

Resultats de l'Enquesta de Mobilitat de la Universitat de Barcelona (2018)



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Oficina de Seguretat,
Salut i Medi Ambient

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

Setembre 2018

Índex

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT: METODOLOGIA D'ESTUDI | 2 |
| 2. | CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA | 4 |
| 3. | OCUPACIÓ DELS CENTRES DE LA UB | 5 |
| 4. | ORIGEN – DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA | 6 |
| 5. | ORIGEN – DESTINACIÓ: MITJANS DE TRANSPORT | 6 |
| 6. | INTERMODALITAT | 10 |
| 7. | MITJANS DE TRANSPORT: COMPARACIÓ AMB L'ENTORN TERRITORIAL | 12 |
| 8. | MITJANS DE TRANSPORT: EVOLUCIÓ TEMPORAL | 14 |
| 9. | DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT | 15 |
| 10. | MOBILITAT EXTERNA | 17 |
| 11. | PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT | 18 |
| 12. | IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT | 19 |
| 13. | CONCLUSIONS | 23 |

1. ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT: METODOLOGIA D'ESTUDI

La **comunitat universitària** durant el curs 2017 – 2018 a la Universitat de Barcelona (UB) (vegeu Taula 1) va estar formada per 65.325 persones (dades del segon semestre). La gran majoria de l'univers correspon a estudiants (86,6%), el 9,8% a Personal Docent i Investigador (PDI) i el 3,6% a Personal d'Administració i Serveis (PAS).

En quant als diferents Campus universitaris de la UB, gairebé la meitat de la comunitat estudia o treballa al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement (47,6%).

Taula 1. *Univers de la Universitat de Barcelona durant el curs 2017-2018. Font: elaboració pròpia basat en dades de la unitat de Planificació Academicodocent i l'aplicació PERSEU de la UB.*

| Campus | Estudiant grau | Estudiant màster, postgrau o doctorat | PDI | PAS | Total | % |
|---|----------------|---------------------------------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| Campus Diagonal – Portal del Coneixement | 20.549 | 6.373 | 2.863 | 1.314 | 31.099 | 47,6% |
| Campus de Mundet | 7.895 | 2.437 | 1.009 | 184 | 11.525 | 17,6% |
| Campus Centre | 9.579 | 5.166 | 1.700 | 739 | 17.184 | 26,3% |
| Campus de Ciències de la Salut de Bellvitge | 2.863 | 1.048 | 814 | 98 | 4.823 | 7,4% |
| Campus de l'Alimentació de Torribera | 622 | 41 | 11 | 17 | 691 | 1,1% |
| Altres | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0,0% |
| Total | 41.508 | 15.065 | 6.397 | 2.355 | 65.325 | 100% |
| % | 63,5% | 23,1% | 9,8% | 3,6% | 100% | |

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

Al «Campus Centre» s'inclou el Campus d'Humanitats (Edifici Històric, edifici Josep Carner i facultats de Filosofia, Geografia i Història), el Campus de Medicina - Clínic, l'edifici de la Facultat de Biblioteconomia i Documentació a Sants, la Casa Jeroni Granell, i els pisos del carrer de Balma. A l'apartat d'«Altres» s'inclou la Finca Pedro Pons i Can Jaumandreu. El Pavelló de la República s'ha incorporat a les dades del Campus de Mundet.

Per tal d'analitzar la **demanda d'accessibilitat** als centres de la UB s'ha realitzat una **enquesta** en línia anònima i voluntària al personal que estudia o treballa en els diferents centres de la UB, del 15 de febrer al 15 de març de 2018.

L'enquesta de mobilitat s'ha dissenyat a través de l'aplicació *UBForms* i s'ha estructurat en diversos apartats:

- Dades personals per identificar el sexe, l'edat, col·lectiu al que pertanyen, el centre i la presència d'alguna discapacitat que limiti la mobilitat.
- Dades de mobilitat, on es recull informació sobre el lloc de residència, dies d'accés a la universitat, hora d'entrada i sortida, temps de desplaçament total i segregat, mitjans de transport utilitzats i motius d'aquesta elecció.
- Altres dades de mobilitat externa, per quantificar els desplaçaments durant la jornada laboral o d'estudi a altres llocs fora del seu centre i els modes de transport utilitzats.
- Pregunta oberta d'observacions i suggeriments.

La difusió de l'enquesta s'ha realitzat enviant un correu electrònic a tota la comunitat universitària (estudiants, PDI i PAS) amb l'enllaç per accedir-hi. A més, s'ha publicat una notícia en el Blog del Pla de Sostenibilitat de la UB, en la pàgina web de l'Oficina de Seguretat, Salut i Medi Ambient (OSSMA) de la UB, en les intranets dels estudiants (MonUB) i del PAS/PDI, i en algunes pàgines de les facultats.

També s'ha fet difusió a través de les xarxes socials, els MUPIS digitals, les pantalles de televisió disponibles en els diferents centres, i del Butlletí de novetats de la UB per al PAS/PDI.



Figura 1. Imatge utilitzada en la campanya de comunicació de l'enquesta de mobilitat UB.

La **mostra** objectiu per una població de 65.325 persones i per aconseguir un nivell de confiança del 95% és de 382 enquestes.

Un cop completat el procés de depuració de les dades, s'han obtingut un total de 5.920 enquestes vàlides (vegeu Taula 2), superant amb escreix la mostra objectiu per a realitzar l'anàlisi global dels resultats de l'enquesta. A més, el nombre final de respostes obtingudes permet obtenir dades significatives dels Campus per separat i realitzar les corresponents Diagnòs de mobilitat.

Taula 2. Mostra final enquestada a l'Enquesta de Mobilitat UB de l'any 2018.

| Campus | Estudiant de grau | Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos | PDI | PAS | NS/NC | Total | % |
|---|-------------------|---|--------------|------------|-----------|--------------|-------------|
| Campus Diagonal – Portal del Coneixement | 1.356 | 150 | 679 | 537 | 18 | 2.740 | 46,3% |
| Campus de Mundet | 790 | 43 | 236 | 76 | 7 | 1.152 | 19,5% |
| Campus Centre | 932 | 58 | 334 | 296 | 11 | 1.631 | 27,6% |
| Campus de Ciències de la Salut de Bellvitge | 187 | 5 | 75 | 60 | 5 | 332 | 5,6% |
| Campus de l'Alimentació de Torribera | 34 | 0 | 17 | 10 | 0 | 61 | 1,0% |
| Altres | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0,1% |
| Total | 3.300 | 256 | 1.341 | 982 | 41 | 5.920 | 100% |
| % | 55,7% | 4,3% | 22,7% | 16,6% | 0,7% | 100% | |

Nota: Al "Campus Centre" s'inclou el Campus d'Humanitats (Edifici Històric i Facultats de Filosofia, Geografia i Història), el Campus de Medicina - Clínic, l'Edifici UB – Sants, la Casa Jeroni Granell, i Balmes. A l'apartat d'"Altres" s'inclou la Finca Pedro Pons i Can Jaumandreu. El Pavelló de la República s'ha incorporat a les dades del Campus de Mundet. No s'han considerat els centres on el nombre d'enquestes obtingudes no eren significatives.

Els resultats presenten en el conjunt de la mostra un interval de confiança de $\pm 1,21\%$ per a un nivell de confiança del 95%.

L'anàlisi estadística de les dades de les enquestes s'han tractat amb la versió 21 del programari *SPSS Statistics*.

2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA

A la pregunta sobre el **sexe dels enquestats**, un 17,5% no l'han respost. Per a futures enquestes, s'evidencia la necessitat de modificar aquest apartat per a què sigui més inclusiu.

Més de la meitat dels enquestats han especificat que són dones, i només un 30% que són homes. En tots els col·lectius es manté un predomini de les dones, excepte en el cas del PDI.

Aquestes dades tenen coherència amb les dades facilitades a la Memòria del curs acadèmic 2016 – 2017 de la Universitat de Barcelona, on aproximadament més d'un 60% dels estudiants i del PAS són dones, però només ho són un 45% en el cas del PDI.

