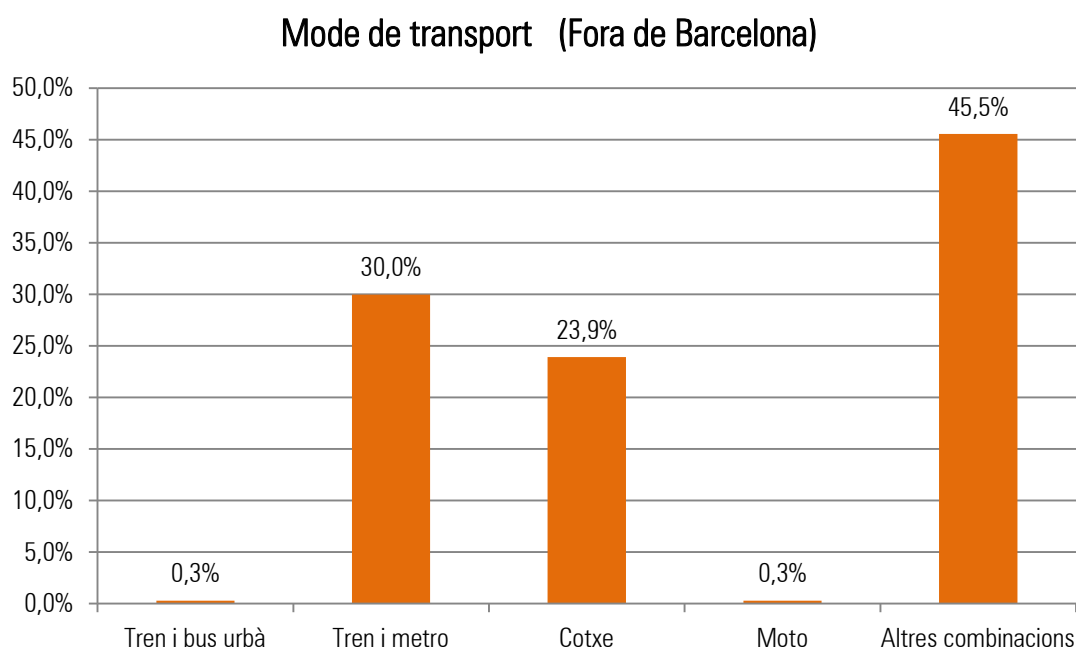


Figura 67. Mode de transport de la mostra enquestada del Campus de Mundet que prové d'altres poblacions de fora de Barcelona. Font: Elaboració pròpia.

Així, s'observa una disminució en l'ús del vehicle privat per al conjunt de la població del Campus, aconseguint un perfil de mobilitat més sostenible que en anys anteriors. Tot i que no es pot determinar el motiu concret d'aquest canvi, hi ha diversos factors externs i interns que poden haver influenciat, com per exemple, la consolidació de la nova estació de metro de Mundet, les millors en l'oferta del servei de transport públic, un augment en la consciència ambiental, la crisi econòmica, entre d'altres.

Un altre estudi realitzat sobre la mobilitat a tot el recinte de Llars Mundet (Intra S.L., 2001) a l'any 2001 mostra la mateixa tendència, ja que l'estudi indica que el 96% i el 92,7% del col·lectiu PAS i PDI respectivament, utilit-

zava el vehicle privat motoritzat per accedir al Campus. En el cas dels estudiants aquest valor descendia al 40,8% (vegeu la Taula 26).

Taula 26. Distribució modal per tipus d'usuari del Campus de Mundet l'any 2001. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Intra S.L. (2001).

	Vehicle privat	Transport públic	A peu/bicicleta
Estudiant UB	40,8%	53,5%	5,7%
Professor UB	92,7%	7,3%	-
PAS	96,0%	-	4,0%

Si es comparen aquestes dades amb la distribució modal de la mobilitat al Campus en funció del col·lectiu obtinguda a l'enquesta actual, tal com es pot observar a la Figura 62 d'aquest estudi, l'ús del vehicle privat motoritzat ha disminuït considerablement per part dels treballadors i estudiants del Campus, ja que per exemple, actualment aquest mode de transport és utilitzat pel 52,2% del col·lectiu PAS i pel 60,6% del PDI, produint-se així un augment en l'ús del transport públic.

5.7. 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 68), s'observa que el motiu principal de tots els col·lectius, excepte els becaris de recerca, és la rapidesa del desplaçament. Es tracta d'una motivació més associada amb el mode de transport privat. A més, en tots els col·lectius s'ha observat que hi ha una elevada varietat en les motivacions que influeixen en l'elecció d'una combinació de transport davant d'altres opcions.

Els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura, i el personal PAS, a part de la rapidesa del desplaçament també expressen que hi ha poca oferta de transport públic des del lloc d'origen. Aquest és un aspecte a destacar, ja que indica que hi ha una manca de disponibilitat de transport públic per accedir al Campus, fet que pot comportar un major ús del transport privat motoritzat o que la comunitat universitària no tingui la possibilitat d'escollir quina és la combinació de transport més adient segons les seves necessitats. El PAS també dóna molta importància a la puntualitat o regularitat, motivació associada també al transport privat.

En el cas dels estudiants de màster, postgrau i doctorat, i els becaris de recerca, també tenen en compte la proximitat al lloc de residència. Els becaris de recerca, a més, destaquen que un altre dels motius és la no disponibilitat de vehicle privat.

El PDI valora positivament tant la rapidesa com la comoditat, aspectes 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.

Els treballadors d'empresa externa consideren que a part de la rapidesa del trajecte també s'ha de tenir en compte l'estalvi de diners que pot suposar l'elecció d'una combinació de transport. 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.

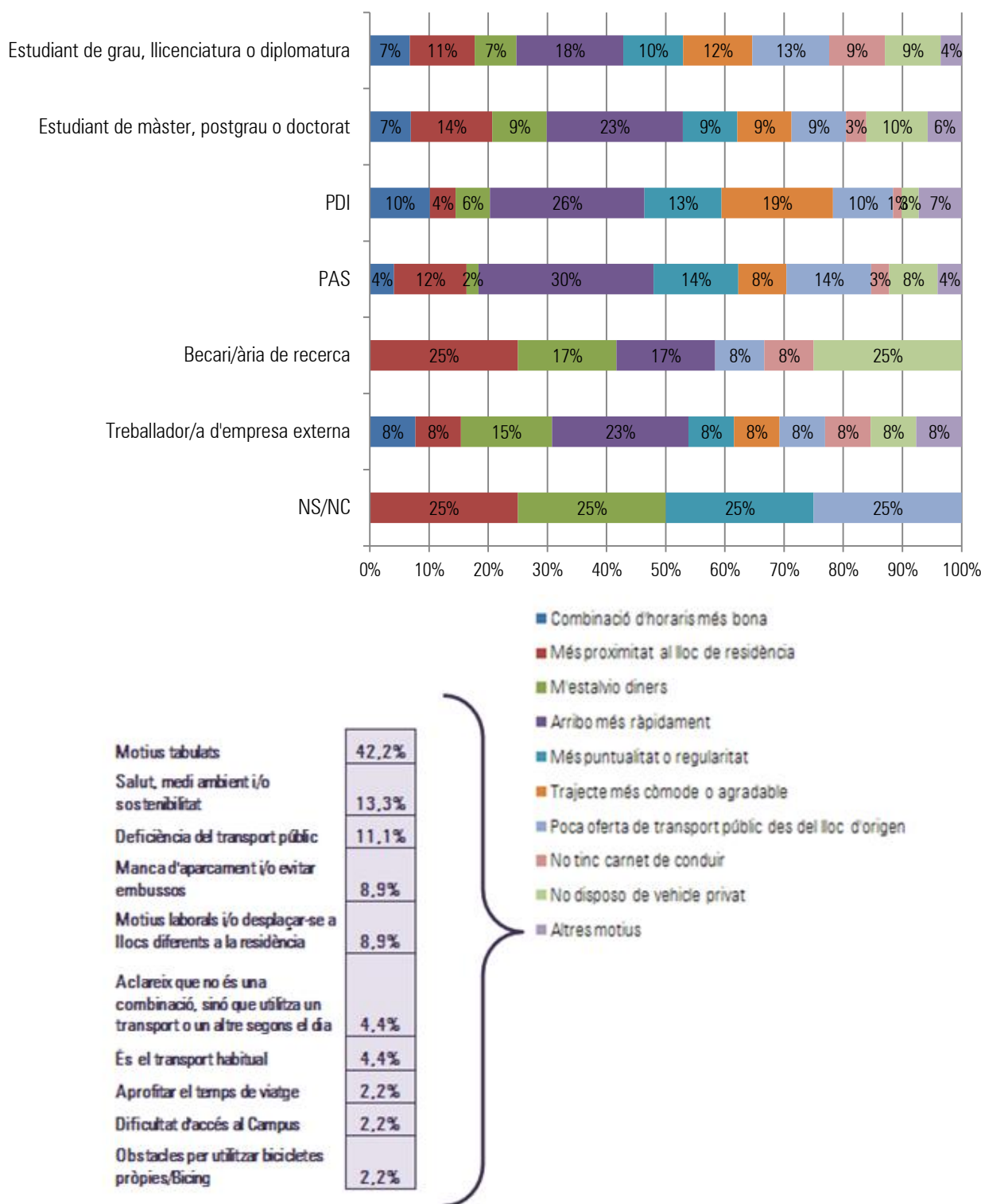


Figura 68. Motivació per escollir la combinació de transport per accedir al Campus de Mundet.

Entre els motius citats a la resposta oberta per escollir altres motius pels quals utilitzen habitualment la combinació de transport especificada, destaca que un dels motius principals és per qüestions de salut, medi ambient i/o sostenibilitat (13,3%), degut a la deficiència en el transport públic (11,1%), la manca d'aparcaments i/o evitar embussos (8,9%), i per motius laborals i/o el fet que hagin de realitzar diversos desplaçaments al llarg de la jornada (8,9%). Es destaca que un 42,2% de les respostes obertes repetien motius que ja es trobaven tabulats.

Si estratifiquem la pregunta en funció del mode de transport s'observen certes variacions de la motivació respecte al conjunt de la mostra (vegeu la Figura 69).

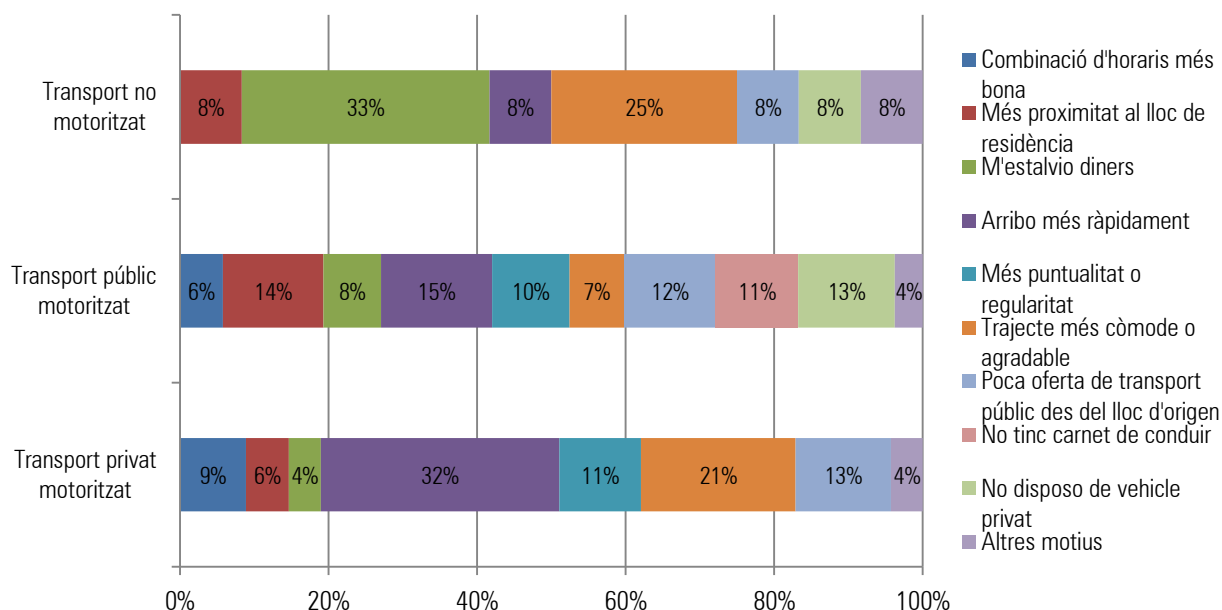


Figura 69. Motivació per escollir la combinació de transport per accedir al Campus de Mundet en funció del mode utilitzat.

El principal motiu per arribar al campus en transport no motoritzat és l'estalvi de diners (33%) i el fet que el trajecte sigui més còmode o agradable (25%). Altres motius serien la proximitat al lloc de residència, la rapidesa del desplaçament, el fet que hi hagi poca oferta de transport públic des del lloc d'origen, i no disposar de vehicle privat.

Les motivacions per utilitzar el transport públic motoritzat són més variades. Els principals motius són la rapidesa del desplaçament (15%), la proximitat al lloc de residència (14%) i el fet de no disposar de vehicle privat (13%) i/o carnet de conduir (11%). Es destaca que un 12% utilitza el transport públic tot i que expressen que hi ha poca oferta de transport públic des del lloc d'origen (12%). Altres motivacions són la major puntualitat o regularitat (10%), l'estalvi de diners (8%), que el trajecte sigui més còmode i agradable (7%), i una combinació d'horaris més bona (6%).

L'ús del transport privat motoritzat ve motivat principalment pel fet d'arribar més ràpidament al Campus (32%), i també es considera que el trajecte és més còmode o agradable (21%). 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.

Altres motius són la poca oferta de transport públic des del lloc d'origen (13%), la puntualitat o regularitat (11%), la combinació d'horaris més bona (9%) i la proximitat al lloc de residència (6%).

Sorprèn que un 4% dels 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.

Analitzant les dades segons la residència s'observa que els motius principals per als residents fora de Barcelona per a escollir la combinació de transport és la rapidesa del trajecte (16,5%). A més, el 16,4% manifesta que hi ha poca oferta de transport públic des del lloc d'origen, valor més elevat que en el cas dels residents a la ciutat de Barcelona (vegeu la Taula 27). Això indica que els usuaris consideren que la disponibilitat de transport públic és millor a la ciutat de Barcelona que als altres municipis de la regió metropolitana.

Es destaca que el fet de no disposar de carnet de conduir ni de vehicle privat són motius més valorats en els residents a fora de Barcelona, segurament influenciat per la menor oferta de transport públic.

Taula 27. Principals motius per escollir la combinació de transport per accedir al Campus de Mundet en funció de la residència.

	Residència		
	Fora de Barcelona	Barcelona	NS/NC
Combinació d'horaris més bona	7,4%	5,8%	14,3%
Més proximitat al lloc de residència	7,7%	14,4%	0,0%
M'estalvio diners	7,6%	6,3%	14,3%
Arribar més ràpidament	16,5%	23,1%	28,6%
Més puntualitat o regularitat	7,7%	13,2%	14,3%
Trajecte més còmode o agradable	11,0%	11,8%	14,3%
Poca oferta de transport públic des del lloc d'origen	16,4%	8,8%	14,3%
No tinc carnet de conduir	9,7%	6,2%	0,0%
No dispo de vehicle privat	11,3%	7,0%	0,0%
Altres motius	4,7%	3,3%	0,0%

Per als residents a Barcelona, les motivacions presenten una certa homogeneïtat entre districtes (vegeu la Taula 28), on s'observa que el motiu principal en tots els districtes, excepte Sants-Montjuïc, és la rapidesa del trajecte, amb valors propers al 30% a Ciutat Vella, Gràcia, Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sarrià-Sant Gervasi, i valors aproximadament del 20% a l'Eixample, Les Corts i Sant Martí.

En el cas de Sants-Montjuïc, el motiu principal és la proximitat al lloc de residència (24,4%). Aquest motiu també és destacat als districtes de Ciutat Vella, Gràcia i Nou Barris, amb percentatges propers al 20%.

Es destaca que els districtes de Sants-Montjuïc (14,6%) i Sarrià-Sant Gervasi (20%) expressen que hi ha una manca d'oferta de transport públic per arribar al Campus.

A més, el fet de no disposar de carnet de conduir o vehicle privat no suposa cap motiu important per a la població dels diferents districtes de Barcelona.

Taula 28. Principals motius dels residents a Barcelona per escollir la combinació de transport per accedir al Campus de Mundet en funció del districte de residència.

	DISTRICTE											TOTAL
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Gràcia	Horta-Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sarrià-Sant Gervasi	NS/NC	
Combinació d'horaris més bona	10,0%	3,6%	7,3%	6,8%	3,2%	3,2%	6,9%	10,8%	7,8%	4,0%	6,1%	5,8%
Més proximitat al lloc de residència	20,0%	10,2%	24,4%	21,9%	14,5%	9,7%	17,2%	10,8%	12,2%	16,0%	12,1%	14,4%
M'estalvio diners	10,0%	9,5%	4,9%	4,1%	3,2%	6,5%	3,4%	8,1%	7,8%	4,0%	3,0%	6,3%
Arribo més ràpidament	30,0%	20,4%	9,8%	27,4%	29,0%	22,6%	31,0%	29,7%	17,8%	28,0%	24,2%	23,1%
Més puntualitat o regularitat	20,0%	9,5%	9,8%	13,7%	17,7%	16,1%	6,9%	13,5%	14,4%	4,0%	27,3%	13,2%
Trajecte més còmode o agradable		11,7%	14,6%	15,1%	8,1%	12,9%	17,2%	13,5%	11,1%	8,0%	9,1%	11,8%
Poca oferta de transport públic des del lloc d'origen		8,8%	14,6%	2,7%	6,5%	6,5%	6,9%	5,4%	13,3%	20,0%	9,1%	8,8%
No tinc carnet de conduir		7,3%	12,2%	4,1%	4,8%	9,7%	3,4%		6,7%	8,0%	6,1%	6,2%
No disposo de vehicle privat	10,0%	10,2%	2,4%	4,1%	6,5%	9,7%	6,9%	8,1%	6,7%	8,0%	3,0%	7,0%
Altres motius		8,8%			6,5%	3,2%			2,2%		0,0%	3,3%

5.8. AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS

El Campus de Mundet disposa d'un servei gratuït d'autobús intern que facilita l'accés als diferents centres. Un 30% de la població enquestada ha manifestat que utilitza molt o bastant l'autobús intern, mentre que un 66% l'utilitza poc o gens (vegeu la Figura 70).

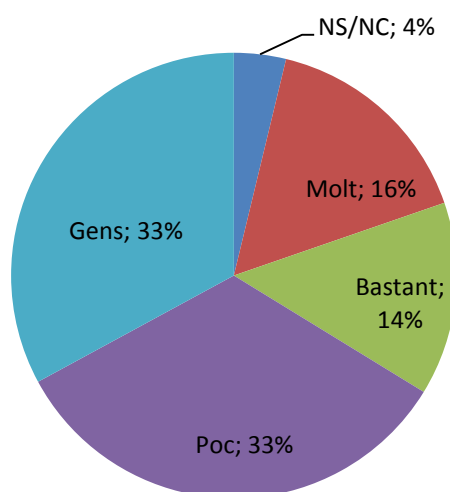


Figura 70. Freqüència d'ús del Bus intern per accedir al Campus de Mundet.

El major nombre d'usuaris d'aquest servei es dirigeix a la Facultat de Psicologia (edifici de Ponent) i al Palau de les Heures (vegeu la Figura 71), que són els edificis que es troben més allunyats del metro i de les parades del bus urbà i interurbà, de forma que l'accés a peu es fa més difícil i costós per l'elevat pendent del terreny i el nombre d'escales. Tal com ja s'ha comentat, aquests edificis es troben fora de l'àrea de cobertura del transport públic, fet que justifica l'existència del bus intern del Campus (vegeu l'annex cartogràfic – mapa 4). Concretament, més de la meitat de la població d'aquests dos centres utilitza molt o bastant el servei del bus intern.

En el cas de la comunitat universitària dels altres centres, situats en els edificis de Migdia i Llevant, la majoria utilitza poc o gens el bus intern.

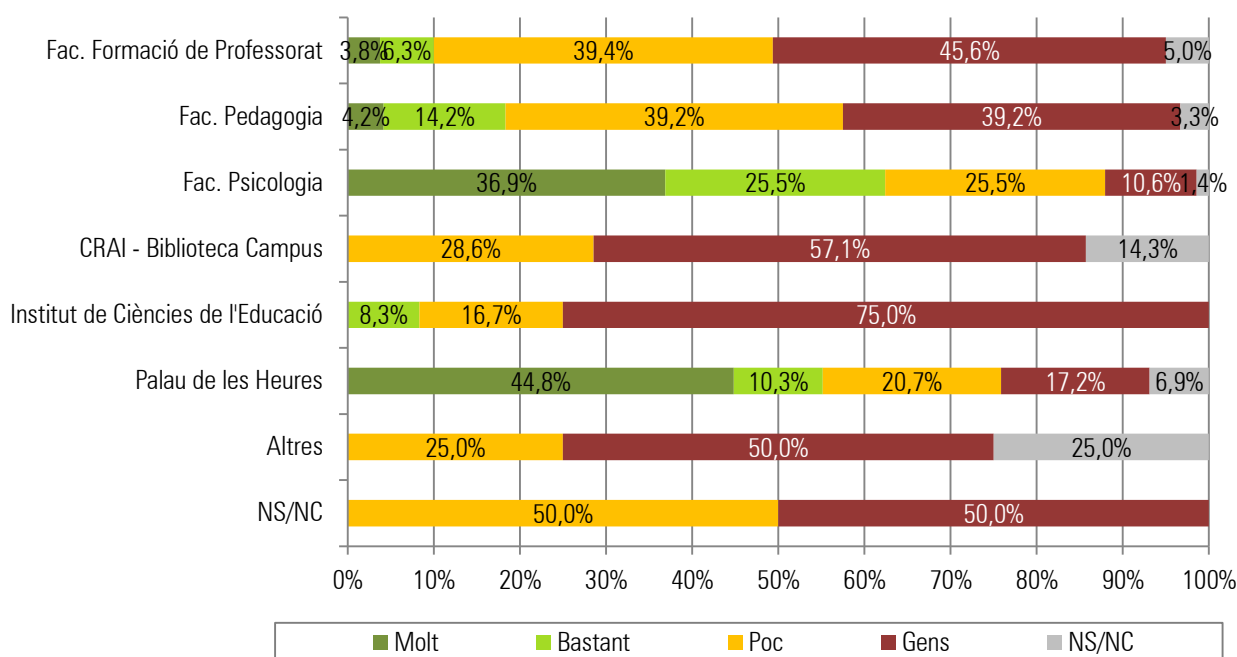


Figura 71. Freqüència d'ús del Bus intern per accedir al Campus de Mundet segons el centre.

Si s'analitzen les dades de la freqüència d'ús del bus intern segons el col·lectiu (vegeu la Figura 72) s'observa que el major nombre d'usuaris són els estudiants de màster, postgrau o doctorat, on més del 60% dels estudiants utilitzen molt o bastant el bus intern. Això s'explica perquè un elevat nombre d'estudiants d'aquest col·lectiu tenen les aules al Palau de les Heures.

En els altres casos, el percentatge d'ús del bus intern és menor, sent d'un 40% per part dels becaris de recerca, un 30,8% dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura, un 18,2% del PDI, un 16,7% dels treballadors d'empresa externa i d'un 6,5% del PAS.

Aquestes dades són resultat de què el percentatge d'ús del transport privat en els col·lectius de PDI, PAS i treballadors d'empresa externa és superior a l'ús del transport públic, i també al fet que tenen autorització per accedir a l'interior del Campus amb el vehicle privat i aparcar als diferents espais disponibles, de forma que la majoria accedeix en vehicle privat fins al mateix centre de treball.

En el cas dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura i els becaris de recerca, el motiu pel qual l'ús del bus intern és menor és perquè un elevat nombre d'estudiants tenen les aules a l'edifici Migdia, que es troba situat a la part més baixa del Campus, sent el trajecte a peu molt més accessible que en desplaçaments a altres edificis.

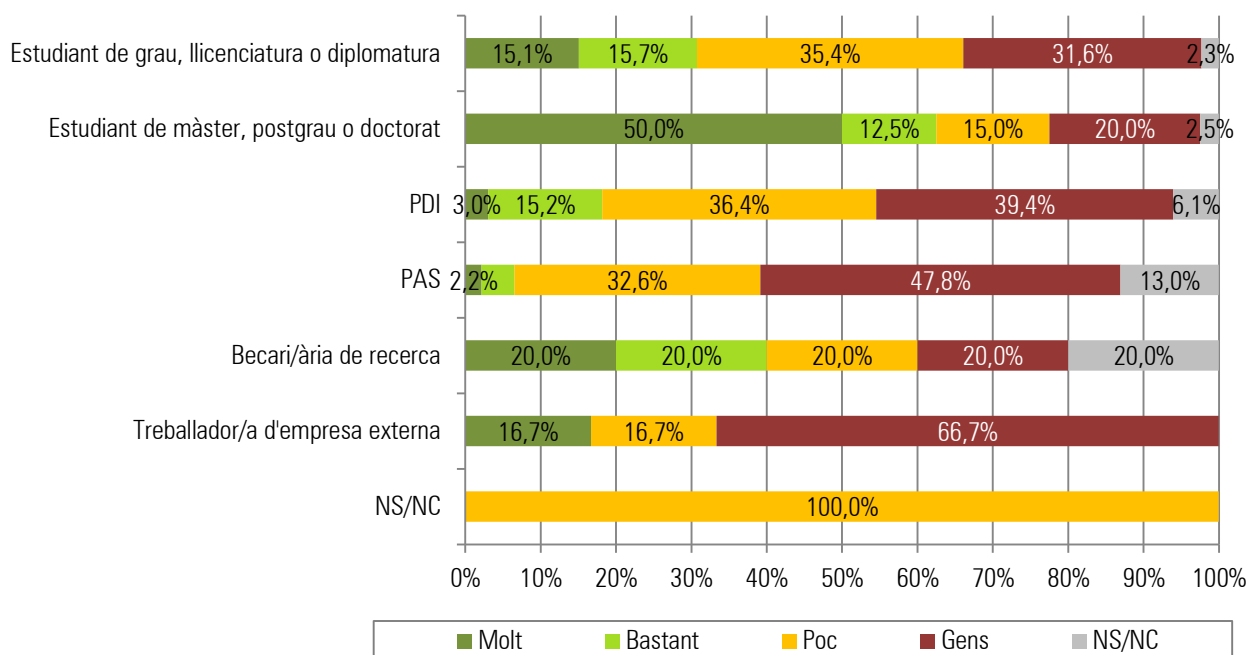


Figura 72. Freqüència d'ús del Bus intern per accedir al Campus de Mundet segons el col·lectiu.

Per tal de conèixer el comportament de la comunitat universitària en relació al bus intern, es va preguntar en quins casos utilitzaven el bus intern (vegeu la Figura 73). Un 21% manifesta que no l'utilitza mai perquè prefeix anar caminant, un 19% només l'utilitza si es dirigeix o està a l'edifici Ponent, Llevant o Palau de les Heures, un 17% només l'utilitza en el trajecte d'arribada, un 16% només si el bus està a la parada, un 8% l'utilitza sempre (en el trajecte d'arribada i de sortida del Campus), i un 4% només en condicions atmosfèriques desfavorables. Es destaca que un 5% indica que utilitza el bus en altres casos, com per exemple quan van carregats amb molt material o quan tenen alguna dificultat física.

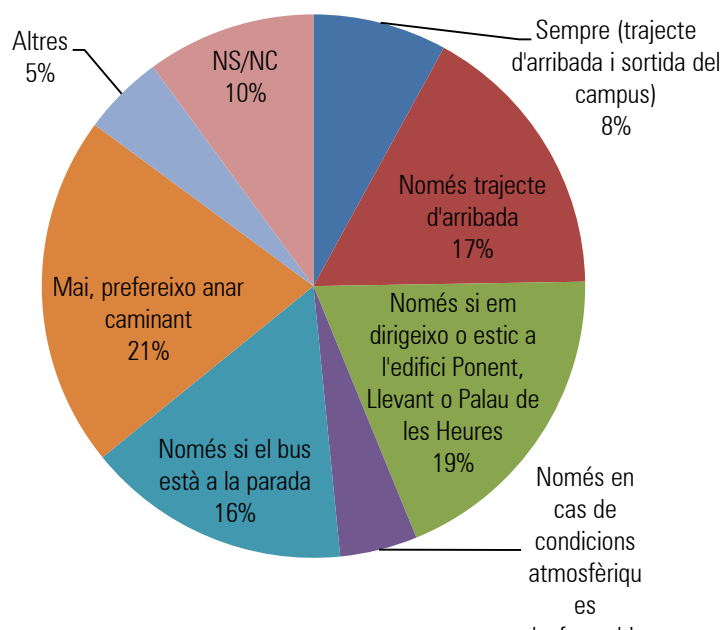


Figura 73. Casos d'ús del Bus intern per accedir al Campus de Mundet.

En quant a la valoració del servei del bus intern (vegeu la Figura 74), les notes obtingudes són bastant positives, ja que un 72,8% ha valorat globalment el servei amb una nota de Molt bé o Bé. La fiabilitat, el confort i l'impacte ambiental també han obtingut valors propers al 70% de respostes que consideren que aquests aspectes estan molt bé o bé.

La freqüència del servei ha obtingut uns valors més baixos, tot i que el 58% de la comunitat universitària ha considerat que la freqüència que té el bus està molt bé o bé.

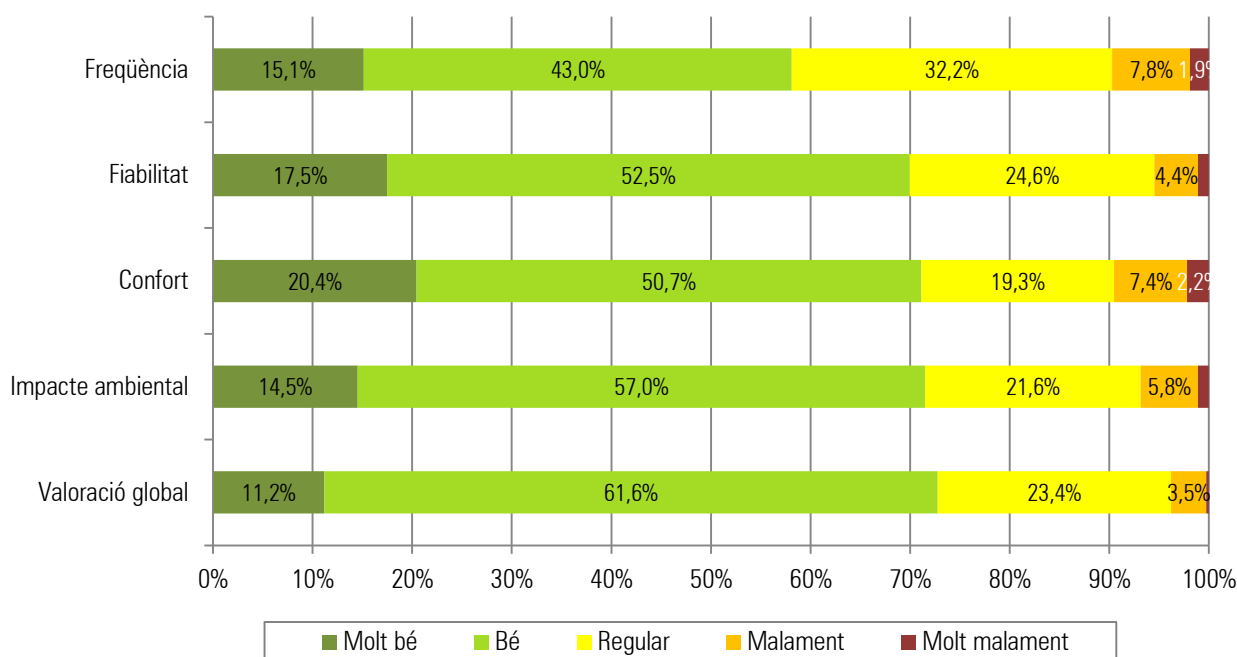


Figura 74. Valoració del servei del Bus intern del Campus de Mundet.

5.9. MOBILITAT INTERNA DEL CAMPUS

Per tal d'analitzar la mobilitat interna existent al Campus de Mundet, es pregunta als enquestats quins desplaçaments duen a terme per l'interior del Campus al llarg de la jornada. El 84,7% de les persones enquestades manifesta que fa desplaçaments entre els diferents centres del Campus, de forma que es pot afirmar que la mobilitat interna és molt significativa. En canvi, un 10,1% dels enquestats ha afirmat que no realitza cap desplaçament intern, mentre que un 5,2% no ha contestat aquesta pregunta.

Aquesta elevada mobilitat interna és deguda a la pròpia dinàmica del Campus, ja que els edificis que conformen el Campus es troben totalment connectats entre ells, per exemple, els estudiants tenen classes en diversos edificis, el Campus només disposa d'un bar i d'una biblioteca, els departaments i els despatxos del professorat en molts casos està situat en un edifici diferent al de les aules on s'imparteix el temari, la majoria dels treballadors d'empresa externa (personal de neteja, manteniment i seguretat) donen servei continu a tot el Campus, entre d'altres.

En total, les 404 persones de la mostra que han respost afirmativament aquesta pregunta fan 1.613 desplaçaments al llarg del dia, a raó de 3,99 trajectes diaris per cada persona que ha manifestat que es desplaça. Si es calcula el nombre de desplaçaments que realitza la mostra enquestada al llarg dels cinc dies laborals, el nombre

total ascendeix a 8.065 desplaçaments a la setmana. Extrapolant les dades a l'univers total de la comunitat universitària del Campus de Mundet, els desplaçaments totals al llarg de la setmana són de 198.446. Tot i que es tracta d'una valor molt elevat de desplaçaments, es destaca que aquests són de curta distància, ja que els edificis del Campus no es troben gaire allunyats.

A més, es va demanar als enquestats que especifiquessin a quin edifici del Campus es desplaçaven per a poder analitzar els fluxos interns (vegeu la Taula 29). S'observa que les facultats de Formació de Professorat i de Pedagogia són les que realitzen més desplaçaments interns (un 42,8% i un 24,8% respectivament dels desplaçaments totals), sobretot entre els edificis de Llevant, Migdia I i Migdia II, ja que tenen repartits entre aquests edificis els departaments, secretaries administratives i aularis d'aquestes facultats. A més, tal com ja s'ha comentat anteriorment, a l'edifici de Llevant es troba la biblioteca i el bar, de forma que és lògic que aquest sigui l'edifici amb major nombre de fluxos (26,2% del total).

Un 20,8% dels desplaçaments interns tenen lloc per part dels estudiants i treballadors de la facultat de Psicologia, i els fluxos es donen sobretot entre l'edifici de Ponent (6,3% dels desplaçaments totals), que és on està situada aquesta facultat, i l'edifici de Llevant (5,2% del total). Destaca l'elevat nombre de desplaçaments a altres edificis del recinte de Mundet (4,6% del total).

Els altres edificis presenten un nombre menor de fluxos, tot i que s'observen desplaçaments entre tots els edificis del Campus.

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

	Edifici Calderes	Edifici Llevant	Edifici Migdia I	Edifici Migdia II	Edifici Ponent	Palau de les Hores	Teatre	Altres edificis del recinte Mundet	TOTAL
Fac. Formació de Professorat	2,9%	11,2%	13,5%	7,9%	1,9%	1,4%	1,1%	3,0%	42,8%
Fac. Pedagogia	0,5%	7,1%	5,5%	6,1%	1,1%	0,9%	0,7%	2,9%	24,8%
Fac. Psicologia	0,4%	5,2%	1,2%	0,4%	6,3%	1,1%	1,5%	4,6%	20,8%
CRAI - Biblioteca Campus	-	0,5%	-	-	-	-	-	0,1%	0,6%
Institut de Ciències de l'Educació	0,2%	0,9%	0,3%	-	-	0,4%	-	0,4%	2,3%
Palau de les Hores	0,4%	0,5%	0,5%	0,2%	0,8%	2,9%	0,2%	0,6%	6,1%
Altres	0,1%	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,1%	0,2%	0,1%	1,5%
NS/NC	-	0,4%	0,1%	0,2%	-	-	-	0,3%	1,0%
TOTAL	4,5%	26,2%	21,2%	15,1%	10,4%	6,7%	3,7%	12,1%	100,0%

Gairebé tots els desplaçaments interns al Campus (86,2%) es realitzen a peu (vegeu la Figura 75), de forma que tot i que el nombre de desplaçaments interns al Campus són molt elevats, es realitzen amb un mode de transport sostenible.

Només un 4,2% utilitza el bus intern, un 0,4% la moto i un 0,2% utilitza el cotxe compartit. Es destaca que un 9% de la mostra no ha contestat la pregunta, ja sigui perquè no realitza cap desplaçament per l'interior de Campus o perquè no sap o no vol contestar aquest apartat.

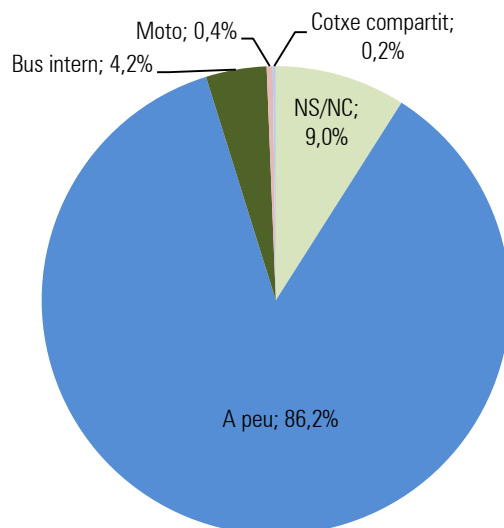


Figura 75. Modes de transport utilitzats per realitzar els desplaçaments interns entre edificis del Campus de Mundet.

El col·lectiu que més trajectes realitza és el d'estudiants de grau, diplomatura o llicenciatura, ja que concentra el 72,2% dels desplaçaments (vegeu la Taula 30), valor que es troba en consonància amb el pes del col·lectiu sobre el conjunt de la mostra (72,3%).

Taula 30. Distribució dels desplaçaments interns al Campus de Mundet per col·lectiu i edifici.

	Edifici Calderes	Edifici Llevant	Edifici Migdia I	Edifici Migdia II	Edifici Ponent	Palau de les Hores	Teatre	Altres edificis del recinte Mundet	TOTAL
Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	3,7%	18,5%	17,1%	12,3%	7,0%	2,0%	2,2%	9,4%	72,2%
Estudiant de màster, postgrau o doctorat	0,2%	1,1%	0,6%	0,6%	1,2%	2,3%	0,2%	0,9%	6,9%
PDI	0,2%	3,2%	1,8%	1,1%	0,5%	0,8%	0,1%	0,6%	8,2%
PAS	0,3%	2,8%	1,0%	0,6%	1,3%	0,7%	0,9%	1,1%	8,7%
Becari/ària de recerca	-	0,2%	0,1%	0,1%	-	0,2%	-	0,2%	0,9%
Treballador/a d'empresa externa	0,1%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	-	2,7%
NS/NC	-	0,1%	0,1%	-	-	0,1%	-	-	0,4%
TOTAL	4,5%	26,2%	21,2%	15,1%	10,4%	6,7%	3,7%	12,1%	100,0%

En quant a la resta de col·lectius, destacar que els estudiants de màster fan pocs desplaçaments (6,97%) en relació al seu pes a la mostra (8,4%), característica que es repeteix en el PAS (8,7% dels trajectes malgrat sumar un 9,6% de la mostra).

En canvi, el PDI concentra el 8,2% dels desplaçaments, valor superior al seu pes a la mostra (6,9%), indicant que es tracta d'un col·lectiu bastant dinàmic en temes de mobilitat interna al Campus. El mateix succeeix amb els treballadors d'empresa externa, ja que realitzen el 2,7% dels desplaçaments malgrat representar només el 1% en el conjunt de la mostra. En el cas dels becaris de recerca, la seva representació en la mobilitat interna es troba en consonància amb el seu pes a la mostra (1%).

5.10. 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 477 enquestats, un total de 396 persones (83,02%) declaren realitzar algun trajecte des del Campus cap a altres centres de la universitat o altres punts de la ciutat i la RMB. La suma total és de 2.765 desplaçaments setmanals, a raó de 6,98 trajectes setmanals per cada persona de la mostra que ha respost afirmativament aquesta pregunta. A més, un 12,2% ha expressat que no es desplaça i un 4,8% no ha contestat aquesta pregunta. Si extrapolem les dades a la població total del Campus de Mundet s'obté que realitzen uns 68.035 desplaçaments externs a la setmana.

Es destaca l'elevat nombre de persones que han indicat que realitzen desplaçaments externs «a casa», ja que el 34% (uns 941 desplaçaments) dels desplaçaments externs són a aquesta destinació. Així, tot i que a l'enquesta es va especificar que aquesta pregunta es referia als desplaçaments externs diferents als d'anada i tornada de casa, es considera que potser en alguns casos els enquestats han indicat aquesta opció referint-se tant 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).

Per tant, es pot considerar que les dades obtingudes del total de desplaçaments són superiors a la situació real. Si eliminem les dades dels desplaçaments externs «a casa», s'obté que un total de 358 persones (75,1%) realitza algun trajecte extern. La suma total és de 1.824 desplaçaments setmanals, a raó de 5,09 trajectes setmanals per persona que es desplaça.

Tenint en compte la destinació (vegeu la Taula 31), només un 17,3% dels trajectes es produeixen amb direcció a altres centres de la UB, destacant entre aquests els desplaçaments a Sants (4,7%), 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 tots els centres del Campus de Mundet.