S'observa a la següent taula com el perfil predominant dels enquestats és “dona estudiant de grau”, amb un 33,3% dels enquestats.

Taula 3. Distribució de la mostra per sexe en funció del col·lectiu.

| Col·lectiu | Dona | Home | NS/NC | Total |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Estudiant de grau | 33,3% | 14,2% | 8,2% | 55,7% |
| Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos | 2,0% | 1,7% | 0,7% | 4,3% |
| PDI | 8,7% | 9,7% | 4,2% | 22,7% |
| PAS | 8,3% | 4,2% | 4,0% | 16,6% |
| NS/NC | 0,2% | 0,1% | 0,4% | 0,7% |
| Total | 52,6% | 30,0% | 17,5% | 100,0% |

En quant a l'**edat**, un 57,6% de la població enquestada és menor de 30 anys. Aquesta dada queda justificada perquè l'alumnat de grau és el col·lectiu majoritari a la universitat. També és destacable que un 22,2% té més de 50 anys, i correspon bàsicament a PDI i PAS.

Taula 4. Distribució de la mostra per edat en funció del col·lectiu.

| Edat | Estudiant de grau | Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos | PDI | PAS | NS/NC | Total |
|--------------|-------------------|---|--------------|--------------|-------------|---------------|
| Menys de 20 | 15,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 15,4% |
| De 20 a 30 | 35,9% | 3,4% | 1,0% | 0,8% | 0,1% | 41,3% |
| De 30 a 40 | 1,8% | 0,5% | 3,1% | 2,5% | 0,0% | 7,9% |
| De 40 a 50 | 1,0% | 0,2% | 5,8% | 4,7% | 0,1% | 11,8% |
| De 50 a 60 | 0,7% | 0,1% | 8,2% | 7,0% | 0,1% | 16,0% |
| Més de 60 | 0,6% | 0,1% | 4,3% | 1,2% | 0,0% | 6,2% |
| NS/NC | 0,4% | 0,1% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 1,4% |
| Total | 55,7% | 4,3% | 22,7% | 16,6% | 0,7% | 100,0% |

Segons la informació disponible, hi ha més de 800 persones amb **diversitat funcional** a la Universitat de Barcelona. S'ha de tenir en compte que aquestes dades només inclouen a aquelles persones que ho han manifestat a la UB de manera voluntària.

A l'enquesta de Mobilitat, 120 persones van respondre que tenien algun tipus de discapacitat que dificultava la seva mobilitat (un 2,03% de la mostra enquestada). Si comparem aquests valors amb els disponibles per la UB s'observa com són una mica superiors, excepte en el cas del PAS.

Taula 5. Univers de la Universitat de Barcelona amb diversitat funcional.

| Col·lectiu | Univers amb diversitat funcional | % Col·lectiu |
|--------------|----------------------------------|--------------|
| Alumnat | 712 | 1,26 |
| PDI | 59 | 0,93 |
| PAS | 66 | 2,82 |
| Total | 838 | 1,28 |

Cal remarcar que les dades potser no són del tot comparables, atès que les dades de l'univers teòric inclouen només a aquelles persones que han manifestat voluntàriament que tenen alguna malaltia o discapacitat reconeguda i, en canvi, a l'enquesta s'ha preguntat per qualsevol tipus de dificultat en relació a la mobilitat.

Si extrapolem els valors de l'enquesta al total de la comunitat universitària, obtenim que hi ha 1.324 persones amb mobilitat reduïda a la UB.

Taula 6. Nombre d'enquestats per sexe i col·lectiu que manifesten tenir algun tipus de discapacitat que limita la seva mobilitat.

| Col·lectiu | Dona | Home | NS/NC | Total | % Col·lectiu |
|---|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|
| Estudiant de grau | 34 | 20 | 17 | 71 | 2,15 |
| Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos | 2 | 1 | 1 | 4 | 1,56 |
| PDI | 9 | 11 | 3 | 23 | 1,72 |
| PAS | 7 | 8 | 6 | 21 | 2,14 |
| NS/NC | 0 | 0 | 1 | 1 | -- |
| Total | 52 | 40 | 28 | 120 | 2,03 |

3. OCUPACIÓ DELS CENTRES DE LA UB

L'**assistència** mitjana als edificis de la UB és de 4,5 dies a la setmana. Aquesta és una xifra força elevada, tenint en compte que un 66,7% hi accedeix els cinc dies.

Extrapolant els desplaçaments associats a la mobilitat obligada al total de la comunitat universitària, s'obté que es realitzen **586.535 desplaçaments setmanals** per venir a la UB a estudiar o treballar.

En quant a l'**horari dels desplaçaments**, el 72,5% de la comunitat universitària arriba al seu centre de 7 a 10 hores, i es detecta que l'hora punta és de 8 a 9 hores. Per la tarda es dona un altre pic d'entrada molt menor de 14 a 16 hores. La sortida té lloc de forma més esgraonada al llarg de tota la tarda, tot i que observa un primer pic de 13 a 15 hores, i un segon de 18 a 20 hores.

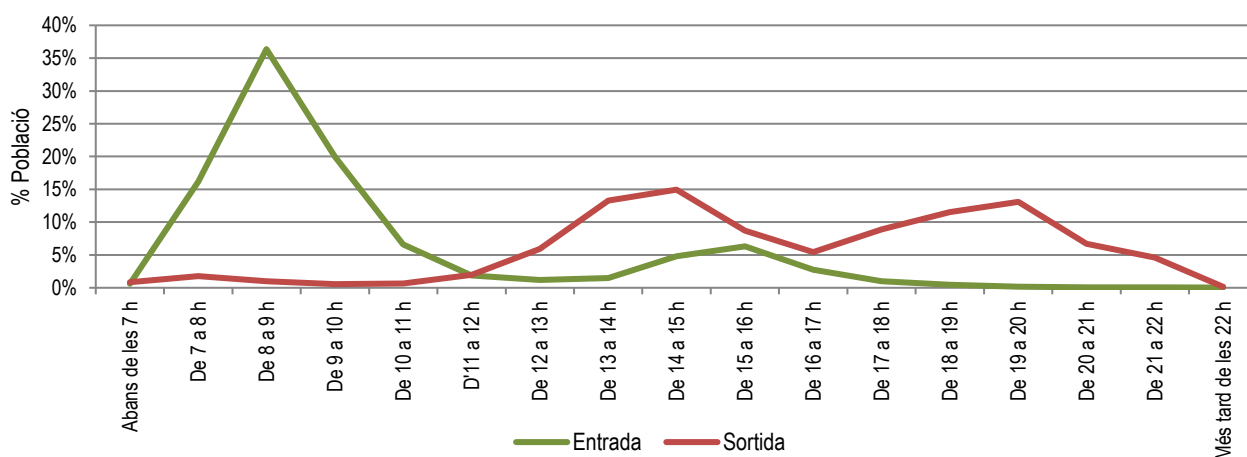


Figura 2. Franja horària d'entrada i sortida de la comunitat universitària de la UB.

4. ORIGEN – DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA

El 97,9% dels enquestats viu a la **província** de Barcelona durant la setmana laboral. Si analitzem les dades per **comarques** s'observa que la majoria de la comunitat universitària prové del Barcelonès (59,5%), seguit del Baix Llobregat, el Vallès Occidental, el Maresme i el Vallès Oriental.

Les altres comarques tenen una representació molt menor, tot i que la gran varietat de procedències indica que la Universitat de Barcelona atrau a gent d'un ampli territori.

Taula 7. Distribució de la mostra segons la seva comarca de residència.

| Comarca | % | Comarca | % |
|-------------------|--------|--------------|-------|
| Barcelonès | 59,53% | Anoia | 1,20% |
| Baix Llobregat | 13,14% | Osona | 0,63% |
| Vallès Occidental | 8,13% | Baix Penedès | 0,61% |
| Maresme | 5,56% | Tarragonès | 0,39% |
| Vallès Oriental | 4,04% | Gironès | 0,27% |
| Garraf | 2,40% | Altres | 0,73% |
| Alt Penedès | 1,91% | NS/NC | 0,27% |
| Bages | 1,22% | | |

Si ens centrem en l'**Àrea Metropolitana de Barcelona** (formada per 36 municipis), aquests representen el 74,7% de la mostra.

En concret, la meitat de la població enquestada resideix a la **ciutat de Barcelona** durant la setmana laboral. No s'observen grans diferències segons el col·lectiu, excepte en el cas dels estudiants de grau, on el percentatge que resideix a Barcelona és menor.

Taula 8. Distribució de la mostra segons la seva residència en funció del col·lectiu.

| Col·lectiu | Residència | |
|---|--------------|------------------|
| | Barcelona | altres municipis |
| Estudiant de grau | 45,4% | 54,6% |
| Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres cursos | 55,1% | 44,9% |
| PDI | 59,8% | 40,2% |
| PAS | 55,9% | 44,1% |
| NS/NC | 46,3% | 53,7% |
| Total | 50,8% | 49,2% |

5. ORIGEN – DESTINACIÓ: MITJANS DE TRANSPORT

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

La Figura 3 mostra que un **31,5% de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport actius** en algun moment del recorregut per accedir a la UB. En aquest grup s'inclouen els desplaçaments a peu, en bicicleta (pública o privada), en monopatí, patins, patinet i en altres plataformes elèctriques.

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

Cal puntualitzar que, tot i que els desplaçaments a peu representen el 27,7% del total, aquí s'inclou tant a aquelles persones que es desplacen només a peu, com també a les que combinen aquest mitjà de transport actiu amb la resta de transports (per exemple, el desplaçament a peu des de la parada de transport públic o l'aparcament fins al centre o lloc de residència, diversos transbordaments entre mitjans de transport, ...). Per tant, el desplaçament a peu pot suposar només una petita part del recorregut i del temps total.

La bicicleta representa el 3,6% (2,5% bicicleta pròpia i 1,1% bicicleta pública). També s'ha observat com en els darrers mesos s'està utilitzant cada vegada més monopatis, patinets i altres plataformes elèctriques per moure's per la ciutat, que es coneixen com a vehicles de mobilitat personal. En aquesta enquesta un 0,2% ha manifestat que accedeix amb alguna d'aquestes opcions, tot i que és probable que aquesta xifra augmenti en futurs anys, sobretot perquè tots els centres de la UB estan situats en zones urbanes.

El **transport públic representa el 54,8%**, amb un major ús del metro (24,8%) i de l'autobús (14,9%) per sobre de la resta de mitjans de transport. Aquesta xifra mostra que els centres de la UB disposen de bones connexions amb transport públic.

Per últim, **un 13,7% accedeix a la universitat amb transports motoritzats**. L'ús del cotxe (10,2%) guanya a la moto (3,4%), i només un petit nombre dels usuaris del cotxe comparteixen el trajecte amb altres usuaris (1,9%).

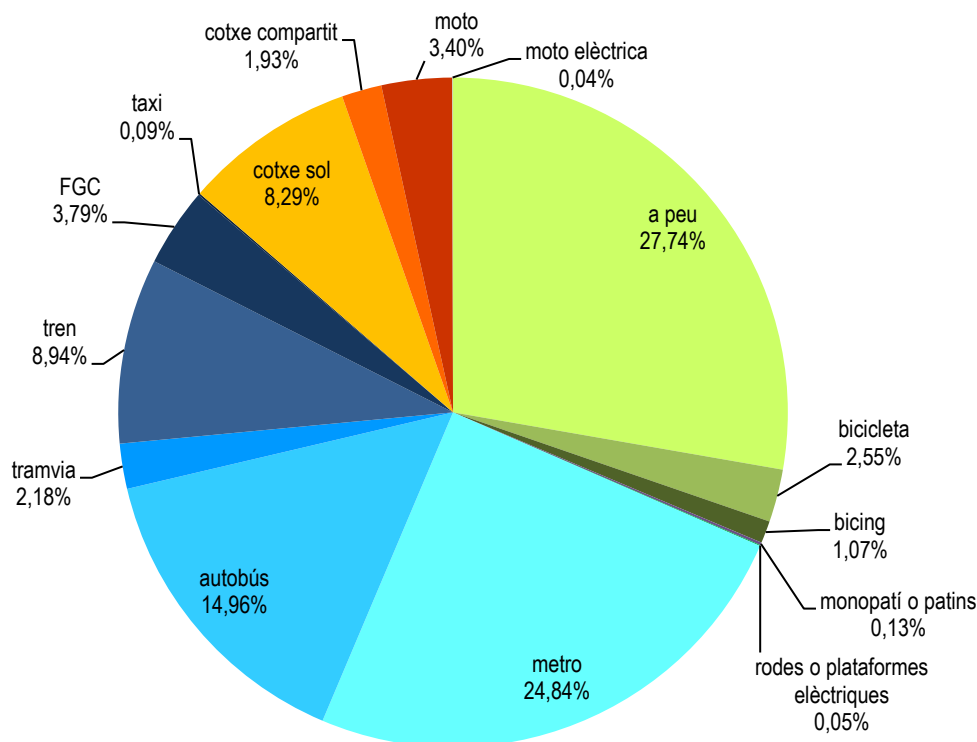


Figura 3. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona.

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

Per als **barcelonins**, els modes actius representen el 40,2%. Tant els desplaçaments a peu a la ciutat, com en bicicleta o patinet són superiors per la proximitat de la residència als centres universitaris. El 48,5% dels barcelonins utilitza el transport públic, majoritàriament metro i autobús. I el transport privat motoritzat només representa l'11,3%, la meitat d'aquests amb cotxe i l'altra amb moto.

Per als **residents a fora de Barcelona**, el transport actiu només representa el 25%, bàsicament a peu, i la bicicleta i el patinet són gairebé residuals. El transport públic, en canvi, arriba al 59,6%. Tot i que el metro i l'autobús segueixen sent els mitjans més utilitzats, el tren i els ferrocarrils també tenen una forta representació. El transport privat motoritzat representa el 15,4%, centrant-se bàsicament en l'ús del cotxe. El cotxe compartit agafa més força entre els residents fora de Barcelona, pel fet de tenir una oferta de transport públic més limitada.