També destaquen els trajectes amb destinació a l'Edifici Històric (3,9%), on es troben situats el Rectorat i unitats administratives centrals de la UB, que generen trajectes tant per raó de treball com per gestions administratives entre el col·lectiu d'estudiants.

Finalment, el Campus de Diagonal – Portal del Coneixement també és la destinació d'un 3,8% dels que realitzen algun desplaçament extern al llarg de la setmana. Això s'explica perquè el Campus de Diagonal és el que concentra un nombre més elevat de facultats, de forma que és possible que gran part de les reunions i cursos complementaris es realitzin en aquest Campus.

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

	Edifici Històric	Filosofia, Geografia i Història	Medicina - Casanova	Sants	Campus Diagonal	Bellvitge	Torribera	IL3	A casa	Altres llocs (Barcelona)	D'altres (àrea metropolitana)	TOTAL
Fac. Formació de Professorat	1,0%	0,5%	0,1%	0,7%	0,7%	0,1%	0,1%	0,3%	11,1%	9,6%	6,3%	30,5%
Fac. Pedagogia	0,8%	0,5%	0,2%	1,4%	0,9%	0,4%	0,2%	0,5%	10,0%	8,5%	4,0%	27,3%
Fac. Psicologia	1,5%	0,8%	0,3%	2,1%	1,4%	0,0%	0,0%	0,5%	10,0%	10,0%	4,7%	31,4%
CRAI - Biblioteca Campus	-	-	-	0,2%	0,1%	-	-	-	-	0,1%	-	0,4%
Institut de Ciències de l'Educació	0,5%	-	-	0,1%	0,5%	-	-	0,1%	0,6%	0,6%	0,2%	2,6%
Palau de les Heures	0,1%	-	-	0,1%	0,1%	-	-	-	2,0%	2,5%	1,5%	6,3%
Altres	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2%	0,2%	0,2%	0,6%
NS/NC	0,1%	0,1%	-	-	0,1%	-	-	-	0,1%	0,3%	0,3%	0,9%
TOTAL	3,9%	2,0%	0,6%	4,7%	3,8%	0,5%	0,4%	1,4%	34,0%	31,6%	17,1%	100,0%

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 31,6% del total, per davant dels que es fan cap a altres municipis de l'àrea metropolitana (17,1%). 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).

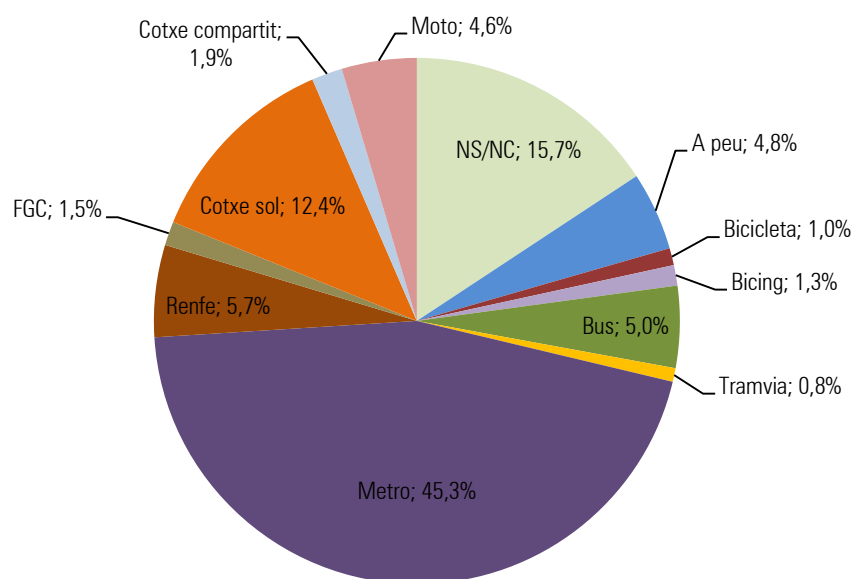


Figura 76. Modes de transport utilitzats en els desplaçaments amb origen al Campus de Mundet.

Els desplaçaments amb origen al Campus es realitzen majoritàriament en metro (45,3%). En general, predominen els trajectes en transport públic motoritzat (58,3%), molt per sobre dels realitzats en vehicle privat motoritzat (18,9%) o en modes no motoritzats (7,1%). Un 15,7% no ha contestat la pregunta, ja sigui perquè no es desplaça com perquè no va voler respondre la pregunta. En comparació amb la mobilitat d'accés al Campus, s'observa un augment en l'ús del transport no motoritzat, mentre que l'ús dels altres modes disminueix. A més, opcions que no permeten accedir directament a l'àmbit d'estudi, com Renfe, FGC, tramvia i Bicing també són utilitzats per alguns usuaris durant els desplaçaments externs.

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

	Edifici Històric	Filosofia, Geografia i Història	Medicina - Casanova	Sants	Campus Diagonal	Bellvitge	Torribera	IL3	A casa	Altres llocs (Barcelona)	D'altres (àrea metropolitana)	TOTAL
Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	1,7%	1,7%	0,5%	3,8%	2,5%	0,5%	0,4%	1,0%	27,9%	24,6%	14,0%	78,4%
Estudiant de màster, postgrau o doctorat	0,6%	0,3%	0,0%	0,5%	0,1%	-	-	0,2%	2,7%	3,2%	1,4%	9,1%
PDI	1,0%	-	0,1%	0,1%	0,7%	-	-	0,1%	1,5%	1,1%	0,7%	5,2%
PAS	0,5%	-	-	0,3%	0,5%	-	-	0,1%	1,2%	2,1%	0,6%	5,2%
Becari/ària de recerca	0,2%	-	-	-	-	-	-	-	0,4%	0,3%	-	0,9%
Treballador/a d'empresa externa	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	0,2%	0,2%	0,2%	0,6%
NS/NC	-	0,1%	-	-	-	-	-	-	0,2%	0,2%	0,2%	0,6%
TOTAL	3,9%	2,0%	0,6%	4,7%	3,8%	0,5%	0,4%	1,4%	34,0%	31,6%	17,1%	100,0%

La distribució dels trajectes en funció del col·lectiu (vegeu la Taula 32) mostra que els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura i els de màster, postgrau o doctorat es desplacen en proporció superior al seu pes a la mostra, en tant que els altres col·lectius ho fan en proporció inferior.

5.11. 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 477 enquestats, un 33,96% afirma utilitzar el vehicle privat en una part del seu recorregut o en el recorregut sencer (162 persones).

Tanmateix, en aquest apartat dedicat només als usuaris del vehicle privat s'ha detectat un nombre de respostes superior a les esperades que no es pot determinar si és degut a 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 89,5% és bastant o molt important), el confort o benestar que proporciona aquest mode (72,2%), l'excés de transbordaments en el transport públic (60,4%), la disponibilitat d'aparcament (59,6%), la necessitat de desplaçar-se a diferents llocs de forma consecutiva (54,3%) i la poca freqüència en les alternatives en transport públic (50%).

En canvi, els motius que consideren que tenen poca o molt poca importància per desplaçar-se en vehicle privat són la manca de transport públic (54,2%), el menor cost (52%) i la seguretat o sensació de protecció (44,2%).

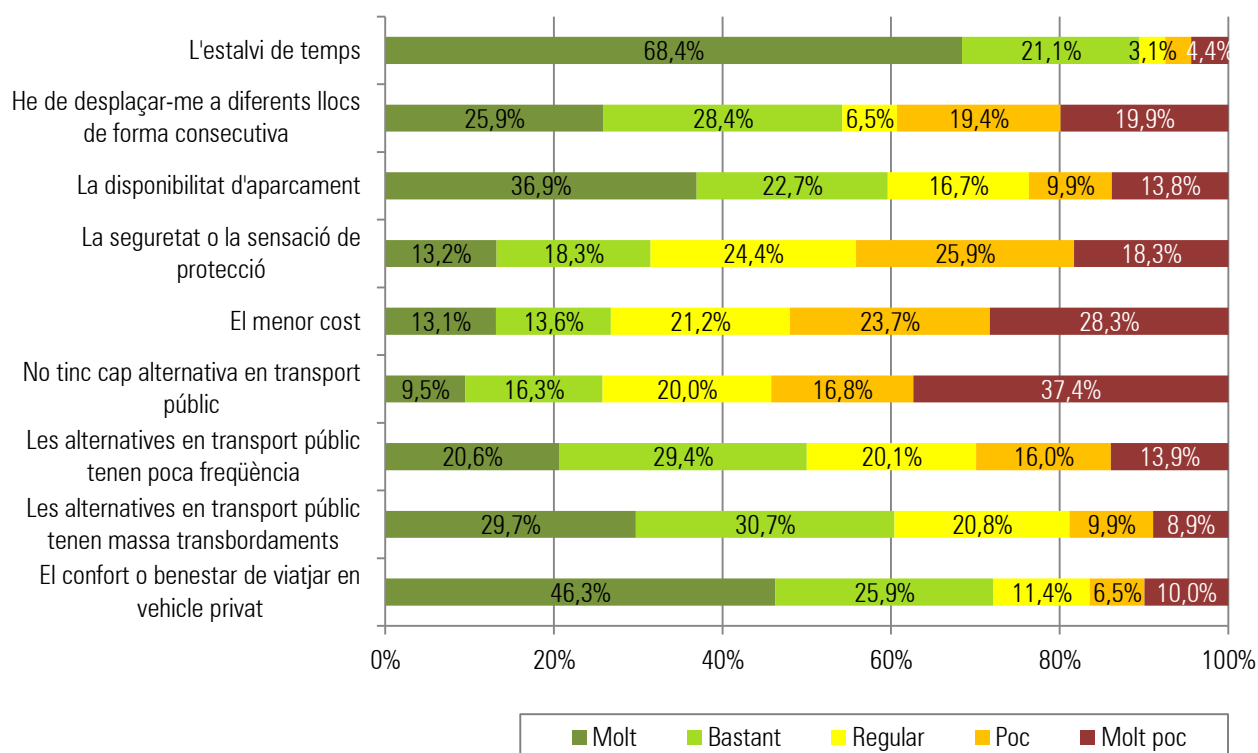


Figura 77. Grau d'acord amb diferents motius per utilitzar el vehicle privat en els desplaçaments al Campus.

Els resultats mostren que els principals motius per accedir al Campus en vehicle privat són de caire personal més que no pas obligatoris, ja que només un 25,8% considera molt o bastant necessari utilitzar el vehicle privat perquè no disposa de cap altra alternativa en transport públic.

Els motius més valorats tenen a veure amb la comoditat que moltes persones associen al vehicle privat, com són l'estalvi de temps i el confort o benestar. Aquests motius vénen relacionats amb que una bona part dels enquestats utilitzen el vehicle privat perquè consideren que l'oferta de transport públic no és massa bona, ja que hi ha massa transbordaments, els trajectes són massa llargs i tenen poca freqüència.

La disponibilitat d'aparcament també és un motiu molt important per accedir al Campus en vehicle privat. El personal PAS, PDI i el personal extern tenen aparcament de cotxe assegurat a dins del recinte Mundet, i els usuaris que vénen amb moto tampoc tenen cap problema per aparcar. Només els estudiants que vénen amb cotxe tenen certes dificultats per a trobar aparcament.

Per altra banda, tal i com comentàvem a l'apartat 5.7, es manté la percepció errònia per un 26,7% dels usuaris que el menor cost del desplaçament en vehicle privat és bastant o molt important en la seva elecció de mode de transport.

Tal com s'ha comentat anteriorment, el nombre de persones que han contestat aquest apartat és superior al de les persones que han declarat que accedeixen habitualment al Campus en cotxe. Això pot indicar que hi ha una elevada quantitat de gent que tot i que en la majoria dels casos accedeix en transport públic o no motoritzat, en altres casos utilitza el cotxe.

Segons els dades obtingudes de l'enquesta, 182 persones han contestat a la pregunta «on aparques», de les quals unes 135 persones (74,2%) han especificat que habitualment accedeixen en vehicle privat i 11 persones (6,04%) l'utilitzen en algun moment del trajecte. La resta, 36 persones (19,8%), han expressat que habitualment accedeixen amb un altre mode de transport. Concretament, 32 persones han indicat que habitualment accedeixen amb metro i 4 persones amb bus.

Si s'analitza quins són els espais on estacionen els usuaris del vehicle privat motoritzat, s'observa que el 45,6% dels usuaris aparquen a l'interior del recinte de Mundet, on el 12,1% són motos, un 27,5% són cotxes i de l'altre 6% no es pot determinar de quin vehicle privat es tracta (vegeu la Figura 78).

Concretament, un 23,6% estaciona a l'aparcament de Migdia, un 7,7% al Palau de les Heures, un 7,1% a l'aparcament de Ponent i un 7,1% a altres espais d'aparcament del recinte Mundet.

L'altre 54,4% aparca en altres llocs a fora del recinte de Mundet, com són la zona del Velòdrom i carrers propers al Campus (51,1%), aparcaments de pagament (1,6%) i altres llocs (1,6%).

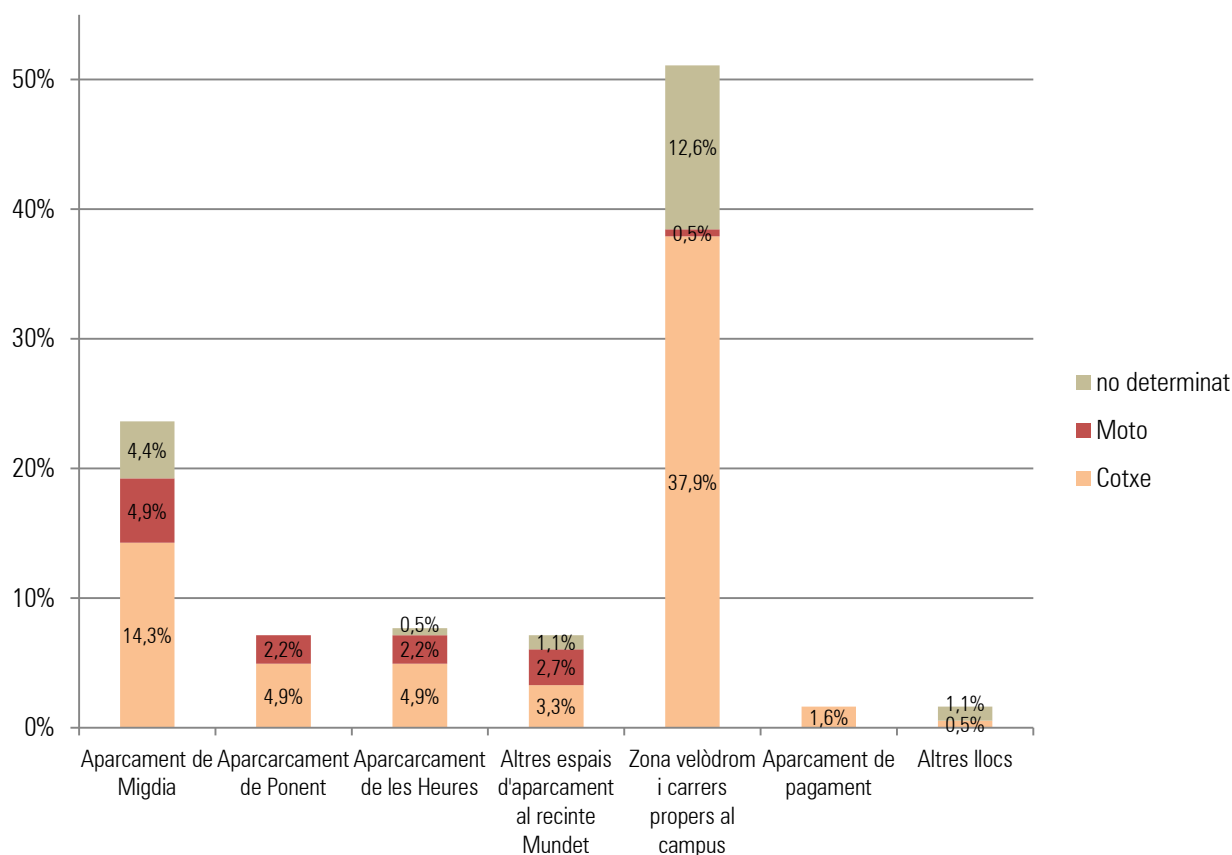


Figura 78. Lloc habitual d'aparcament entre els usuaris de vehicle privat motoritzat al Campus de Mundet.

Si es considera el tipus d'aparcament segons el col·lectiu s'observa que tot el col·lectiu PDI, PAS i els treballadors d'empresa externa aparquen a l'interior del recinte de Mundet, ja que disposen d'autorització per accedir al recinte en vehicle privat (vegeu la Taula 33).

La major demanda d'aparcament prové dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura (61,5%), que són els que tenen un pes més important dins l'univers del Campus.

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

Llocs d'aparcament	Col·lectiu							
	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, Postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL
Aparcament de Migdia	11	-	12	19	1	-	-	43
Aparcament de Ponent	4	-	7	2	-	-	-	13
Aparcament de les Heures	2	5	1	4	-	2	-	14
Altres espais d'aparcament al recinte Mundet	7	1	1	2	-	2	-	13
Zona velòdrom i carrers propers al campus	82	10	-	-	-	-	1	93
Aparcament de pagament	3	-	-	-	-	-	-	3
Altres llocs	3	-	-	-	-	-	-	3
TOTAL	112	16	21	27	1	4	1	182
TOTAL (dades relatives)	61,5%	8,8%	11,5%	14,8%	0,5%	2,2%	0,5%	

En el cas dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura i els estudiants de màster, postgrau o doctorat que utilitzen el vehicle privat com a mode principal o com a complement, s'observa que totes les motos (excepte un cas) s'aparquen a dins del recinte del Campus, ja que no es controla el seu accés i poden entrar lliurement al recinte passant pel costat de la barrera d'accés.

En el cas dels cotxes, el 92,7% aparquen a fora del recinte de Mundet, degut a què els estudiants no tenen autorització per accedir al recinte en aquest mode de transport.

Un 7,3% dels cotxes dels estudiants aparquen a dins del recinte del Campus, ja sigui perquè tenen una autorització especial per a fer-ho o perquè hi accedeixen il·legalment (vegeu la Figura 79).

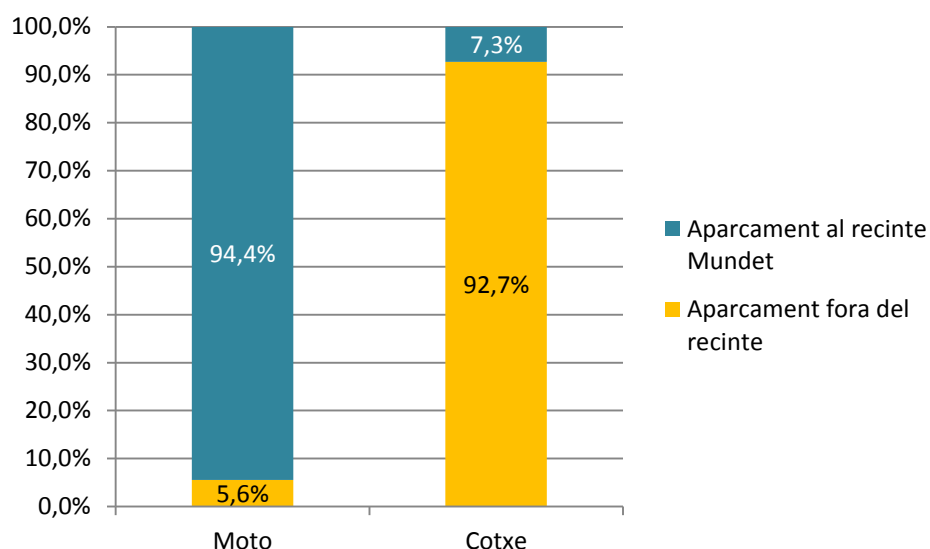


Figura 79. Lloc habitual d'aparcament dels estudiants del Campus de Mundet segons el vehicle privat motoritzat utilitzat.

Comparant les dades d'aforament del Campus indicades a l'apartat 4.2, on l'oferta total de places disponibles és de 1.062 places, i la demanda declarada a l'enquesta, que extrapolada per al conjunt de la població suma un total de 3.371 places d'aparcament entre cotxes i motos (vegeu la Taula 36), es podria concloure que hi ha una manca de disponibilitat d'aparcaments.

Tanmateix, cal analitzar els resultats amb més detall, i s'ha de tenir en compte que una mateixa plaça pot ser utilitzada per més d'un vehicle degut a la diversitat d'horaris que tenen els estudiants o treballadors (vegeu la Taula 37).

Taula 34. Distribució modal de la mobilitat per col·lectiu al Campus de Mundet. Valors absoluts en nombre d'enquestats.

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	2	3	29	230	1	48	14	12	6	345
Estudiant de màster, postgrau o doctorat	0	0	0	25	0	7	2	5	1	40
PDI	0	1	2	10	0	18	0	2	0	33
PAS	2	0	4	16	0	17	4	3	0	46
Becari/ària de recerca	0	0	0	4	0	1	0	0	0	5
Treballador/a d'empresa externa	0	0	0	2	0	3	1	0	0	6
NS/NC	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
TOTAL	4	4	35	289	1	94	21	22	7	477

Taula 35. Distribució modal de la mobilitat per col·lectiu al Campus de Mundet. Valors relatius per cada col·lectiu.

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	0,4%	0,6%	6,1%	48,2%	0,2%	10,1%	2,9%	2,5%	1,3%	72,3%
Estudiant de màster, postgrau o doctorat	0,0%	0,0%	0,0%	5,2%	0,0%	1,5%	0,4%	1,0%	0,2%	8,4%
PDI	0,0%	0,2%	0,4%	2,1%	0,0%	3,8%	0,0%	0,4%	0,0%	6,9%
PAS	0,4%	0,0%	0,8%	3,4%	0,0%	3,6%	0,8%	0,6%	0,0%	9,6%
Becari/ària de recerca	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Treballador/a d'empresa externa	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,6%	0,2%	0,0%	0,0%	1,3%
NS/NC	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
TOTAL	0,8%	0,8%	7,3%	60,6%	0,2%	19,7%	4,4%	4,6%	1,5%	100,0%

Taula 36. Distribució modal de la mobilitat per col·lectiu al Campus de Mundet. 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.

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	49	74	712	5651	25	1179	344	295	147	8476
Estudiant de màster, postgrau o doctorat	0	0	0	1386	0	388	111	277	55	2218
PDI	0	23	46	228	0	410	0	46	0	752
PAS	9	0	18	73	0	78	18	14	0	210
Becari/ària de recerca	0	0	0	26	0	7	0	0	0	33
Treballador/a d'empresa externa	0	0	0	16	0	24	8	0	0	48
TOTAL	58	96	776	7380	25	2086	481	631	203	11737

Taula 37. Relació d'oferta i demanda d'aparcament per a vehicles privats motoritzats al Campus de Mundet.

Total		Campus	Via pública	Total
Cotxe	Oferta	413	473	886
	Demanda	538	2029	2567
Moto	Oferta	179	0	179
	Demanda	631	0	631

Total		Campus	Via pública	Total
Cotxe	Usuaris/plaça	1,30	4,29	2,90
Moto	Usuaris/plaça	3,53	-	3,53

En el cas dels cotxes, s'observa una elevada pressió a l'estacionament de via pública, on hi ha 4,29 usuaris de cotxe per cada plaça disponible. A més, s'ha de tenir en compte que aquestes places no són específiques per a la comunitat universitària, de forma que els estudiants competeixen amb altres usuaris del vehicle privat que vulguin aparcar en aquella zona. En canvi, l'estacionament a l'interior del Campus, que com ja s'ha comentat anteriorment està restringit als col·lectius PAS, PDI i treballadors externs, té una relació d'oferta i demanda de

1,3 usuaris per plaça de cotxe, indicant que hi ha suficients places per a tots els usuaris de cotxe d'aquests col·lectius, i si es té en compte la diferència d'horaris entre els treballadors, es pot concloure que hi ha fins i tot un excedent de places de cotxe en el conjunt de Campus.

Per altra banda, per calcular la relació d'oferta i demanda de places de moto al Campus s'ha considerat que tots els col·lectius poden accedir a l'interior del Campus amb moto, siguin treballadors o estudiants. A més, gairebé ningú aparca la moto a la via pública, ja sigui per la seguretat d'aparcar el seu vehicle dins del recinte de Mundet, perquè no es disposen de places reservades per a moto a la via pública o perquè els usuaris d'aquest mode volen aparcar el més a prop possible de l'edifici d'estudi o treball. Per aquest motiu, es considera que tots els usuaris de moto utilitzen només les places disponibles a l'interior del recinte, de forma que s'obté una relació de 3,53 usuaris per cada plaça de moto. Aquesta elevada pressió en l'estacionament de motos provoca problemes de saturació i aparcament indegut en diverses zones del Campus.

Degut a la forta pressió sobre l'estacionament observada a partir de la relació oferta/demanda i per tal d'intentar millorar el sistema d'aparcament al Campus es va preguntar als enquestats la seva opinió sobre l'aplicació de diverses mesures (vegeu la Figura 80). Els resultats mostren que la comunitat universitària considera que la situació actual és bastant adient, ja que un 54,6% està molt o bastant d'acord en deixar-ho tot igual. Un 48,5% creu que seria una bona o molt bona opció crear un espai preferent per a cotxes ocupats per dues o més persones, tot i que el cotxe compartit té una escassa utilització.

Només un 28,4% considera adequat crear un espai preferent per a cotxes amb baixes emissions de CO₂, segurament perquè els cotxes de la majoria dels usuaris no compleixen aquestes característiques.

Un 50,2% està molt poc o poc d'acord en la creació d'un sistema d'àrea verda universitària als carrers i espais d'aparcament propers al Campus, amb un cost aproximat d'1 euro setmanal, tot i que es destaca que un 37,7% està molt o bastant d'acord.

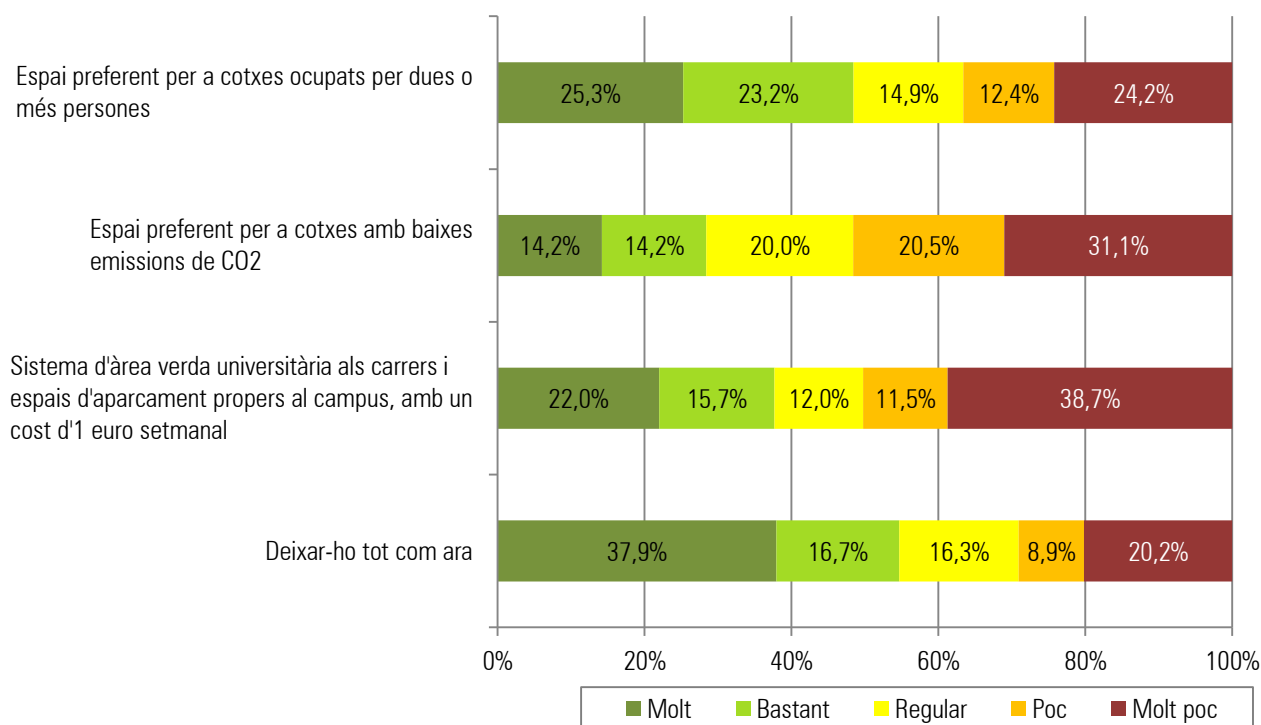
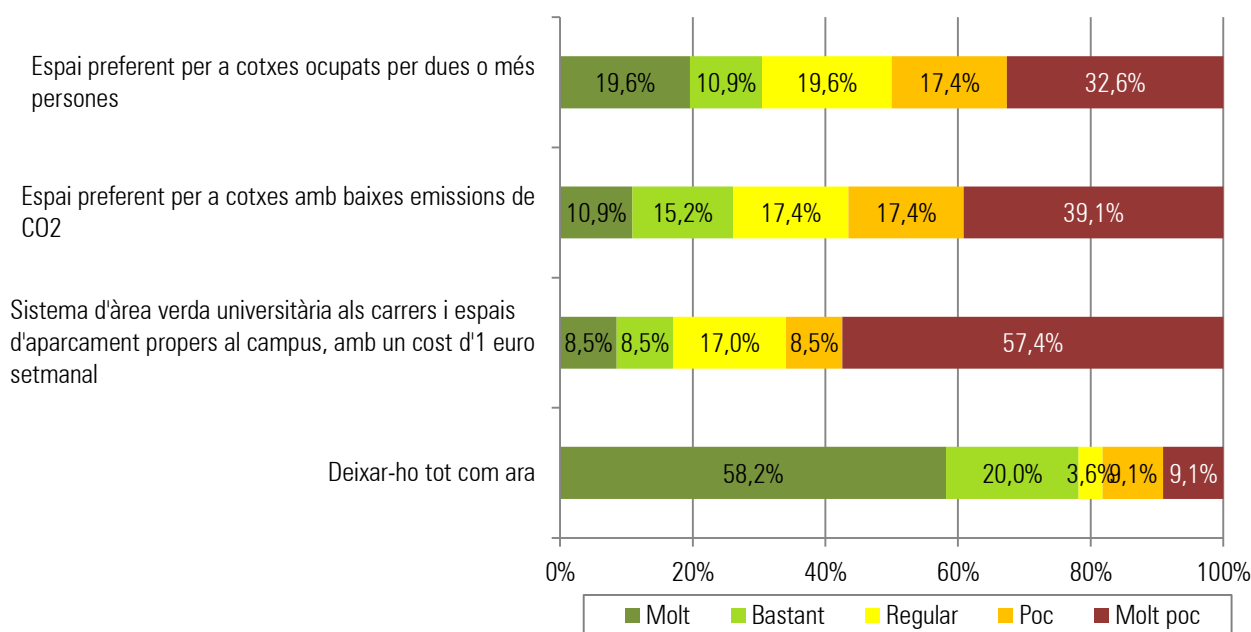


Figura 80. Grau d'acord entre els usuaris de vehicle privat per regular-ne l'aparcament al Campus de Mundet.

Si s'analitzen les dades segons els col·lectiu al que pertanyen, s'observa com el 78,2% dels treballadors (col·lectiu PDI, PAS i treballadors d'empresa externa) consideren molt o bastant important deixar-ho tot com està. Aquests són els col·lectius que disposen d'aparcament a l'interior del recinte del Campus, de forma que no tenen problemes d'aparcament al Campus.

En el cas dels estudiants, que són els que no disposen d'aparcament de cotxe a l'interior del recinte, un 44,9% està molt o bastant d'acord en deixar-ho tot igual, mentre que un 33,8% hi està poc o molt poc d'acord. La mesura amb una major acceptació és la de crear un espai preferent per a cotxes ocupats per dues o més persones (el 55,2% hi està d'acord).

Valoració dels Treballadors



Valoració dels Estudiants

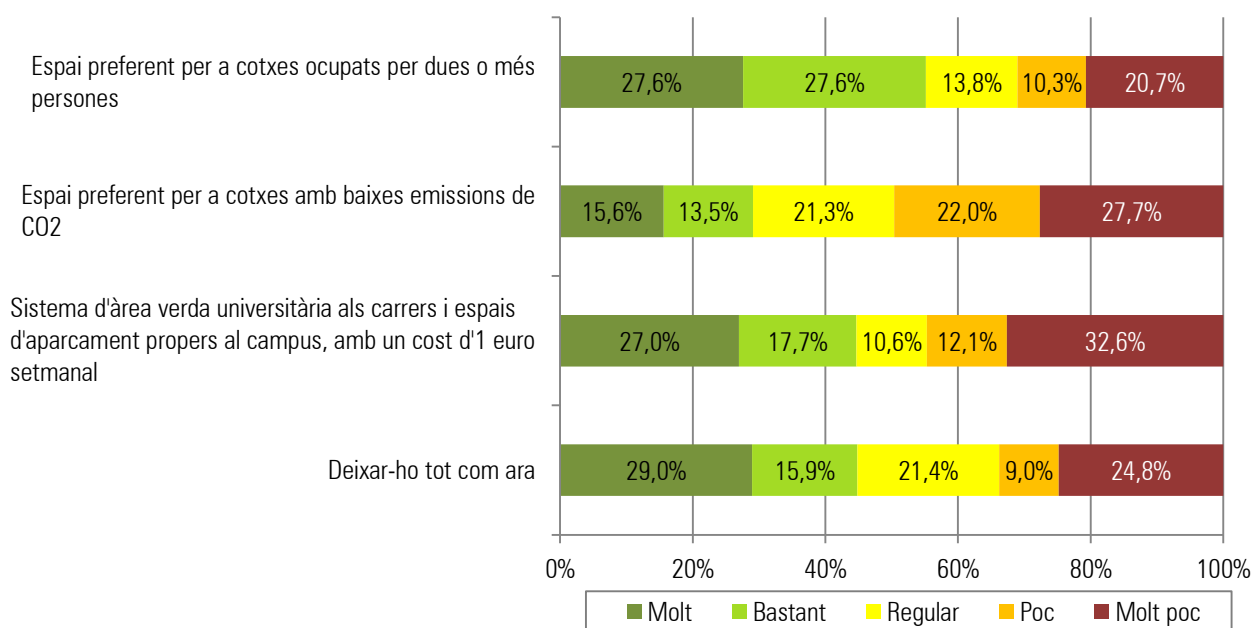


Figura 81. Grau d'acord entre els usuaris de vehicle privat per regular-ne l'aparcament al Campus de Mundet segons el col·lectiu.

5.12. VALORACIÓ DE LA BICICLETA COM A MODE DE TRANSPORT

L'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual per accedir al Campus és d'un 0,8% segons la població que integra la mostra, el que indica que un total de 96 persones són usuàries habituals a tot el Campus. Tenint en compte que l'oferta d'aparcament de bicicleta de que disposa la UB és de 22 places als edificis de la UB de l'interior del Campus i de 10 places a la via pública, es pot concloure que hi ha una proporció de 0,33 places per usuari (si només es tenen en compte les places de l'interior del Campus, la proporció és de 0,22 places per usuari).

Tanmateix, s'ha observat que les infraestructures destinades a l'aparcament de bicicletes no es troben mai saturades, de forma que es podria considerar que hi ha suficients places per als usuaris d'aquest mode de transport.

De totes formes, és possible que la presència d'aparcaments insegurs de lligat simple provoqui que els usuaris de la bicicleta no vulguin aparcar en els espais reservats a tal efecte, de forma que prefereixen aparcar en altres llocs (bancs, arbres, etc.), o fins i tot, diversos usuaris decideixen entrar la bicicleta a l'interior de l'edifici de treball o estudi.

S'ha consultat mitjançant l'enquesta el grau d'acceptació de realitzar mesures per promoure l'ús de la bicicleta a la UB (vegeu la Figura 82). Un 79,5% del total de la mostra han contestat aquesta pregunta, i s'observa que un 60,7% creu que és un àmbit molt o bastant interessant, mentre que un 12,9% considera que és poc o gens interessant.

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% i 70%, respectivament, molt o bastant a favor d'aquesta mesura. El valor d'acceptació per part dels altres col·lectius es troba entre el 50 i 60%.

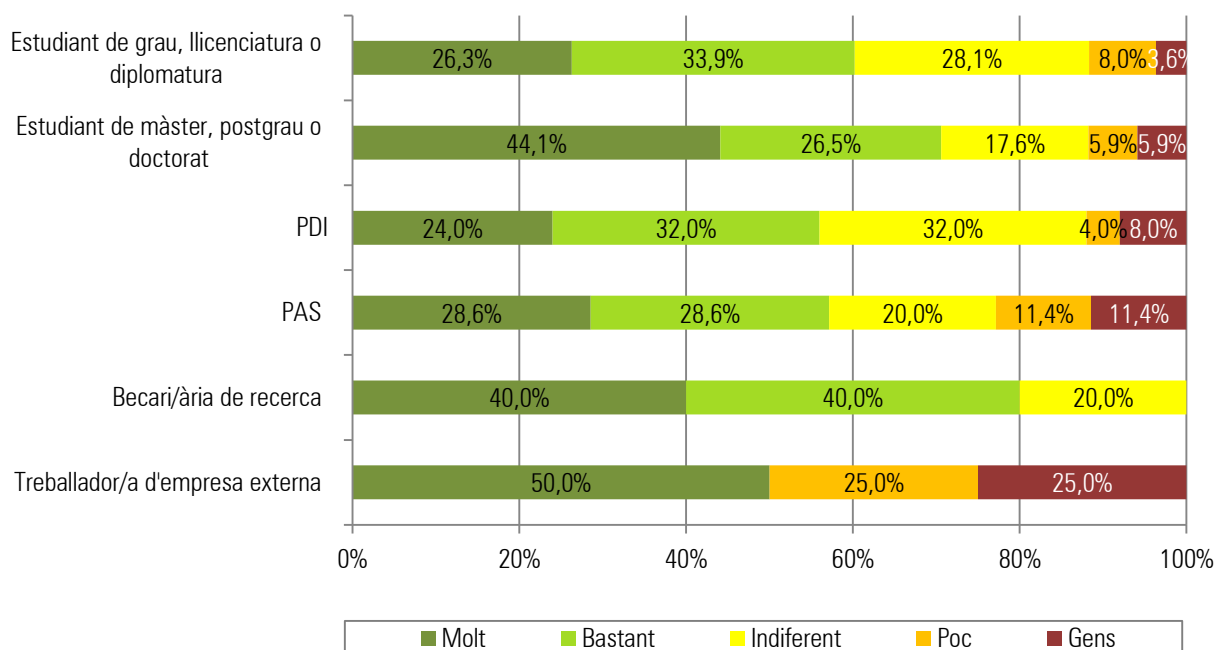


Figura 82. Grau d'acord entre la mostra per promoure la utilització de la bicicleta com a mode de transport a la UB en funció del col·lectiu.

Les mesures per promoure l'ús de la bicicleta al Campus que tenen una major acceptació entre els enquestats (vegeu la Figura 83) són conèixer una ruta fàcil i segura (el 73% està molt o bastant d'acord) i disposar d'aparcament segur al Campus (66,9%) i a casa (62,2%).

Altres mesures que també es consideren positives són disposar de Bicing al Campus (56,7%) i obtenir un incentiu o ajut per comprar una bicicleta (53,9%).

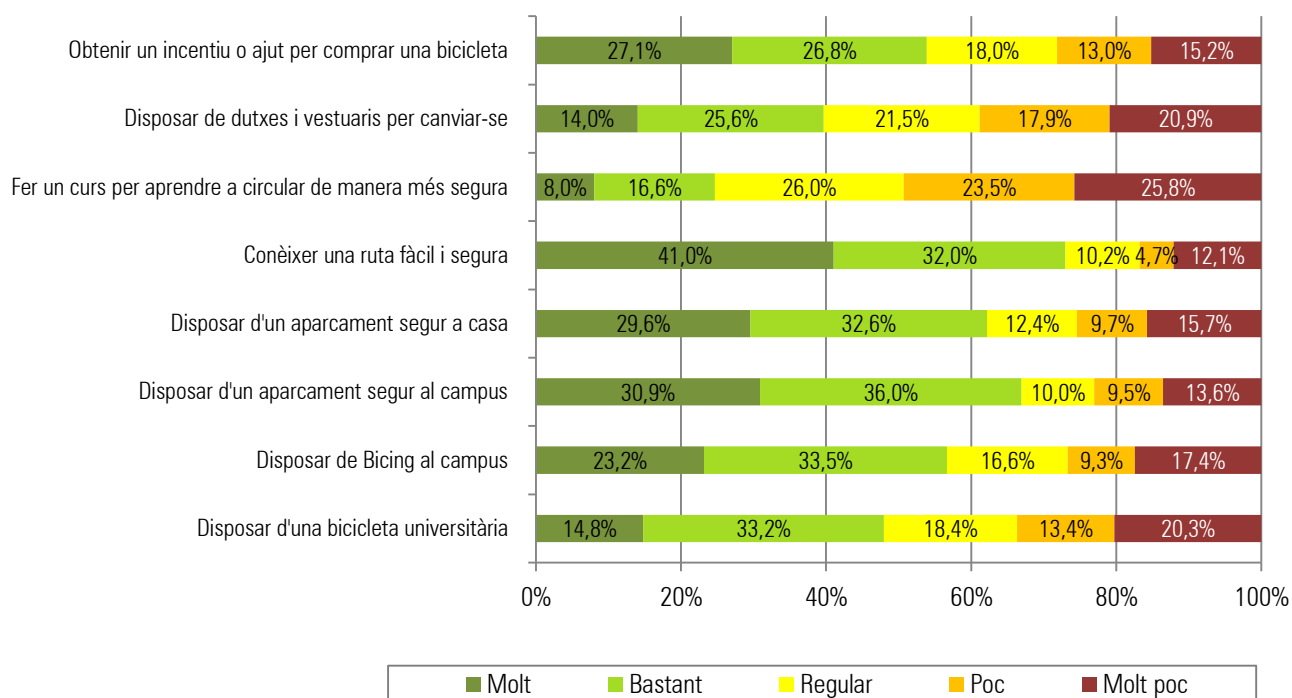


Figura 83. Grau d'acord entre la mostra sobre mesures per promoure la utilització de la bicicleta com a mode de transport al Campus de Mundet.

Les mesures valorades més negativament són disposar d'una bicicleta universitària (un 48% està molt o bastant d'acord), disposar de dutxes i vestuaris per canviar-se (39,6%) i fer un curs per aprendre a circular de manera més segura (només un 24,6% està molt o bastant d'acord, mentre que un 49,3% considera poc o gens interessant aquesta mesura).

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. Només un 27,6% manifesta que estaria molt o bastant interessat, mentre que un 52,2% considera que està poc o gens interessat.

Segons s'observa a la Figura 84, el col·lectiu que mostra major predisposició són els estudiants de màster, postgrau o doctorat, ja que un 44,4% manifesta tenir bastant o molt interès, seguit dels estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura (29,5%).

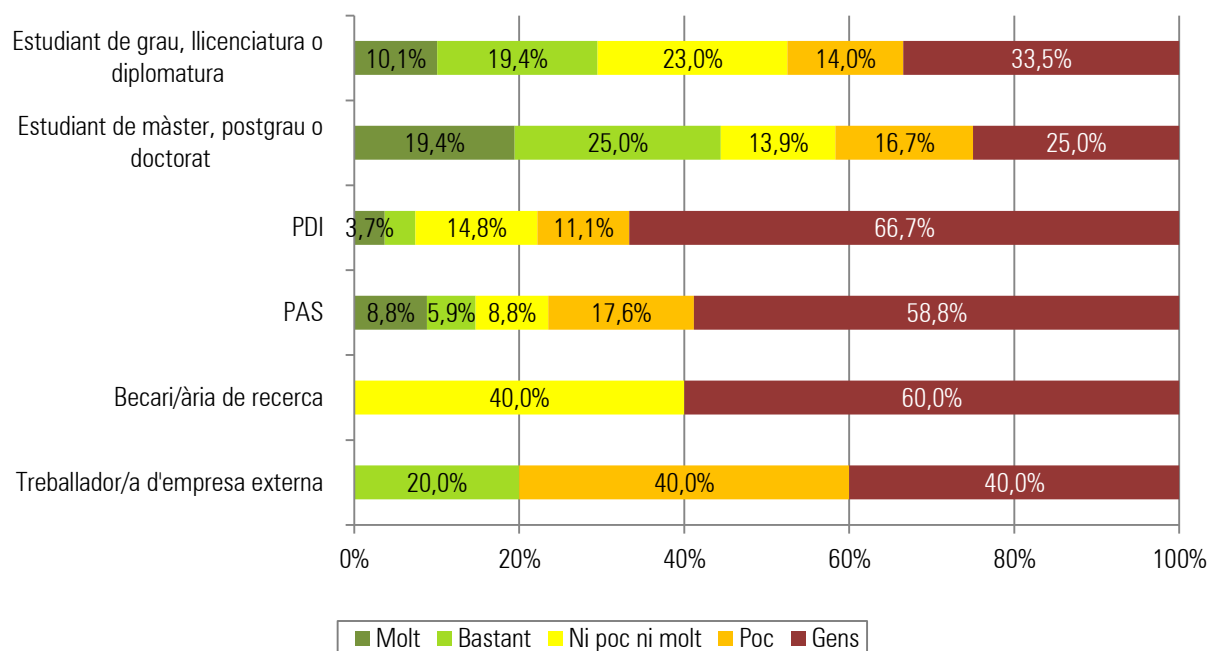


Figura 84. Graut d'interès en utilitzar la bicicleta per accedir al Campus de Mundet si es posen en pràctica les mesures de promoció proposades, en funció del col·lectiu.

Si s'analitzen les dades segons el lloc de residència (vegeu la Figura 85) s'observa que els residents a la ciutat de Barcelona estarien més interessats en utilitzar la bicicleta si s'apliquen les mesures anteriors (un 34,4% estarien molt o bastant interessats) que els residents a municipis fora de Barcelona (21,1%).

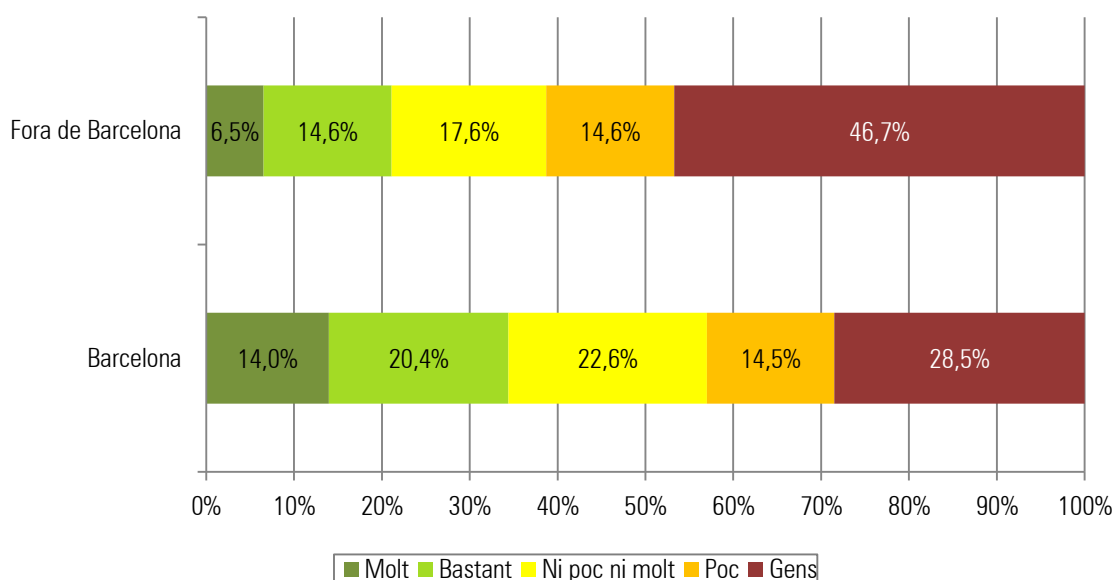


Figura 85. Graut d'interès en utilitzar la bicicleta per accedir al Campus de Mundet si es posen en pràctica les mesures de promoció proposades, en funció del lloc de residència.

La distribució de les resposta per districte (vegeu la Figura 86) mostra que hi ha més disposició a utilitzar la bicicleta a Les Corts (un 66,6% estaria molt o bastant interessat) i Nou Barris (50%). En els districtes de Ciutat Vella, Horta-Guinardó, Gràcia, Eixample, Sants-Montjuïc i Sant Andreu els valors es situen entre el 30 i 40%. Els districtes on la gent està menys disposada a utilitzar la bicicleta són Sant Martí i Sarrià-Sant Gervasi.

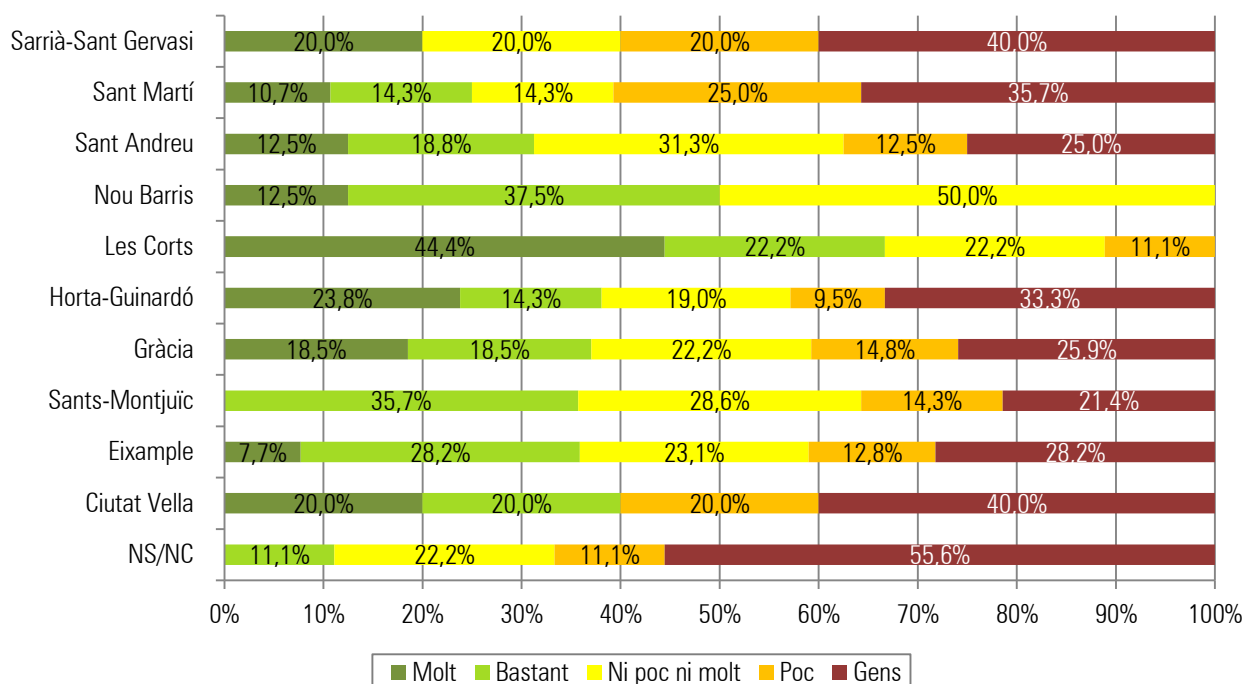


Figura 86. Grau d'interès dels residents a la ciutat de Barcelona en utilitzar la bicicleta per accedir al Campus de Mundet si es posen en pràctica les mesures de promoció proposades, en funció del districte.

Per finalitzar aquest apartat, es va consultar a la mostra sobre els serveis de bicicleta pública: Bicing i Bicicampus (vegeu la Taula 38 i la Taula 39). Aproximadament un 82% de la mostra ha respost les preguntes sobre aquests sistemes de bicicleta.

Taula 38. Ús i valoració dels sistemes de bicicleta pública (Bicing i Bicicampus) entre la comunitat universitària del Campus de Mundet en funció del lloc de residència.

		Residència				
		Fora de Barcelona	Barcelona	NS/NC	TOTAL (dades absolutes)	TOTAL (dades absolutes)
Ets usuari/ària del Bicing?	Sí	5,6%	22,4%	50,0%	14,2%	56
	No	94,4%	77,6%	50,0%	85,8%	337
Coneixes el programa Bicicampus de préstec de bicis a universitaris?	Sí	32,3%	40,7%	50,0%	36,6%	143
	No	67,7%	59,3%	50,0%	63,4%	248
Has tingut alguna bici Bicicampus?	Sí	-	1,6%	-	0,8%	3
	No	100,0%	98,4%	100,0%	99,2%	379
T'interessaria tenir una bici al llarg del curs per 20 euros, més un dipòsit de 75 que es retorna al final?	Sí	8,9%	17,5%	50,0%	13,3%	50
	No	91,1%	82,5%	50,0%	86,7%	327
Coneixes els serveis que ofereix el Punt Bici?	Sí	7,8%	14,9%	-	11,3%	44
	No	92,2%	85,1%	100,0%	88,7%	345
Has utilitzat alguna vegada els serveis del Punt Bici?	Sí	-	1,0%	-	0,5%	2
	No	100,0%	99,0%	100,0%	99,5%	384
Faries servir el Punt Bici si estigués instal·lat periòdicament al campus?	Sí	17,1%	30,0%	50,0%	23,6%	91
	No	82,9%	70,0%	50,0%	76,4%	294

Taula 39. Ús i valoració dels sistemes de bicicleta pública (Bicing i Bicicampus) entre la comunitat universitària del Campus de Mundet resident a la ciutat de Barcelona en funció del districte.

		Districte											TOTAL (dades relatives)	TOTAL (dades absolutes)
		Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Gràcia	Horta-Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sarrià-Sant Gervasi	NS/NC		
Ets usuari/ària del Bicing?	Sí	60,0%	38,1%	26,7%	7,1%	-	50,0%	11,1%	11,8%	25,8%	20,0%	16,7%	22,4%	44
	No	40,0%	61,9%	73,3%	92,9%	100,0%	50,0%	88,9%	88,2%	74,2%	80,0%	83,3%	77,6%	152
Coneixes el programa Bicicampus de préstec de bicis a universitaris?	Sí	80,0%	34,1%	40,0%	42,9%	43,5%	40,0%	37,5%	64,7%	32,3%	30,0%	33,3%	40,7%	79
	No	20,0%	65,9%	60,0%	57,1%	56,5%	60,0%	62,5%	35,3%	67,7%	70,0%	66,7%	59,3%	115
Has tingut alguna bici Bicicampus?	Sí	-	2,4%	6,7%	-	-	-	-	5,9%	-	-	-	1,6%	3
	No	100,0%	97,6%	93,3%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	94,1%	100,0%	100,0%	100,0%	98,4%	188
T'interessaria tenir una bici al llarg del curs per 20 euros, més un dipòsit de 75 que es retorna al final?	Sí	20,0%	15,4%	7,7%	24,0%	4,5%	55,6%	22,2%	21,4%	19,4%	10,0%	-	17,5%	32
	No	80,0%	84,6%	92,3%	76,0%	95,5%	44,4%	77,8%	78,6%	80,6%	90,0%	100,0%	82,5%	151
Coneixes els serveis que ofereix el Punt Bici?	Sí	20,0%	9,8%	13,3%	18,5%	4,3%	10,0%	22,2%	29,4%	16,1%	20,0%	16,7%	14,9%	29
	No	80,0%	90,2%	86,7%	81,5%	95,7%	90,0%	77,8%	70,6%	83,9%	80,0%	83,3%	85,1%	165
Has utilitzat alguna vegada els serveis del Punt Bici?	Sí	-	-	-	3,7%	-	-	-	6,3%	-	-	-	1,0%	2
	No	100,0%	100,0%	100,0%	96,3%	100,0%	100,0%	100,0%	93,8%	100,0%	100,0%	100,0%	99,0%	189
Faries servir el Punt Bici si estigués instal·lat periòdicament al campus?	Sí	33,3%	30,0%	33,3%	29,6%	22,7%	50,0%	44,4%	23,5%	25,8%	30,0%	33,3%	30,0%	57
	No	66,7%	70,0%	66,7%	70,4%	77,3%	50,0%	55,6%	76,5%	74,2%	70,0%	66,7%	70,0%	133

Un 14,2% de les persones que han contestat declara ser usuari del Bicing, tot i que s'observen diferències segons el lloc de residència. Un 22,4% dels enquestats residents a Barcelona és usuari del Bicing, mentre que el valor disminueix al 5,6% entre els residents fora de Barcelona.

En funció del districte de residència a Barcelona, s'observa que els districtes amb major proporció d'usuaris del Bicing són Ciutat Vella (60%), Les Corts (50%) i l'Eixample (38,1%). La proporció d'usuaris dels residents als districtes de Sants-Montjuïc, Sant Martí i Sarrià-Sant Gervasi es troba entre el 20 i 30%. Els districtes amb una proporció menor al 15% d'usuaris són Sant Andreu, Nou Barris, Gràcia i Horta-Guinardó.

En relació al programa Bicicampus, la comunitat universitària majoritàriament desconeix la seva existència (63,4%) tot i els esforços de promoció interna realitzats entre les institucions que participen en el seu desenvolupament. Només els residents a Ciutat Vella i Sant Andreu coneixen Bicicampus en una proporció clarament superior a la mitjana (80% i 64,7% respectivament).

Només un 0,8% dels enquestats ha tingut algun cop una bicicleta Bicicampus de préstec (es tracta de 3 persones, dels districtes de l'Eixample, Sants-Montjuïc i Sant Andreu).

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 13,3% dels enquestats estaria interessat en disposar d'una bicicleta Bicicampus en les condicions de préstec que ofereix el programa (aquest valor augmenta fins al 17,5% per als residents a Barcelona). El programa tindria major èxit a Les Corts (55,6%), Gràcia (24%), Nou Barris (22,2%), Sant Andreu (21,4%), Ciutat Vella (20%) i Sant Martí (19,4%). El districte d'Horta-Guinardó seria el menys interessat (4,5%), seguit de Sants-Montjuïc (7,7%), Sarrià-Sant Gervasi (10%) i l'Eixample (15,4%).

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 88,7% dels enquestats desconeix els serveis que ofereix. El desconeixement del Punt Bici, així com el fet que aquest servei es trobi ubicat només al Campus de Diagonal – Portal del Coneixement, es tradueix en què només un 0,5% dels enquestats ha utilitzat aquest servei alguna vegada.

En canvi, quan es pregunta si farien servir el Punt Bici si estigués instal·lat periòdicament al Campus, un 23,6% ha contestat afirmativament a aquesta qüestió.

Aquests resultats aconsellen millorar la divulgació del Punt Bici, 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. A més, s'ha de tenir en compte que la possibilitat de creixement del Punt Bici és superior a la del propi sistema de préstec de bicicletes Bicicampus, ja que els serveis que ofereix són accessibles per a tots els estudiants i treballadors de la UB que siguin usuaris de la bicicleta, ja sigui bicicleta pròpia com de préstec.

5.13. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT AL CAMPUS

L'enquesta sobre hàbits de mobilitat entre la comunitat universitària de la UB al Campus de Mundet 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 el 93% de la mostra.

Entre les mesures proposades (vegeu la Figura 87), la més ben valorada és la introducció de descomptes en el transport públic per a la comunitat universitària, amb un 89% de respostes totalment a favor (un 96,6% està totalment o parcialment d'acord). Les altres mesures amb un elevat percentatge de població totalment o parcialment d'acord són millorar els camins existents al Campus per a l'accés a peu (83,9%), incrementar la freqüència de pas de les línies de transport públic existents (82,4%), incrementar l'oferta de transport públic amb més línies (81,2%) i fer que el recorregut del bus intern comenci al costat del metro (80,1%). Totes aquestes mesures estan relacionades amb el transport públic motoritzat i l'accessibilitat al Campus, demostrant que la comunitat universitària del Campus de Mundet considera que s'ha de millorar l'accessibilitat en transport públic i a peu d'aquest Campus. Aquestes mesures podrien afavorir l'ús del transport públic en detriment del transport privat motoritzat.

Altres mesures que també interessin són crear un portal web de mobilitat que faciliti compartir cotxe (76,2%), crear rutes segures per arribar al recinte amb bici (72,2%), crear un aparcament segur de bicicletes al costat de l'estació de metro (70,6%), fer arribar els autobusos urbans fins a la rotonda del recinte (66,9%), fer arribar el Bicing fins a l'estació de metro (66,8%) i augmentar el control de la indisciplina a l'aparcament (53,2%).

Les mesures que tenen una menor acceptació són reduir l'aparcament del Campus, on un 61% de la població no està gens d'acord (un 73,8% està totalment o parcialment en desacord), i reforçar el programa Bicicampus amb més bicicletes de préstec, on només un 49,6% està totalment o parcialment d'acord, tot i que es destaca que un 44,2% dels enquestats ha manifestat indiferència respecte a aquesta mesura.

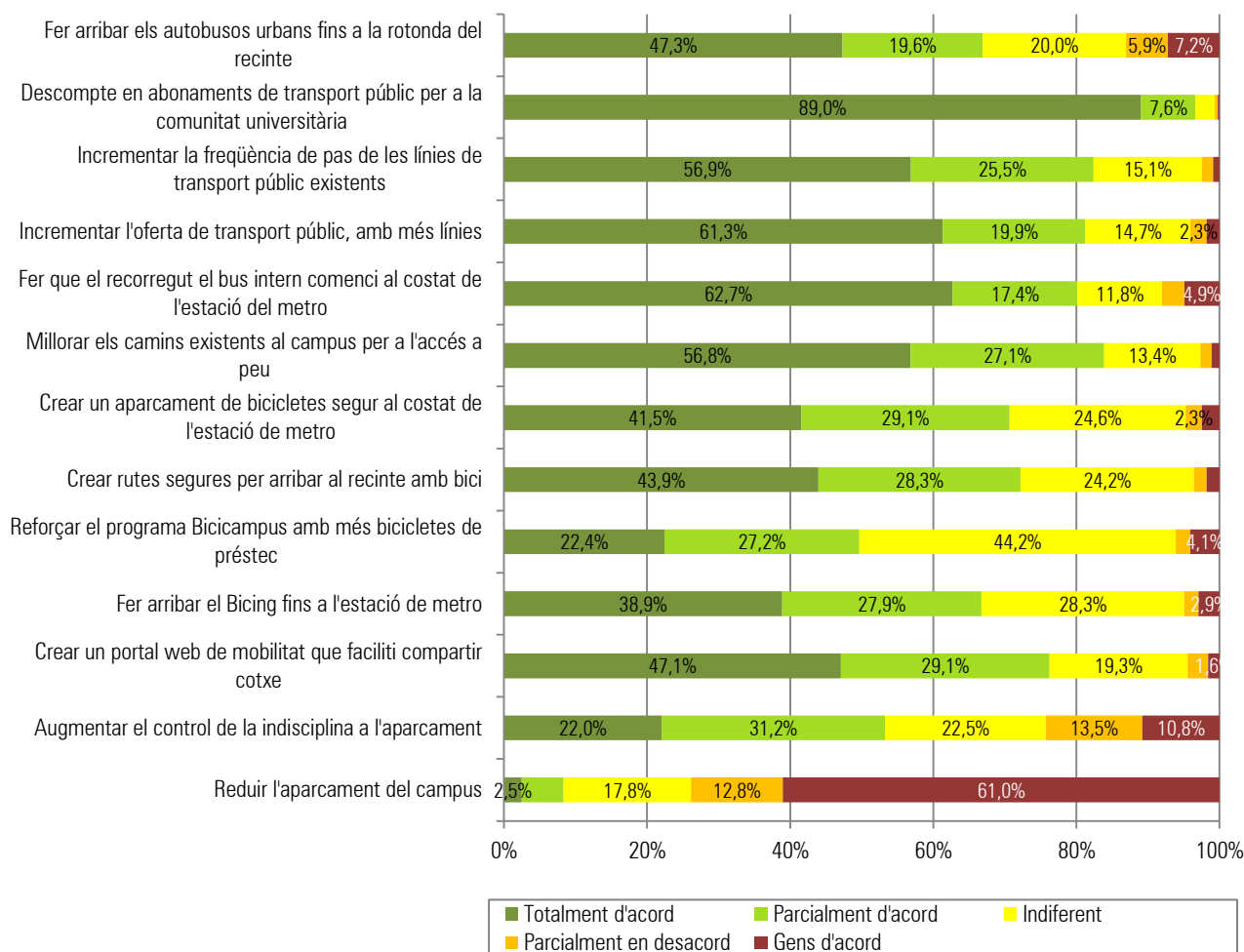


Figura 87. Grau d'acord sobre la implantació de diverses mesures de mobilitat sostenible al Campus de Mundet.

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 20,5% dels enquestats van realitzar alguna observació. Malgrat que les respostes eren de lliure expressió, s'ha fet una agrupació dels 98 comentaris rebuts en 8 categories diferents (vegeu la Figura 88).

Un 31% de les observacions realitzades pels enquestats fan referència a la dificultat d'accés al Campus a peu i en bicicleta, ja que consideren que el trajecte té massa escales i un elevat pendent. En relació a l'accés a peu, diversos comentaris proposen posar escales mecàniques. També consideren que s'ha de millorar l'accés a les persones amb mobilitat reduïda. A més, comenten que en certes hores de la tarda, quan és fosc, el trajecte a peu és molt insegur, sobretot si et dirigeixes als aparcaments de la zona del Velòdrom.

En el cas de l'accés en bicicleta, tot i que molts manifesten que estan a favor de promoure l'ús de la bicicleta a la universitat, consideren que en el cas del Campus de Mundet pot arribar a ser massa difícil degut a l'orografia. Un 2% també comenta que existeixen certs problemes de seguretat per accedir a Mundet en bicicleta, sobretot per l'elevada quantitat de vehicles que accedeixen al Campus i/o que circulen pel Passeig de la Vall d'Hebron.

Un 7% de les observacions, en canvi, recolzen l'ús de la bicicleta i/o demanen millores per a fomentar el seu ús, com per exemple, la implantació del Bicing i la instal·lació d'aparcaments segurs al Campus.

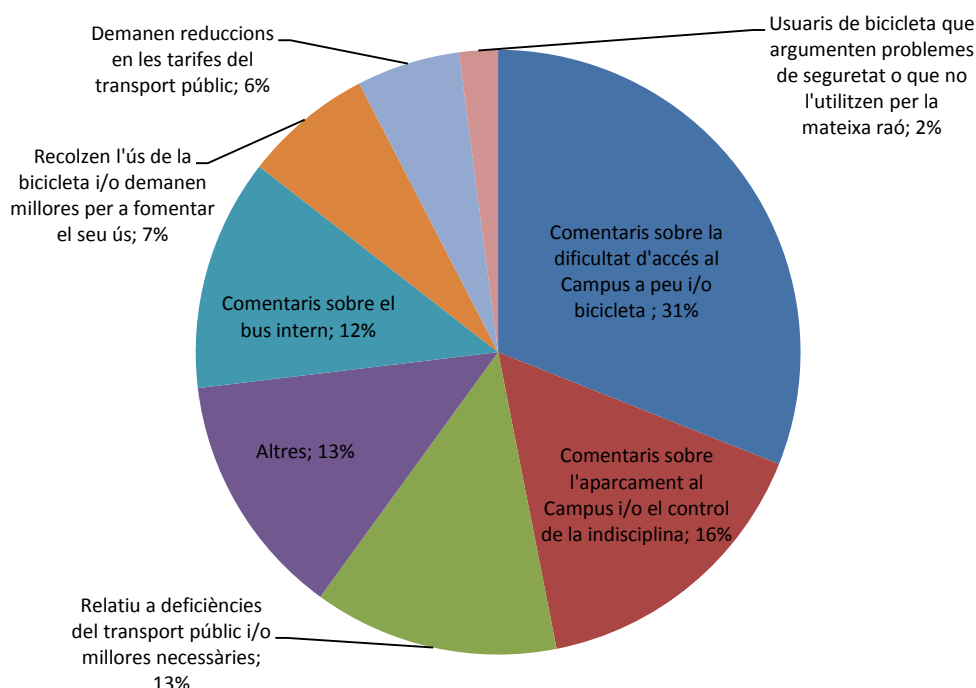


Figura 88. Distribució percentual per temes de les observacions i suggeriments realitzats a l'enquesta.

Un 16% ha realitzat comentaris sobre l'aparcament al Campus i/o el control de la indisciplina. Molts estudiants demanen poder aparcar dins del Campus, ja que l'aparcament de la zona del Velòdrom queda massa allunyat i en certes hores del dia hi ha places d'aparcament no cobertes dins del Campus. També hi ha personal PAS i PDI que comenta que s'ha de controlar més l'accés al Campus, ja que hi ha personal que tot i que no disposa de cap autorització, entra igualment al recinte de Mundet.

Un 13% dels comentaris són relatius a deficiències del transport públic i/o millores necessàries. La majoria dels comentaris d'aquesta temàtica expressen que no tenen diferents d'opcions de transport per accedir al Campus, i que el trajecte en transport públic és llarg o té poca freqüència.

També demanen reduccions en les tarifes del transport públic (5%) perquè consideren que és massa car.

Un 12% ha realitzat comentaris sobre el bus intern. Diverses persones demanen que hi hagi una parada a prop del bar. També demanen més freqüència de pas i comenten que en hores punta el bus va massa ple.

Altres comentaris (13%) no tenen a veure amb la mobilitat, sinó que són aclariments sobre les respostes donades, opinions sobre l'enquesta, comentaris relacionats amb el medi ambient, entre d'altres.

A continuació es mostren alguns dels comentaris realitzats pel personal enquestat:

« En relació al tema de la difusió de l'ús de la bicicleta, malgrat que és molt desitjable, és obvi que la ubicació del campus no ajuda gaire (per l'alçada i la barrera de la ronda).»

« Si no es canvia la política del carrils bicis i tenen més coherència es fa difícil circular per Barcelona amb bicicleta. Encara hi ha massa prioritat per a cotxes...»

«S'hauria de procurar que els alumnes siguin conscients de la contaminació que un cotxe provoca, a banda d'aplicar altres mesures.»

«...l'accés en cotxe és indiscriminat per tal d'evitar llargues cues que acabin saturant el lateral de la ronda, acabant obrint a tothom. D'aquesta forma, moltes vegades les places d'aparcament estan saturades per cotxes d'alumnes que no són precisament de discapacitats. ... Cal sumar la indisciplina de molts conductors aliens al campus que estacionen i/o encotxen a qualsevol punt abans de la barrera, sense cap respecte pels vianants i la resta de conductors, tot posant-los en risc.»

«...es podria plantejar el fet d'oferir accés al recinte, encara que s'hagués de pagar una quota, per exemple...»

«Considero que se debería permitir el acceso de los estudiantes en coche a todo el Campus de Mundet... terminamos las clases en algunas ocasiones casi a las 22h y tener que dirigirnos hasta nuestro lugar de aparcamiento, de noche, es inseguro y molesto...»

«...caldria instal·lar algun dispositiu d'ajuda per a les persones que tenen mobilitat reduïda i van en cadira de rodes o amb crosses, per a que els hi fos més fàcil accedir al campus, sense haver de pujar tota la rampa. Alguna espècie de cadira a les escales que pugés mecànicament fins, almenys, el primer edifici. »

«Poner escaleras eléctricas desde la boca del metro. Poner en la parada de inicio, como en todas las paradas de autobús de la ciudad, un espacio protegido de la lluvia y con asientos. »

«Crec que estaria bé que l'autobús intern tingués una parada a l'edifici llevant, a l'alçada del bar. »

« Mundet debería tener más líneas de metro y autobús. »

« ...és imprescindible un descompte en els abonaments del transport públic. »

6. IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT⁸

Per tal de determinar l'impacte ambiental provocat per la mobilitat de la comunitat universitària de la UB del Campus de Mundet en els desplaçaments que realitzen cada dia per motiu d'estudi o treball, s'ha calculat primer l'impacte ambiental produït segons el mode de transport utilitzat per accedir al Campus, i a continuació s'ha determinat l'impacte ambiental derivat del servei d'autobús intern del Campus.

6.1. IMPACTE AMBIENTAL SEGONS EL MODE DE TRANSPORT

La mobilitat de la comunitat universitària de la UB que diàriament es desplaça als centres de treball o estudi del Campus de Mundet 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 (vegeu la Figura 54), 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).

En el cas dels enquestats que no han especificat el col·lectiu al que pertanyen, s'ha realitzat un promig dels valors especificats anteriorment, considerant així que aquest grup accedeix al Campus durant unes 43,4 setmanes a l'any.

Per tant, s'obté que l'assistència mitjana de tota la comunitat universitària del Campus, tenint el compte el pes de cada un dels col·lectius a la mostra, és de 167,23 dies anuals per persona. Concretament, el nombre de dies d'assistència per col·lectiu varia entre un mínim de 139,5 dies per part dels estudiants de màster, postgrau o doctorat, i un màxim de 212,5 dies anuals del col·lectiu PAS (vegeu la Taula 40).

Taula 40. Assistència mitjana anual al Campus de Mundet en funció del col·lectiu.

	Estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiants de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC
Assistència mitjana (dies anuals per persona)	159,6	139,5	202,5	212,5	207	207	195,3

⁸ Nota: les dades dels quilòmetres recorreguts per la comunitat universitària per accedir al Campus, el consum energètic associat, les emissions de CO₂ i la petjada ecològica han estat revisades a data de maig de 2014.

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.

En el cas dels enquestats dels que no es disposa informació sobre el seu codi postal, s'ha estimat la distància mitjana al Campus realitzant un promig entre la resta de distàncies calculades, segons si es té informació de si són residents de Barcelona, de fora de Barcelona, o si no es disposa de cap dada sobre el lloc de residència.

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'assigna teòricament el mode amb què s'accedeix al Campus a la totalitat de quilòmetres del recorregut. Això pot donar lloc a alguns resultats erronis, com ara una sobrevaloració de quilòmetres a peu o en metro o una infravaloració dels recorreguts en Renfe o FGC. A la Taula 42 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula X de l'annex II.

A partir d'aquests càlculs s'obté que la comunitat universitària del Campus de Mundet recorre uns 64 milions de quilòmetres anualment. Si considerem que anualment hi ha uns 250 dies feiners anuals, obtenim que la població realitza un total de 256.005,9 Km en viatges d'anada i tornada al campus diàriament en dia feiner. Cal destacar que la xifra real de desplaçaments en un dia qualsevol pot variar bastant entre les jornades de major activitat al llarg del curs acadèmic quan tota la comunitat universitària es desplaça al Campus, i els dies del mes d'agost, quan no hi ha cap tipus d'activitat acadèmica i la majoria dels treballadors es troben de vacances.

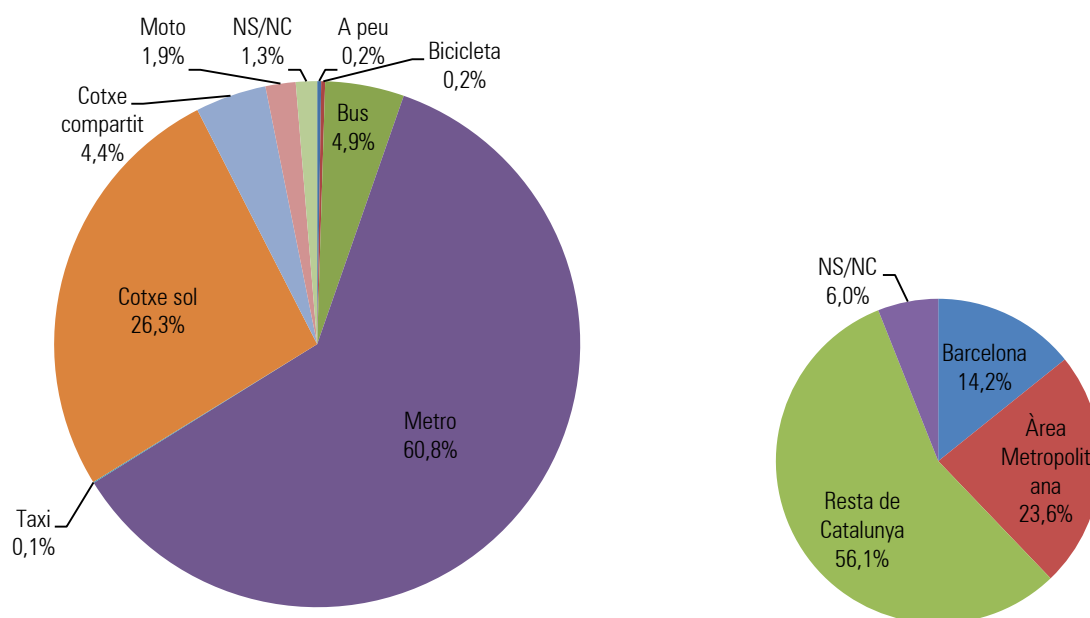


Figura 89. Distribució percentual per mode de transport i residència dels quilòmetres recorreguts anualment en desplaçaments d'anada i retorn de la comunitat universitària de la UB al Campus Mundet.

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).

La distància mitjana entre la residència i el Campus per als habitants de la ciutat de Barcelona és de 4,7 Km, mentre que per als residents de fora de Barcelona aquest valor augmenta fins als 34,6 Km. Per aquest motiu, tot i que gairebé la meitat de la comunitat universitària del Campus resideix a Barcelona, només representa el 14,2% dels quilòmetres recorreguts anualment per tota la població del Campus (vegeu la Figura 89).

En quant a la distribució percentual per mode de transport, s'observa que el 60,8% dels quilòmetres recorreguts anualment per la comunitat universitària es realitzen en metro, mentre que el cotxe representa el 30,7% (sent un 26,3% dels quilòmetres en cotxe sol i un 4,4% en cotxe compartit).

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 41). A la Taula 42 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula XI 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 Mundet és de 77.542,6 GJ anuals, dels quals els usuaris de cotxe que es desplacen sense acompanyant sumen prop del 62,5% tot i que només un 26,3% del quilometratge total correspon a aquest mode.

Taula 41. 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

Si comparem les dades segons la residència (vegeu la Figura 90), s'observa que tant per a la població de Barcelona (44,9%), com per als residents als altres municipis de l'àrea metropolitana (52%) o a la resta de Catalunya (68,7%) el mode que suposa el major consum d'energia és el cotxe.

El metro és el segon mode que acumula el major consum d'energia en el global de la mostra, amb un 26,1% del total, i es troba present en proporció similar tant entre els residents a Barcelona (34%) com als municipis de l'àrea metropolitana (30,9%), i en menor proporció en els residents a la resta de Catalunya (23,4%). Aquests valors són deguts a què 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).

Els altres modes de transport no intervenen de forma tant clara en el consum energètic, tot i que la moto representa el 9,2% del consum d'energia en relació a la mobilitat a la ciutat de Barcelona, i en el cas de la resta de municipis de l'àrea metropolitana, el cotxe compartit és responsable del 12,6%.

Els modes energèticament més eficients (la bicicleta i els desplaçaments a peu), gairebé no intervenen en el consum anual a Barcelona (0,4%) degut a què només representen el 3,4% dels quilòmetres recorreguts pels residents d'aquesta ciutat, i 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.

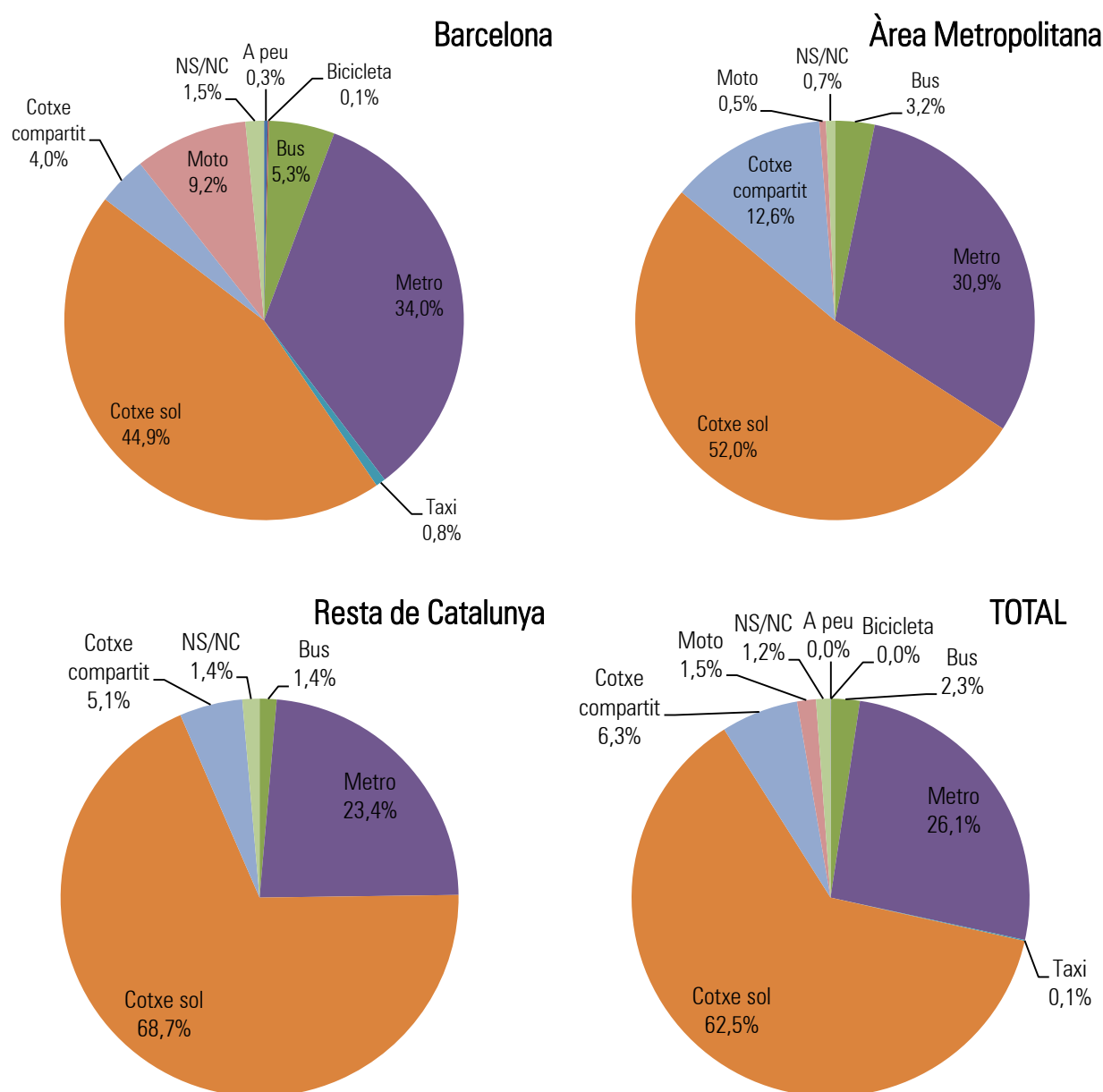


Figura 90. Distribució percentual per mode de transport del consum d'energia de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de Mundet.

Taula 42. 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 Mundet.