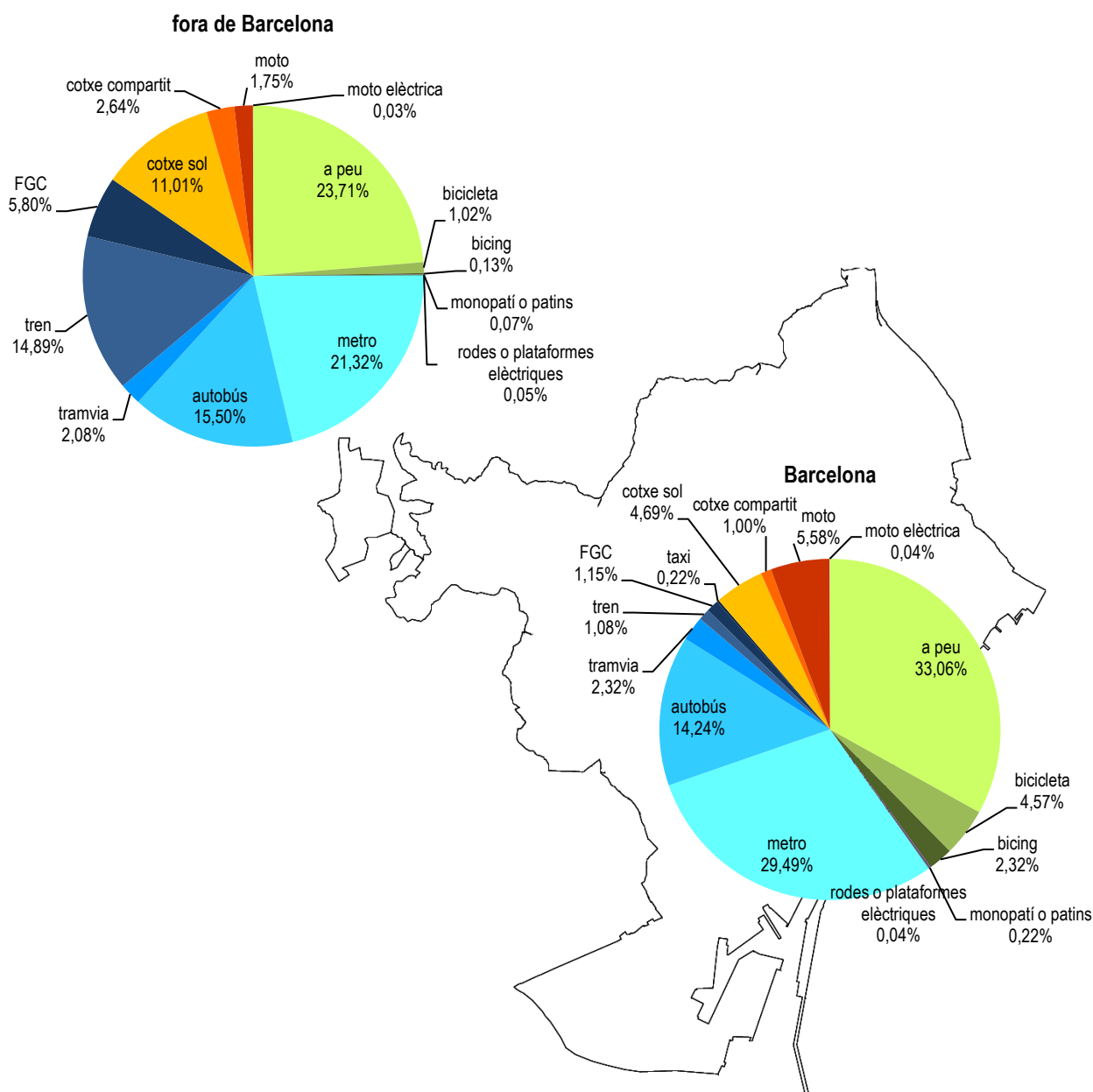


Figura 4. Distribució modal de la mobilitat en funció de si la població resideix a Barcelona o fora d'aquest municipi.

Segons el **col·lectiu** (vegeu Taula 9 i Figura 5), veiem com els estudiants de màster, postgrau o doctorat utilitzen en major proporció els modes de transport actiu, sobretot la bicicleta (tant pròpia com el Bicing), els monopatinis

o patins, i les rodes o altres plataformes elèctriques. En canvi, els estudiants de grau utilitzen més el transport públic que els altres col·lectius.

L'ús del transport privat motoritzat és superior entre el PAS i el PDI, sobretot el cotxe. A més, també s'aprecia un ús superior del cotxe compartit per part d'aquests dos col·lectius. Tot i que no es va preguntar a l'enquesta, és molt probable que comparteixin part del trajecte amb altres membres de la mateixa família.

Taula 9. Mitjans de transport utilitzats per arribar a la Universitat de Barcelona segons el col·lectiu.

| Mitjà de transport | Col·lectiu | | | |
|---------------------------------|-------------------|--|--------|--------|
| | Estudiant de grau | Estudiant de màster, postgrau o doctorat | PDI | PAS |
| a peu | 28,64% | 30,42% | 26,63% | 24,36% |
| bicicleta | 1,60% | 5,21% | 4,21% | 3,61% |
| Bicing | 1,13% | 1,67% | 0,83% | 0,94% |
| monopatí o patins | 0,12% | 0,42% | 0,10% | 0,13% |
| rodes o plataformes elèctriques | 0,03% | 0,21% | 0,00% | 0,13% |
| metro | 27,28% | 23,13% | 19,63% | 21,89% |
| autobús | 16,57% | 15,42% | 10,38% | 14,12% |
| tramvia | 2,01% | 2,50% | 1,96% | 3,01% |
| tren | 10,41% | 6,67% | 5,92% | 7,16% |
| FGC | 4,01% | 3,54% | 4,21% | 2,34% |
| taxi | 0,08% | 0,00% | 0,20% | 0,07% |
| cotxe sol (únic ocupant) | 4,42% | 6,04% | 17,91% | 13,12% |
| cotxe compartit | 1,16% | 0,83% | 3,13% | 3,95% |
| moto | 2,50% | 3,96% | 4,85% | 5,15% |
| moto elèctrica | 0,05% | 0,00% | 0,05% | 0,00% |

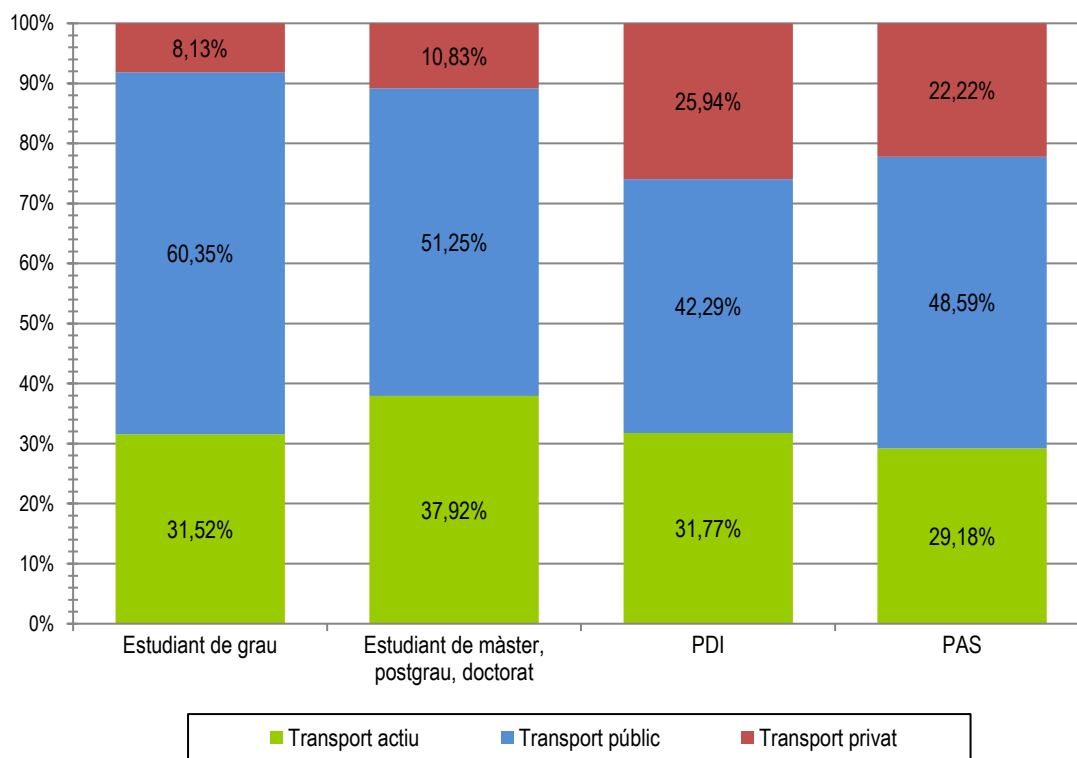


Figura 5. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona segons el col·lectiu.

En quant al **temps de desplaçament**, un 34,2% arriba a la universitat en menys de 30 minuts, un 43,6% tarda entre 30 i 60 minuts, i un 22,2% necessita més d'una hora.