Distància recorreguda (Km)

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Barcelona	155.712,2	155.712,2	778.560,8	5.566.709,7	38.928,0	1.323.553,4	194.640,2	778.560,8	116.784,1	9.109.161,3
Àrea Metropolitana	0,0	0,0	909.996,4	9.826.939,5	0,0	2.972.425,6	1.199.974,9	88.315,4	109.958,7	15.107.610,5
Resta de Catalunya	0,0	0,0	1.131.317,6	21.459.522,8	0,0	11.329.225,0	1.402.252,7	0,0	607.434,0	35.929.752,2
NS/NC	0,0	0,0	285.840,7	2.070.390,7	0,0	1.178.115,7	0,0	320.593,6	0,0	3.854.940,6
TOTAL	155.712,2	155.712,2	3.105.715,5	38.923.562,7	38.928,0	16.803.319,7	2.796.867,8	1.187.469,8	834.176,9	64.001.464,7

Consum d'energia (GJ)

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Barcelona	24,9	9,3	451,6	2.889,1	67,7	3.818,5	338,5	778,6	127,3	8.505,4
Àrea Metropolitana	0,0	0,0	527,8	5.100,2	0,0	8.575,4	2.086,8	88,3	119,9	16.498,4
Resta de Catalunya	0,0	0,0	656,2	11.137,5	0,0	32.684,8	2.438,5	0,0	662,1	47.579,1
NS/NC	0,0	0,0	165,8	1.074,5	0,0	3.398,9	0,0	320,6	0,0	4.959,8
TOTAL	24,9	9,3	1.801,3	20.201,3	67,7	48.477,6	4.863,8	1.187,5	909,3	77.542,6

Emissions de CO2 (Kg)

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Barcelona	0,0	0,0	41.263,7	130.595,0	2.535,0	215.474,5	12.675,0	55.246,7	6.430,1	464.220,0
Àrea Metropolitana	0,0	0,0	48.229,8	230.540,0	0,0	483.910,9	78.142,4	6.266,9	6.054,3	853.144,3
Resta de Catalunya	0,0	0,0	59.959,8	503.440,4	0,0	1.844.397,8	91.314,7	0,0	33.445,3	2.532.558,1
NS/NC	0,0	0,0	15.149,6	48.571,4	0,0	191.797,2	0,0	22.749,3	0,0	278.267,5
TOTAL	0,0	0,0	164.602,9	913.146,8	2.535,0	2.735.580,4	182.132,0	84.262,9	45.929,8	4.128.189,8

Petjada ecològica (ha)

	A peu	Bicicleta	Bus	Metro	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Barcelona	0,0	0,0	5,5	17,6	0,3	29,0	1,7	7,4	0,9	62,4
Àrea Metropolitana	0,0	0,0	6,5	31,0	0,0	65,1	10,5	0,8	0,8	114,7
Resta de Catalunya	0,0	0,0	8,1	67,7	0,0	248,1	12,3	0,0	4,5	340,6
NS/NC	0,0	0,0	2,0	6,5	0,0	25,8	0,0	3,1	0,0	37,4
TOTAL	0,0	0,0	22,1	122,8	0,3	367,9	24,5	11,3	6,2	555,2

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 43.

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 42 es mostren els resultats resumits d'aquest càlcul, que s'ofereixen més detalladament a la taula XII de l'annex II.

Taula 43. 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 Fundación Ecología 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 Fundación Ecología y Desarrollo i Acció Natura. Paràmetres mitjans escollits: combustible utilitzat gasoil, tipus circulació 80% ciutat - 20% carretera, potència 90-120 CV. Per a cotxe compartit es considera un promig d'ocupació de 2,5 persones al vehicle.
Cotxe (només conductor)	162,80	

Així, s'han obtingut unes emissions totals de CO₂ de 4.128 tones anuals degut a la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de Mundet.

Si s'analitzen les dades segons el mode de transport utilitzat, s'observa que el cotxe sol és responsable del 66,3% de les emissions de CO₂ (vegeu la Figura 91), tot i representar només el 26,3% dels quilòmetres recorreguts. A més, el cotxe amb només un conductor té una major influència en les emissions dels trajectes dels residents a la resta de Catalunya (72,8%), degut a què els quilòmetres recorreguts amb aquest mode també és superior.

El metro és el segon mode en quant al nombre d'emissions, representant el 22,1% del total d'emissions, tot i ser el mode amb què es realitzen més quilòmetres (60,8%). Aquest fet evidencia que el metro és un mitjà de transport més eficient que el cotxe, ja que les emissions de CO₂ són inferiors al nombre de quilòmetres recorreguts. Es destaca que no existeixen gaires diferències segons el lloc de residència analitzat.

Els altres modes de transport tenen poca incidència en el conjunt de les emissions de la mobilitat de la UB al Campus, ja sigui perquè els quilòmetres recorreguts en aquests mitjans és molt baixa o perquè no generen emissions.

Es destaca, però, la importància de la moto en el cas de les emissions de CO₂ en els trajectes dins de Barcelona, i del cotxe compartit (9,2%) en els trajectes des dels altres municipis de l'àrea metropolitana.

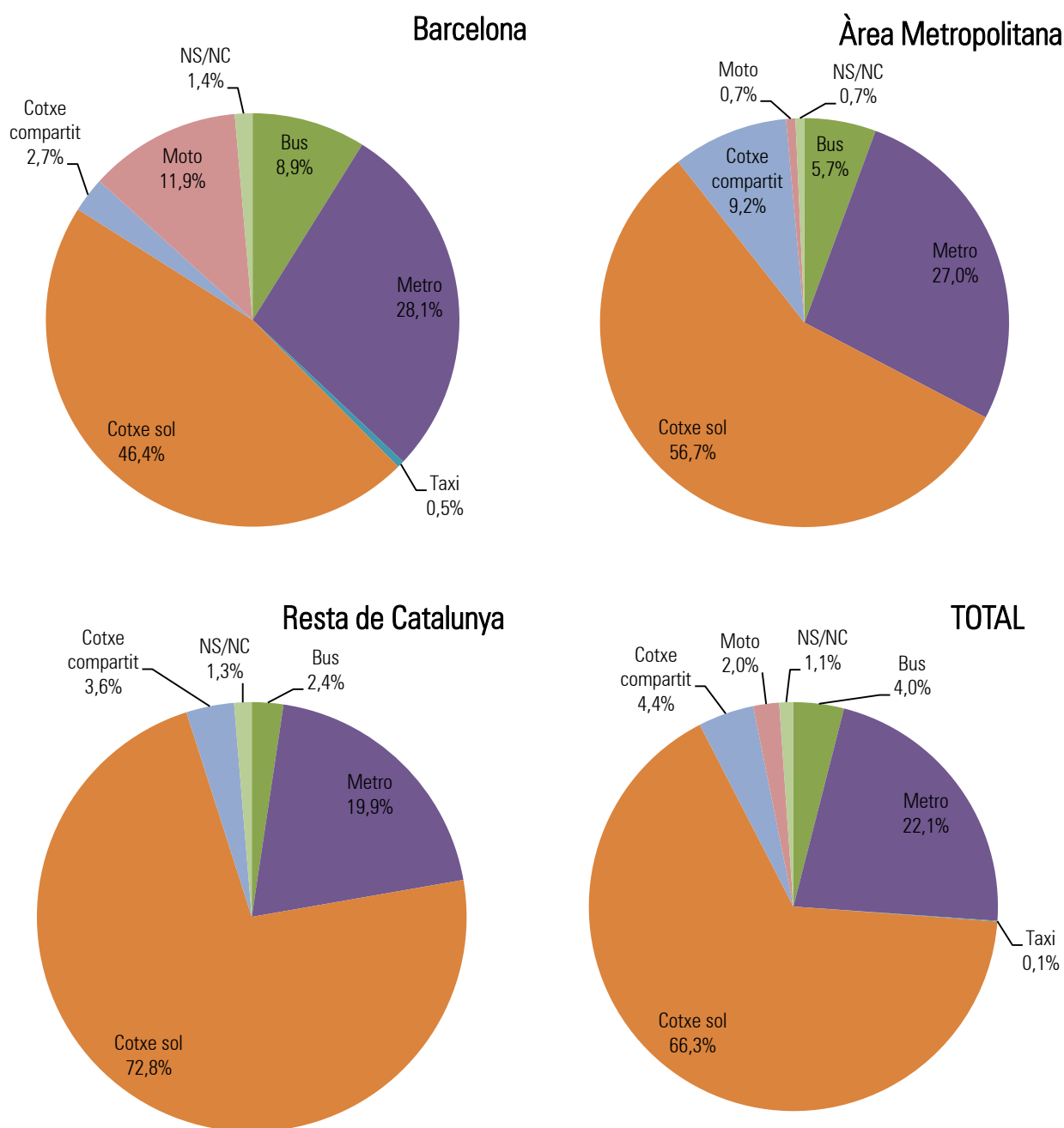


Figura 91. Distribució percentual per mode de transport de les emissions de CO₂ de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de Mundet.

Finalment, es calcula la petjada ecològica corresponent a la mobilitat del Campus de Mundet. Aquest indicador, formulat inicialment per Wackernagel i Rees (1996), reflecteix l'àrea de territori ecològicament productiva —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 CO₂ un factor d'absorció de 7.435,5 kg de CO₂ 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 XIII de l'annex II.



Figura 92. Comparació de la superfície ocupada pels edificis de la UB al Campus de Mundet 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 555,2 hectàrees de vegetació per absorbir el CO_2 emès en els trajectes diaris de tota la població del Campus. Tenint en compte que la superfície de zona forestal i verd urbà disponible per al conjunt de la ciutat de Barcelona l'any 2009 era de 3.002,48 ha, es pot concloure que es necessita el 18,5% 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 Mundet.

6.2. IMPACTE AMBIENTAL DEL SERVEI D'AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS

El nivell d'emissions de CO_2 de l'autobús intern del Campus de Mundet s'han calculat a partir de les dades proporcionades per les empreses que han realitzat aquest servei durant l'any 2010. Concretament, des del gener fins al setembre l'empresa ALSA va ser l'encarregada del servei mitjançant un autobús dièsel, i a partir de setembre l'empresa FONT va obtenir la concessió del servei amb un autobús que utilitza biodièsel.

L'autobús de dièsel, que té un consum mitjà de 42 litres/100Km, va realitzar uns 47.200 Km durant l'any 2010, mentre que l'autobús de biodièsel, amb un consum mitjà de 44 litres/100Km i un percentatge del 20% de biodièsel en la barreja de combustible, va realitzar uns 9.664 Km. Així, el servei d'autobús intern del Campus va realitzar un total de 56.864 Km durant l'any 2010.

Considerant que el factor d'emissió d'un autobús que utilitza combustible dièsel és de 2.61 Kg CO₂/litre, i el d'un autobús que utilitza biodièsel al 20% és de 2.09 Kg CO₂/litre (Oficina Catalana per al Canvi Climàtic, 2011), s'obté que les emissions totals de CO₂ de l'autobús intern del Campus són del valor de 60.619,2 Kg CO₂. Aplicant al resultat d'emissions de CO₂ un factor d'absorció de 7.435,5 kg de CO₂ per hectàrea de vegetació, s'obté una petjada ecològica de 8,2 ha.

S'ha calculat el consum energètic del bus intern sabent que el consum per passatger amb una ocupació mitjana de l'autobús urbà del 50% és de 0.58 MJ per passatger i km i considerant que l'ocupació de l'autobús al 50% és d'unes 45 persones, obtenint així un consum energètic del vehicle de 26,1 MJ/Km. D'aquesta forma s'obté un consum energètic total del servei d'autobús intern de 1.484,2 GJ.

Per últim, a la Taula 44 es mostra un recull de les dades obtingudes per valorar l'impacte ambiental de la mobilitat al Campus de Mundet.

Taula 44. Impacte ambiental de la mobilitat al Campus de Mundet.

	Accés al Campus	Autobús intern	TOTAL
Distància recorreguda (km)	64.001.464,7	56.864,0	64.058.328,7
Consum d'energia (GJ)	77.542,6	1.484,2	79.026,8
Emissions de CO ₂ (kg)	4.128.189,8	60.619,2	4.188.809
Petjada ecològica (ha)	555,2	8,2	563,4

A partir d'aquestes dades es pot concloure que el consum d'energia derivat de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB al Campus de Mundet és de 79.026,8 GJ, i que es produeixen unes emissions totals de 4.188.809 Kg CO₂. En quant a la petjada ecològica, es necessiten 563,4 hectàrees de vegetació per absorbir el CO₂ emès en els trajectes diaris de tota la població del Campus per arribar fins al seu centre de treball o estudi.

7. DEFICIÈNCIES DETECTADES

En aquest apartat es presenten en format de fitxa les principals deficiències detectades a la diagnosi de la mobilitat al Campus de Mundet. 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 45. Resum de les deficiències en la mobilitat al Campus de Mundet detectades en aquesta diagnosi.

	Descripció	Responsable
#01	APARCAMENTS DE BICICLETA INSEGURS AL CAMPUS	Universitat de Barcelona
#02	INDISCIPLINA DELS COTXES ALS APARCAMENTS DEL CAMPUS	Usuaris - Universitat de Barcelona
#03	INDISCIPLINA DELS COTXES A L'ENTRADA DEL CAMPUS	Usuaris - Ajuntament de Barcelona - Diputació de Barcelona
#04	INDISCIPLINA EN L'ESTACIONAMENT DE MOTOS	Usuaris - Universitat de Barcelona - Diputació de Barcelona
#05	DIFICULTAT D'ACCÉS A PEU PER L'ESTACIONAMENT DE MOTOS	Universitat de Barcelona - Diputació de Barcelona
#06	ESTAT DEFICIENT DELS ACCESSOS PER A VIANANTS	Diputació de Barcelona
#07	PARADES DE L'AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS SENSE MARQUESINA	Diputació de Barcelona - Universitat de Barcelona
#08	MANCA SENYALITZACIÓ HORIZONTAL DE PAS DE VIANANTS	Diputació de Barcelona

Def.01

APARCAMENTS DE BICICLETA INSEGURS AL CAMPUS*Descripció:*

El Campus de Mundet encara disposa d'alguns sistemes d'aparcament de bicicletes de lligat simple, tractant-se d'un dispositiu insegur perquè només permet lligar la bicicleta per una roda. Per aquest motiu, la Universitat de Barcelona ha anat substituint els aparcaments de lligat simple per sistemes de U invertida, que permet lligar la bicicleta per dos punt (roda i quadre). En concret, els aparcaments insegurs es troben a:

- Accés edifici Ponent
- Aulari de Migdia II

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Substituir els aparcaments de lligat simple del Campus de Mundet per uns dispositius en U invertida.

Responsable de l'execució:

Universitat de Barcelona.

Def.02

INDISCIPLINA DELS COTXES ALS APARCAMENTS DEL CAMPUS*Descripció:*

La manca de places d'aparcament per a cotxes en alguns dels espais habilitats a l'interior del Campus de Mundet, sobretot als aparcaments de Migdia (aparcament 2) i de Ponent (aparcament 5), comporta que els cotxes aparquin en llocs indeguts. En molts dels casos els vehicles són estacionats en doble fila impedit que altres cotxes puguin sortir de la seva plaça d'aparcament.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Control de la indisciplina en els aparcaments informant primer i després sancionant si cal.

Responsable de l'execució:

Usuaris - Universitat de Barcelona.

Def.03

INDISCIPLINA DELS COTXES A L'ENTRADA DEL CAMPUS

Descripció:

Diversos cotxes que no tenen autorització per accedir al Campus estacionen a la rotonda inferior del Campus (on hi ha la barrera d'accés) o sobre la vorera del vial que dona accés a la rotonda, convertint-se en un obstacle per a l'autobús intern del Campus, els altres vehicles que circulen i també creant situacions de perill per als vianants, ja que en hores punta aquesta vorera és molt transitada i els vianants es veuen obligats a circular per la calçada.

Imatges:



Acció correctora proposada:

Control de la indisciplina informant primer i després sancionant. Afegir dispositius dissuasoris per impedir l'aparcament de cotxes sobre la vorera.

Responsable de l'execució:

Usuaris - Ajuntament de Barcelona - Diputació de Barcelona

Def.04

INDISCIPLINA EN L'ESTACIONAMENT DE MOTOS*Descripció:*

Al porxo d'entrada de l'edifici de Migdia hi ha en molts casos diverses motos estacionades, tot i que existeix un cartell on es demana que no s'aparquïn les motos en aquest espai.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Control de la indisciplina informant primer i després sancionant. Habilitar un espai ordenat per a l'aparcament de motos.

Responsable de l'execució:

Usuaris - Universitat de Barcelona - Diputació de Barcelona

Def.05

DIFICULTAT D'ACCÉS A PEU PER L'ESTACIONAMENT DE MOTOS

Descripció:

L'estacionament d'un elevat nombre de motos sobre la vorera de l'edifici de Migdia redueix la disponibilitat d'espai lliure per a l'ús del vianants, fet que provoca molèsties als vianants dificultant l'accés a peu en aquest tram del trajecte, el qual és molt transitat per la comunitat universitària.

Imatges:



Acció correctora proposada:

Crear un espai per a l'aparcament de les motos que no dificulti l'accés a peu.

Responsable de l'execució:

Universitat de Barcelona - Diputació de Barcelona.

Def.06

ESTAT DEFICIENT DELS ACCESSOS PER A VIANANTS*Descripció:*

Els camins reservats a l'accés a peu presenten certes deficiències en l'estat del terreny, ja que existeixen irregularitats, amb grans desnivells i forats que poden dificultar l'accés a peu i fins i tot crear lesions físiques per caigudes. A més, la part que dóna accés a l'edifici de Ponent i al Palau de les Hores es troba sense urbanitzar i amb signes de gran deteriorament, sent gairebé impossible caminar amb seguretat. Aquest estat dels accessos dificulten la mobilitat interna pel Campus de les persones amb mobilitat reduïda.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Anivellar els accessos per a vianants per a què siguin segurs pavimentant en els llocs on sigui necessari.

Responsable de l'execució:

Diputació de Barcelona

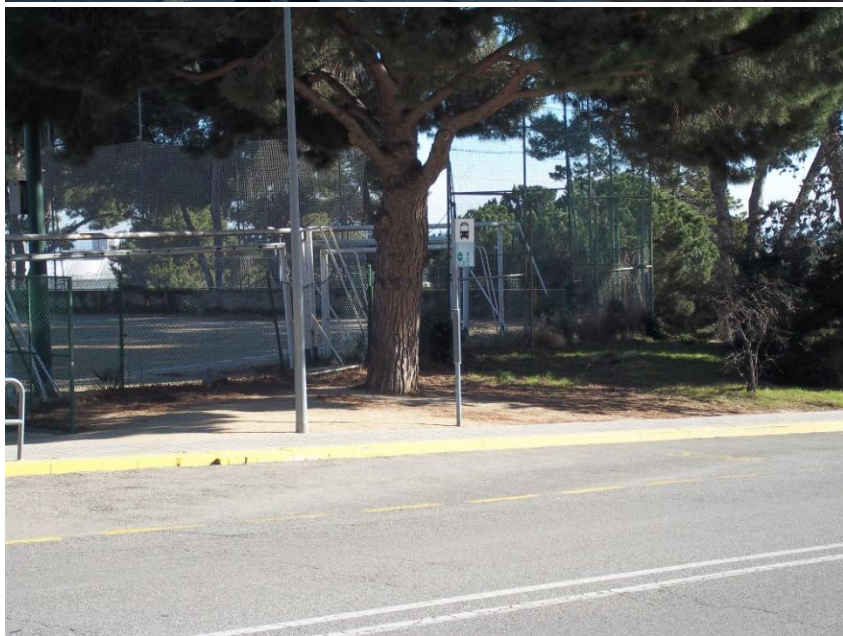
Def.07

PARADA DE L'AUTOBÚS INTERN DEL CAMPUS SENSE MARQUESINA

Descripció:

Les parades del Campus de Mundet situades a la rotonda inferior i davant de l'edifici de Migdia es sentit ascendent no disposen de marquesina ni de seients. Això dificulta el temps d'espera de l'autobús intern per part dels usuaris, sobretot en condicions atmosfèriques desfavorables.

Imatges:



Acció correctora proposada:

Instal·lació de marquesines a les parades del bus intern on encara no existeixen.

Responsable de l'execució:

Diputació de Barcelona - Universitat de Barcelona.

Def.08

MANCA SENYALITZACIÓ HORITZONTAL DE PAS DE VIANANTS*Descripció:*

La senyalització horitzontal d'alguns dels passos de vianants existents a l'interior del Campus es troba bastant malmesa, de forma que no es pot identificar correctament, posant en perill els vianants que vulguin creuar la calçada.

Imatges:*Acció correctora proposada:*

Reforçar la senyalització horitzontal en el pas de vianants.

Responsable de l'execució:

Diputació de Barcelona.

8. INFRAESTRUCTURES DE FUTUR AL CAMPUS

El Campus de Mundet disposa d'una limitada oferta de transport públic, fet que provoca que les seves necessitats en matèria d'infraestructures de mobilitat no quedin totalment cobertes. A més, la seva ubicació perifèrica també incideix en una manca d'unió entre el Campus i la ciutat de Barcelona.

En aquest apartat es presenten les principals actuacions urbanístiques i infraestructures de mobilitat que, en diferents estadis de planificació, afecten al Campus de Mundet a mig i llarg termini, i que han de determinar el perfil de mobilitat en el futur.

8.1. LA XARXA RETBUS

El projecte RetBus, gestionat per TMB, consisteix en la implantació a la ciutat de Barcelona d'una xarxa urbana d'autobús d'altres prestacions (sistema BRT- *Bus Rapid Transit*) que millori les condicions de l'actual model per aconseguir un mode de transport més competitiu. L'objectiu és proporcionar un servei de transport col·lectiu econòmic, eficaç i net.

La implantació del RetBus, que implicarà la modificació de la xarxa convencional d'autobusos (vegeu la Figura 93), suposarà un increment de l'eficiència i l'oferta de l'autobús degut a una major freqüència de pas i un menor temps de trajecte, que implicarà un augment del 28% en la capacitat del transport.



Figura 93. Plànol del model actual d'autobusos i previsió de la xarxa RetBus i de la xarxa convencional amb les modificacions futures. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

D'aquesta forma, la xarxa d'autobusos de la ciutat quedarà jerarquitzada en tres nivells diferents: la *xarxa RetBus*, que tindrà prestacions properes al metro i al tramvia, amb un temps total de viatge i accessibilitat equivalents al vehicle privat; la *xarxa convencional*, adaptada a rutes no servides pel RetBus per donar més cobertura espacial; i la *xarxa de proximitat*, per a una mobilitat més local.

En quant a les característiques principals del RetBus, aquestes són:

- Sistema d'autobusos d'alt nivell de servei.
- Configuració en forma de malla i intercanviadors a les interseccions.
- 12 corredors: 7 en sentit mar-muntanya i 5 en sentit Besòs-Llobregat (5 del eixos disposen de bifurcacions o antenes).
- Mesures especials de prioritat i segregació respecte del trànsit privat i dels autobusos convencionals.
- Reducció del temps mitjà de viatge porta a porta de l'ordre del 13%.
- Distància entre parades de 650 m (430 m a la zona central de la ciutat).
- Espaiament mitjà entre línies de 1.300 m.
- Interval de pas a la zona mallada de 3 minuts, i de 6 minuts a les antenes.
- Velocitat comercial de 15 km/h.
- Longitud total de la xarxa: 227,3 km.
- Capacitat màxima de la xarxa: 60.000 pax/h.
- Flota necessària: 280 vehicles.
- Accessible i integrat al sistema tarifari metropolità (transbordament gratuït).
- Implantació progressiva en tres fases de 4 línies cada una.

Per tal que la velocitat comercial del RetBus sigui superior a la de l'autobús convencional es preveuen algunes modificacions en la infraestructura com per exemple, la creació de trams de carril bus amb dedicació exclusiva, amplada de circulació òptima (amb modificacions de seccions actuals en cas necessari) i limitació dels girs a la dreta; la conversió de carrils de circulació en carrils bus transitoris en aquells llocs on no sigui possible disposar-ne de permanents (nomenats BLIP - *bus lane intermittent priority*); i la creació de zones grogues al costat de les parades per evitar el bloqueig del carril adjacent i permetre l'avançament d'un bus d'altres prestacions a un bus convencional. A més, es donarà prioritat semafòrica per als autobusos.

	Xarxa convencional actual	Semialternada (RetBus)
Capacitat hora punta (viatgers)	90.000	60.000
Vel. comercial (km/h)	11,9	15
Recursos (veh)	890	280
Distància parades (m)	300	650 (430 en zona central)
Interval mitjà (min)	13	3

Figura 94. Diferències entre la xarxa convencional actual i la futura xarxa RetBus. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

Els autobusos utilitzats seran vehicles d'alta capacitat (articulats de 110 places) ambientalment millorats (motor de Gas Natural Comprimat), que incorporaran les tecnologies més avançades, i que inclouran sistemes d'informació sobre diversos aspectes de la línia (parades, incidències, entre d'altres). A més, algunes línies disposaran d'autobusos biarticulats.



Figura 95. Prototip del vehicle utilitzat a la xarxa RetBus. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

Les parades exclusives de RetBus disposaran de màquina expenedora de títols de transport, pantalla tàctil d'informació i planificació del viatge, indicador de temps d'arribada, codi QR per a dispositius mòbils, dispositiu de captació d'energia solar perquè sigui autosuficient, banc per seure, plànols o termòmetres de línia, entre d'altres. A més, s'establiran parades dobles en els llocs de coincidència amb les línies convencionals per escurçar el temps d'aturada.



Figura 96. Prototip de parada de la xarxa RetBus. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

Tal com ja s'ha comentat, aquest servei seguirà el model de xarxa ortogonal formada per 12 línies d'autobús o eixos, cinc d'horitzontals i set més de verticals:

- Corredors verticals:
 - **V1:** Plaça Espanya - Sarrià / Pedralbes
 - **V2:** World Trade Center - Bonanova
 - **V3:** Barceloneta - Vall d'Hebron
 - **V4:** Vila Olímpica - Plaça Sanllehy
 - **V5:** Passeig Marítim - Montbau
 - **V6:** Poblenou Mar - Hospital de Sant Pau
 - **V7:** Mar Bella - Lluçmajor / Karl Marx
- Corredors horitzontals:
 - **H1:** Plaça Espanya - Diagonal Mar
 - **H2:** Besòs - Collblanc / Amadeu Torner
 - **H3:** Esplugues - Sant Adrià de Besòs
 - **H4:** Av. Madrid - Bon Pastor / La Maquinista
 - **H5:** Zona Universitària / Plaça Cerdà - Fabra i Puig / Can Dragó

A més, es garantirà la connectivitat i complementarietat entre la xarxa RetBus i la resta de modes de transport de la ciutat (vegeu la Figura 97).

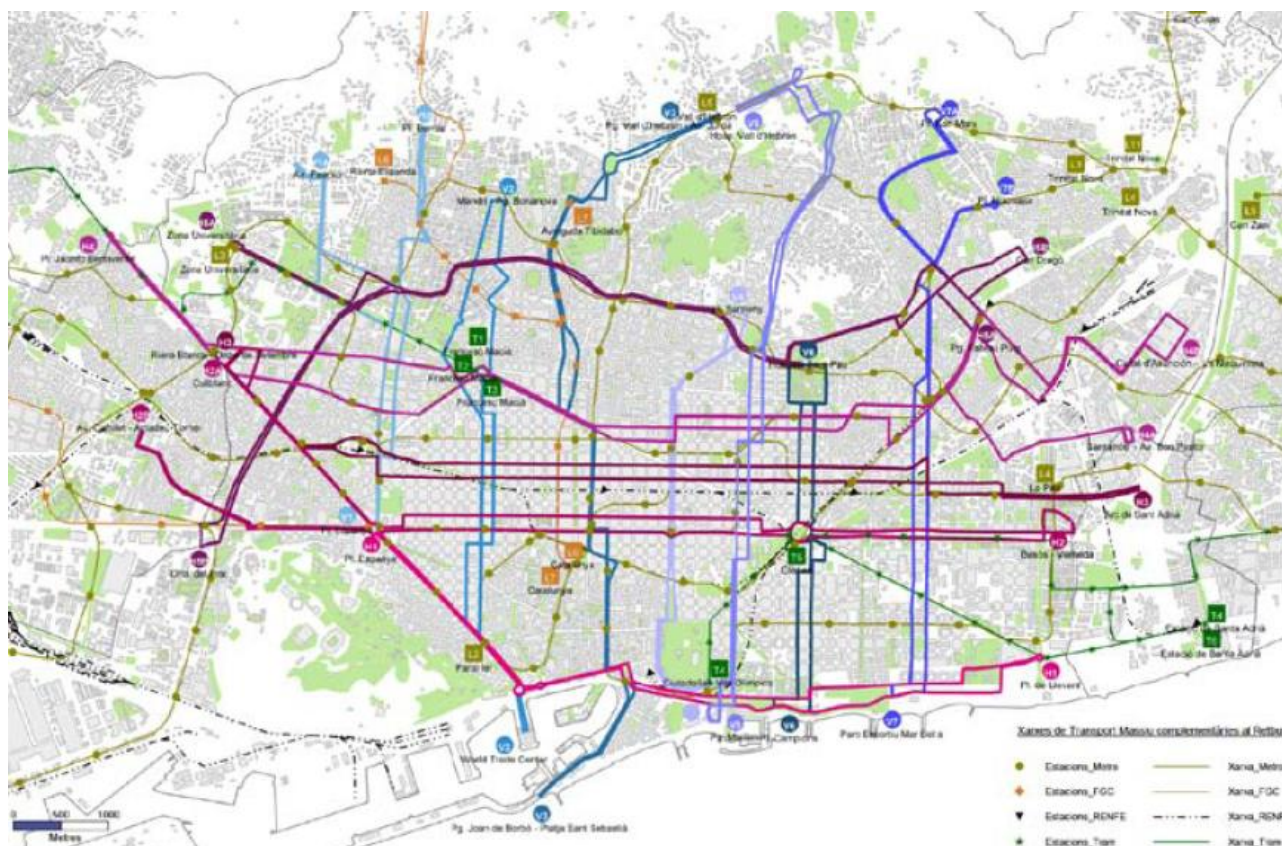


Figura 97. Plànol del RetBus i de la xarxa ferroviària de Barcelona. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

La implantació de la xarxa RetBus es durà a terme per fases, detallades a la Figura 98. Es destaca que per a la implantació de cada un dels eixos, l'Ajuntament de Barcelona i TMB són els encarregats de realitzar un projecte on es detallen les infraestructures i operacions necessàries. A mida que es vagin implantant les diferents línies del RetBus s'aniran realitzant les modificacions pertinents en les línies d'autobús de la xarxa convencional.

Fase 1 (2011)	H2, H5 (Zona Universitària-Fabra i Puig/Can Dragó) V1 (Sarrià), V5
Fase 2 (2012)	H1, H4 (La Maquinista) V3, V7
Fase 3 (2013)	H3 V2, V4, V6 H4 (Sagrera), H5 (Plaça Cerdà) V1 (Pedralbes)

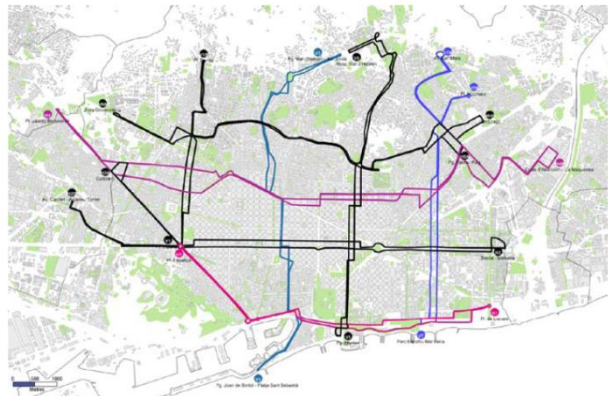
Figura 98. Fases d'implantació del projecte RetBus. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

A continuació es mostra l'abast de cobertura de les línies de la xarxa Retbus segons la seva fase d'implantació. En cada una de les fases s'aniran intercalant les diferents línies verticals i horitzontals, creant una malla que cobrirà tota la ciutat de Barcelona. Les línies tindran un recorregut principalment recte, simplificant i facilitant la seva comprensió.

Fase 1



Fase 2



Fase 3

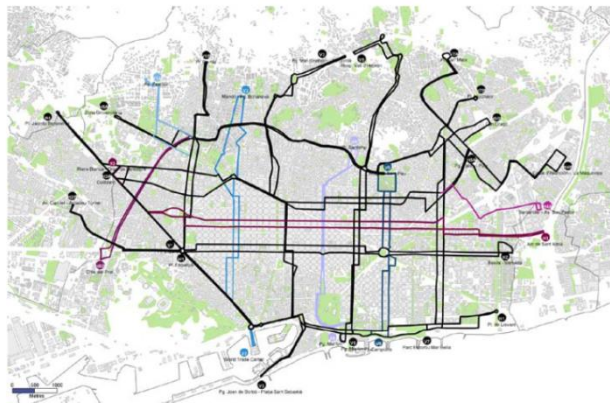


Figura 99. Línies de la xarxa RetBus previstes en les diferents fases d'implantació. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

En el cas del Campus de Mundet, aquest es veurà afectat sobretot per la implantació de la línia vertical V5: Passeig Marítim-Montbau, prevista en la fase 1. Aquesta línia anirà del passeig marítim fins a l'Hospital de la Vall d'Hebron a través dels carrers Marina i Lepant.

Les seves característiques previstes són:

- Longitud (suma d'anada i tornada): 16,5 km
- Parades: 27
- Intervals de pas: 6 minuts
- Vehicles: 12 articulats
- Capacitat màxima: 1.145 places / hora i sentit



Figura 100. Línia del RetBus V5: Passeig Marítim-Montbau. Font: TMB i Ajuntament de Barcelona (2011).

Degut a què el seu recorregut coincideix amb l'actual línia 10, aquesta serà eliminada. Així, la connexió entre passeig marítim i el Campus es veurà millorat, reduint-ne el temps de trajecte i augmentant la seva freqüència (la línia 10 té actualment una freqüència de pas de 9 a 11 minuts en hora punta).

A més, en la segona fase d'implantació entrarà en funcionament la línia V3 Barceloneta-Vall d'Hebron, que acabarà el seu recorregut a prop de l'estació de metro Vall d'Hebron. Tot i que aquesta línia de RetBus no donarà un servei directe al Campus de Mundet, degut a la seva proximitat (a només dues parades en metro i connectat amb diversos autobusos convencionals) també permetrà millorar l'accés al Campus en transport públic.

8.2. EL TÚNEL D'HORTA

El Túnel d'Horta és un nou eix ferroviari que connectarà Barcelona i el Vallès, amb l'objectiu de descongestionar la xarxa viària i disminuir el temps de trajecte entre aquestes zones amb transport públic. Actualment, les principals connexions ferroviàries entre el Vallès Occidental i Barcelona es realitzen mitjançant la línia del Vallès dels FGC i les línies R4 i R7 de Rodalies.

Està previst que tingui una longitud total de 5 a 6 Km, entre Cerdanyola del Vallès i Horta. Concretament, la part nord estarà situada a prop del Centre Tecnològic del Vallès, i connectarà amb l'estació de Cerdanyola-UAB de Rodalies, amb la línia d'FGC de la UAB i amb el futur tramvia entre Bellaterra i Montcada i Reixac (passant per Cerdanyola del Vallès i Ripollet). La part sud arribarà fins a l'estació de Valldaura o Canyelles de la línia L3 de metro, situades a una o dues parades de l'estació de metro de Mundet (vegeu la Figura 101).

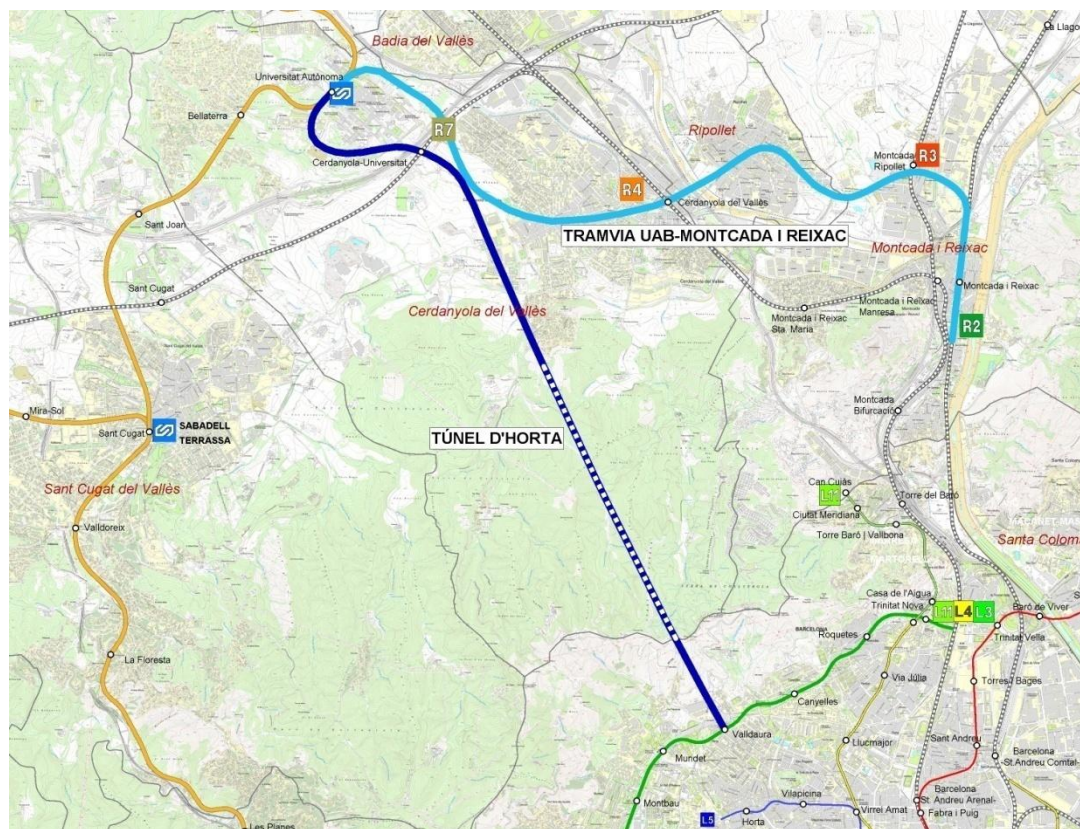


Figura 101. Plànol de la previsió del Túnel d'Horta i el Tramvia UAB-Montcada i Reixac. Font: DPTOP (2010).

D'aquesta forma, l'eix del Vallès que actualment disposa d'una oferta de transport públic bastant limitada, tindrà un accés molt més directe al Campus de Mundet, beneficiant a una elevada part de la comunitat universitària del Campus.

Aquesta nova infraestructura es troba en situació d'estudi, i és una actuació prevista dins del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) i el Pacte Nacional per a les Infraestructures (PNI).

9. CONCLUSIONS

L'objectiu del present estudi és realitzar una diagnosi sobre el perfil de mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al Campus de Mundet, que ha de servir com a referència en el procés de disseny i aprovació del corresponent pla de mobilitat, detectant les deficiències més significatives i proposant tot un seguit d'accions per aconseguir una mobilitat més sostenible.

L'abast d'aquest estudi són els centres de la UB presents al Campus, concretament les Facultats de Psicologia, Pedagogia i Formació del Professorat, així com l'Institut de Ciències de l'Educació. Es tracta d'un Campus amb unes característiques molt peculiars, situat a la perifèria de la ciutat de Barcelona, i amb una visita diària d'unes 11.737 persones (aproximadament 10.694 estudiants i 1.043 treballadors) segons l'univers del curs 2009-2010.

Primer de tot es va realitzar una anàlisi dels diferents modes de transport existents que permeten accedir al Campus de Mundet per tal d'avaluar les seves característiques i la seva cobertura. Posteriorment, es va poder determinar l'ús que en fa la comunitat universitària a través d'una enquesta.

L'oferta de transport públic existent per accedir al Campus és bastant limitada, donant servei només la línia L3 de metro i alguns autobusos urbans i interurbans. Només algunes parts de la ciutat de Barcelona queden cobertes, principalment dels districtes de Nou Barris, Horta-Guinardó, Sarrià-Sant Gervasi i Gràcia, i els municipis de Badalona, Santa Coloma de Gramenet i la urbanització de Santelví de Montcada i Reixac.

Per a la resta de persones que no viuen en les zones cobertes pel transport públic, el trajecte des del lloc de residència fins al Campus pot arribar a ser massa llarg i amb excessius transbords, de forma que aquest mode de transport deixa de ser competitiu, i pot arribar a provocar que aquests usuaris prefereixin accedir al Campus en vehicle privat.

En quant a l'àrea de cobertura de la parada de metro de Mundet i les diferents parades d'autobusos urbans i interurbans properes al Campus s'observa que només donen cobertura als edificis de la part baixa del Campus, concretament als edificis Migdia I, Migdia II i Calderes. La resta d'edificis del Campus (edifici de Llevant, Ponent, Teatre i Palau de les Hores) queden fora del radi d'accessibilitat, fet que justifica l'existència de l'autobús intern del Campus de Mundet.

Això queda corroborat amb els resultats de l'enquesta, on s'observa que el major nombre de persones que utilitzen el bus intern es dirigeix a la Facultat de Psicologia i al Palau de les Hores. En canvi, la comunitat universitària dels altres centres manifesta que utilitza poc o gens el bus intern.

Un altre dels modes de transport utilitzats per accedir al Campus és el vehicle privat. El Campus té un potencial d'unes 1.065 places d'aparcament en total, de les quals 886 són places per a cotxes i 179 per a motos.

L'accés a l'interior del Campus en cotxe està limitat, de forma que només hi pot accedir el personal autoritzat (principalment PAS, PDI i personal d'empresa externa). Tot i disposar de suficients places per estacionar a dins del Campus, s'han observat diverses situacions d'indisciplina. Alguns exemples són els aparcaments de Migdia I i Ponent, atès que normalment es troben més saturats per la seva proximitat als edificis de treball del personal. En canvi, l'aparcament de Migdia II rarament s'omple.