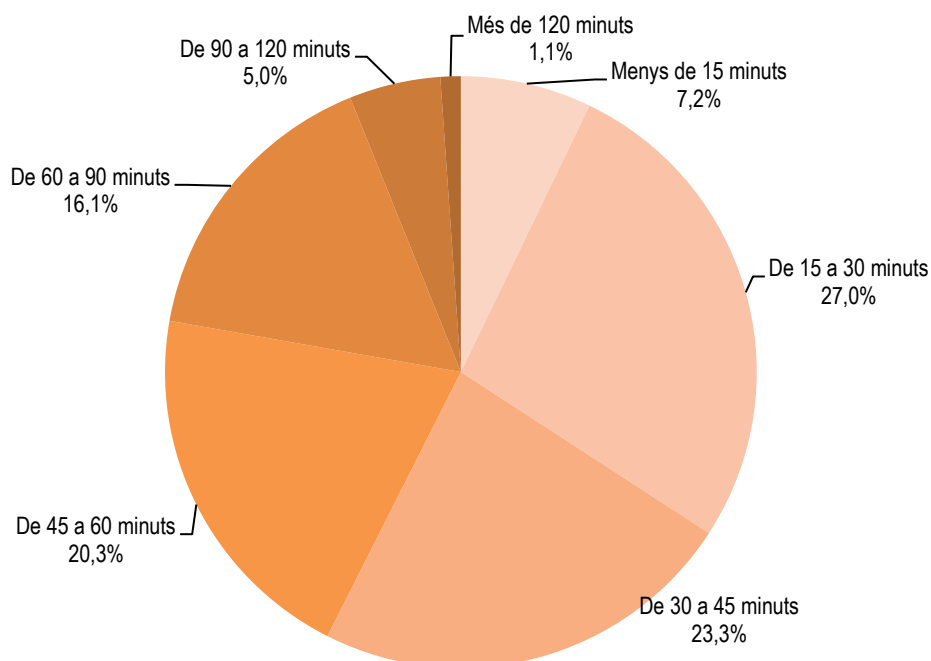


Figura 6. Temps de desplaçament des del lloc de residència fins a la UB.

6. INTERMODALITAT

Segons les dades obtingudes a l'enquesta de mobilitat de la UB, un 43,9% utilitza un únic mitjà de transport durant el trajecte des de la seva residència fins al lloc de feina o d'estudi, mentre que un 56,1% realitza un **desplaçament multimodal**, és a dir, emprant dos o més mitjans de transport en el mateix recorregut.

Concretament, un 35,4% combina dos mitjans de transport, i un 20,7% en combina tres o més de diferents.

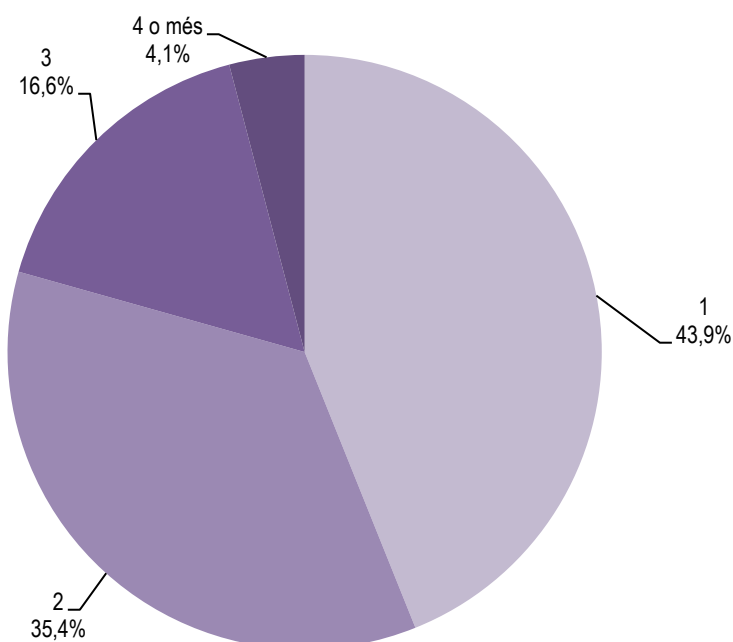


Figura 7. Nombre de mitjans de transport utilitzats en un mateix recorregut.

S'han comptabilitzat un total de 173 **combinacions** diferents entre els mitjans de transport. Per simplificar l'anàlisi d'aquest apartat, no s'ha considerat el desplaçament a peu combinat amb altres modes de transport. Així, s'han obtingut un total de 129 combinacions, fet que mostra l'elevada oferta de transport que existeix per accedir als centres de la UB.

El metro, com a únic mitjà de transport, és amb diferència l'opció més utilitzada per arribar a la UB (21,3%). Les altres opcions més escollides són el bus (12,3%), el cotxe amb un únic ocupant (9,9%) i el desplaçament a peu (7,6%), totes elles sense combinar-ho amb cap altre transport.

El metro presenta una elevada intermodalitat, ja que es combina tant amb el bus (6,8%) com amb el tren (6,7%), els ferrocarrils (FGC) (2,2%), el tren i bus a la vegada (2%), el tren i cotxe (1,2%), i amb gairebé tota la resta de mitjans de transport.

Un 4,7% utilitza només la moto durant tot el trajecte fins a la universitat, i un 4,3% la bicicleta, ja sigui la seva pròpia o el servei de bicicletes públiques Bicing.

Taula 10. Distribució de les principals combinacions entre mitjans de transport utilitzades per la comunitat universitària per accedir a la UB, sense comptar els desplaçaments a peu combinats amb altres transports.

| Combinacions | % |
|--|----------|
| metro | 21,30% |
| autobús | 12,31% |
| cotxe (únic ocupant) | 9,93% |
| a peu | 7,58% |
| metro + bus | 6,81% |
| tren + metro | 6,69% |
| moto | 4,71% |
| tren | 3,16% |
| bicicleta | 3,16% |
| FGC + metro | 2,20% |
| cotxe compartit (diversos ocupants) | 2,06% |
| bus + tren + metro | 2,04% |
| tramvia | 1,84% |
| FGC | 1,74% |
| cotxe + tren + metro | 1,22% |
| bicing | 1,13% |
| altres combinacions | 12,11% |

A l'enquesta es va demanar que s'especificqués el **temps que destinat a cada mitjà de transport** per tal de conèixer quina era la proporció d'ús al llarg d'un mateix recorregut (**anàlisi per etapes**).

Cal puntualitzar que en aquest cas no s'estan considerant els quilòmetres recorreguts, sinó els minuts que es realitzen amb cada un dels mitjans de transport (vegeu Taula 11).

El 42,6% dels enquestats que han especificat que es desplacen amb modes actius (a peu, bicicleta, patins, ...) considera que representa entre el 30 i 50% del temps que han destinat a arribar a la UB. Aquesta dada demostra que encara que s'accedeixi a la universitat amb altres modes, el transport actiu té una incidència molt important.

En canvi, només el 0,7% ha considerat que representa menys del 10% del temps.

Taula 11. Percentatge de recorregut que correspon a cada mode de transport en un mateix desplaçament.

| Recorregut | Transport actiu | Transport públic | Transport motoritzat |
|------------|-----------------|------------------|----------------------|
| 1-10% | 0,7% | 0,0% | 0,4% |
| 10-30% | 28,2% | 0,6% | 14,9% |
| 30-50% | 42,6% | 8,7% | 12,7% |
| 50-70% | 5,9% | 34,5% | 4,1% |
| 70-90% | 0,6% | 19,3% | 1,5% |
| 90-100% | 22,1% | 36,9% | 66,5% |

En el cas dels usuaris del transport públic, un 90,7% ha expressat que l'utilitza en més del 50% del temps del seu recorregut.

Finalment, entre els usuaris del transport motoritzat s'observen dues tendències diferents:

- Per una banda, un 66,5% dels usuaris del cotxe o la moto utilitzen aquest mode de transport en més del 90% del seu trajecte fins a la UB.
- Per un altre costat, un 28% l'utilitza entre un 10 i un 50% del temps, indicant que tot i que en una part del recorregut fan servir el vehicle privat motoritzat, també utilitzen altres modes de transport més sostenibles. Aquí podríem incloure als usuaris que comparteixen cotxe durant part del recorregut, als que utilitzen el cotxe per arribar a una estació o parada de transport públic, o a aquells que han d'aparcar el vehicle lluny del seu centre.

7. MITJANS DE TRANSPORT: COMPARACIÓ AMB L'ENTORN TERRITORIAL

Per comparar el perfil de mobilitat de la comunitat universitària de la Universitat de Barcelona respecte al seu **entorn territorial** s'han emprat les dades de l'[Enquesta de mobilitat en dia feiner \(EMEF\)](#) de l'any 2016 (vegeu Figura 8).