En el cas dels estudiants, com no tenen autorització per aparcar a dins del Campus, només disposen de les 473 places de cotxe de via pública tot i ser el col·lectiu amb major representació dins de l'univers. Tenint en compte el nombre de places existents i la demanda d'usuaris de cotxe, s'obté una relació d'uns 4,29 usuaris per plaça,

indicant que es tracta d'un espai amb un grau de saturació prou elevat. A més, s'ha de tenir en compte que els estudiants també comparteixen les places de cotxe de via pública amb qualsevol altra persona sense vinculació amb la UB que vulgui aparcar en aquests espais.

L'accés al Campus en moto és indiscriminat, creant problemes per l'elevat volum d'usuaris que accedeix al Campus amb aquest mode de transport. La manca d'aparcament reservat per a motos provoca que hagin d'aparcar en espais fora dels habilitats i això fa que arribin a saturar les voreres, dificultant l'accés als vianants. Una possible solució a aquest problema seria habilitar més espais per a l'aparcament de les motos en zones on no provoquin cap mena de molèstia per als vianants.

En quant a l'accessibilitat a peu i en bici, aquesta es troba bastant limitada per diversos factors, com són la localització perifèrica del Campus, que provoca que el Campus estigui allunyat dels habitatges, i la presència d'una orografia amb pendents. Això provoca que només sigui possible accedir al Campus amb aquests modes de transport més sostenibles des dels barris més propers.

El fet que no existeixi cap estació de Bicing propera ni cap carril bici que permeti accedir al Campus mitjançant una ruta segura també pot influenciar que hi hagi menys usuaris de la bicicleta.

El Campus de Mundet disposa de tres aparcaments de bicicletes amb 22 places, i també hi ha un altre aparcament de bicicletes situat a la via pública, just a la sortida de metro de l'estació de Mundet, amb 10 places disponibles. Es destaca que dos dels aparcaments de l'interior del Campus disposen de lligat simple, un sistema molt insegur que només permet lligar la bicicleta per una roda, facilitant així els robatoris.

Per aquest motiu, es considera que seria convenient substituir els aparcaments amb el sistema de lligat simple pel de tipus U invertida per tal de millorar la seguretat dels aparcaments del Campus contra els robatoris. La presència d'aparcaments insegurs de lligat simple pot ser el motiu pel qual alguns dels usuaris lliguen la seva bicicleta al mobiliari urbà, o fins i tot, alguns usuaris decideixen entrar la bicicleta a l'interior dels edificis.

Cal tenir en compte que el nombre de places disponibles dins del Campus és suficient, ja que els aparcaments existents no es troben mai totalment plens. De totes formes, s'hauria d'anar controlant l'evolució de l'ús de la bicicleta dins la comunitat universitària per detectar possibles mancances en els aparcaments en un futur, ja que si es realitzen certes mesures de millora de l'accés, com per exemple la creació de més carrils bici o zones 30 als voltants del Campus, l'ús de la bicicleta es pot veure incrementat i la necessitat d'aparcaments es pot veure modificat.

A més, els accessos per l'interior del Campus presenten certes deficiències, amb paviments malmesos que dificulten l'accés a peu i presenten un perill per a la seguretat dels vianants.

Per tal de definir el perfil de mobilitat de la UB al Campus de Mundet es va realitzar una enquesta a 477 persones, de forma que els resultats obtinguts presenten un interval de confiança de $\pm 4,4\%$ per a un nivell de confiança del 95%.

La major part de la mostra enquestada són dones, i el col·lectiu amb més representació són els estudiants de grau, llicenciatura o diplomatura, constituint el 72,3% de la mostra total. Es tracta d'un univers molt jove, on un 78% de la comunitat universitària té entre 18 i 30 anys.

L'assistència al Campus és bastant elevada, amb una mitjana total de 4,24 dies per setmana. L'hora punta d'entrada es situa entre les 8 i les 9 hores, on el 46,2% de la comunitat universitària accedeix al Campus. Entre les 15 i 16 hores s'observa un segon pic d'entrada, on el 12,6% de l'univers accedeix al Campus en horari de

tarda. En el cas de la franja horària de sortida, el primer pic es dona de 13 a 15 hores, on el 45,9% de la comunitat universitària abandona el Campus, i el segon pic té lloc entre les 21 i les 22 hores, on el 13,5% de la població surt del Campus. D'acord amb la distribució horària d'entrada i sortida, es distingeix una major intensitat d'ús del Campus durant el matí, amb la permanència d'unes 5.500-8.000 persones entre les 8 i les 14 hores, i una menor activitat durant la tarda, on la població es redueix fins a les 2.500-4.000 persones entre les 14 i les 20 hores.

El 93,9% de la mostra resideix a la Regió Metropolitana de Barcelona, i concretament, un 49,1% resideix a la ciutat de Barcelona.

La majoria dels estudiants o treballadors del Campus accedeixen en metro (60,6%). El segon mode de transport més utilitzat és el cotxe sol (19,7%), sent l'ús d'aquest mode de transport superior en els residents fora de Barcelona. Els altres modes de transport s'utilitzen en menor mesura, concretament, el bus és utilitzat per un 7,3% de la comunitat universitària, i la moto per un 4,6%, sent superior el valor per als residents a Barcelona. L'accés a peu o en bicicleta es dona només pels residents a Barcelona, adquirint uns valors de només el 1,7% per a cada un d'aquests modes.

Si s'analitza la distribució modal de la mobilitat al Campus en funció del col·lectiu s'observa que els col·lectius on predomina l'ús del transport privat motoritzat són els treballadors d'empresa externa (66,7%), el PDI (60,6%) i el PAS (52,2%). Això es pot explicar sobretot per la disponibilitat d'aparcament proper a la zona de treball, ja que es tracta dels col·lectius que tenen autorització per aparcar a l'interior del Campus. En el cas dels treballadors d'empresa externa, l'elevat ús del vehicle privat també pot ser degut a l'horari de treball, atès que acostumen a entrar a treballar molt aviat i fins i tot en caps de setmana, quan l'oferta de transport públic és més limitada.

Comparant les dades del Campus amb les del seu entorn, s'observa que el perfil de mobilitat és una mica més insostenible que el de la ciutat de Barcelona, perquè l'ús del transport privat motoritzat és una mica superior.

Tenint en compte el lloc de residència, s'observa que la comunitat universitària resident fora de Barcelona és més sostenible en comparació amb el conjunt d'accessos des de fora de Barcelona, sent l'ús del vehicle privat motoritzat menor. En canvi, en el cas de la població del Campus resident a la ciutat de Barcelona, s'observa que és més insostenible que la resta de desplaçaments interns a Barcelona degut a un major ús del transport privat motoritzat. Es destaca l'elevada diferència entre l'ús dels modes no motoritzats, on el percentatge en els residents a Barcelona del Campus és només del 3,4%, mentre que un 52,4% dels desplaçaments interns a Barcelona es realitza amb aquest mode. Aquestes dades posen de manifest la dificultat que hi ha per accedir al Campus a peu o en bicicleta, fins i tot per als residents a la pròpia ciutat.

Aquesta anàlisi posa de manifest la necessitat de dur a terme accions de millora de la mobilitat a l'àmbit del Campus de Mundet enfocat 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.

Quan s'ha preguntat als usuaris sobre els motius per escollir la combinació de transport que utilitzen habitualment per accedir al Campus el motiu principal ha estat la rapidesa del desplaçament. Això indica que el factor temps és un dels més valorats a l'hora de decidir la combinació de transport que es vol utilitzar.

Si estratifiquem la pregunta en funció del mode de transport s'observen certes variacions de la motivació respecte al conjunt de la mostra. El principal motiu per arribar al Campus en transport no motoritzat és l'estalvi de diners. Les motivacions per utilitzar el transport públic motoritzat és la rapidesa del desplaçament i la proximitat

al lloc de residència. En canvi, l'ús del transport privat motoritzat ve motivat principalment pel fet d'arribar més ràpidament al Campus i també es considera que el trajecte és més còmode o agradable.

A l'enquesta també s'ha analitzat altres desplaçaments que realitza la comunitat universitària per motiu d'estudi o treball a part dels d'anada i tornada a casa, com són els desplaçaments interns del Campus i els desplaçaments a altres llocs de la ciutat.

A causa de la pròpia dinàmica del Campus, amb la presència de diversos edificis separats físicament però interconnectats entre ells per les activitats realitzades (bar, biblioteca, aules, despatxos, entre d'altres), la mobilitat interna existent al Campus de Mundet és bastant significativa, ja que el 84,7% de les persones enquestades manifesta que fa desplaçaments entre els diferents centres del Campus al llarg de la jornada, a raó de 3,99 trajectes diaris per cada persona que ha manifestat que es desplaça. La majoria d'aquests desplaçaments són de curta distància, i es realitzen a peu.

En quant als desplaçaments des del Campus a altres punts de fora, s'obté un valor de 5,09 trajectes setmanals per persona que ha manifestat que es desplaça, i la majoria dels trajectes es realitzen en transport públic motoritzat (58,3%).

En conseqüència de la forta pressió sobre l'estacionament observada i per tal d'intentar millorar el sistema d'aparcament al Campus, es va preguntar als enquestats la seva opinió sobre l'aplicació de diverses mesures i es van observar diferències significatives segons el col·lectiu. El 78,2% dels col·lectius PDI, PAS i treballadors d'empresa externa consideren molt o bastant important deixar-ho tot com està, en canvi, aquesta xifra disminueix fins al 44,9% en el cas dels estudiants. S'observa una diferència clara entre els col·lectius que disposen d'aparcament de cotxe a l'interior del recinte i els que no. Això indica que els estudiants sí que consideren que tenen problemes per poder aparcar al Campus, i per això la mesura amb una major acceptació per part dels estudiants és la de crear un espai preferent per a cotxes ocupats per dues o més persones (el 55,2% hi està d'acord).

També es va preguntar als usuaris del vehicle privat quins eren els principals motius per utilitzar aquest mode de transport, i els motius més valorats van ser l'estalvi de temps, el confort o benestar que proporciona aquest mode, l'excés de transbordaments en el transport públic i la disponibilitat d'aparcament. Aquestes respostes indiquen que la disponibilitat d'aparcament afecta directament a l'ús que se'n fa del vehicle privat.

Per tal de potenciar l'ús de la bicicleta al Campus, les mesures que tenen una major acceptació són conèixer una ruta fàcil i segura i disposar d'aparcament segur al Campus i a casa.

Com aspecte negatiu, a l'enquesta es va observar un elevat desconeixement del servei Punt Bici, que s'encarrega d'informar, revisar i reparar de forma gratuïta de bicicletes de qualsevol membre de la comunitat universitària. Es considera convenient realitzar un major esforç en la divulgació d'aquest servei que ofereix la UB, perquè un major coneixement del servei del Punt Bici permetrà augmentar considerablement el nombre d'usuaris.

Per últim, es va preguntar quines eren les mesures que valoraven més positivament per tal de millorar l'accessibilitat al Campus, i les propostes considerades millors van ser la introducció de descomptes en el transport públic per a la comunitat universitària, millorar els camins existents al Campus per a l'accés a peu, incrementar la freqüència de pas de les línies de transport públic existents, incrementar l'oferta de transport públic amb més línies, fer que el recorregut del bus intern comenci al costat del metro i crear un portal web de mobilitat que faciliti compartir el cotxe.

D'altra banda, cal tenir en compte que la mobilitat de la comunitat universitària de la UB que diàriament es desplaça als centres de treball o estudi del Campus de Mundet genera un impacte ambiental en forma de consum energètic i emissions de contaminants atmosfèrics associades.

El consum total d'energia de la mobilitat als centres de la UB del Campus de Mundet és de 77.542,6 GJ anuals, dels quals els usuaris de cotxe que es desplacen sense acompanyant sumen la major part. Les emissions totals de CO₂ són aproximadament d'unes 4.128 tones anuals, i la petjada ecològica dóna com a resultat que són necessàries 555,2 hectàrees de vegetació per absorbir el CO₂ emès en els trajectes diaris de tota la població del Campus.¹⁰

Finalment, cal destacar que la implantació d'algunes de les mesures de mobilitat proposades, així com la construcció de noves infraestructures poden arribar a modificar el perfil de mobilitat futur de la comunitat universitària del Campus cap a un model més sostenible.

Algunes de les modificacions de l'oferta de transport públic previstes són la implantació del nou sistema d'autobusos d'altres prestacions anomenat RetBus, que permetrà millorar el servei d'autobusos de la ciutat reduint el temps de viatge i augmentant la freqüència, o la construcció del Túnel d'Horta, que permetrà millorar la connexió de l'àrea del Vallès amb Barcelona.

Tots aquests aspectes hauran de ser considerats per part de les institucions que participin en el procés de disseny i aprovació del pla de mobilitat per tal de millorar l'accessibilitat i reduir l'impacte ambiental associat a la mobilitat.

¹⁰ Nota: les dades del consum energètic associat a la mobilitat, les emissions de CO₂ i la petjada ecològica han estat revisades a data de maig de 2014.

10. BIBLIOGRAFIA

- Ajuntament de Barcelona (2002): *Barcelona, ciutat mediterrània, compacta i complexa: una visió de futur més sostenible* [en línia]. Barcelona [darrera consulta el 16 de maig de 2011]. Disponible a: www.bcn.es/agenda21/
- Ajuntament de Barcelona (2004): *Barcelona en Bici: Guies d'educació ambiental 19* [en línia]. Barcelona [darrera consulta el 11 de maig de 2011]. Disponible a: www.bcn.es
- Ajuntament de Barcelona (2006): *Pla estratègic de la bicicleta a Barcelona* [en línia]. Ajuntament de Barcelona i Intra S.L. Barcelona [darrera consulta el 11 de maig de 2011]. Disponible a: www.bcn.es
- Ajuntament de Barcelona (2011): *Barcelona: Guia de la Bicicleta 2011* [en línia]. Barcelona [darrera consulta el 11 de maig de 2011]. Disponible a: www.bcn.es
- ATM i DPTOP (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): *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.
- 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 5 d'abril de 2011]. Disponible a: <http://www20.gencat.cat/portal/site/ptop/>
- DPTOP et al. (2010): *Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2009* [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 maig de 2011]. 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.
- Intra S.L. (2001): *Estudi de presa de dades i diagnosi de la funcionalitat dels accessos i mobilitat interna del recinte de Llars Mundet*. Universitat de Barcelona, Ajuntament de Barcelona i Diputació de Barcelona. 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.

Oficina Catalana per al Canvi Climàtic (2011): *Guia pràctica per al càlcul d'emissions de gasos amb efecte hivernacle* [en línia]. Oficina Catalana per al Canvi Climàtic, Generalitat de Catalunya. Barcelona. [darrera consulta el 23 de maig de 2011]. Disponible a: www.gencat.cat

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 Universitat de Barcelona [darrera consulta el 15 de novembre de 2010]. Disponible a: www.ub.edu/ossma/info/index.htm

OSSMA (2010): *Diagnosi de la mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al campus de la Diagonal – Portal del Coneixement* [en línia]. Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient de la Universitat de Barcelona [darrera consulta el 20 de juny de 2011]. 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 10 de maig de 2011]. Disponible a: www.gencat.cat

Pol, E. et al. (2002): *Programa d'ambientalització del Campus de Mundet: Enquesta de Mobilitat*. 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

TMB i Ajuntament de Barcelona (2011): *Implantació a Barcelona d'una xarxa d'autobusos d'alt nivell de servei. Dossier de premsa* [en línia]. Transport Metropolitans de Barcelona i Ajuntament de Barcelona. Barcelona [darrera consulta el 26 d'abril de 2011]. Disponible a: www.tmb.cat

Tribó Traveria, G. (2008): *El Campus de Mundet: un entorn per descobrir*. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona. Barcelona.

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 Mundet

Data	
------	--

Benvolgut/da,

La Universitat de Barcelona està treballant per conèixer l'accessibilitat al Campus de Mundet 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	Ensenyament _____		
☐ Estudiant de màster, postgrau o doctorat	Ensenyament _____		
☐ PDI			
☐ PAS			
☐ Becari/ària de recerca			
☐ Treballador/a d'empresa externa	Nom i tipus d'empresa _____		

Facultat

- ☐ Facultat de Formació de Professorat
☐ Facultat de Pedagogia
☐ Facultat de Psicologia
☐ Institut de Ciències de l'Educació
☐ Altres:

si has marcat l'opció "altres", especifica'ls _____

Edifici on passes la major part del temps

- ☐ Calderes
☐ Llevant
☐ Migdia
☐ Ponent
☐ Palau de les Heures
☐ Teatre
☐ Altres

Tens alguna discapacitat que et limiti la mobilitat?

Sí No
☐ ☐

DADES DE MOBILITAT**Lloc de residència**

- ☐ Barcelona
☐ Fora de Barcelona

Codi Postal

(especifica el
districte/municipi si no
recordes el teu codi postal)

Quants dies per setmana vénis a la Universitat?

1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐

Indica l'hora aproximada d'entrada i de sortida a la Universitat

Entrada Sortida

Indica el temps que habitualment necessites 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 ☐

En el recorregut utilitzes algun altre mitjà de transport? (pots marcar-ne més d'un)

A peu ☐ Bus ☐ RENFE ☐ Cotxe sol ☐
Bicicleta ☐ Tramvia ☐ FGC ☐ Cotxe compartit ☐
Bicing ☐ Metro ☐ Taxi ☐ Moto ☐

Indica, aproximadament, quin percentatge de recorregut correspon a cada transport (els tres han de sumar el 100 %)

Transport públic %
Vehicle particular motoritzat (moto, cotxe, etc.) %
D'altres (a peu, en bici, etc.) %

Quin és el motiu principal pel qual utilitzes aquesta combinació de transport per arribar a la UB?

Combinació d'horaris més bona ☐ Trajecte més còmode o agradable ☐
Més proximitat al lloc de residència ☐ Poca oferta de transport públic des del lloc d'origen ☐
M'estalvio diners ☐ No tinc carnet de conduir ☐
Arribo més ràpidament ☐ No dispeno de vehicle privat ☐
Més puntualitat o regularitat ☐ Altres motius (especifica quin) ☐

Mobilitat per l'interior del campus...**Utilitzes el servei gratuït d'autobús intern del campus?**

Molt ☐ Poc ☐
Bastant ☐ Gens ☐

En quins casos utilitzes el bus intern?

Sempre (trajecte d'arribada i de sortida del Campus) ☐ Només si el bus està a la parada ☐
Només en el trajecte d'arribada ☐ Mai, prefereixo anar caminant ☐
Només si em dirigeixo o estic a l'edifici de Ponent, Llevant o Palau de les Hores ☐ Altres (especifica'ls) ☐
Només en cas de condicions atmosfèriques desfavorables ☐

Com valors els següents aspectes del servei d'autobús intern?

	Molt malament	Malament	Regular	Bé	Molt bé
Freqüència	☐	☐	☐	☐	☐
Fiabilitat (puntualitat, regularitat, funcionament)	☐	☐	☐	☐	☐
Confort del vehicle	☐	☐	☐	☐	☐
Impacte ambiental (soroll, contaminació)	☐	☐	☐	☐	☐
Valoració global del servei	☐	☐	☐	☐	☐

Quants desplaçaments entre edificis del campus fas al llarg del dia?

(fes una mitjana dels trajectes diaris —anar i tornar compten com a 2—)

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ Més de 8 ☐

A on vas? (digues el nombre de trajectes que fas cada setmana —anar i tornar compten com a 2—)

Edifici Calderes	☐	Edifici Ponent	☐
Edifici Llevant	☐	Palau de les Hores	☐
Edifici Migdia I	☐	Teatre	☐
Edifici Migdia II	☐	Altres edificis del recinte	☐

A on vas? (digues el nombre de trajectes que fas cada setmana —anar i tornar compten com a 2—)

	1	2	3	4	Més de 4
Edifici Calderes	☐	☐	☐	☐	☐
Edifici Llevant	☐	☐	☐	☐	☐
Edifici Migdia I	☐	☐	☐	☐	☐
Edifici Migdia II	☐	☐	☐	☐	☐
Edifici Ponent	☐	☐	☐	☐	☐
Palau de les Hores	☐	☐	☐	☐	☐
Teatre	☐	☐	☐	☐	☐
Altres edificis del recinte	☐	☐	☐	☐	☐

Com et desplaçes habitualment en aquests trajectes?

A peu	☐	Bus intern	☐	Cotxe sol	☐
Bicicleta	☐	Moto	☐	Cotxe compartit	☐

Altres desplaçaments per raó de treball, estudi, etc.

(especifica altres desplaçaments que fas al llarg de la jornada des de i fins la UB diferents als d'anada i tornada de casa)

Quants desplaçaments fas al llarg de la setmana a altres llocs de la ciutat? (fes una mitjana —anar i tornar compten com a 2—)

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ Més de 8 ☐

A on vas? (digues el nombre de trajectes que fas cada setmana —anar i tornar compten com a 2—)

	1	2	3	4	Més de 4
Edifici Històric	☐	☐	☐	☐	☐
Filosofia, Geografia i Història	☐	☐	☐	☐	☐
Medicina - Casanova	☐	☐	☐	☐	☐
Sants	☐	☐	☐	☐	☐
Campus Diagonal	☐	☐	☐	☐	☐
Bellvitge	☐	☐	☐	☐	☐
Torribera	☐	☐	☐	☐	☐
IL3	☐	☐	☐	☐	☐
A casa	☐	☐	☐	☐	☐
Altres llocs (Barcelona)	☐	☐	☐	☐	☐
D'altres (àrea metropolitana)	☐	☐	☐	☐	☐

Com et desplaces habitualment en aquests trajectes?

A peu ☐	Bus ☐	RENFE ☐	Cotxe sol ☐
Bicicleta ☐	Tramvia ☐	FGC ☐	Cotxe compartit ☐
Bicing ☐	Metro ☐	Taxi ☐	Moto ☐

Si hi accedeixes en vehicle particular...

(omple aquesta secció **NOMES** si vens en cotxe o moto)

Quina importància tenen aquestes raons per utilitzar el vehicle privat com a mitjà de transport habitual?

	Molt poc	Poc	Regular	Bastant	Molt
L'estalvi de temps	☐	☐	☐	☐	☐
He de desplaçar-me a diferents llocs de forma consecutiva	☐	☐	☐	☐	☐
La disponibilitat d'aparcament	☐	☐	☐	☐	☐
La seguretat o la sensació de protecció	☐	☐	☐	☐	☐
El menor cost	☐	☐	☐	☐	☐
No tinc cap alternativa en transport públic	☐	☐	☐	☐	☐
Les alternatives en transport públic tenen poca freqüència	☐	☐	☐	☐	☐
Les alternatives en transport públic tenen massa transbordaments	☐	☐	☐	☐	☐
El confort o benestar de viatjar en vehicle privat	☐	☐	☐	☐	☐

On aparkes? (marca l'opció més freqüent)

Aparcament de Migdia ☐	A l'altre costat de la Ronda de Dalt ☐
Aparcament de Ponent ☐	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o autobús) ☐
Aparcament de les Heures ☐	Aparcament de pagament ☐
Altres espais d'aparcament al recinte Mundet ☐	Zona blava / àrea verda ☐
Zona Velòdrom i carrers propers al campus ☐	Altres llocs (especifica'ls) ☐

Atès que cada cop hi ha menys espais d'aparcament lliure, creus que seria adient aplicar aquestes mesures per facilitar l'aparcament a la comunitat universitària?

	Molt poc	Poc	Regular	Bastant	Molt
Espai preferent per a cotxes ocupats per dues o més persones	☐	☐	☐	☐	☐
Espai preferent per a cotxes amb baixes emissions de CO ₂	☐	☐	☐	☐	☐
Sistema d'àrea verda universitària als carrers i espais d'aparcament propers al campus, amb un cost d'1 € setmanal	☐	☐	☐	☐	☐
Deixar-ho tot com ara	☐	☐	☐	☐	☐

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	☐	☐	☐	☐	☐
Disposar de Bicing al campus	☐	☐	☐	☐	☐
Disposar d'un aparcament segur al campus	☐	☐	☐	☐	☐
Disposar d'un aparcament segur a casa	☐	☐	☐	☐	☐
Conèixer una ruta fàcil i segura	☐	☐	☐	☐	☐
Fer un curs per aprendre a circular de manera més segura	☐	☐	☐	☐	☐
Disposar de dutxes i vestuaris per canviar-se	☐	☐	☐	☐	☐
Obtenir un incentiu o ajut per comprar una bicicleta	☐	☐	☐	☐	☐

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 ☐

En quant als sistemes de bicicletes públiques...

	Sí	No
Ets usuari/ària del Bicing?	☐	☐
Coneixes el programa Bicicampus de préstec de bicicletes a universitaris?	☐	☐
Has tingut alguna de les bicicletes Bicicampus?	☐	☐
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?	☐	☐
Coneixes els serveis que ofereix el Punt Bicicampus?	☐	☐
(revisió i reparació gratuïta de la bicicleta, informació, etc.)		
Has utilitzat alguna vegada els serveis del Punt Bicicampus?	☐	☐
Faries servir el Punt Bicicampus si estigués instal·lat periòdicament al campus?	☐	☐

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	Parcialment en desacord	Indiferent	Parcialment d'acord	Totalment d'acord
Reduir l'aparcament del campus	☐	☐	☐	☐	☐
Augmentar el control de la indisciplina en l'aparcament	☐	☐	☐	☐	☐
Crear un portal web de mobilitat que faciliti compartir cotxe	☐	☐	☐	☐	☐
Fer arribar el Bicing fins a l'estació de metro	☐	☐	☐	☐	☐
Reforçar el programa Bicicampus, amb més bicicletes de préstec	☐	☐	☐	☐	☐
Crear rutes segures per arribar al recinte amb bici	☐	☐	☐	☐	☐
Crear un aparcament de bicicletes segur al costat de l'estació de metro	☐	☐	☐	☐	☐
Millorar els camins existents al campus per a l'accés a peu	☐	☐	☐	☐	☐
Fer que el recorregut del bus intern comenci al costat de l'estació del metro	☐	☐	☐	☐	☐
Incrementar l'oferta de transport públic, amb més línies	☐	☐	☐	☐	☐
Incrementar la freqüència de pas de les línies de transport públic existents	☐	☐	☐	☐	☐
Descompte en abonaments de transport públic per a la comunitat universitària	☐	☐	☐	☐	☐
Fer arribar els autobusos urbans fins a rotonda del recinte	☐	☐	☐	☐	☐

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.

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 Mundet. Valors absoluts en nombre d'enquestats.

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Heures	Altres	NS/NC	TOTAL	%
	08002	1	0	1	1	0	0	0	0	3	0,6%
	08003	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
	08004	0	1	1	0	0	1	0	0	3	0,6%
	08005	2	1	4	0	1	1	0	0	9	1,9%
	08006	0	0	2	0	1	0	0	0	3	0,6%
	08007	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08008	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08009	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08010	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08011	1	1	1	1	0	0	0	0	4	0,8%
	08012	3	3	1	1	2	0	0	0	10	2,1%
	08013	1	2	4	0	0	1	0	0	8	1,7%
	08014	0	4	4	0	0	0	0	0	8	1,7%
	08015	1	0	5	0	0	0	0	0	6	1,3%
	08016	3	1	2	0	0	0	0	1	7	1,5%
	08017	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0,6%
	08018	2	2	3	0	0	1	0	0	8	1,7%
	08019	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0,4%
	08020	4	1	3	0	0	0	0	0	8	1,7%
	08021	1	0	1	0	0	1	0	0	3	0,6%
	08022	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08023	2	3	5	0	1	0	0	0	11	2,3%
	08024	2	1	4	1	0	1	0	0	9	1,9%
	08025	2	3	5	0	0	1	0	1	12	2,5%
	08026	2	1	1	0	0	1	0	0	5	1,0%
	08027	6	1	1	0	0	0	1	0	9	1,9%
	08028	3	4	6	0	0	0	0	0	13	2,7%
	08029	1	2	5	0	0	2	0	1	11	2,3%
	08030	4	4	0	0	0	2	0	0	10	2,1%
	08031	1	2	2	0	1	0	0	0	6	1,3%
	08032	2	2	3	0	0	2	0	0	9	1,9%
	08034	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08035	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
	08036	2	1	1	0	0	2	0	0	6	1,3%
	08037	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,2%
	08038	2	1	4	0	0	0	0	0	7	1,5%
	08041	1	4	1	0	1	0	0	0	7	1,5%
	08042	2	1	1	0	0	0	0	0	4	0,8%
	NS/NC (Barcelona)	6	2	7	1	0	2	1	0	19	4,0%
Barcelona		63	52	82	6	7	19	2	3	234	49,1%

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Hores	Altres	NS/NC	TOTAL	%
Mollet del Vallès	08100	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Sant Fost de Campsentelles	08105	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Santa Maria de Martorelles	08106	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Montcada i Reixac	08110	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
La Llagosta	08120	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Caldes de Montbui	08140	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Parets del Vallès	08150	1	2	0	0	0	1	0	0	4	0,8%
Sentmenat	08181	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Feliu de Codines	08182	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Lliçà d'Amunt	08186	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Rubí	08191	4	2	1	0	0	0	0	1	8	1,7%
Sant Quirze del Vallès	08192	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sabadell	08202	3	3	0	0	0	0	0	0	6	1,3%
Barberà del Vallès	08210	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Polinyà	08213	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Terrassa	08221	2	2	1	0	1	0	0	0	6	1,3%
Viladecavalls	08232	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Manresa	08240	3	1	0	0	0	0	0	0	4	0,8%
Súria	08260	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Cerdanyola del Vallès	08290	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0,4%
Ripollet	08291	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Collbató	08293	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,2%
Sant Vicenç de Castellet	08295	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Mataró	08301	1	0	3	0	1	0	0	0	5	1,0%
Argentona	08310	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
El Masnou	08320	2	1	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Premià de Mar	08330	1	1	2	0	0	1	0	0	5	1,0%
Premià de Dalt	08338	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
Vilassar de Dalt	08339	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Arenys de Munt	08358	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Canet de Mar	08360	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Calella	08370	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Tiana	08391	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Pineda de Mar	08397	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Granollers	08400	0	3	1	0	0	0	0	0	4	0,8%
Canovelles	08420	1	1	0	0	1	0	0	0	3	0,6%
Llinars del Vallès	08450	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Pere de Vilamajor	08458	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Sant Esteve de Palautordera	08461	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Mosqueroles	08479	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Bellavista	08521	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Hores	Altres	NS/NC	TOTAL	%
Berga	08600	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Vicenç dels Horts	08620	2	0	2	0	0	0	0	0	4	0,8%
Sant Esteve Sesrovires	08635	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Olesa de Montserrat	08640	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Igualada	08700	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Vilafranca del Penedès	08720	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0,6%
Sant Andreu de la Barca	08740	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Molins de Rei	08750	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
El Papiol	08754	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
La Palma de Cervelló	08756	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Corbera de Llobregat	08757	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Mediona	08773	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Pallejà	08780	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Piera	08784	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Gelida	08790	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Vilanova i la Geltrú	08800	2	0	4	0	0	0	0	0	6	1,3%
El Prat de Llobregat	08820	2	1	2	0	0	0	0	0	5	1,0%
Sant Boi de Llobregat	08830	3	4	3	0	0	0	0	0	10	2,1%
Viladecans	08840	2	0	1	0	0	1	0	0	4	0,8%
Sant Climent de Llobregat	08849	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Gavà	08850	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Begues	08859	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Castelldefels	08860	4	1	3	0	0	0	0	0	8	1,7%
Sitges	08870	0	2	1	0	0	0	0	0	3	0,6%
L'hospitalet de Llobregat	08901	6	5	2	0	0	2	0	0	15	3,1%
Badalona	08911	13	3	2	0	0	1	0	0	19	4,0%
Santa Coloma de Gramenet	08921	0	4	0	0	0	0	1	0	5	1,0%
Sant Adrià del Besòs	08930	2	1	0	0	1	0	0	0	4	0,8%
Cornellà de Llobregat	08940	3	2	3	0	0	0	0	0	8	1,7%
Esplugues de Llobregat	08950	2	1	2	0	0	0	0	0	5	1,0%
Sant Just Dervern	08960	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Joan Despí	08970	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0,6%
Sant Feliu de Llobregat	08980	2	3	0	0	0	0	0	0	5	1,0%
Blanes	17300	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Lloret de Mar	17310	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Vidreres	17411	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Miquel de Fluvià	17475	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Ripoll	17500	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
	NS/NC (Fora de Barcelona)	2	2	3	0	0	2	0	0	9	1,9%
	NS/NC	0	2	0	0	1	1	0	0	4	0,8%
TOTAL MOSTRA		160	120	141	7	12	29	4	4	477	100,0%

Taula II. Taula origen – destinació en relació al codi postal de residència i el centre de treball o estudi al Campus de Mundet. Valors relatius per a cada codi postal d'origen.

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Heures	Altres	NS/NC	TOTAL
	08002	33,3%	0,0%	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08003	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08004	0,0%	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	08005	22,2%	11,1%	44,4%	0,0%	11,1%	11,1%	0,0%	0,0%	100,0%
	08006	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08007	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08008	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08009	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08010	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08011	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08012	30,0%	30,0%	10,0%	10,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08013	12,5%	25,0%	50,0%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	100,0%
	08014	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08015	16,7%	0,0%	83,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08016	42,9%	14,3%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	100,0%
	08017	66,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08018	25,0%	25,0%	37,5%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	100,0%
	08019	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08020	50,0%	12,5%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08021	33,3%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	08022	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08023	18,2%	27,3%	45,5%	0,0%	9,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08024	22,2%	11,1%	44,4%	11,1%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	100,0%
	08025	16,7%	25,0%	41,7%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	8,3%	100,0%
	08026	40,0%	20,0%	20,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08027	66,7%	11,1%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	100,0%
	08028	23,1%	30,8%	46,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08029	9,1%	18,2%	45,5%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	9,1%	100,0%
	08030	40,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08031	16,7%	33,3%	33,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08032	22,2%	22,2%	33,3%	0,0%	0,0%	22,2%	0,0%	0,0%	100,0%
	08034	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08035	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08036	33,3%	16,7%	16,7%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	08037	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08038	28,6%	14,3%	57,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08041	14,3%	57,1%	14,3%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08042	50,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC (Barcelona)	31,6%	10,5%	36,8%	5,3%	0,0%	10,5%	5,3%	0,0%	100,0%
Barcelona		26,9%	22,2%	35,0%	2,6%	3,0%	8,1%	0,9%	1,3%	100,0%
Mollet del Vallès	08100	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Fost de Campsentelles	08105	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educató	Palau de les Heures	Altres	NS/NC	TOTAL
Santa Maria de Martorelles	08106	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Montcada i Reixac	08110	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
La Llagosta	08120	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Caldes de Montbui	08140	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Parets del Vallès	08150	25,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sentmenat	08181	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Feliu de Codines	08182	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lliçà d'Amunt	08186	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Rubí	08191	50,0%	25,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	100,0%
Sant Quirze del Vallès	08192	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sabadell	08202	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Barberà del Vallès	08210	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Polinyà	08213	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Terrassa	08221	33,3%	33,3%	16,7%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Viladecavalls	08232	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Manresa	08240	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Súria	08260	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Cerdanyola del Vallès	08290	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ripollet	08291	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Collbató	08293	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
Sant Vicenç de Castellet	08295	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mataró	08301	20,0%	0,0%	60,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Argentona	08310	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Masnou	08320	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Premià de Mar	08330	20,0%	20,0%	40,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Premià de Dalt	08338	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilassar de Dalt	08339	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Arenys de Munt	08358	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Canet de Mar	08360	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Calella	08370	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Tiana	08391	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Pineda de Mar	08397	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Granollers	08400	0,0%	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Canovelles	08420	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Llinars del Vallès	08450	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Pere de Vilamajor	08458	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Esteve de Palautordera	08461	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mosqueroles	08479	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Bellavista	08521	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Berga	08600	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Vicenç dels Horts	08620	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educató	Palau de les Heures	Altres	NS/NC	TOTAL
Sant Esteve Sesrovires	08635	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Olesa de Montserrat	08640	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Igualada	08700	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilafranca del Penedès	08720	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Andreu de la Barca	08740	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Molins de Rei	08750	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Papiol	08754	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
La Palma de Cervelló	08756	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Corbera de Llobregat	08757	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mediona	08773	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Pallejà	08780	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Piera	08784	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gelida	08790	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilanova i la Geltrú	08800	33,3%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Prat de Llobregat	08820	40,0%	20,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Boi de Llobregat	08830	30,0%	40,0%	30,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Viladecans	08840	50,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Climent de Llobregat	08849	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gavà	08850	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Begues	08859	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Castelldefels	08860	50,0%	12,5%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sitges	08870	0,0%	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
L'hospitalet de Llobregat	08901	40,0%	33,3%	13,3%	0,0%	0,0%	13,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Badalona	08911	68,4%	15,8%	10,5%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Santa Coloma de Gramenet	08921	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	100,0%
Sant Adrià del Besòs	08930	50,0%	25,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Cornellà de Llobregat	08940	37,5%	25,0%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Esplugues de Llobregat	08950	40,0%	20,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Just Dervern	08960	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Joan Despí	08970	33,3%	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Feliu de Llobregat	08980	40,0%	60,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Blanes	17300	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lloret de Mar	17310	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vidreres	17411	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Miquel de Fluvià	17475	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ripoll	17500	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
NS/NC (Fora de Barcelona)		22,2%	22,2%	33,3%	0,0%	0,0%	22,2%	0,0%	0,0%	100,0%
NS/NC		0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%
TOTAL MOSTRA		33,5%	25,2%	29,6%	1,5%	2,5%	6,1%	0,8%	0,8%	100,0%

Taula III. Taula origen – destinació en relació al codi postal de residència i el centre de treball o estudi al Campus de Mundet. 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	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Heures	TOTAL
	08002	25	0	27	3	0	0	55
	08003	0	61	0	0	0	0	61
	08004	0	31	27	0	0	1	59
	08005	49	31	108	0	23	1	212
	08006	0	0	54	0	23	0	77
	08007	0	31	0	0	0	0	31
	08008	25	0	0	0	0	0	25
	08009	25	0	0	0	0	0	25
	08010	0	31	0	0	0	0	31
	08011	25	31	27	3	0	0	86
	08012	74	92	27	3	46	0	242
	08013	25	61	108	0	0	1	195
	08014	0	122	108	0	0	0	230
	08015	25	0	135	0	0	0	159
	08016	74	31	54	0	0	0	158
	08017	49	0	27	0	0	0	76
	08018	49	61	81	0	0	1	192
	08019	0	0	27	3	0	0	30
	08020	98	31	81	0	0	0	210
	08021	25	0	27	0	0	1	53
	08022	0	0	27	0	0	0	27
	08023	49	92	135	0	23	0	299
	08024	49	31	108	3	0	1	192
	08025	49	92	135	0	0	1	277
	08026	49	31	27	0	0	1	108
	08027	148	31	27	0	0	0	205
	08028	74	122	162	0	0	0	358
	08029	25	61	135	0	0	2	223
	08030	98	122	0	0	0	2	223
	08031	25	61	54	0	23	0	162
	08032	49	61	81	0	0	2	193
	08034	25	0	0	0	0	0	25
	08035	25	0	27	0	0	0	52
	08036	49	31	27	0	0	2	109
	08037	0	0	0	0	0	1	1
	08038	49	31	108	0	0	0	188
	08041	25	122	27	0	23	0	197
	08042	49	31	27	0	0	0	107
	NS/NC (Barcelona)	148	61	189	3	0	2	403
Barcelona		1551	1590	2210	21	160	21	5552
Mollet del Vallès	08100	25	0	27	0	0	0	52

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Heures	TOTAL
Sant Fost de Campsentelles	08105	0	0	27	0	0	0	27
Santa Maria de Martorelles	08106	0	31	0	0	0	0	31
Montcada i Reixac	08110	25	0	0	0	0	0	25
La Llagosta	08120	25	0	0	0	0	0	25
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0	61	0	0	0	0	61
Caldes de Montbui	08140	25	0	0	0	0	0	25
Parets del Vallès	08150	25	61	0	0	0	1	87
Sentmenat	08181	25	0	0	0	0	0	25
Sant Feliu de Codines	08182	25	0	0	0	0	0	25
Lliçà d'Amunt	08186	25	0	27	0	0	0	52
Rubí	08191	98	61	27	0	0	0	187
Sant Quirze del Vallès	08192	25	0	0	0	0	0	25
Sabadell	08202	74	92	0	0	0	0	166
Barberà del Vallès	08210	25	0	0	0	0	0	25
Polinyà	08213	25	0	0	0	0	0	25
Terrassa	08221	49	61	27	0	23	0	160
Viladecavalls	08232	0	31	0	0	0	0	31
Manresa	08240	74	31	0	0	0	0	104
Súria	08260	25	0	0	0	0	0	25
Cerdanyola del Vallès	08290	25	0	0	0	0	1	26
Ripollet	08291	0	31	0	0	0	0	31
Collbató	08293	0	0	0	0	0	0	0
Sant Vicenç de Castellet	08295	0	0	27	0	0	0	27
Mataró	08301	25	0	81	0	23	0	128
Argentona	08310	25	0	0	0	0	0	25
El Masnou	08320	49	31	0	0	0	0	80
Premià de Mar	08330	25	31	54	0	0	1	110
Premià de Dalt	08338	0	0	0	3	0	0	3
Vilassar de Dalt	08339	0	31	0	0	0	0	31
Arenys de Munt	08358	49	0	0	0	0	0	49
Canet de Mar	08360	25	0	27	0	0	0	52
Calella	08370	25	31	0	0	0	0	55
Tiana	08391	0	31	0	0	0	0	31
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0	0	27	0	0	0	27
Pineda de Mar	08397	25	0	0	0	0	0	25
Granollers	08400	0	92	27	0	0	0	119
Canovelles	08420	25	31	0	0	23	0	78
Llinars del Vallès	08450	25	0	0	0	0	0	25
Sant Pere de Vilamajor	08458	25	0	27	0	0	0	52
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0	61	0	0	0	0	61
Sant Esteve de Palautordera	08461	49	0	0	0	0	0	49
Mosqueroles	08479	0	0	27	0	0	0	27
Bellavista	08521	0	0	27	0	0	0	27
Berga	08600	25	0	0	0	0	0	25

Municipi	Codi postal	Facultat Formació Professorat	Facultat Pedagogia	Facultat Psicologia	CRAI - Biblioteca Campus	Institut Ciències Educació	Palau de les Heures	TOTAL
Sant Vicenç dels Horts	08620	49	0	54	0	0	0	103
Sant Esteve Sesrovires	08635	25	0	0	0	0	0	25
Olesa de Montserrat	08640	25	0	0	0	0	0	25
Igualada	08700	0	31	27	0	0	0	58
Vilafranca del Penedès	08720	0	0	81	0	0	0	81
Sant Andreu de la Barca	08740	25	0	27	0	0	0	52
Molins de Rei	08750	25	0	27	0	0	0	52
El Papiol	08754	0	0	27	0	0	0	27
La Palma de Cervelló	08756	0	31	0	0	0	0	31
Corbera de Llobregat	08757	74	0	0	0	0	0	74
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0	0	27	0	0	0	27
Mediona	08773	0	31	0	0	0	0	31
Pallejà	08780	0	31	0	0	0	0	31
Piera	08784	25	0	0	0	0	0	25
Gelida	08790	0	31	0	0	0	0	31
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0	0	27	0	0	0	27
Vilanova i la Geltrú	08800	49	0	108	0	0	0	157
El Prat de Llobregat	08820	49	31	54	0	0	0	134
Sant Boi de Llobregat	08830	74	122	81	0	0	0	277
Viladecans	08840	49	0	27	0	0	1	77
Sant Climent de Llobregat	08849	0	0	27	0	0	0	27
Gavà	08850	25	0	27	0	0	0	52
Begues	08859	0	0	27	0	0	0	27
Castelldefels	08860	98	31	81	0	0	0	210
Sitges	08870	0	61	27	0	0	0	88
L'hospitalet de Llobregat	08901	148	153	54	0	0	2	357
Badalona	08911	320	92	54	0	0	1	467
Santa Coloma de Gramenet	08921	0	122	0	0	0	0	122
Sant Adrià del Besòs	08930	49	31	0	0	23	0	103
Cornellà de Llobregat	08940	74	61	81	0	0	0	216
Esplugues de Llobregat	08950	49	31	54	0	0	0	134
Sant Just Dervern	08960	0	31	0	0	0	0	31
Sant Joan Despí	08970	25	31	27	0	0	0	82
Sant Feliu de Llobregat	08980	49	92	0	0	0	0	141
Blanes	17300	25	31	0	0	0	0	55
Lloret de Mar	17310	0	31	0	0	0	0	31
Vidreles	17411	0	31	0	0	0	0	31
Sant Miquel de Fluvià	17475	0	31	0	0	0	0	31
Ripoll	17500	0	0	27	0	0	0	27
	NS/NC (Fora de Barcelona)	49	61	81	0	0	2	193
	NS/NC	0	61	0	0	23	1	85
TOTAL MOSTRA		3938	3669	3800	24	274	32	11737

Taula IV. Nombre d'enquestats per codi postal de residència i mode de transport utilitzat per accedir al Campus de Mundet.

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL	%
	08002	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
	08003	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
	08004	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
	08005	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	1	0	9	1,9%
	08006	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
	08007	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08008	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08009	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
	08011	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	4	0,8%
	08012	0	0	0	0	0	8	0	0	0	1	0	1	0	10	2,1%
	08013	0	0	0	3	0	3	0	0	1	0	0	1	0	8	1,7%
	08014	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	8	1,7%
	08015	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	1,3%
	08016	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	0	2	0	7	1,5%
	08017	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0,6%
	08018	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	1	1	0	8	1,7%
	08019	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
	08020	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	1	1	8	1,7%
	08021	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0,6%
	08022	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
	08023	0	0	0	1	0	6	0	0	0	1	0	2	1	11	2,3%
	08024	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	2	0	9	1,9%
	08025	0	0	0	2	0	6	0	0	0	1	0	3	0	12	2,5%
	08026	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	5	1,0%
	08027	0	1	0	0	0	6	0	0	0	1	0	1	0	9	1,9%
	08028	0	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0	1	1	13	2,7%
	08029	0	0	0	1	0	8	0	0	0	2	0	0	0	11	2,3%
	08030	0	0	0	4	0	2	0	0	0	1	3	0	0	10	2,1%
	08031	1	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	6	1,3%
	08032	1	0	0	0	0	4	0	0	0	2	1	1	0	9	1,9%
	08034	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08035	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
	08036	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	1,3%
	08037	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08038	0	1	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	7	1,5%
	08041	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3	0	0	0	7	1,5%
	08042	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0,8%
	NS/NC (Barcelona)	0	0	0	3	0	12	0	0	0	4	0	0	0	19	4,0%
Barcelona		4	4	0	20	0	143	0	0	1	34	5	20	3	234	49,1%
Mollet del Vallès	08100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0,4%

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL	%
Sant Fost de Campsentelles	08105	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Santa Maria de Martorelles	08106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Montcada i Reixac	08110	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
La Llagosta	08120	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Caldes de Montbui	08140	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Parets del Vallès	08150	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	4	0,8%
Sentmenat	08181	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Feliu de Codines	08182	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Lliçà d'Amunt	08186	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Rubí	08191	0	0	0	0	0	6	0	0	0	2	0	0	0	8	1,7%
Sant Quirze del Vallès	08192	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sabadell	08202	0	0	0	1	0	4	0	0	0	1	0	0	0	6	1,3%
Barberà del Vallès	08210	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Polinyà	08213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Terrassa	08221	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	1	0	0	6	1,3%
Viladecavalls	08232	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Manresa	08240	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0	4	0,8%
Súria	08260	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Cerdanyola del Vallès	08290	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0,4%
Ripollet	08291	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Collbató	08293	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Sant Vicenç de Castellet	08295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Mataró	08301	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	5	1,0%
Argentona	08310	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,2%
El Masnou	08320	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Premià de Mar	08330	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	5	1,0%
Premià de Dalt	08338	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Vilassar de Dalt	08339	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Arenys de Munt	08358	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Canet de Mar	08360	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Calella	08370	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Tiana	08391	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Pineda de Mar	08397	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Granollers	08400	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	4	0,8%
Canovelles	08420	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0,6%
Llinars del Vallès	08450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Sant Pere de Vilamajor	08458	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Sant Esteve de Palautordera	08461	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Mosqueroles	08479	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Bellavista	08521	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL	%
Berga	08600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Sant Vicenç dels Horts	08620	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	4	0,8%
Sant Esteve Sesrovires	08635	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Olesa de Montserrat	08640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,2%
Igualada	08700	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Vilafranca del Penedès	08720	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Sant Andreu de la Barca	08740	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0,4%
Molins de Rei	08750	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
El Papiol	08754	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
La Palma de Cervelló	08756	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Corbera de Llobregat	08757	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	3	0,6%
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Mediona	08773	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Pallejà	08780	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Piera	08784	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Gelida	08790	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Vilanova i la Geltrú	08800	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	6	1,3%
El Prat de Llobregat	08820	0	0	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	5	1,0%
Sant Boi de Llobregat	08830	0	0	0	0	0	8	0	0	0	1	1	0	0	10	2,1%
Viladecans	08840	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	4	0,8%
Sant Climent de Llobregat	08849	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Gavà	08850	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Begues	08859	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Castelldefels	08860	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	8	1,7%
Sitges	08870	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	3	0,6%
L'hospitalet de Llobregat	08901	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	15	3,1%
Badalona	08911	0	0	0	7	0	9	0	0	0	1	2	0	0	19	4,0%
Santa Coloma de Gramenet	08921	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0	5	1,0%
Sant Adrià del Besòs	08930	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	4	0,8%
Cornellà de Llobregat	08940	0	0	0	0	0	6	0	0	0	1	0	0	1	8	1,7%
Esplugues de Llobregat	08950	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	5	1,0%
Sant Just Dervem	08960	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Joan Despí	08970	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0,6%
Sant Feliu de Llobregat	08980	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0	5	1,0%
Blanes	17300	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Lloret de Mar	17310	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Vidreres	17411	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Miquel de Fluvià	17475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Ripoll	17500	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	NS/NC (Fora de BCN)	0	0	0	1	0	5	0	0	0	3	0		0	9	1,9%
	NS/NC	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	4	0,8%
TOTAL MOSTRA		4	4	0	35	0	290	0	0	1	93	21	22	7	477	100,0%

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 Mundet. 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	NS/NC	TOTAL
	08002	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08003	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08004	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08005	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	44,4%	0,0%	0,0%	0,0%	44,4%	0,0%	11,1%	0,0%	100,0%
	08006	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08007	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08010	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08011	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08012	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%	10,0%	0,0%	100,0%
	08013	0,0%	0,0%	0,0%	37,5%	0,0%	37,5%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	100,0%
	08014	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08015	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08016	0,0%	0,0%	0,0%	42,9%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	28,6%	0,0%	100,0%
	08017	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08018	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	62,5%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	12,5%	12,5%	0,0%	100,0%
	08019	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08020	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%	37,5%	0,0%	12,5%	12,5%	100,0%
	08021	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	100,0%
	08022	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08023	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%	54,5%	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%	18,2%	9,1%	100,0%
	08024	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,2%	0,0%	100,0%
	08025	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	25,0%	0,0%	100,0%
	08026	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	100,0%
	08027	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	11,1%	0,0%	100,0%
	08028	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%	76,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	7,7%	100,0%
	08029	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%	72,7%	0,0%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08030	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	30,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08031	16,7%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08032	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	44,4%	0,0%	0,0%	0,0%	22,2%	11,1%	11,1%	0,0%	100,0%
	08034	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08035	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08036	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08037	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08038	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	71,4%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08041	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	57,1%	0,0%	0,0%	0,0%	42,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08042	50,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC (Barcelona)	0,0%	0,0%	0,0%	15,8%	0,0%	63,2%	0,0%	0,0%	0,0%	21,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Barcelona		1,7%	1,7%	0,0%	8,5%	0,0%	61,1%	0,0%	0,0%	0,4%	14,5%	2,1%	8,5%	1,3%	100,0%
Mollet del Vallès	08100	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Sant Fost de Campsentelles	08105	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Santa Maria de Martorelles	08106	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Montcada i Reixac	08110	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
La Llagosta	08120	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Caldes de Montbui	08140	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Parets del Vallès	08150	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%	25,0%	100,0%
Sentmenat	08181	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Feliu de Codines	08182	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lliçà d'Amunt	08186	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Rubí	08191	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Quirze del Vallès	08192	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sabadell	08202	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Barberà del Vallès	08210	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Polinyà	08213	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Terrassa	08221	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	16,7%	0,0%	0,0%	100,0%
Viladecavalls	08232	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Manresa	08240	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Súria	08260	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Cerdanyola del Vallès	08290	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	100,0%
Ripollet	08291	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Collbató	08293	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Vicenç de Castellet	08295	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mataró	08301	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	60,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Argentona	08310	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
El Masnou	08320	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Premià de Mar	08330	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	20,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Premià de Dalt	08338	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilassar de Dalt	08339	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Arenys de Munt	08358	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Canet de Mar	08360	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Calella	08370	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Tiana	08391	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Pineda de Mar	08397	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Granollers	08400	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	100,0%
Canovelles	08420	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Llinars del Vallès	08450	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Pere de Vilamajor	08458	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Esteve de Palautordera	08461	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mosqueroles	08479	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Bellavista	08521	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Berga	08600	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Vicenç dels Horts	08620	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Sant Esteve Sesrovires	08635	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Olesa de Montserrat	08640	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Igualada	08700	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilafranca del Penedès	08720	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Andreu de la Barca	08740	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Molins de Rei	08750	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Papiol	08754	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
La Palma de Cervelló	08756	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Corbera de Llobregat	08757	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Sadurní d'Noya	08770	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mediona	08773	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Pallejà	08780	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Piera	08784	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gelida	08790	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilanova i la Geltrú	08800	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83,3%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Prat de Llobregat	08820	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Boi de Llobregat	08830	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Viladecans	08840	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Climent de Llobregat	08849	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gavà	08850	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Begues	08859	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Castelldefels	08860	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sitges	08870	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
L'hospitalet de Llobregat	08901	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Badalona	08911	0,0%	0,0%	0,0%	36,8%	0,0%	47,4%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	10,5%	0,0%	0,0%	100,0%
Santa Coloma de Gramenet	08921	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Adrià del Besòs	08930	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Cornellà de Llobregat	08940	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	12,5%	100,0%
Esplugues de Llobregat	08950	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	20,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Just Dervern	08960	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Joan Despí	08970	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Feliu de Llobregat	08980	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	60,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Blanes	17300	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lloret de Mar	17310	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vidreres	17411	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Miquel de Fluvià	17475	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ripoll	17500	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC (Fora de BCN)	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	55,6%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%	100,0%
TOTAL MOSTRA		0,8%	0,8%	0,0%	7,3%	0,0%	60,8%	0,0%	0,0%	0,2%	19,5%	4,4%	4,6%	1,5%	100,0%

Taula VI. Estimació de residents a cada codi postal per mode de transport utilitzat per accedir al Campus de Mundet. 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	NS/NC	TOTAL
	08002	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	74
	08003	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	49
	08004	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	74
	08005	0	0	0	0	0	98	0	0	0	98	0	25	0	221
	08006	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	74
	08007	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
	08008	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
	08009	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
	08010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
	08011	0	0	0	0	0	49	0	0	0	49	0	0	0	98
	08012	0	0	0	0	0	197	0	0	0	25	0	25	0	246
	08013	0	0	0	74	0	74	0	0	25	0	0	25	0	197
	08014	0	0	0	0	0	197	0	0	0	0	0	0	0	197
	08015	0	0	0	0	0	148	0	0	0	0	0	0	0	148
	08016	0	0	0	74	0	25	0	0	0	25	0	49	0	172
	08017	0	0	0	0	0	49	0	0	0	25	0	0	0	74
	08018	0	0	0	0	0	123	0	0	0	25	25	25	0	197
	08019	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
	08020	0	0	0	0	0	74	0	0	0	74	0	25	25	197
	08021	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	49	0	74
	08022	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
	08023	0	0	0	25	0	148	0	0	0	25	0	49	25	271
	08024	0	0	0	25	0	148	0	0	0	0	0	49	0	221
	08025	0	0	0	49	0	148	0	0	0	25	0	74	0	295
	08026	0	0	0	0	0	98	0	0	0	0	0	25	0	123
	08027	0	25	0	0	0	148	0	0	0	25	0	25	0	221
	08028	0	25	0	0	0	246	0	0	0	0	0	25	25	320
	08029	0	0	0	25	0	197	0	0	0	49	0	0	0	271
	08030	0	0	0	98	0	49	0	0	0	25	74	0	0	246
	08031	25	0	0	25	0	74	0	0	0	25	0	0	0	148
	08032	25	0	0	0	0	98	0	0	0	49	25	25	0	221
	08034	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
	08035	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	49
	08036	0	0	0	0	0	148	0	0	0	0	0	0	0	148
	08037	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
	08038	0	25	0	0	0	123	0	0	0	25	0	0	0	172
	08041	0	0	0	0	0	98	0	0	0	74	0	0	0	172
	08042	49	0	0	25	0	25	0	0	0	0	0	0	0	98
	NS/NC (Barcelona)	0	0	0	74	0	295	0	0	0	98	0	0	0	468
Barcelona		98	98	0	492	0	3519	0	0	25	837	123	492	74	5758
Mollet del Vallès	08100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25	0	0	49
Sant Fost de Campsentelles	08105	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Santa Maria de Martorelles	08106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Montcada i Reixac	08110	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
La Llagosta	08120	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Caldes de Montbui	08140	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Parets del Vallès	08150	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	25	0	25	98
Sentmenat	08181	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Sant Feliu de Codines	08182	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Lliçà d'Amunt	08186	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Rubí	08191	0	0	0	0	0	148	0	0	0	49	0	0	0	197
Sant Quirze del Vallès	08192	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Sabadell	08202	0	0	0	25	0	98	0	0	0	25	0	0	0	148
Barberà del Vallès	08210	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Polinyà	08213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Terrassa	08221	0	0	0	0	0	74	0	0	0	49	25	0	0	148
Viladecavalls	08232	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Manresa	08240	0	0	0	25	0	25	0	0	0	49	0	0	0	98
Súria	08260	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Cerdanyola del Vallès	08290	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25	0	49
Ripollet	08291	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Collbató	08293	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Sant Vicenç de Castellet	08295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Mataró	08301	0	0	0	0	0	74	0	0	0	49	0	0	0	123
Argentona	08310	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25
El Masnou	08320	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	74
Premià de Mar	08330	0	0	0	0	0	49	0	0	0	49	25	0	0	123
Premià de Dalt	08338	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Vilassar de Dalt	08339	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Arenys de Munt	08358	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	49
Canet de Mar	08360	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Calella	08370	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	49
Tiana	08391	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Pineda de Mar	08397	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Granollers	08400	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	25	98
Canovelles	08420	0	0	0	0	0	49	0	0	0	25	0	0	0	74
Llinars del Vallès	08450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Sant Pere de Vilamajor	08458	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Sant Esteve de Palautordera	08461	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Mosqueroles	08479	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Bellavista	08521	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Berga	08600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Sant Vicenç dels Horts	08620	0	0	0	0	0	49	0	0	0	25	25	0	0	98
Sant Esteve Sesrovires	08635	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Olesa de Montserrat	08640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25
Igualada	08700	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	49
Vilafranca del Penedès	08720	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	74
Sant Andreu de la Barca	08740	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	0	49
Molins de Rei	08750	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
El Papiol	08754	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
La Palma de Cervelló	08756	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Corbera de Llobregat	08757	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	25	0	0	74
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Mediona	08773	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Pallejà	08780	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Piera	08784	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Gelida	08790	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Vilanova i la Geltrú	08800	0	0	0	0	0	123	0	0	0	25	0	0	0	148
El Prat de Llobregat	08820	0	0	0	25	0	49	0	0	0	49	0	0	0	123
Sant Boi de Llobregat	08830	0	0	0	0	0	197	0	0	0	25	25	0	0	246
Viladecans	08840	0	0	0	0	0	49	0	0	0	25	25	0	0	98
Sant Climent de Llobregat	08849	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Gavà	08850	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25	0	0	0	49
Begues	08859	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Castelldefels	08860	0	0	0	0	0	197	0	0	0	0	0	0	0	197
Sitges	08870	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	25	0	0	74
L'hospitalet de Llobregat	08901	0	0	0	0	0	369	0	0	0	0	0	0	0	369
Badalona	08911	0	0	0	172	0	221	0	0	0	25	49	0	0	468
Santa Coloma de Gramenet	08921	0	0	0	49	0	25	0	0	0	0	49	0	0	123
Sant Adrià del Besòs	08930	0	0	0	0	0	74	0	0	0	25	0	0	0	98
Cornellà de Llobregat	08940	0	0	0	0	0	148	0	0	0	25	0	0	25	197
Esplugues de Llobregat	08950	0	0	0	0	0	49	0	0	0	49	25	0	0	123
Sant Just Dervern	08960	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Sant Joan Despí	08970	0	0	0	0	0	25	0	0	0	49	0	0	0	74
Sant Feliu de Llobregat	08980	0	0	0	0	0	49	0	0	0	74	0	0	0	123
Blanes	17300	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	49
Lloret de Mar	17310	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Vidreres	17411	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
Sant Miquel de Fluvià	17475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	25
Ripoll	17500	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	25
NS/NC (Fora de Barcelona)	NS/NC	0	0	0	25	0	123	0	0	0	74	0	0	0	221
NS/NC	NS/NC	0	0	0	0	0	49	0	0	0	25	0	25	0	98
TOTAL MOSTRA		98	98	0	861	0	7136	0	0	25	2288	517	541	172	11737

Taula VII. Nombre d'enquestats per codi postal de residència i col·lectiu universitari.

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, licenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL	%
	08002	1	0	0	2	0	0	0	3	0,6%
	08003	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
	08004	2	1	0	0	0	0	0	3	0,6%
	08005	5	3	0	1	0	0	0	9	1,9%
	08006	1	1	0	0	1	0	0	3	0,6%
	08007	0	0	0	0	1	0	0	1	0,2%
	08008	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
	08009	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
	08010	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08011	1	0	1	1	0	1	0	4	0,8%
	08012	4	2	1	3	0	0	0	10	2,1%
	08013	6	2	0	0	0	0	0	8	1,7%
	08014	5	2	1	0	0	0	0	8	1,7%
	08015	5	1	0	0	0	0	0	6	1,3%
	08016	6	0	0	1	0	0	0	7	1,5%
	08017	2	0	1	0	0	0	0	3	0,6%
	08018	4	1	0	3	0	0	0	8	1,7%
	08019	1	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
	08020	7	0	0	1	0	0	0	8	1,7%
	08021	2	1	0	0	0	0	0	3	0,6%
	08022	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08023	6	1	4	0	0	0	0	11	2,3%
	08024	6	0	0	3	0	0	0	9	1,9%
	08025	7	2	1	2	0	0	0	12	2,5%
	08026	4	1	0	0	0	0	0	5	1,0%
	08027	7	0	0	2	0	0	0	9	1,9%
	08028	11	2	0	0	0	0	0	13	2,7%
	08029	5	3	1	1	1	0	0	11	2,3%
	08030	7	1	1	1	0	0	0	10	2,1%
	08031	3	0	0	3	0	0	0	6	1,3%
	08032	3	1	2	3	0	0	0	9	1,9%
	08034	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08035	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
	08036	6	0	0	0	0	0	0	6	1,3%
	08037	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
	08038	6	0	1	0	0	0	0	7	1,5%
	08041	3	0	2	2	0	0	0	7	1,5%
	08042	4	0	0	0	0	0	0	4	0,8%
	NS/NC (Barcelona)	13	1	2	3	0	0	0	19	4,0%
Barcelona		150	27	20	33	3	1	0	234	49,1%
Mollet del Vallès	08100	1	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Sant Fost de Campsentelles	08105	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, licenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL	%
Santa Maria de Martorelles	08106	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Montcada i Reixac	08110	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
La Llagosta	08120	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Santa Perpètua de Mogoda	08130	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Caldes de Montbui	08140	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Parets del Vallès	08150	3	1	0	0	0	0	0	4	0,8%
Sentmenat	08181	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Feliu de Codines	08182	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Lliçà d'Amunt	08186	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Rubí	08191	6	1	0	1	0	0	0	8	1,7%
Sant Quirze del Vallès	08192	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sabadell	08202	5	0	1	0	0	0	0	6	1,3%
Barberà del Vallès	08210	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Polinyà	08213	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Terrassa	08221	4	0	0	1	1	0	0	6	1,3%
Viladecavalls	08232	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Manresa	08240	3	0	1	0	0	0	0	4	0,8%
Súria	08260	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
Cerdanyola del Vallès	08290	1	1	0	0	0	0	0	2	0,4%
Ripollet	08291	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Collbató	08293	0	0	0	0	0	1	0	1	0,2%
Sant Vicenç de Castellet	08295	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
Mataró	08301	4	0	0	1	0	0	0	5	1,0%
Argentona	08310	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
El Masnou	08320	3	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Premià de Mar	08330	4	0	0	1	0	0	0	5	1,0%
Premià de Dalt	08338	0	0	0	1	0	0	0	1	0,2%
Vilassar de Dalt	08339	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Arenys de Munt	08358	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Canet de Mar	08360	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Calella	08370	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Tiana	08391	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Andreu de Llavaneres	08392	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Pineda de Mar	08397	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Granollers	08400	4	0	0	0	0	0	0	4	0,8%
Canovelles	08420	3	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Llinars del Vallès	08450	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Pere de Vilamajor	08458	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Sant Antoni de Vilamajor	08459	1	0	0	0	0	0	1	2	0,4%
Sant Esteve de Palautordera	08461	1	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Mosqueroles	08479	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Bellavista	08521	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
Berga	08600	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Vicenç dels Horts	08620	3	0	1	0	0	0	0	4	0,8%

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, licenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL	%
Sant Esteve Sesrovires	08635	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Olesa de Montserrat	08640	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Igualada	08700	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Vilafranca del Penedès	08720	3	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Sant Andreu de la Barca	08740	1	0	0	1	0	0	0	2	0,4%
Molins de Rei	08750	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
El Papiol	08754	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
La Palma de Cervelló	08756	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Corbera de Llobregat	08757	3	0	0	0	0	0	0	3	0,6%
Sant Sadurní d'Anoia	08770	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Mediona	08773	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Pallejà	08780	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Piera	08784	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Gelida	08790	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Llorenç d'Hortons	08791	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Vilanova i la Geltrú	08800	5	0	1	0	0	0	0	6	1,3%
El Prat de Llobregat	08820	3	0	1	1	0	0	0	5	1,0%
Sant Boi de Llobregat	08830	9	0	0	1	0	0	0	10	2,1%
Viladecans	08840	3	1	0	0	0	0	0	4	0,8%
Sant Climent de Llobregat	08849	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Gavà	08850	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Begues	08859	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Castelldefels	08860	7	0	0	0	0	1	0	8	1,7%
Sitges	08870	2	0	1	0	0	0	0	3	0,6%
L'hospitalet de Llobregat	08901	11	2	0	1	0	1	0	15	3,1%
Badalona	08911	17	1	0	0	0	0	1	19	4,0%
Santa Coloma de Gramenet	08921	3	0	0	1	0	1	0	5	1,0%
Sant Adrià del Besòs	08930	4	0	0	0	0	0	0	4	0,8%
Cornellà de Llobregat	08940	8	0	0	0	0	0	0	8	1,7%
Esplugues de Llobregat	08950	4	1	0	0	0	0	0	5	1,0%
Sant Just Dervern	08960	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Joan Despí	08970	2	0	0	0	0	1	0	3	0,6%
Sant Feliu de Llobregat	08980	5	0	0	0	0	0	0	5	1,0%
Blanes	17300	2	0	0	0	0	0	0	2	0,4%
Lloret de Mar	17310	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Vidreres	17411	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
Sant Miquel de Fluvià	17475	0	0	1	0	0	0	0	1	0,2%
Ripoll	17500	1	0	0	0	0	0	0	1	0,2%
	NS/NC (Fora de BCN)	6	1	1	1	0	0	0	9	1,9%
	NS/NC	0	1	1	1	1	0	0	4	0,8%
TOTAL MOSTRA		345	40	33	46	5	6	2	477	100,0%

Taula VIII. Proporció de residents a cada codi postal per col·lectiu universitari. Valors relatius d'acord amb la mostra.

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, licenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL
	08002	33,3%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08003	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08004	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08005	55,6%	33,3%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08006	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
	08007	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08008	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08009	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08010	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08011	25,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%	100,0%
	08012	40,0%	20,0%	10,0%	30,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08013	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08014	62,5%	25,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08015	83,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08016	85,7%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08017	66,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08018	50,0%	12,5%	0,0%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08019	50,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08020	87,5%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08021	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08022	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08023	54,5%	9,1%	36,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08024	66,7%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08025	58,3%	16,7%	8,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08026	80,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08027	77,8%	0,0%	0,0%	22,2%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08028	84,6%	15,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08029	45,5%	27,3%	9,1%	9,1%	9,1%	0,0%	0,0%	100,0%
	08030	70,0%	10,0%	10,0%	10,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08031	50,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08032	33,3%	11,1%	22,2%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08034	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08035	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08036	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08037	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08038	85,7%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08041	42,9%	0,0%	28,6%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	08042	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC (Barcelona)	68,4%	5,3%	10,5%	15,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Barcelona		64,1%	11,5%	8,5%	14,1%	1,3%	0,4%	0,0%	100,0%
Mollet del Vallès	08100	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Fost de Campsentelles	08105	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL
Santa Maria de Martorelles	08106	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Montcada i Reixac	08110	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
La Llagosta	08120	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Santa Perpètua de Mogoda	08130	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Caldes de Montbui	08140	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Parets del Vallès	08150	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sentmenat	08181	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Feliu de Codines	08182	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lliçà d'Amunt	08186	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Rubí	08191	75,0%	12,5%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Quirze del Vallès	08192	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sabadell	08202	83,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Barberà del Vallès	08210	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Polinyà	08213	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Terrassa	08221	66,7%	0,0%	0,0%	16,7%	16,7%	0,0%	0,0%	100,0%
Viladecavalls	08232	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Manresa	08240	75,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Súria	08260	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Cerdanyola del Vallès	08290	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ripollet	08291	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Collbató	08293	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
Sant Vicenç de Castellet	08295	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mataró	08301	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Argentona	08310	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Masnou	08320	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Premià de Mar	08330	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Premià de Dalt	08338	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilassar de Dalt	08339	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Arenys de Munt	08358	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Canet de Mar	08360	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Calella	08370	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Tiana	08391	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Andreu de Llavaneres	08392	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Pineda de Mar	08397	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Granollers	08400	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Canovelles	08420	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Llinars del Vallès	08450	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Pere de Vilamajor	08458	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Antoni de Vilamajor	08459	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%
Sant Esteve de Palautordera	08461	50,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mosqueroles	08479	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Bellavista	08521	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Berga	08600	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Vicenç dels Horts	08620	75,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Esteve Sesrovires	08635	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	NS/NC	TOTAL
Olesa de Montserrat	08640	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Igualada	08700	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilafranca del Penedès	08720	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Andreu de la Barca	08740	50,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Molins de Rei	08750	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Papiol	08754	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
La Palma de Cervelló	08756	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Corbera de Llobregat	08757	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Sadurní d'Anoia	08770	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mediona	08773	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Pallejà	08780	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Piera	08784	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gelida	08790	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Llorenç d'Hortons	08791	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vilanova i la Geltrú	08800	83,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
El Prat de Llobregat	08820	60,0%	0,0%	20,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Boi de Llobregat	08830	90,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Viladecans	08840	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Climent de Llobregat	08849	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gavà	08850	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Begues	08859	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Castelldefels	08860	87,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	100,0%
Sitges	08870	66,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
L'hospitalet de Llobregat	08901	73,3%	13,3%	0,0%	6,7%	0,0%	6,7%	0,0%	100,0%
Badalona	08911	89,5%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	100,0%
Santa Coloma de Gramenet	08921	60,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	20,0%	0,0%	100,0%
Sant Adrià del Besòs	08930	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Cornellà de Llobregat	08940	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Esplugues de Llobregat	08950	80,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Just Dervern	08960	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Joan Despí	08970	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	100,0%
Sant Feliu de Llobregat	08980	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Blanes	17300	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Lloret de Mar	17310	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Vidreres	17411	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sant Miquel de Fluvià	17475	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ripoll	17500	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC (Fora de BCN)	66,7%	11,1%	11,1%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	NS/NC	0,0%	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%
TOTAL MOSTRA		72,3%	8,4%	6,9%	9,6%	1,0%	1,3%	0,4%	100,0%

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 de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	TOTAL
	08002	25	0	0	9	0	0	34
	08003	49	0	0	0	0	0	49
	08004	49	55	0	0	0	0	105
	08005	123	166	0	5	0	0	294
	08006	25	55	0	0	7	0	87
	08007	0	0	0	0	7	0	7
	08008	0	0	23	0	0	0	23
	08009	0	0	23	0	0	0	23
	08010	25	0	0	0	0	0	25
	08011	25	0	23	5	0	8	60
	08012	98	111	23	14	0	0	246
	08013	147	111	0	0	0	0	258
	08014	123	111	23	0	0	0	257
	08015	123	55	0	0	0	0	178
	08016	147	0	0	5	0	0	152
	08017	49	0	23	0	0	0	72
	08018	98	55	0	14	0	0	167
	08019	25	0	0	5	0	0	29
	08020	172	0	0	5	0	0	177
	08021	49	55	0	0	0	0	105
	08022	25	0	0	0	0	0	25
	08023	147	55	91	0	0	0	294
	08024	147	0	0	14	0	0	161
	08025	172	111	23	9	0	0	315
	08026	98	55	0	0	0	0	154
	08027	172	0	0	9	0	0	181
	08028	270	111	0	0	0	0	381
	08029	123	166	23	5	7	0	323
	08030	172	55	23	5	0	0	255
	08031	74	0	0	14	0	0	87
	08032	74	55	46	14	0	0	188
	08034	25	0	0	0	0	0	25
	08035	49	0	0	0	0	0	49
	08036	147	0	0	0	0	0	147
	08037	0	55	0	0	0	0	55
	08038	147	0	23	0	0	0	170
	08041	74	0	46	9	0	0	128
	08042	98	0	0	0	0	0	98
	NS/NC (Barcelona)	319	55	46	14	0	0	434
Barcelona		3685	1497	456	151	20	8	5817
Mollet del Vallès	08100	25	55	0	0	0	0	80
Sant Fost de Campsentelles	08105	25	0	0	0	0	0	25

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	TOTAL
Santa Maria de Martorelles	08106	25	0	0	0	0	0	25
Montcada i Reixac	08110	25	0	0	0	0	0	25
La Llagosta	08120	25	0	0	0	0	0	25
Santa Perpètua de Mogoda	08130	49	0	0	0	0	0	49
Caldes de Montbui	08140	25	0	0	0	0	0	25
Parets del Vallès	08150	74	55	0	0	0	0	129
Sentmenat	08181	25	0	0	0	0	0	25
Sant Feliu de Codines	08182	25	0	0	0	0	0	25
Lliçà d'Amunt	08186	49	0	0	0	0	0	49
Rubí	08191	147	55	0	5	0	0	207
Sant Quirze del Vallès	08192	25	0	0	0	0	0	25
Sabadell	08202	123	0	23	0	0	0	146
Barberà del Vallès	08210	0	55	0	0	0	0	55
Polinyà	08213	25	0	0	0	0	0	25
Terrassa	08221	98	0	0	5	7	0	109
Viladecavalls	08232	25	0	0	0	0	0	25
Manresa	08240	74	0	23	0	0	0	96
Súria	08260	0	55	0	0	0	0	55
Cerdanyola del Vallès	08290	25	55	0	0	0	0	80
Ripollet	08291	25	0	0	0	0	0	25
Collbató	08293	0	0	0	0	0	8	8
Sant Vicenç de Castellet	08295	0	0	23	0	0	0	23
Mataró	08301	98	0	0	5	0	0	103
Argentona	08310	25	0	0	0	0	0	25
El Masnou	08320	74	0	0	0	0	0	74
Premià de Mar	08330	98	0	0	5	0	0	103
Premià de Dalt	08338	0	0	0	5	0	0	5
Vilassar de Dalt	08339	25	0	0	0	0	0	25
Arenys de Munt	08358	49	0	0	0	0	0	49
Canet de Mar	08360	49	0	0	0	0	0	49
Calella	08370	49	0	0	0	0	0	49
Tiana	08391	25	0	0	0	0	0	25
Sant Andreu de Llavaneres	08392	25	0	0	0	0	0	25
Pineda de Mar	08397	25	0	0	0	0	0	25
Granollers	08400	98	0	0	0	0	0	98
Canovelles	08420	74	0	0	0	0	0	74
Llinars del Vallès	08450	0	0	23	0	0	0	23
Sant Pere de Vilamajor	08458	49	0	0	0	0	0	49
Sant Antoni de Vilamajor	08459	25	0	0	0	0	0	25
Sant Esteve de Palautordera	08461	25	0	0	5	0	0	29
Mosqueroles	08479	25	0	0	0	0	0	25
Bellavista	08521	0	0	23	0	0	0	23
Berga	08600	0	0	23	0	0	0	23
Sant Vicenç dels Horts	08620	74	0	23	0	0	0	96
Sant Esteve Sesrovires	08635	25	0	0	0	0	0	25

Municipi	Codi postal	Estudiant de grau, llicenciatura o diplomatura	Estudiant de màster, postgrau o doctorat	PDI	PAS	Becari/ària de recerca	Treballador/a d'empresa externa	TOTAL
Olesa de Montserrat	08640	25	0	0	0	0	0	25
Igualada	08700	49	0	0	0	0	0	49
Vilafranca del Penedès	08720	74	0	0	0	0	0	74
Sant Andreu de la Barca	08740	25	0	0	5	0	0	29
Molins de Rei	08750	49	0	0	0	0	0	49
El Papiol	08754	25	0	0	0	0	0	25
La Palma de Cervelló	08756	25	0	0	0	0	0	25
Corbera de Llobregat	08757	74	0	0	0	0	0	74
Sant Sadurn d'Anoia	08770	25	0	0	0	0	0	25
Mediona	08773	25	0	0	0	0	0	25
Pallejà	08780	25	0	0	0	0	0	25
Piera	08784	25	0	0	0	0	0	25
Gelida	08790	25	0	0	0	0	0	25
Sant Llorenç d'Hortons	08791	25	0	0	0	0	0	25
Vilanova i la Geltrú	08800	123	0	23	0	0	0	146
El Prat de Llobregat	08820	74	0	23	5	0	0	101
Sant Boi de Llobregat	08830	221	0	0	5	0	0	226
Viladecans	08840	74	55	0	0	0	0	129
Sant Climent de Llobregat	08849	25	0	0	0	0	0	25
Gavà	08850	49	0	0	0	0	0	49
Begues	08859	25	0	0	0	0	0	25
Castelldefels	08860	172	0	0	0	0	8	180
Sitges	08870	49	0	23	0	0	0	72
L'hospitalet de Llobregat	08901	270	111	0	5	0	8	394
Badalona	08911	418	55	0	0	0	0	473
Santa Coloma de Gramenet	08921	74	0	0	5	0	8	86
Sant Adrià del Besòs	08930	98	0	0	0	0	0	98
Cornellà de Llobregat	08940	197	0	0	0	0	0	197
Esplugues de Llobregat	08950	98	55	0	0	0	0	154
Sant Just Dervern	08960	25	0	0	0	0	0	25
Sant Joan Despí	08970	49	0	0	0	0	8	57
Sant Feliu de Llobregat	08980	123	0	0	0	0	0	123
Blanes	17300	49	0	0	0	0	0	49
Lloret de Mar	17310	25	0	0	0	0	0	25
Vidreres	17411	25	0	0	0	0	0	25
Sant Miquel de Fluvià	17475	0	0	23	0	0	0	23
Ripoll	17500	25	0	0	0	0	0	25
	NS/NC (Fora de Barcelona)	147	55	23	5	0	0	230
	NS/NC	0	55	23	5	7	0	89
TOTAL MOSTRA		8476	2218	752	210	33	48	11737

Taula X. Quilòmetres anuals recorreguts en relació al codi postal de residència i el mode de transport utilitzat per accedir al Campus de Mundet.