L'EMEF és una enquesta que analitza la mobilitat en dia feiner dels residents a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona a partir dels 16 anys. Es tracta d'una estadística oficial promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat) i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU).

S'han considerat només les dades dels desplaçaments amb origen i destinació Barcelona ciutat, que és on es troben la majoria dels centres de la UB.

El perfil de mobilitat de la Universitat de Barcelona és més sostenible que el del seu entorn perquè la proporció de desplaçaments en modes menys contaminants és superior. Aquesta diferència és més rellevant entre els residents de fora de Barcelona, on el transport públic té un major pes en el perfil de mobilitat de la UB.

Els desplaçaments amb transport privat són inferiors tant en els desplaçaments interns com en els de fora de Barcelona (quatre i trenta-un punts menys, respectivament), i en canvi, l'ús del transport públic és superior (setze punts més als interns i deu punts més als procedents de fora).

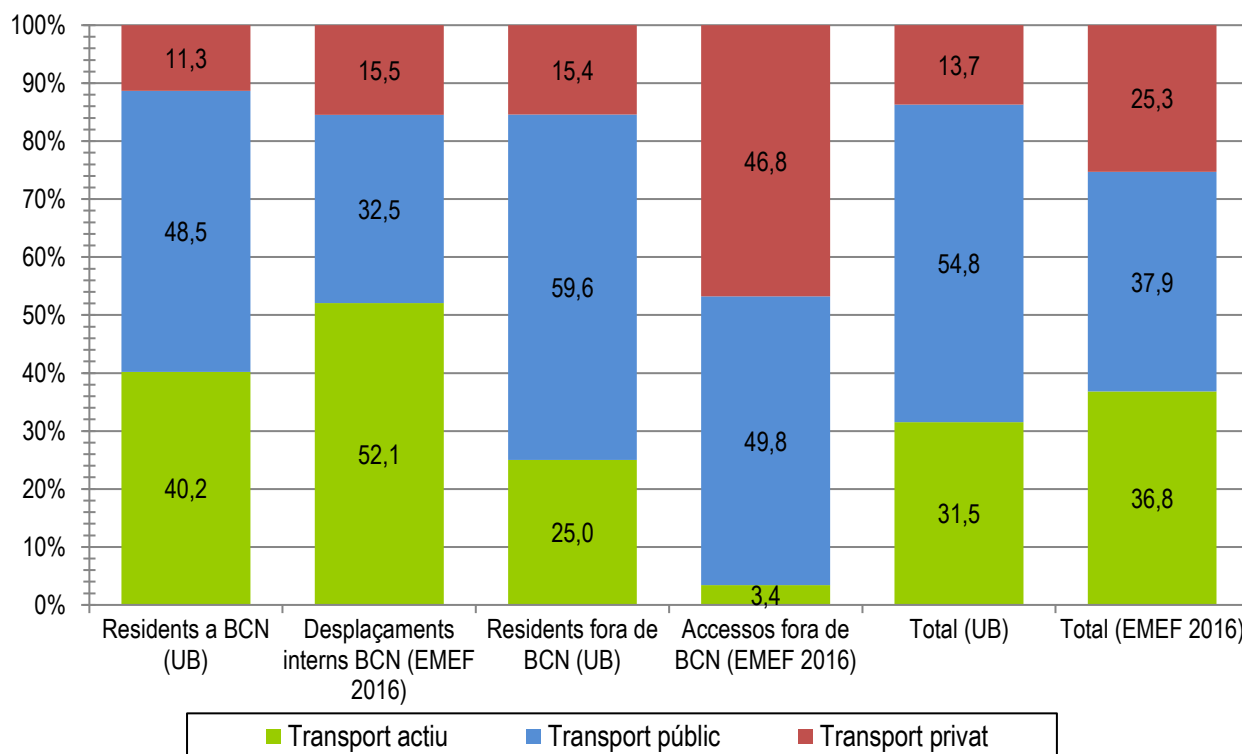


Figura 8. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona i comparació amb la distribució modal dels desplaçaments amb origen i destinació a Barcelona d'acord amb l'EMEF de l'any 2016.

Diversos motius poden explicar aquest comportament, entre ells l'edat de la comunitat universitària. Es tracta de gent jove que habitualment té més difícil accedir al vehicle privat motoritzat, ja sigui perquè encara no tenen carnet de conduir, no tenen vehicle disponible, o per qüestions econòmiques associades a les despeses de combustible, peatges, o pagament d'aparcament.

Altres motius també poden ser la dificultat de trobar estacionament, i la diversitat d'oferta de transport públic, atès que la majoria de centres de la UB es troben ben comunicats amb bona part del territori.

En el cas dels desplaçaments a dins de Barcelona, s'observa com el transport actiu de la comunitat universitària té una menor representativitat en comparació amb els desplaçaments del seu entorn territorial. Cal tenir en compte que l'enquesta EMEF inclou tant els desplaçaments per motius d'estudi o treball, com per altres qüestions personals (anar a comprar, al metge, oci, ...). Aquests desplaçaments per motius personals acostumen a ser de curta distància i es realitzen a peu.

En aquest sentit, crida l'atenció l'elevat percentatge de membres de la UB que viuen fora de Barcelona que han manifestat que es desplacen en mitjans de transport actiu respecte al perfil de la resta de persones que accedeixen a Barcelona.

Recordem que gran part dels que han contestat a l'enquesta que es desplacen a peu ho fan en combinació amb altres modes de transport.

També cal tenir en compte que el Campus de Ciències de la Salut de Bellvitge es troba situat al municipi de l'Hospitalet de Llobregat, i el Campus de l'Alimentació de Torribera a Santa Coloma de Gramenet. A més, un percentatge dels residents als municipis propers a Barcelona, com Esplugues i L'Hospitalet de Llobregat, poden accedir a peu o en bicicleta al Campus de la Diagonal.

8. MITJANS DE TRANSPORT: EVOLUCIÓ TEMPORAL

Si es comparen les dades de les dues enquestes de mobilitat que s'han realitzat a la Universitat de Barcelona, una l'any 2013 i l'altra al 2018, s'observa com el perfil de mobilitat s'ha mantingut **bastant estable en els darrers cinc anys**.

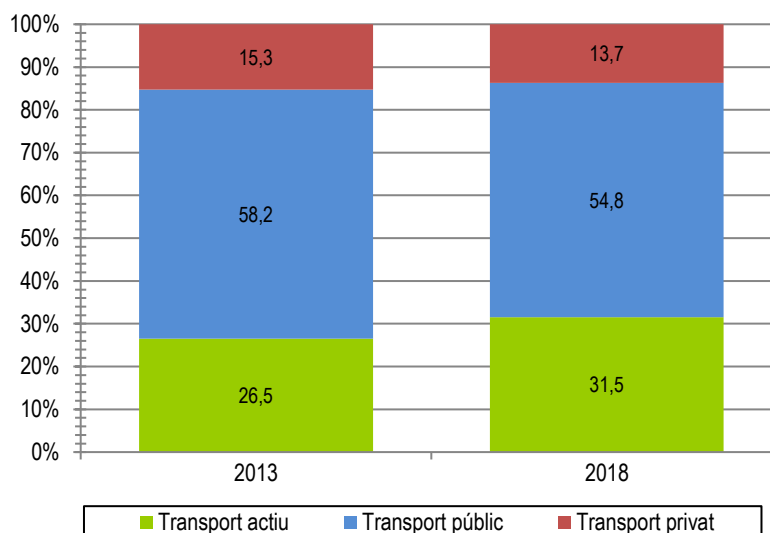


Figura 9. Evolució temporal dels diferents tipus de transport utilitzats.

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

Taula 12. Evolució temporal dels diferents mitjans de transport utilitzats.

| Mitjans de transport | 2013 | 2018 | Diferència |
|---------------------------------|-------|-------|------------|
| A peu | 21,65 | 27,74 | 6,09 |
| Bicicleta | 2,99 | 2,55 | -0,44 |
| Bicing | 1,77 | 1,07 | -0,70 |
| Monopatí o patins | 0,05 | 0,13 | 0,08 |
| Rodes o plataformes elèctriques | -- | 0,05 | -- |
| Metro | 26,08 | 24,84 | -1,24 |
| Autobús | 16,16 | 14,96 | -1,20 |
| Tramvia | 2,41 | 2,18 | -0,23 |
| Tren | 10,08 | 8,94 | -1,14 |
| FGC | 3,47 | 3,79 | 0,32 |
| Taxi | 0,02 | 0,09 | 0,07 |
| Cotxe sol (únic ocupant) | 9,44 | 8,29 | -1,15 |
| Cotxe compartit | 2,28 | 1,93 | -0,35 |
| Moto | 3,61 | 3,4 | -0,21 |
| Moto elèctrica | -- | 0,04 | -- |

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

La resta de dades són bastant similars, excepte en el cas del desplaçament a peu, que augmenta considerablement. Cal puntualitzar que a l'enquesta del 2013 es va demanar que es consideressin només aquells desplaçaments a peu a partir dels 5 minuts, i això pot explicar aquesta diferència.

9. DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT

Tot i que existeix una gran diversitat en els **motius** per escollir una combinació de transport o una altra, la rapidesa i la comoditat en són els principals, així com la proximitat al lloc d'origen o destí, motius ambientals i l'estalvi de diners.

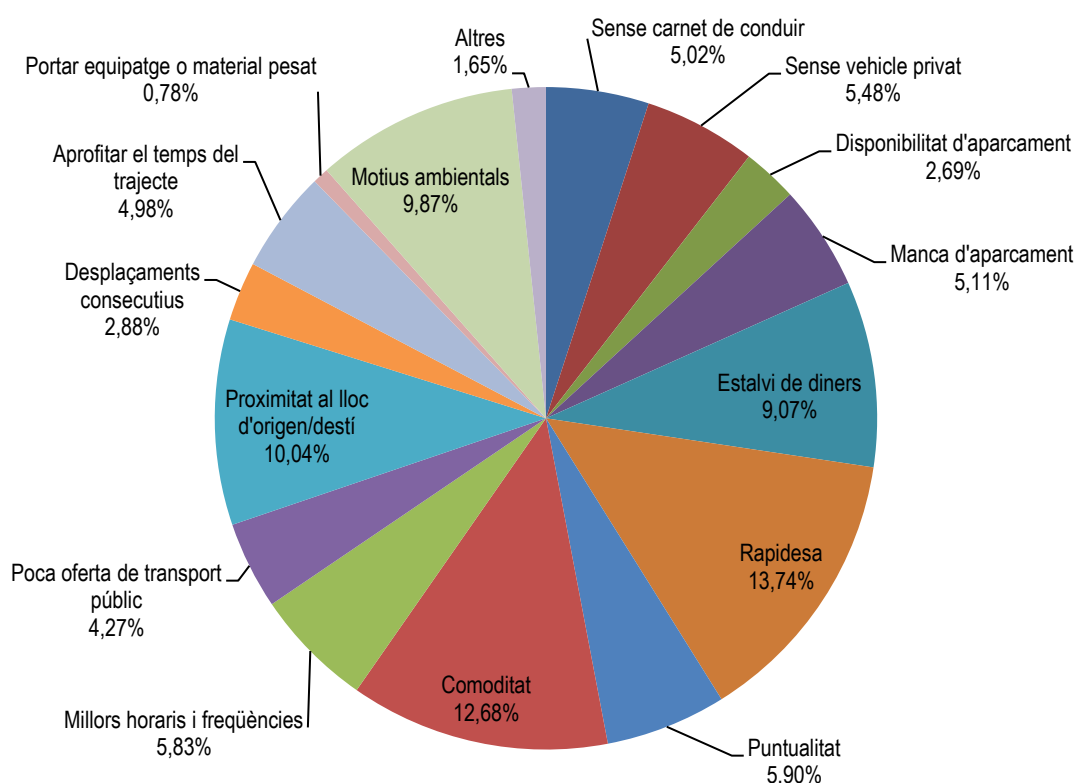


Figura 10. Motius per escollir la combinació de transport per accedir a la Universitat de Barcelona.

Si es compara **per col·lectius**, els estudiants de grau prioritzen gairebé per igual la rapidesa, la proximitat al lloc de destí/origen, la comoditat, i l'estalvi de diners.

Els estudiants de postgrau manifesten que la seva elecció es basa principalment en motius ambientals, així com en la rapidesa, la comoditat i l'estalvi de diners.

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

A més, no disposar de carnet de conduir, de vehicle privat ni d'aparcament és més rellevant per als estudiants de grau i de postgrau, que no pas per al PDI i PAS. Tal com ja hem comentat, es tracta d'un col·lectiu més jove on l'accés al cotxe o moto és més limitat i que no disposa d'aparcament reservat gratuït a la seva facultat.

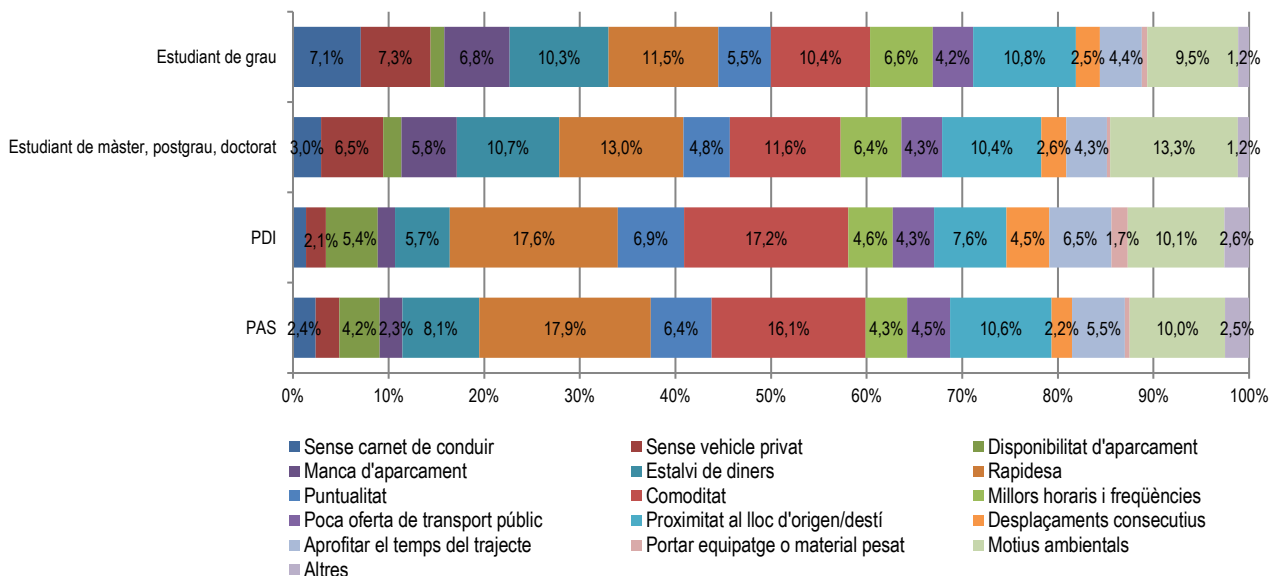


Figura 11. Motius per escollir la combinació de transport per accedir a la UB segons el col·lectiu.

Si comparem les dades segons els mitjans de transport que s'utilitzen habitualment (vegeu Figura 12), s'observa que els usuaris que només utilitzen el transport actiu (bicicleta, caminar, patinets, ...) ho fan sobretot per la proximitat al lloc d'origen/destí, motius ambientals, la rapidesa, la comoditat i l'estalvi de diners.

Els usuaris del transport públic valoren també positivament la proximitat al lloc d'origen/destí, la rapidesa, la comoditat, i els motius ambientals. I en un grau una mica inferior, l'estalvi de diners, i no tenir carnet de conduir ni vehicle privat.