Municipi	Codi postal	Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
	08002	6,5	194,87	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188.409,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188.409,4
	08003	6,5	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.591,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.591,5
	08004	7,2	152,90	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	163.228,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	163.228,4
	08005	6,1	158,78	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	192.124,0	0,0	0,0	0,0	192.124,0	0,0	48.031,0	0,0	432.279,0
	08006	4,0	168,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100.421,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100.421,2
	08007	5,3	207,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54.244,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54.244,9
	08008	4,9	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	48.680,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	48.680,9
	08009	4,9	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	49.238,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	49.238,9
	08010	5,5	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43.386,6	0,0	0,0	0,0	43.386,6
	08011	6,1	195,40	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	116.737,9	0,0	0,0	0,0	116.737,9	0,0	0,0	0,0	233.475,8
	08012	4,0	175,74	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	278.342,4	0,0	0,0	0,0	34.792,8	0,0	34.792,8	0,0	347.928,0
	08013	4,7	154,58	0,0	0,0	0,0	106.504,3	0,0	106.504,3	0,0	0,0	35.501,4	0,0	0,0	35.501,4	0,0	284.011,4
	08014	6,9	159,94	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	435.916,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	435.916,5
	08015	6,5	156,25	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301.914,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301.914,0
	08016	2,7	167,16	0,0	0,0	0,0	65.940,4	0,0	21.980,1	0,0	0,0	0,0	21.980,1	0,0	43.960,2	0,0	153.860,9
	08017	4,3	173,90	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73.358,5	0,0	0,0	0,0	36.679,3	0,0	0,0	0,0	110.037,8
	08018	5,3	176,93	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	230.163,9	0,0	0,0	0,0	46.032,8	46.032,8	46.032,8	0,0	368.262,3
	08019	6,3	186,05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57.663,5	0,0	0,0	0,0	57.663,5	0,0	0,0	0,0	115.327,0
	08020	5,0	166,21	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	121.859,8	0,0	0,0	0,0	121.859,8	0,0	40.619,9	40.619,9	324.959,4
	08021	4,5	152,90	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33.942,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	67.885,8	0,0	101.828,7
	08022	3,5	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.583,9	0,0	0,0	0,0	27.583,9
	08023	2,9	173,37	0,0	0,0	0,0	24.819,5	0,0	148.917,1	0,0	0,0	0,0	24.819,5	0,0	49.639,0	24.819,5	273.014,6
	08024	2,9	177,23	0,0	0,0	0,0	25.468,1	0,0	152.808,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50.936,3	0,0	229.213,1
	08025	3,7	168,64	0,0	0,0	0,0	61.895,1	0,0	185.685,2	0,0	0,0	0,0	30.947,5	0,0	92.842,6	0,0	371.370,4
	08026	4,0	155,58	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	123.144,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.786,2	0,0	153.931,2
	08027	3,4	171,36	0,0	28.991,6	0,0	0,0	0,0	173.949,8	0,0	0,0	0,0	28.991,6	0,0	28.991,6	0,0	260.924,8
	08028	6,7	156,51	0,0	51.449,5	0,0	0,0	0,0	514.494,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51.449,5	51.449,5	668.843,1
	08029	5,6	167,14	0,0	0,0	0,0	46.126,2	0,0	369.009,6	0,0	0,0	0,0	92.252,4	0,0	0,0	0,0	507.388,2
	08030	3,4	167,17	0,0	0,0	0,0	111.225,3	0,0	55.612,7	0,0	0,0	0,0	27.806,3	83.419,0	0,0	0,0	278.063,4
	08031	1,7	186,05	15.986,1	0,0	0,0	15.986,1	0,0	47.958,3	0,0	0,0	0,0	15.986,1	0,0	0,0	0,0	95.916,6
	08032	1,8	184,53	16.391,6	0,0	0,0	0,0	0,0	65.566,3	0,0	0,0	0,0	32.783,2	16.391,6	16.391,6	0,0	147.524,2
	08034	5,7	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	44.643,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	44.643,2
	08035	1,8	159,60	0,0	13.909,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.909,8	0,0	0,0	0,0	27.819,6
	08036	5,1	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	240.338,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	240.338,3
	08037	4,4	139,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.233,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.233,6
	08038	8,6	165,73	0,0	69.960,4	0,0	0,0	0,0	349.801,9	0,0	0,0	0,0	69.960,4	0,0	0,0	0,0	489.722,6
	08041	3,2	186,97	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	118.290,5	0,0	0,0	0,0	88.717,9	0,0	0,0	0,0	207.008,4

Municipi	Codi postal	Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
	08042	1,7	159,60	27.097,0	0,0	0,0	13.548,5	0,0	13.548,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54.193,9
	NS/NC (Barcelona)	4,7	171,41	0,0	0,0	0,0	118.297,3	0,0	473.189,2	0,0	0,0	0,0	157.729,7	0,0	0,0	0,0	749.216,3
Barcelona		4,7	169,22	155.712,2	155.712,2	0,0	778.560,8	0,0	5.566.709,7	0,0	0,0	38.928,0	1.323.553,4	194.640,2	778.560,8	116.784,1	9.109.161,3
Mollet del Vallès	08100	17	149,55	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125.113,5	125.113,5	0,0	0,0	250.226,9
Sant Fost de Campsentelles	08105	18	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	141.375,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	141.375,5
Santa Maria de Martorelles	08106	20	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	157.083,9	0,0	0,0	0,0	157.083,9
Montcada i Reixac	08110	10	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78.541,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78.541,9
La Llagosta	08120	16	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125.667,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125.667,1
Santa Perpètua de Mogoda	08130	19	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	149.229,7	0,0	0,0	0,0	149.229,7	0,0	0,0	0,0	298.459,4
Caldes de Montbui	08140	28	159,60	0,0	0,0	0,0	219.917,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	219.917,4
Parets del Vallès	08150	21	154,58	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	159.745,0	0,0	0,0	0,0	159.745,0	159.745,0	0,0	159.745,0	638.980,0
Sentmenat	08181	29	159,60	0,0	0,0	0,0	227.771,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	227.771,6
Sant Feliu de Codines	08182	35	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	274.896,8	0,0	0,0	0,0	274.896,8
Lliçà d'Amunt	08186	28	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	219.917,4	0,0	0,0	0,0	219.917,4	0,0	0,0	0,0	439.834,8
Rubí	08191	24	163,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.160.058,5	0,0	0,0	0,0	386.686,2	0,0	0,0	0,0	1.546.744,7
Sant Quirze del Vallès	08192	20	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	157.083,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	157.083,9
Sabadell	08202	21	166,75	0,0	0,0	0,0	172.327,2	0,0	689.308,8	0,0	0,0	0,0	172.327,2	0,0	0,0	0,0	1.033.963,3
Barberà del Vallès	08210	15	139,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.975,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.975,6
Polinyà	08213	24	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188.500,6	0,0	0,0	0,0	188.500,6
Terrassa	08221	28	176,32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	728.855,4	0,0	0,0	0,0	485.903,6	242.951,8	0,0	0,0	1.457.710,8
Viladecavalls	08232	32	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	251.334,2	0,0	0,0	0,0	251.334,2
Manresa	08240	61	170,33	0,0	0,0	0,0	511.301,4	0,0	511.301,4	0,0	0,0	0,0	1.022.602,7	0,0	0,0	0,0	2.045.205,5
Súria	08260	75	139,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	514.877,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	514.877,8
Cerdanyola del Vallès	08290	12	149,55	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	88.315,4	88.315,4	0,0	176.630,8
Ripollet	08291	13	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.104,5	0,0	0,0	0,0	102.104,5
Collbató	08293	45	207,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	458.407,4	0,0	0,0	0,0	458.407,4
Sant Vicenç de Castellet	08295	49	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	488.303,5	0,0	0,0	0,0	488.303,5
Mataró	08301	30	170,18	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	753.736,9	0,0	0,0	0,0	502.491,2	0,0	0,0	0,0	1.256.228,1
Argentera	08310	30	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	235.625,8	235.625,8
El Masnou	08320	17	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400.563,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400.563,9
Premià de Mar	08330	21	170,18	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	351.743,9	0,0	0,0	0,0	351.743,9	175.871,9	0,0	0,0	879.359,7
Premià de Dalt	08338	24	212,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250.979,9	0,0	0,0	0,0	250.979,9
Vilassar de Dalt	08339	24	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188.500,6	0,0	0,0	0,0	188.500,6

Municipi	Codi postal	Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Arenys de Munt	08358	43	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	675.460,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	675.460,7
Canet de Mar	08360	45	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	353.438,7	0,0	0,0	0,0	353.438,7	0,0	0,0	0,0	706.877,4
Calella	08370	55	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	863.961,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	863.961,3
Tiana	08391	13	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.104,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.104,5
Sant Andreu de Llavaneres	08392	37	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	290.605,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	290.605,2
Pineda de Mar	08397	55	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	431.980,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	431.980,7
Granollers	08400	27	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	636.189,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	212.063,2	848.252,9
Canovelles	08420	28	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	439.834,8	0,0	0,0	0,0	219.917,4	0,0	0,0	0,0	659.752,3
Linars del Vallès	08450	37	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	368.719,0	0,0	0,0	0,0	368.719,0
Sant Pere de Vilamajor	08458	43	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	337.730,3	0,0	0,0	0,0	337.730,3	0,0	0,0	0,0	675.460,7
Sant Antoni de Vilamajor	08459	42	177,45	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	366.770,2	0,0	0,0	0,0	366.770,2	0,0	0,0	0,0	733.540,4
Sant Esteve de Palautordera	08461	51	186,05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	466.948,1	0,0	0,0	0,0	466.948,1	0,0	0,0	0,0	933.896,1
Mosqueroles	08479	52	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	408.418,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	408.418,1
Bellavista	08521	29	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	288.995,9	0,0	0,0	0,0	288.995,9
Berga	08600	102	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.016.468,5	0,0	0,0	0,0	1.016.468,5
Sant Vicenç dels Horts	08620	19	170,33	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	318.515,6	0,0	0,0	0,0	159.257,8	159.257,8	0,0	0,0	637.031,2
Sant Esteve Sesrovires	08635	39	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	306.313,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	306.313,6
Olesa de Montserrat	08640	41	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	322.021,9	0,0	0,0	322.021,9
Igualada	08700	69	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.083.878,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.083.878,7
Vilafranca del Penedès	08720	57	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.343.067,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.343.067,1
Sant Andreu de la Barca	08740	27	186,05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	494.415,6	0,0	0,0	0,0	494.415,6
Molins de Rei	08750	20	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	157.083,9	0,0	0,0	0,0	157.083,9	0,0	0,0	0,0	314.167,7
El Papiol	08754	24	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188.500,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188.500,6
La Palma de Cervelló	08756	26	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	204.209,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	204.209,0
Corbera de Llobregat	08757	31	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	486.960,0	0,0	0,0	0,0	0,0	243.480,0	0,0	0,0	730.440,0
Sant Sadurní d'Anoia	08770	47	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	369.147,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	369.147,1
Mediona	08773	69	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	541.939,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	541.939,4
Pallejà	08780	22	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	172.792,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	172.792,3
Piera	08784	51	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400.563,9	0,0	0,0	0,0	400.563,9
Gelida	08790	38	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	298.459,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	298.459,4
Sant Llorenç	08791	43	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	337.730,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	337.730,3

Municipi	Codi postal	Distància (km)	Dies anuals	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
d'Hortons																	
Vilanova i la Geltrú	08800	50	166,75	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.051.514,4	0,0	0,0	0,0	410.302,9	0,0	0,0	0,0	2.461.817,3
El Prat de Llobregat	08820	16	178,76	0,0	0,0	0,0	140.753,5	0,0	281.506,9	0,0	0,0	0,0	281.506,9	0,0	0,0	0,0	703.767,3
Sant Boi de Llobregat	08830	19	164,89	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.233.407,6	0,0	0,0	0,0	154.176,0	154.176,0	0,0	0,0	1.541.759,5
Viladecans	08840	23	154,58	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	349.917,6	0,0	0,0	0,0	174.958,8	174.958,8	0,0	0,0	699.835,2
Sant Climent de Llobregat	08849	25	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	196.354,8	0,0	0,0	0,0	196.354,8
Gavà	08850	25	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	196.354,8	0,0	0,0	0,0	196.354,8	0,0	0,0	0,0	392.709,7
Begues	08859	34	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	267.042,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	267.042,6
Castelldefels	08860	28	165,53	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.824.653,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.824.653,2
Sitges	08870	44	173,90	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	753.097,1	0,0	0,0	0,0	0,0	376.548,6	0,0	0,0	1.129.645,7
L'hospitalet de Llobregat	08901	12	163,61	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.449.246,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.449.246,4
Badalona	08911	12	160,42	0,0	0,0	0,0	663.146,3	0,0	852.616,7	0,0	0,0	0,0	94.735,2	189.470,4	0,0	0,0	1.799.968,6
Santa Coloma de Gramenet	08921	6	179,66	0,0	0,0	0,0	106.096,6	0,0	53.048,3	0,0	0,0	0,0	0,0	106.096,6	0,0	0,0	265.241,4
Sant Adrià del Besòs	08930	9	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	212.063,2	0,0	0,0	0,0	70.687,7	0,0	0,0	0,0	282.751,0
Cornellà de Llobregat	08940	14	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	659.752,3	0,0	0,0	0,0	109.958,7	0,0	0,0	109.958,7	879.669,7
Esplugues de Llobregat	08950	11	155,58	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	168.440,0	0,0	0,0	0,0	168.440,0	84.220,0	0,0	0,0	421.099,9
Sant Just Dervern	08960	13	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.104,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	102.104,5
Sant Joan Despí	08970	15	175,40	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	129.476,1	0,0	0,0	0,0	258.952,2	0,0	0,0	0,0	388.428,3
Sant Feliu de Llobregat	08980	15	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	235.625,8	0,0	0,0	0,0	353.438,7	0,0	0,0	0,0	589.064,5
Blanes	17300	69	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.083.878,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.083.878,7
Lloret de Mar	17310	74	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	581.210,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	581.210,3
Vidreres	17411	74	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	581.210,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	581.210,3
Sant Miquel de Fluvià	17475	127	202,50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.265.602,9	0,0	0,0	0,0	1.265.602,9
Ripoll	17500	101	159,60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	793.273,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	793.273,6
	NS/NC (Fora de Barcelona)	34,6	168,01	0,0	0,0	0,0	285.840,7	0,0	1.429.203,4	0,0	0,0	0,0	857.522,1	0,0	0,0	0,0	2.572.566,2
	NS/NC	34,2	190,38	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	641.187,2	0,0	0,0	0,0	320.593,6	0,0	320.593,6	0,0	1.282.374,4
TOTAL MOSTRA		34,2	167,23	155.712,2	155.712,2	0,0	3.105.715,5	0,0	38.923.562,7	0,0	0,0	38.928,0	16.803.319,7	2.796.867,8	1.187.469,8	834.176,9	64.001.464,7

Taula XI. Consum energètic anual de la mobilitat en relació al codi postal de residència i el mode de transport utilitzat per accedir al Campus de Mundet, expressat en Gigajoules (GJ).

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
	08002	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97,8
	08003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,2
	08004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	84,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	84,7
	08005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	99,7	0,0	0,0	0,0	554,3	0,0	48,0	0,0	702,0
	08006	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,1
	08007	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,2
	08008	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,3
	08009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,6
	08010	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125,2	0,0	0,0	0,0	125,2
	08011	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,6	0,0	0,0	0,0	336,8	0,0	0,0	0,0	397,4
	08012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	144,5	0,0	0,0	0,0	100,4	0,0	34,8	0,0	279,6
	08013	0,0	0,0	0,0	61,8	0,0	55,3	0,0	0,0	61,7	0,0	0,0	35,5	0,0	214,3
	08014	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	226,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	226,2
	08015	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	156,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	156,7
	08016	0,0	0,0	0,0	38,2	0,0	11,4	0,0	0,0	0,0	63,4	0,0	44,0	0,0	157,0
	08017	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38,1	0,0	0,0	0,0	105,8	0,0	0,0	0,0	143,9
	08018	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	119,5	0,0	0,0	0,0	132,8	80,1	46,0	0,0	378,3
	08019	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,9	0,0	0,0	0,0	166,4	0,0	0,0	0,0	196,3
	08020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	63,2	0,0	0,0	0,0	351,6	0,0	40,6	44,3	499,7
	08021	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	67,9	0,0	85,5
	08022	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	79,6	0,0	0,0	0,0	79,6
	08023	0,0	0,0	0,0	14,4	0,0	77,3	0,0	0,0	0,0	71,6	0,0	49,6	27,1	240,0
	08024	0,0	0,0	0,0	14,8	0,0	79,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,9	0,0	145,0
	08025	0,0	0,0	0,0	35,9	0,0	96,4	0,0	0,0	0,0	89,3	0,0	92,8	0,0	314,4
	08026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	63,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,8	0,0	94,7
	08027	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	90,3	0,0	0,0	0,0	83,6	0,0	29,0	0,0	204,7
	08028	0,0	3,1	0,0	0,0	0,0	267,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51,4	56,1	377,6
	08029	0,0	0,0	0,0	26,8	0,0	191,5	0,0	0,0	0,0	266,1	0,0	0,0	0,0	484,4
	08030	0,0	0,0	0,0	64,5	0,0	28,9	0,0	0,0	0,0	80,2	145,1	0,0	0,0	318,7
	08031	2,6	0,0	0,0	9,3	0,0	24,9	0,0	0,0	0,0	46,1	0,0	0,0	0,0	82,8
	08032	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	34,0	0,0	0,0	0,0	94,6	28,5	16,4	0,0	176,1
	08034	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23,2
	08035	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40,1	0,0	0,0	0,0	41,0
	08036	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	124,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	124,7
	08037	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,7

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
	08038	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0	181,5	0,0	0,0	0,0	201,8	0,0	0,0	0,0	387,6
	08041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	61,4	0,0	0,0	0,0	256,0	0,0	0,0	0,0	317,3
	08042	4,3	0,0	0,0	7,9	0,0	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,2
	NS/NC (Barcelona)	0,0	0,0	0,0	68,6	0,0	245,6	0,0	0,0	0,0	455,1	0,0	0,0	0,0	769,2
Barcelona		24,9	9,3	0,0	451,6	0,0	2.889,1	0,0	0,0	67,7	3.818,5	338,5	778,6	127,3	8.505,4
Mollet del Vallès	08100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	361,0	217,6	0,0	0,0	578,5
Sant Fost de Campsentelles	08105	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,4
Santa Maria de Martorelles	08106	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	453,2	0,0	0,0	0,0	453,2
Montcada i Reixac	08110	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40,8
La Llagosta	08120	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	65,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	65,2
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	77,5	0,0	0,0	0,0	430,5	0,0	0,0	0,0	508,0
Caldes de Montbui	08140	0,0	0,0	0,0	127,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	127,6
Parets del Vallès	08150	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	82,9	0,0	0,0	0,0	460,9	277,8	0,0	174,1	995,7
Sentmenat	08181	0,0	0,0	0,0	132,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	132,1
Sant Feliu de Codines	08182	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	793,1	0,0	0,0	0,0	793,1
Lliçà d'Amunt	08186	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	114,1	0,0	0,0	0,0	634,5	0,0	0,0	0,0	748,6
Rubí	08191	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	602,1	0,0	0,0	0,0	1.115,6	0,0	0,0	0,0	1.717,7
Sant Quirze del Vallès	08192	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	81,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	81,5
Sabadell	08202	0,0	0,0	0,0	99,9	0,0	357,8	0,0	0,0	0,0	497,2	0,0	0,0	0,0	954,9
Barberà del Vallès	08210	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,4
Polinyà	08213	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	543,8	0,0	0,0	0,0	543,8
Terrassa	08221	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	378,3	0,0	0,0	0,0	1.401,8	422,5	0,0	0,0	2.202,6
Viladecavalls	08232	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	725,1	0,0	0,0	0,0	725,1
Manresa	08240	0,0	0,0	0,0	296,6	0,0	265,4	0,0	0,0	0,0	2.950,2	0,0	0,0	0,0	3.512,1
Súria	08260	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	267,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	267,2
Cerdanyola del Vallès	08290	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	153,6	88,3	0,0	241,9
Ripollet	08291	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	294,6	0,0	0,0	0,0	294,6
Collbató	08293	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.322,5	0,0	0,0	0,0	1.322,5
Sant Vicenç de Castellet	08295	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.408,8	0,0	0,0	0,0	1.408,8
Mataró	08301	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	391,2	0,0	0,0	0,0	1.449,7	0,0	0,0	0,0	1.840,9
Argentona	08310	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	256,8	256,8
El Masnou	08320	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	207,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	207,9
Premià de Mar	08330	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	182,6	0,0	0,0	0,0	1.014,8	305,8	0,0	0,0	1.503,2
Premià de Dalt	08338	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	724,1	0,0	0,0	0,0	724,1
Vilassar de Dalt	08339	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	543,8	0,0	0,0	0,0	543,8
Arenys de Munt	08358	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	350,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	350,6
Canet de Mar	08360	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	183,4	0,0	0,0	0,0	1.019,7	0,0	0,0	0,0	1.203,1
Calella	08370	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	448,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	448,4

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Tiana	08391	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,8
Pineda de Mar	08397	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	224,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	224,2
Granollers	08400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	330,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	231,1	561,3
Canovelles	08420	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	228,3	0,0	0,0	0,0	634,5	0,0	0,0	0,0	862,7
Llinars del Vallès	08450	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.063,8	0,0	0,0	0,0	1.063,8
Sant Pere de Vilamajor	08458	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	175,3	0,0	0,0	0,0	974,4	0,0	0,0	0,0	1.149,6
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	190,4	0,0	0,0	0,0	1.058,1	0,0	0,0	0,0	1.248,5
Sant Esteve de Palautordera	08461	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	242,3	0,0	0,0	0,0	1.347,1	0,0	0,0	0,0	1.589,5
Mosqueroles	08479	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	212,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	212,0
Bellavista	08521	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	833,8	0,0	0,0	0,0	833,8
Berga	08600	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.932,5	0,0	0,0	0,0	2.932,5
Sant Vicenç dels Horts	08620	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	165,3	0,0	0,0	0,0	459,5	276,9	0,0	0,0	901,7
Sant Esteve Sesrovires	08635	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	159,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	159,0
Olesa de Montserrat	08640	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	560,0	0,0	0,0	560,0
Igualada	08700	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	562,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	562,5
Vilafranca del Penedès	08720	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	697,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	697,1
Sant Andreu de la Barca	08740	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.426,4	0,0	0,0	0,0	1.426,4
Molins de Rei	08750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	81,5	0,0	0,0	0,0	453,2	0,0	0,0	0,0	534,7
El Papiol	08754	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	97,8
La Palma de Cervelló	08756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	106,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	106,0
Corbera de Llobregat	08757	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	252,7	0,0	0,0	0,0	0,0	423,4	0,0	0,0	676,1
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	191,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	191,6
Mediona	08773	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	281,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	281,3
Pallejà	08780	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	89,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	89,7
Piera	08784	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.155,6	0,0	0,0	0,0	1.155,6
Gelida	08790	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	154,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	154,9
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	175,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	175,3
Vilanova i la Geltrú	08800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.064,7	0,0	0,0	0,0	1.183,7	0,0	0,0	0,0	2.248,5
El Prat de Llobregat	08820	0,0	0,0	0,0	81,6	0,0	146,1	0,0	0,0	0,0	812,1	0,0	0,0	0,0	1.039,9
Sant Boi de Llobregat	08830	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	640,1	0,0	0,0	0,0	444,8	268,1	0,0	0,0	1.353,0
Viladecans	08840	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	181,6	0,0	0,0	0,0	504,8	304,3	0,0	0,0	990,6
Sant Climent de Llobregat	08849	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	566,5	0,0	0,0	0,0	566,5
Gavà	08850	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	101,9	0,0	0,0	0,0	566,5	0,0	0,0	0,0	668,4
Begues	08859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	138,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	138,6
Castelldefels	08860	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	947,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	947,0
Sitges	08870	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	390,9	0,0	0,0	0,0	0,0	654,8	0,0	0,0	1.045,7
L'hospitalet de Llobregat	08901	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	752,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	752,2

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
Badalona	08911	0,0	0,0	0,0	384,6	0,0	442,5	0,0	0,0	0,0	273,3	329,5	0,0	0,0	1.429,9
Santa Coloma de Gramenet	08921	0,0	0,0	0,0	61,5	0,0	27,5	0,0	0,0	0,0	0,0	184,5	0,0	0,0	273,6
Sant Adrià del Besòs	08930	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	110,1	0,0	0,0	0,0	203,9	0,0	0,0	0,0	314,0
Cornellà de Llobregat	08940	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	342,4	0,0	0,0	0,0	317,2	0,0	0,0	119,9	779,5
Esplugues de Llobregat	08950	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	87,4	0,0	0,0	0,0	485,9	146,5	0,0	0,0	719,8
Sant Just Dervern	08960	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0
Sant Joan Despí	08970	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	67,2	0,0	0,0	0,0	747,1	0,0	0,0	0,0	814,3
Sant Feliu de Llobregat	08980	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	122,3	0,0	0,0	0,0	1.019,7	0,0	0,0	0,0	1.142,0
Blanes	17300	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	562,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	562,5
Lloret de Mar	17310	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301,6
Vidreres	17411	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	301,6
Sant Miquel de Fluvià	17475	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.651,3	0,0	0,0	0,0	3.651,3
Ripoll	17500	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	411,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	411,7
	NS/NC (Fora de Barcelona)	0,0	0,0	0,0	165,8	0,0	741,8	0,0	0,0	0,0	2.474,0	0,0	0,0	0,0	3.381,5
	NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	332,8	0,0	0,0	0,0	924,9	0,0	320,6	0,0	1.578,3
TOTAL MOSTRA		24,9	9,3	0,0	1.801,3	0,0	20.201,3	0,0	0,0	67,7	48.477,6	4.863,8	1.187,5	909,3	77.542,6

Taula XII. 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 Mundet, expressades en quilograms.

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
	08002	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.420,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.420,1
	08003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.406,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.406,8
	08004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.829,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.829,3
	08005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.507,2	0,0	0,0	0,0	31.277,8	0,0	3.408,3	0,0	39.193,3
	08006	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.355,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.355,9
	08007	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.272,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.272,6
	08008	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.142,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.142,1
	08009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.155,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.155,1
	08010	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.063,3	0,0	0,0	0,0	7.063,3
	08011	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.738,7	0,0	0,0	0,0	19.004,9	0,0	0,0	0,0	21.743,6
	08012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.529,9	0,0	0,0	0,0	5.664,3	0,0	2.468,9	0,0	14.663,1
	08013	0,0	0,0	0,0	5.644,7	0,0	2.498,6	0,0	0,0	2.311,9	0,0	0,0	2.519,2	0,0	12.974,4
	08014	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.226,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.226,6
	08015	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.082,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.082,9
	08016	0,0	0,0	0,0	3.494,8	0,0	515,7	0,0	0,0	0,0	3.578,4	0,0	3.119,4	0,0	10.708,3
	08017	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.721,0	0,0	0,0	0,0	5.971,4	0,0	0,0	0,0	7.692,4
	08018	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.399,6	0,0	0,0	0,0	7.494,1	2.997,7	3.266,5	0,0	19.157,9
	08019	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.352,8	0,0	0,0	0,0	9.387,6	0,0	0,0	0,0	10.740,4
	08020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.858,8	0,0	0,0	0,0	19.838,8	0,0	2.882,4	2.236,5	27.816,5
	08021	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	796,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.817,2	0,0	5.613,5
	08022	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.490,7	0,0	0,0	0,0	4.490,7
	08023	0,0	0,0	0,0	1.315,4	0,0	3.493,6	0,0	0,0	0,0	4.040,6	0,0	3.522,4	1.366,6	13.738,6
	08024	0,0	0,0	0,0	1.349,8	0,0	3.584,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.614,4	0,0	8.549,1
	08025	0,0	0,0	0,0	3.280,4	0,0	4.356,2	0,0	0,0	0,0	5.038,3	0,0	6.588,1	0,0	19.263,0
	08026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.889,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.184,6	0,0	5.073,6
	08027	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.080,9	0,0	0,0	0,0	4.719,8	0,0	2.057,2	0,0	10.857,9
	08028	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.070,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.650,9	2.832,8	18.553,7
	08029	0,0	0,0	0,0	2.444,7	0,0	8.657,0	0,0	0,0	0,0	15.018,7	0,0	0,0	0,0	26.120,3
	08030	0,0	0,0	0,0	5.894,9	0,0	1.304,7	0,0	0,0	0,0	4.526,9	5.432,2	0,0	0,0	17.158,7
	08031	0,0	0,0	0,0	847,3	0,0	1.125,1	0,0	0,0	0,0	2.602,5	0,0	0,0	0,0	4.574,9
	08032	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.538,2	0,0	0,0	0,0	5.337,1	1.067,4	1.163,1	0,0	9.105,8
	08034	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.047,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.047,3
	08035	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.264,5	0,0	0,0	0,0	2.264,5
	08036	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.638,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.638,3
	08037	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	709,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	709,3
	08038	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.206,4	0,0	0,0	0,0	11.389,5	0,0	0,0	0,0	19.595,9
	08041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.775,1	0,0	0,0	0,0	14.443,3	0,0	0,0	0,0	17.218,4
	08042	0,0	0,0	0,0	718,1	0,0	317,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.035,9
	NS/NC (Barcelona)	0,0	0,0	0,0	6.269,8	0,0	11.101,0	0,0	0,0	0,0	25.678,4	0,0	0,0	0,0	43.049,2
Barcelona		0,0	0,0	0,0	41.263,7	0,0	130.595,0	0,0	0,0	2.535,0	215.474,5	12.675,0	55.246,7	6.430,1	464.220,0
Mollet del Vallès	08100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.368,5	8.147,4	0,0	0,0	28.515,9
Sant Fost de Campsentelles	08105	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.316,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.316,7
Santa Maria de Martorelles	08106	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.573,3	0,0	0,0	0,0	25.573,3
Montcada i Reixac	08110	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.842,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.842,6

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ALS CENTRES DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA – CAMPUS DE MUNDET

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
La Llagosta	08120	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.948,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.948,2
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.500,9	0,0	0,0	0,0	24.294,6	0,0	0,0	0,0	27.795,5
Caldes de Montbui	08140	0,0	0,0	0,0	11.655,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11.655,6
Parets del Vallès	08150	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.747,6	0,0	0,0	0,0	26.006,5	10.402,6	0,0	8.795,6	48.952,3
Sentmenat	08181	0,0	0,0	0,0	12.071,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.071,9
Sant Feliu de Codines	08182	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	44.753,2	0,0	0,0	0,0	44.753,2
Lliçà d'Amunt	08186	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.159,3	0,0	0,0	0,0	35.802,6	0,0	0,0	0,0	40.961,8
Rubí	08191	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27.215,0	0,0	0,0	0,0	62.952,5	0,0	0,0	0,0	90.167,5
Sant Quirze del Vallès	08192	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.685,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.685,2
Sabadell	08202	0,0	0,0	0,0	9.133,3	0,0	16.171,2	0,0	0,0	0,0	28.054,9	0,0	0,0	0,0	53.359,4
Barberà del Vallès	08210	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.415,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.415,8
Polinyà	08213	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.687,9	0,0	0,0	0,0	30.687,9
Terrassa	08221	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.098,9	0,0	0,0	0,0	79.105,1	15.821,0	0,0	0,0	112.025,1
Viladecavalls	08232	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40.917,2	0,0	0,0	0,0	40.917,2
Manresa	08240	0,0	0,0	0,0	27.099,0	0,0	11.995,1	0,0	0,0	0,0	166.479,7	0,0	0,0	0,0	205.573,8
Súria	08260	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.079,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.079,0
Cerdanyola del Vallès	08290	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.751,1	6.266,9	0,0	12.018,0
Ripollet	08291	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16.622,6	0,0	0,0	0,0	16.622,6
Collbató	08293	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	74.628,7	0,0	0,0	0,0	74.628,7
Sant Vicenç de Castellet	08295	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	79.495,8	0,0	0,0	0,0	79.495,8
Mataró	08301	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.682,7	0,0	0,0	0,0	81.805,6	0,0	0,0	0,0	99.488,2
Argentona	08310	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.973,6	12.973,6
El Masnou	08320	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.397,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.397,2
Premià de Mar	08330	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.251,9	0,0	0,0	0,0	57.263,9	11.452,8	0,0	0,0	76.968,6
Premià de Dalt	08338	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40.859,5	0,0	0,0	0,0	40.859,5
Vilassar de Dalt	08339	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.687,9	0,0	0,0	0,0	30.687,9
Arenys de Munt	08358	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.846,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.846,3
Canet de Mar	08360	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.291,7	0,0	0,0	0,0	57.539,8	0,0	0,0	0,0	65.831,5
Calella	08370	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.268,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.268,5
Tiana	08391	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.395,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.395,4
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.817,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.817,6
Pineda de Mar	08397	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.134,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.134,3
Granollers	08400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14.925,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11.676,2	26.601,2
Canovelles	08420	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.318,5	0,0	0,0	0,0	35.802,6	0,0	0,0	0,0	46.121,1
Llinars del Vallès	08450	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60.027,4	0,0	0,0	0,0	60.027,4
Sant Pere de Vilamajor	08458	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.923,2	0,0	0,0	0,0	54.982,5	0,0	0,0	0,0	62.905,7
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.604,4	0,0	0,0	0,0	59.710,2	0,0	0,0	0,0	68.314,6
Sant Esteve de Palautordera	08461	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10.954,6	0,0	0,0	0,0	76.019,1	0,0	0,0	0,0	86.973,7
Mosqueroles	08479	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.581,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9.581,5
Bellavista	08521	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47.048,5	0,0	0,0	0,0	47.048,5
Berga	08600	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	165.481,1	0,0	0,0	0,0	165.481,1
Sant Vicenç dels Horts	08620	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.472,4	0,0	0,0	0,0	25.927,2	10.370,9	0,0	0,0	43.770,4
Sant Esteve Sesrovires	08635	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.186,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.186,1
Olesa de Montserrat	08640	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20.970,1	0,0	0,0	20.970,1
Igualada	08700	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.427,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.427,8
Vilafranca del Penedès	08720	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31.508,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31.508,4
Sant Andreu de la Barca	08740	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80.490,9	0,0	0,0	0,0	80.490,9
Molins de Rei	08750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.685,2	0,0	0,0	0,0	25.573,3	0,0	0,0	0,0	29.258,4

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ALS CENTRES DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA – CAMPUS DE MUNDET

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
El Papiol	08754	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.422,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.422,2
La Palma de Cervelló	08756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.790,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.790,7
Corbera de Llobregat	08757	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11.424,1	0,0	0,0	0,0	0,0	15.855,4	0,0	0,0	27.279,5
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.660,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.660,2
Mediona	08773	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.713,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.713,9
Pallejà	08780	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.053,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.053,7
Piera	08784	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	65.211,8	0,0	0,0	0,0	65.211,8
Gelida	08790	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.001,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.001,9
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.923,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.923,2
Vilanova i la Geltrú	08800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	48.128,5	0,0	0,0	0,0	66.797,3	0,0	0,0	0,0	114.925,8
El Prat de Llobregat	08820	0,0	0,0	0,0	7.459,9	0,0	6.604,2	0,0	0,0	0,0	45.829,3	0,0	0,0	0,0	59.893,4
Sant Boi de Llobregat	08830	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28.935,7	0,0	0,0	0,0	25.099,8	10.039,9	0,0	0,0	64.075,5
Viladecans	08840	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8.209,1	0,0	0,0	0,0	28.483,3	11.393,3	0,0	0,0	48.085,7
Sant Climent de Llobregat	08849	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31.966,6	0,0	0,0	0,0	31.966,6
Gavà	08850	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.606,5	0,0	0,0	0,0	31.966,6	0,0	0,0	0,0	36.573,1
Begues	08859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.264,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.264,8
Castelldefels	08860	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	42.806,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	42.806,4
Sitges	08870	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17.667,7	0,0	0,0	0,0	0,0	24.520,8	0,0	0,0	42.188,5
L'hospitalet de Llobregat	08901	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33.999,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33.999,3
Badalona	08911	0,0	0,0	0,0	35.146,8	0,0	20.002,4	0,0	0,0	0,0	15.422,9	12.338,3	0,0	0,0	82.910,3
Santa Coloma de Gramenet	08921	0,0	0,0	0,0	5.623,1	0,0	1.244,5	0,0	0,0	0,0	0,0	6.909,0	0,0	0,0	13.776,6
Sant Adrià del Besòs	08930	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.975,0	0,0	0,0	0,0	11.508,0	0,0	0,0	0,0	16.483,0
Cornellà de Llobregat	08940	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.477,8	0,0	0,0	0,0	17.901,3	0,0	0,0	6.054,3	39.433,4
Esplugues de Llobregat	08950	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.951,6	0,0	0,0	0,0	27.422,0	5.484,4	0,0	0,0	36.858,0
Sant Just Dervern	08960	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.395,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.395,4
Sant Joan Despí	08970	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.037,5	0,0	0,0	0,0	42.157,4	0,0	0,0	0,0	45.194,9
Sant Feliu de Llobregat	08980	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.527,8	0,0	0,0	0,0	57.539,8	0,0	0,0	0,0	63.067,6
Blanes	17300	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.427,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.427,8
Lloret de Mar	17310	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.635,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.635,2
Vidreres	17411	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.635,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13.635,2
Sant Miquel de Fluvià	17475	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	206.040,2	0,0	0,0	0,0	206.040,2
Ripoll	17500	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18.610,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18.610,2
NS/NC (Fora de Barcelona)		0,0	0,0	0,0	15.149,6	0,0	33.529,1	0,0	0,0	0,0	139.604,6	0,0	0,0	0,0	188.283,3
NS/NC		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15.042,3	0,0	0,0	0,0	52.192,6	0,0	22.749,3	0,0	89.984,2
TOTAL MOSTRA		0,0	0,0	0,0	164.602,9	0,0	913.146,8	0,0	0,0	2.535,0	2.735.580,4	182.132,0	84.262,9	45.929,8	4.128.189,8

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 Mundet, expressada en hectàrees.

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
	08002	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
	08003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
	08004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
	08005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	0,5	0,0	5,3
	08006	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
	08007	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	0,2
	08008	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	0,2
	08009	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	0,2
	08010	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,9
	08011	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	2,9
	08012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,3	0,0	2,0
	08013	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	1,7
	08014	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4
	08015	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	1,0
	08016	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,4	0,0	1,4
	08017	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	1,0
	08018	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	1,0	0,4	0,4	0,0	2,6
	08019	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	1,4
	08020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	2,7	0,0	0,4	0,3	3,7
	08021	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,8
	08022	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
	08023	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5	0,2	1,8
	08024	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	1,1
	08025	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,9	0,0	2,6
	08026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,7
	08027	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,3	0,0	1,5
	08028	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,4	2,5
	08029	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	3,5
	08030	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,6	0,7	0,0	0,0	2,3
	08031	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,6
	08032	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,7	0,1	0,2	0,0	1,2
	08034	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	0,1
	08035	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3
	08036	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
	08037	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	0,1
	08038	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	2,6
	08041	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	2,3
	08042	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
	NS/NC (Barcelona)	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	0,0	5,8
Barcelona		0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	17,6	0,0	0,0	0,3	29,0	1,7	7,4	0,9	62,4
Mollet del Vallès	08100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	1,1	0,0	0,0	3,8
Sant Fost de Campsentelles	08105	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Santa Maria de Martorelles	08106	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	0,0	3,4
Montcada i Reixac	08110	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	0,2

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ALS CENTRES DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA – CAMPUS DE MUNDET

Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
La Llagosta	08120	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Santa Perpètua de Mogoda	08130	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0	3,7
Caldes de Montbui	08140	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Parets del Vallès	08150	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	3,5	1,4	0,0	1,2	6,6
Sentmenat	08181	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Sant Feliu de Codines	08182	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	0,0	6,0
Lliçà d'Amunt	08186	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	5,5
Rubí	08191	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0	8,5	0,0	0,0	0,0	12,1
Sant Quirze del Vallès	08192	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Sabadell	08202	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	7,2
Barberà del Vallès	08210	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Polinyà	08213	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	0,0	0,0	4,1
Terrassa	08221	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	10,6	2,1	0,0	0,0	15,1
Viladecavalls	08232	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	5,5
Manresa	08240	0,0	0,0	0,0	3,6	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	22,4	0,0	0,0	0,0	27,6
Súria	08260	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Cerdanyola del Vallès	08290	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,8	0,0	1,6
Ripollet	08291	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	2,2
Collbató	08293	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Sant Vicenç de Castellet	08295	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,7	0,0	0,0	0,0	10,7
Mataró	08301	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,0	11,0	0,0	0,0	0,0	13,4
Argentona	08310	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	1,7
El Masnou	08320	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Premià de Mar	08330	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	7,7	1,5	0,0	0,0	10,4
Premià de Dalt	08338	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	5,5
Vilassar de Dalt	08339	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	0,0	0,0	4,1
Arenys de Munt	08358	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1
Canet de Mar	08360	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	7,7	0,0	0,0	0,0	8,9
Calella	08370	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Tiana	08391	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Sant Andreu de Llavaneres	08392	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Pineda de Mar	08397	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4
Granollers	08400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	3,6
Canovelles	08420	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	6,2
Llinars del Vallès	08450	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,1	0,0	0,0	0,0	8,1
Sant Pere de Vilamajor	08458	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	7,4	0,0	0,0	0,0	8,5
Sant Antoni de Vilamajor	08459	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	9,2
Sant Esteve de Palautordera	08461	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	0,0	0,0	11,7
Mosqueroles	08479	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Bellavista	08521	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	0,0	0,0	0,0	6,3
Berga	08600	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,3	0,0	0,0	0,0	22,3
Sant Vicenç dels Horts	08620	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	3,5	1,4	0,0	0,0	5,9
Sant Esteve Sesrovires	08635	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	1,0
Olesa de Montserrat	08640	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	2,8
Igualada	08700	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Vilafranca del Penedès	08720	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2
Sant Andreu de la Barca	08740	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,8	0,0	0,0	0,0	10,8
Molins de Rei	08750	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	0,0	3,9

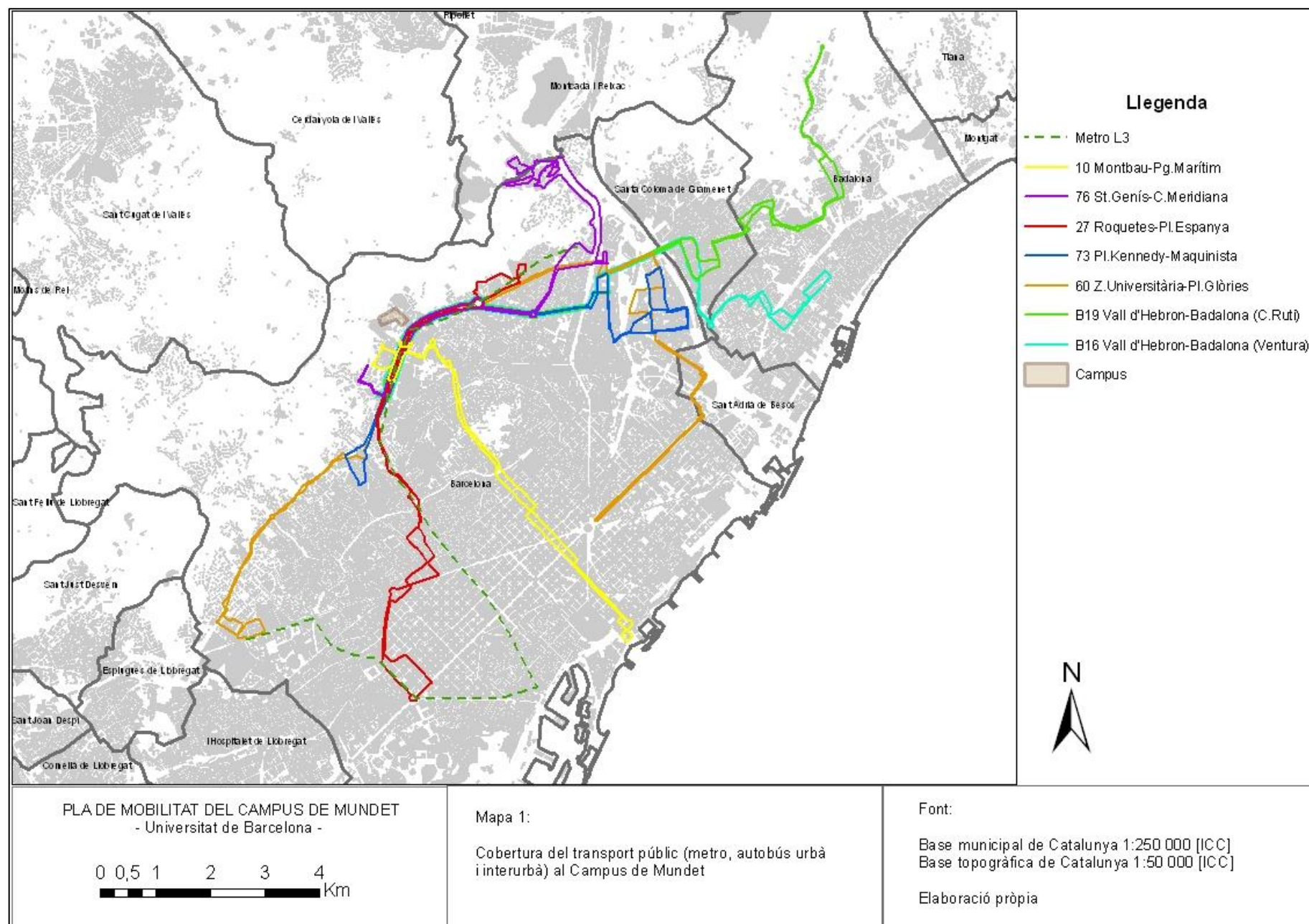
Municipi	Codi postal	A peu	Bicicleta	Bicing	Bus	Tramvia	Metro	Renfe	FGC	Taxi	Cotxe sol	Cotxe compartit	Moto	NS/NC	TOTAL
El Papiol	08754	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
La Palma de Cervelló	08756	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Corbera de Llobregat	08757	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	3,7
Sant Sadurní d'Anoia	08770	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2
Mediona	08773	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
Pallejà	08780	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Piera	08784	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,8	0,0	0,0	0,0	8,8
Gelida	08790	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Sant Llorenç d'Hortons	08791	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Vilanova i la Geltrú	08800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,5	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	0,0	0,0	15,5
El Prat de Llobregat	08820	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	6,2	0,0	0,0	0,0	8,1
Sant Boi de Llobregat	08830	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9	0,0	0,0	0,0	3,4	1,4	0,0	0,0	8,6
Viladecans	08840	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	3,8	1,5	0,0	0,0	6,5
Sant Climent de Llobregat	08849	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	4,3
Gavà	08850	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	4,9
Begues	08859	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Castelldefels	08860	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8
Sitges	08870	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	5,7
L'hospitalet de Llobregat	08901	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6
Badalona	08911	0,0	0,0	0,0	4,7	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	2,1	1,7	0,0	0,0	11,2
Santa Coloma de Gramenet	08921	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	1,9
Sant Adrià del Besòs	08930	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	2,2
Cornellà de Llobregat	08940	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,8	5,3
Esplugues de Llobregat	08950	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	3,7	0,7	0,0	0,0	5,0
Sant Just Dervern	08960	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Sant Joan Despí	08970	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	6,1
Sant Feliu de Llobregat	08980	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	7,7	0,0	0,0	0,0	8,5
Blanes	17300	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Lloret de Mar	17310	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Vidreres	17411	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Sant Miquel de Fluvià	17475	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27,7	0,0	0,0	0,0	27,7
Ripoll	17500	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5
NS/NC (Fora de Barcelona)		0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	4,5	0,0	0,0	0,0	18,8	0,0	0,0	0,0	25,3
NS/NC		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	3,1	0,0	12,1
TOTAL MOSTRA		0,0	0,0	0,0	22,1	0,0	122,8	0,0	0,0	0,3	367,9	24,5	11,3	6,2	555,2

ANNEX III.

CARTOGRAFIA

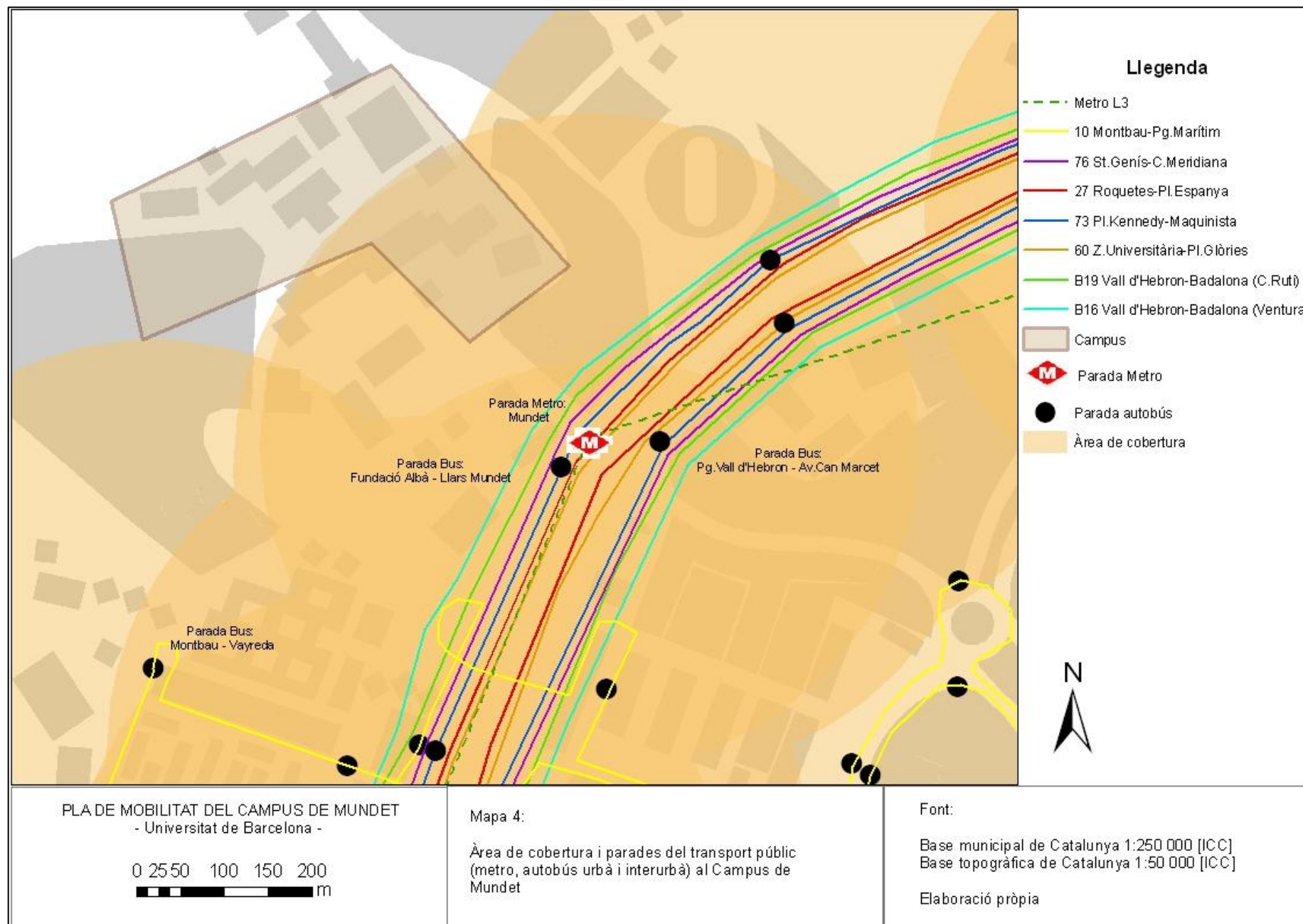
ÍNDEX

	Pàgina
1. Cobertura del transport públic al Campus	199
2. Àrea de cobertura del transport públic al Campus.....	200
3. Àrea de cobertura del transport no motoritzat al Campus.....	201
4. Àrea de cobertura i parades del transport públic al Campus.....	202
5. Xarxa ferroviària integrada de la Regió Metropolitana de Barcelona.....	203
6. Xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya.....	204
7. Xarxa de ferrocarrils a Barcelona i municipis de la primera corona metropolitana.....	205
8. Xarxa ferroviària integrada amb temps de viatge.....	206
9. Recorregut de la línia 10 d'autobusos de TMB.....	207
10. Recorregut de la línia 27 d'autobusos de TMB.....	208
11. Recorregut de la línia 60 d'autobusos de TMB	209
12. Recorregut de la línia 73 d'autobusos de TMB	210
13. Recorregut de la línia 76 d'autobusos de TMB	211
14. Recorregut de l'autobús interurbà de la línia B16.....	212
15. Recorregut de l'autobús interurbà de la línia B19.....	213
16. Xarxa de carrils bici, vies pacificades i estacions de Bicing a Barcelona.....	214
17. Aforament de places d'aparcament al Campus de Mundet.....	215









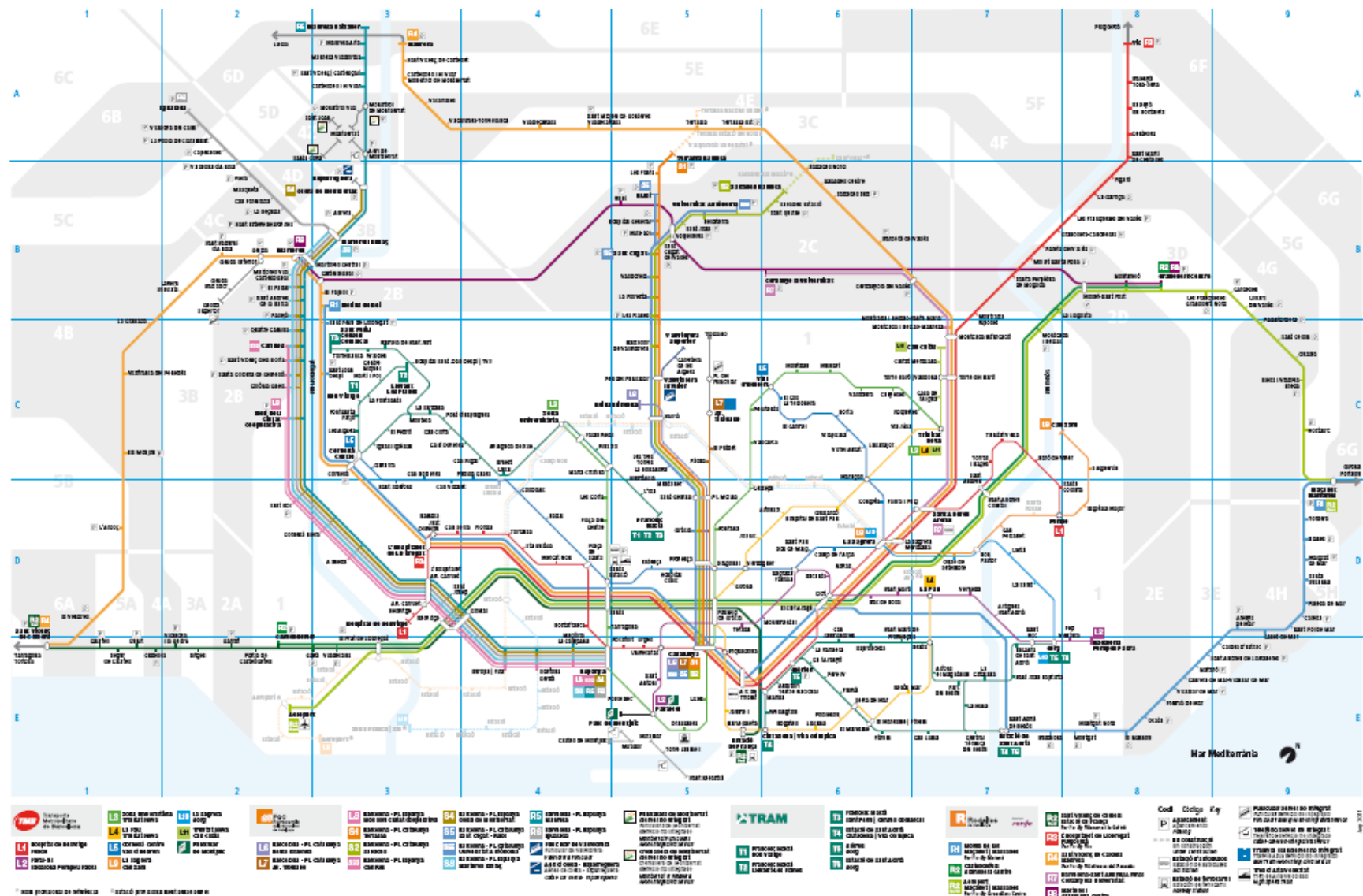


Figura 5. Xarxa ferroviària integrada de la Regió Metropolitana de Barcelona. Edició juny 2011. Font: ATM (www.atm.cat).

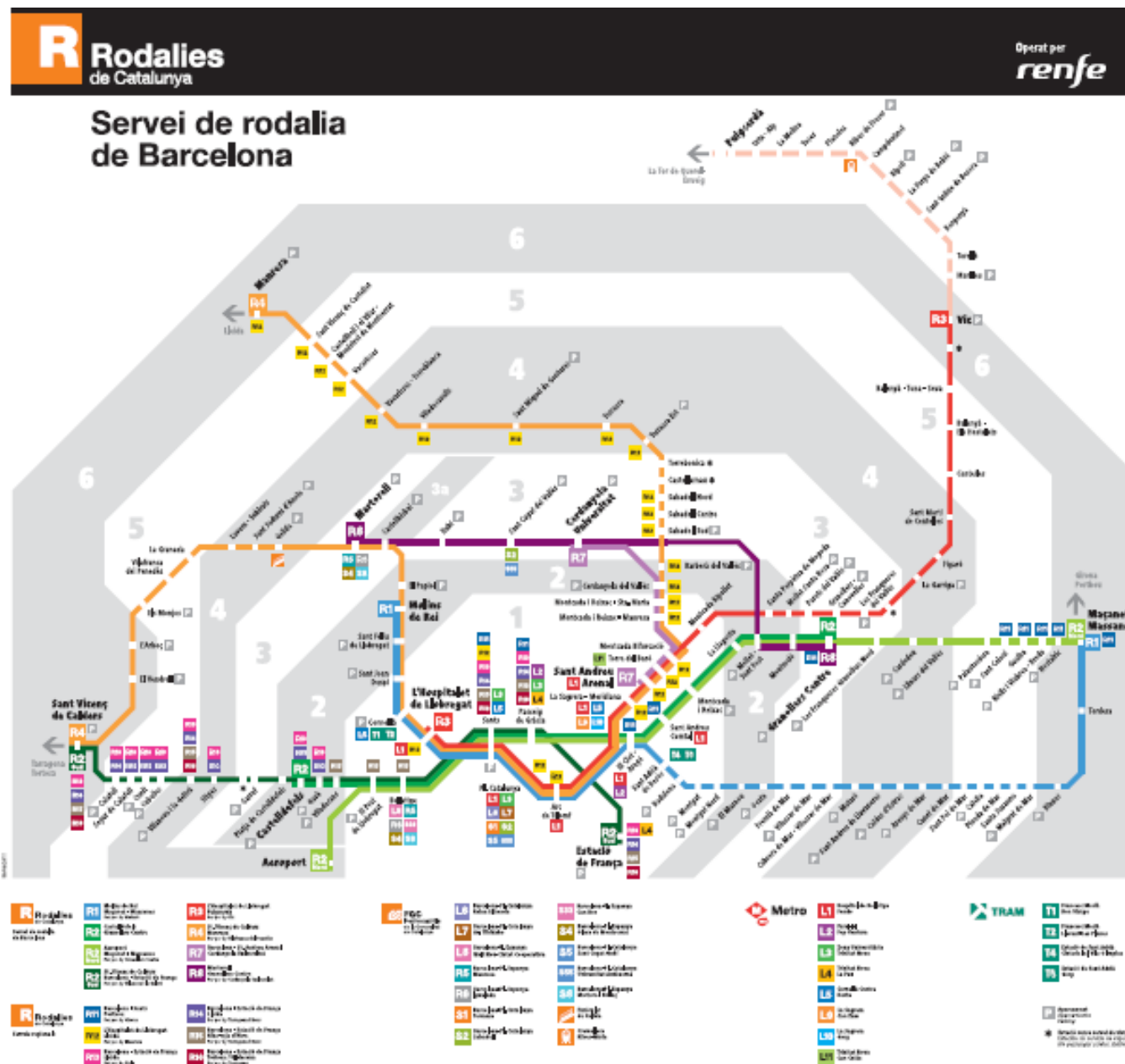
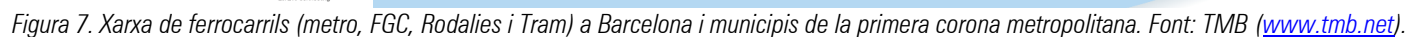


Figura 6. Xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya, operat per Renfe. Edició juny 2011. Font: Rodalies de Catalunya (www.rodalies.cat).



Xarxa ferroviària integrada amb temps de viatge

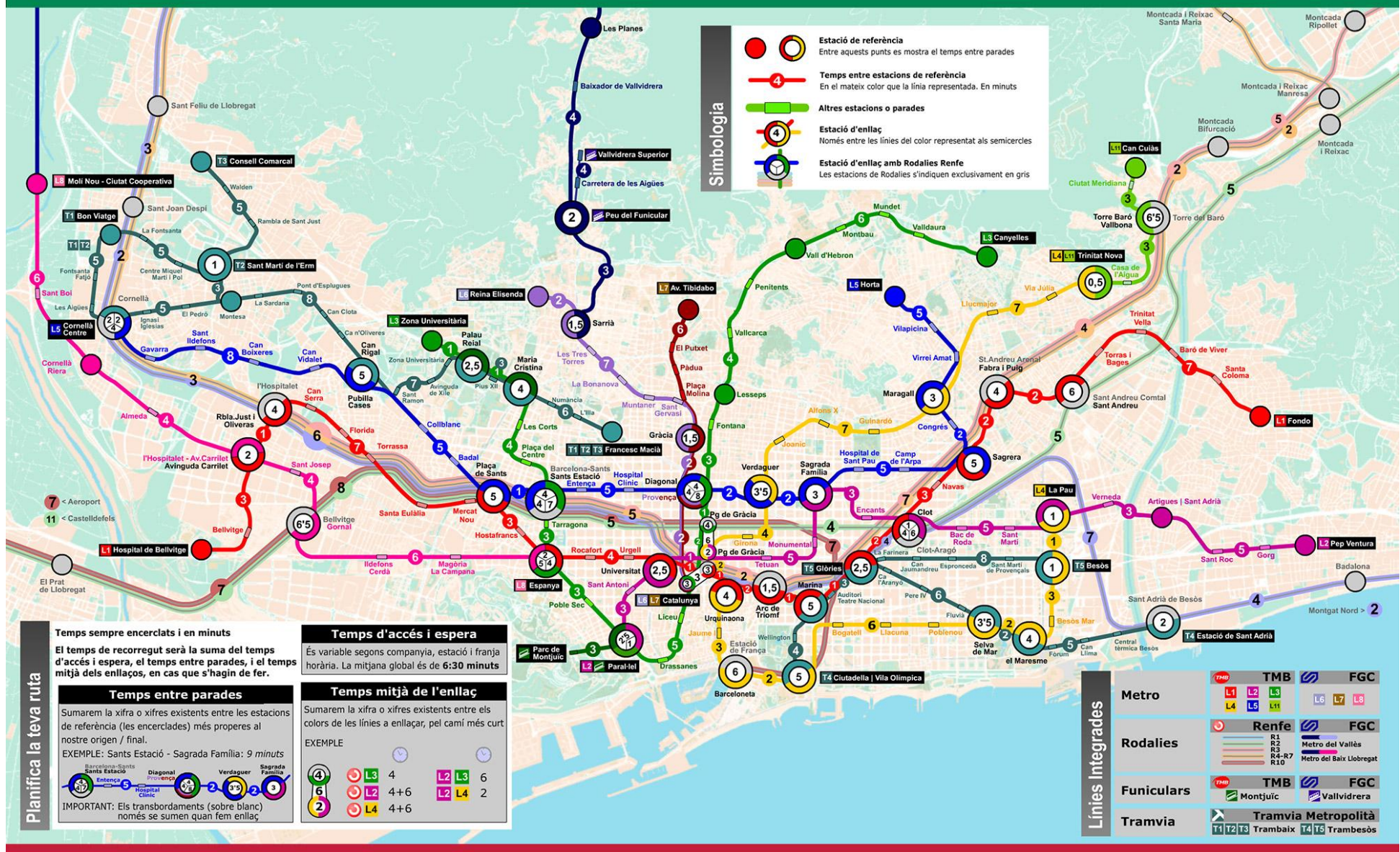
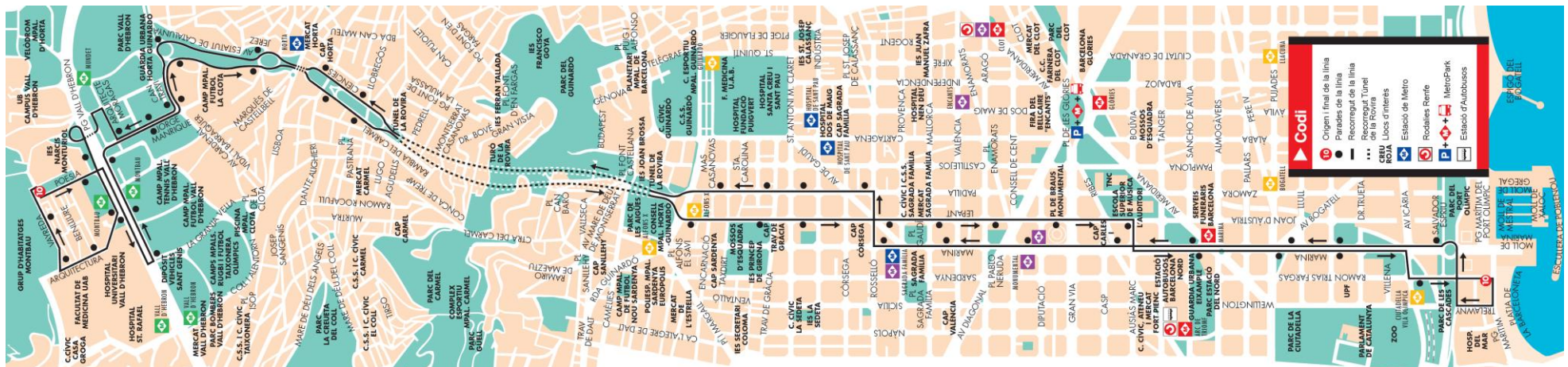
BARCELONA
zona central


Figura 8. Xarxa ferroviària integrada amb temps de viatge, any 2006. Font: Associació per a la Promoció del Transport Públic (www.transportpublic.org)

10



207

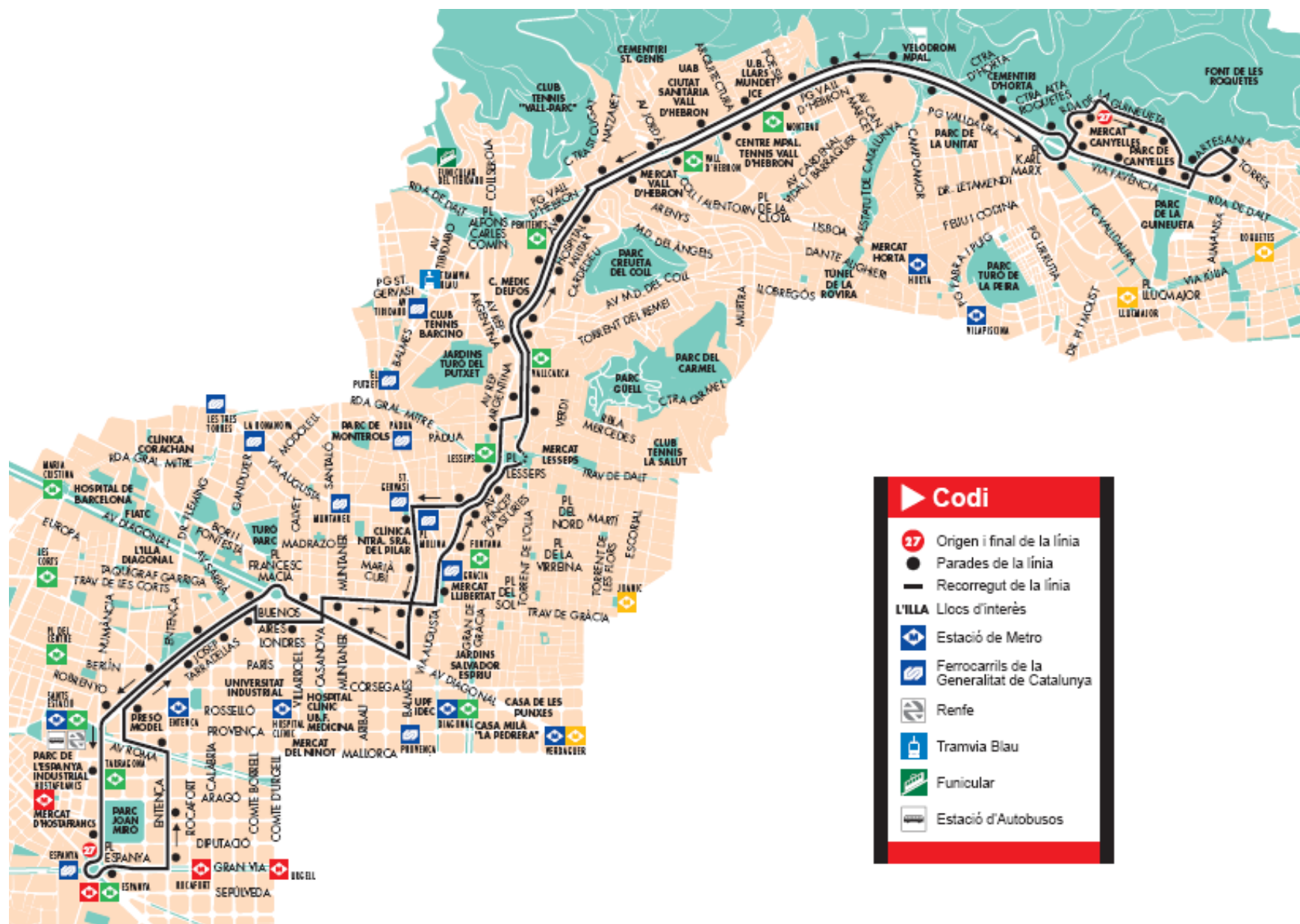


Figura 10. Recorregut de la línia 27 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).



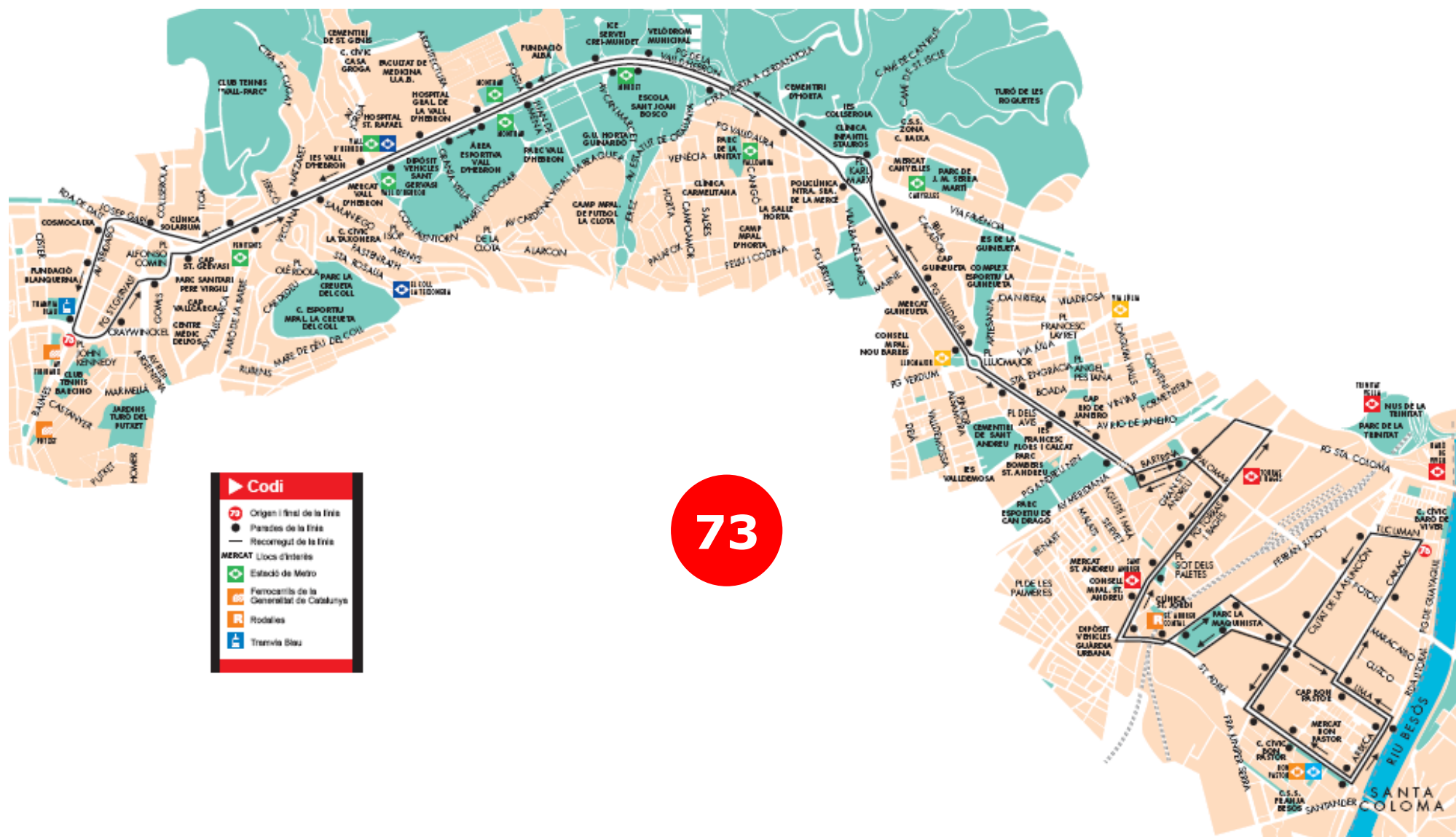


Figura 12. Recorregut de la línia 73 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).

76

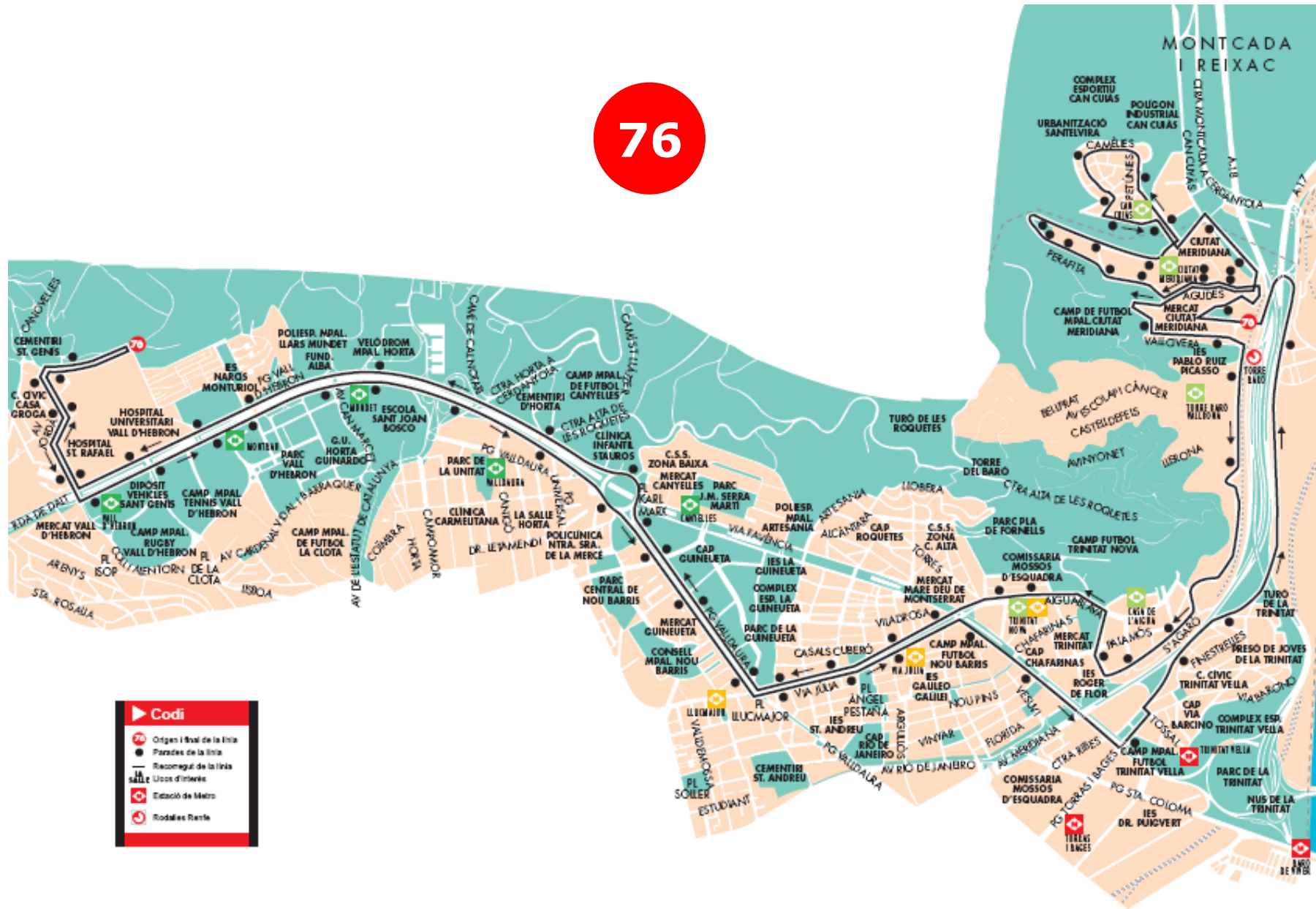


Figura 13. Recorregut de la línia 76 d'autobusos de TMB. Font: TMB (www.tmb.net).



Figura 14. Recorregut de l'autobús interurbà de la línia B16. Font: EMT-AMB (www.emt-amb.com).

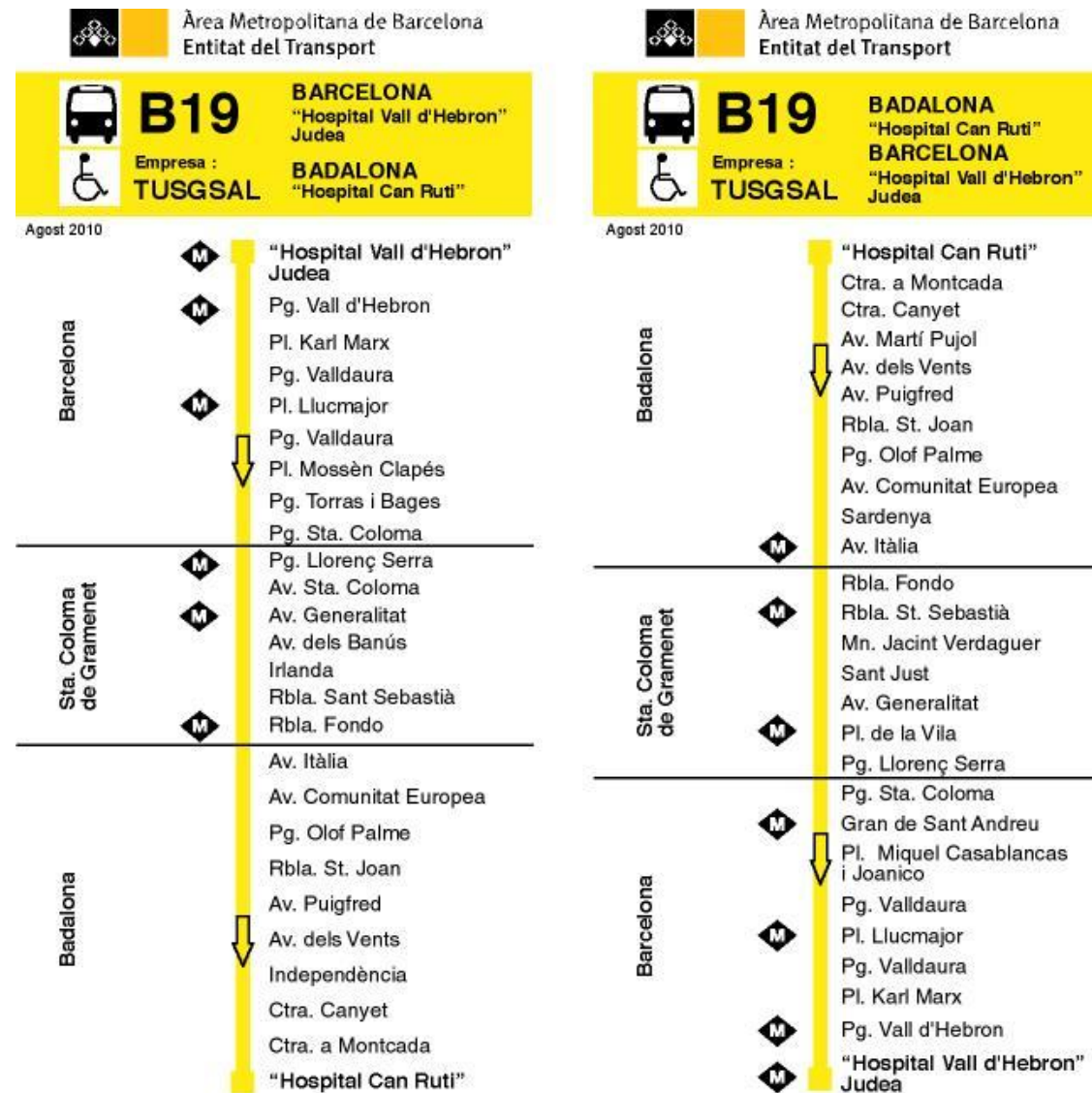


Figura 15. Recorregut de l'autobús interurbà de la línia B19. Font: EMT-AMB (www.emt-amb.com).

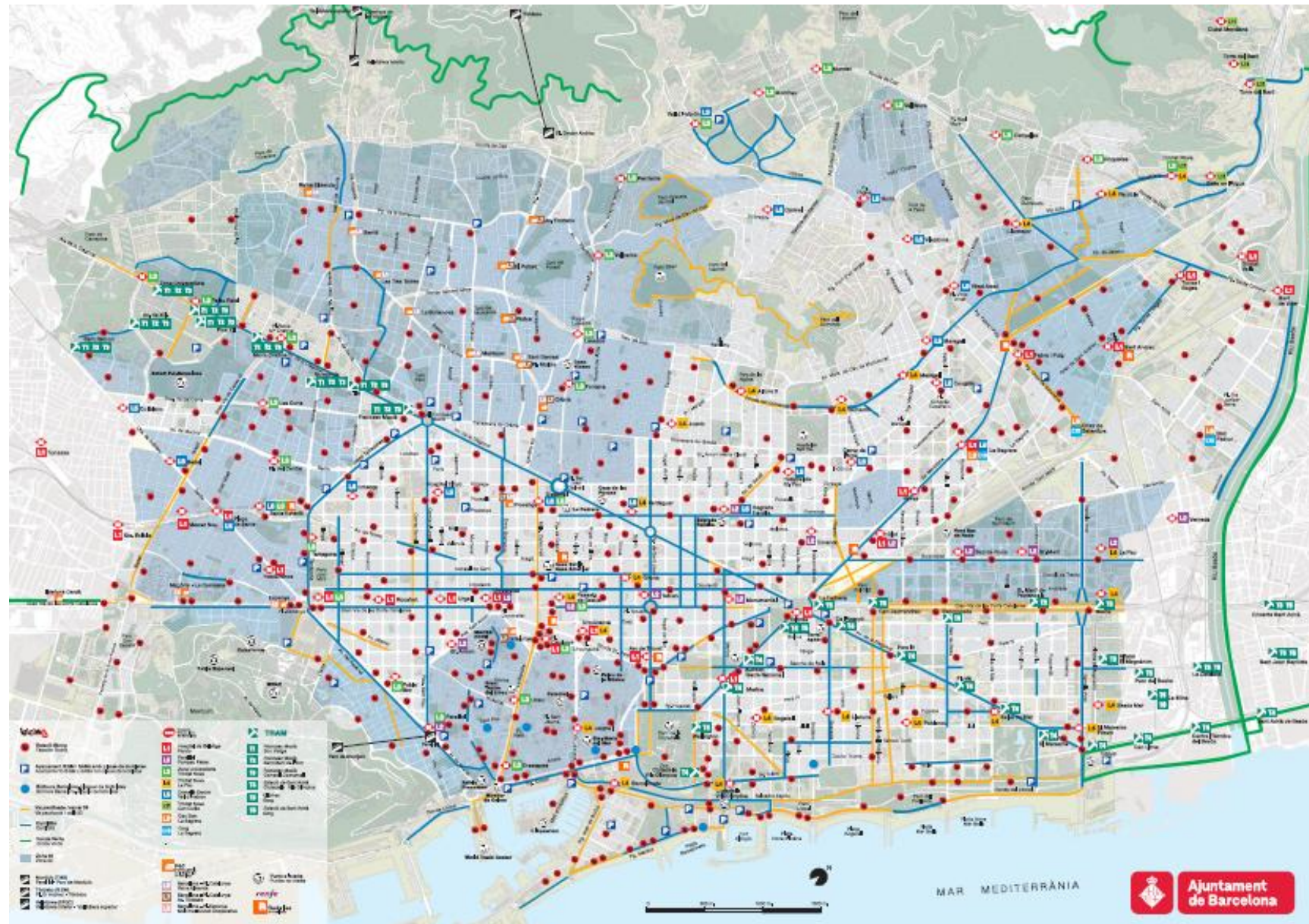


Figura 16. Mapa de la xarxa de carrils bici, vies pacificades i estacions de Bicing a Barcelona, actualitzat al març 2011. Font: Ajuntament de Barcelona