Pel que fa al transport privat, la rapidesa destaca de forma notable, així com la comoditat i la disponibilitat d'aparcament. A més, l'estalvi de diners i la manca d'aparcament són motius importants entre els usuaris que combinen el transport privat amb altres modes de transport.

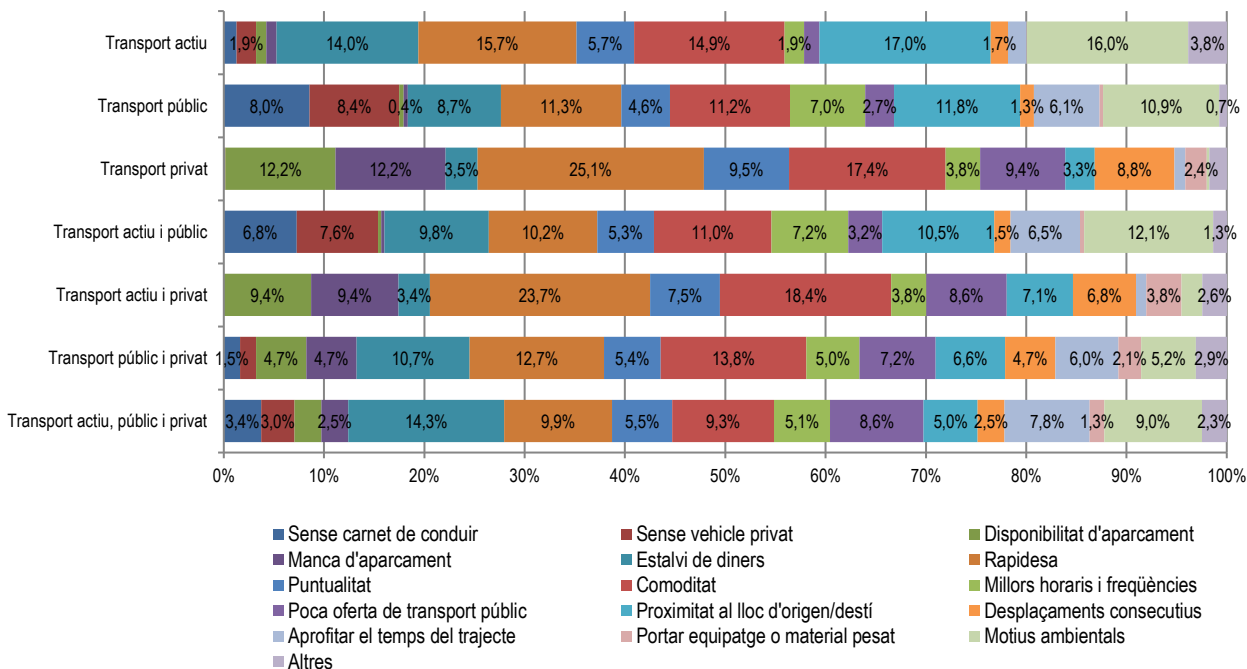


Figura 12. Motius per escollir la combinació de transport per accedir a la UB segons els mitjans de transport utilitzats.

10. MOBILITAT EXTERNA

La **mobilitat externa** inclou tots aquells desplaçaments que la comunitat universitària ha realitzat **durant la jornada laboral per motius d'estudi o feina**. Un 23,2% va manifestar que la setmana anterior a l'enquesta havia realitzat desplaçaments externs al seu campus.

El PDI és el col·lectiu que més es desplaça durant la seva jornada laboral, perquè en molts casos les tasques d'investigació i les docents es realitzen en facultats o campus diferents.

El PAS, tot i que en menor mesura, també realitza desplaçaments per les tasques que li són atribuïdes, com ara per tenir reunions, visites laborals o haver de fer gestions administratives en altres edificis.

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

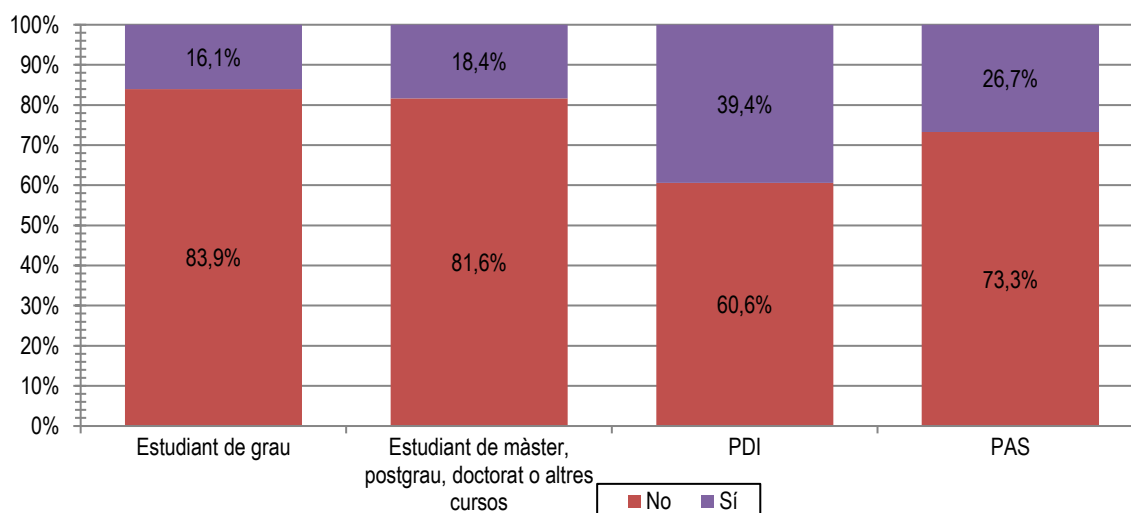


Figura 13. Realització de desplaçaments externs al seu campus per motius laborals o d'estudi.

Dels enquestats que van manifestar que havien realitzat algun desplaçament la setmana anterior, un 68,3% només havia realitzat un o dos desplaçaments, i un 11,3% n'havia realitzat 5 o més.

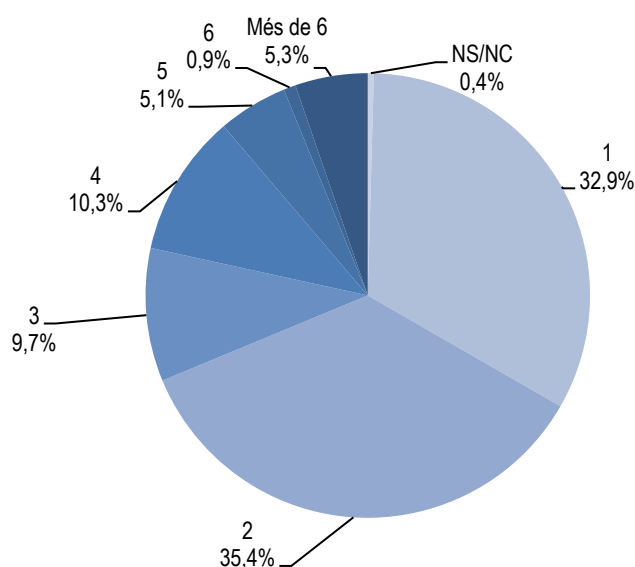


Figura 14. Nombre de desplaçaments externs que realitza la comunitat universitària al llarg d'una setmana laboral.

El total de la mostra enquestada realitza 3.301 desplaçaments a la setmana associats a l'activitat de la universitat. Si extrapolem les dades a l'univers total de la UB per conèixer l'impacte ambiental real d'aquests desplaçaments, veiem que aquesta xifra ascendeix als **36.425 desplaçaments externs setmanals**.

Taula 13. Mitjans de transport utilitzats per realitzar els desplaçaments externs i la distància recorreguda.

| | Transport actiu | Transport públic | Transport privat motoritzat | NS/NC | Total |
|--------------|-----------------|------------------|-----------------------------|--------------|----------------|
| < 1km | 14,09% | 2,27% | 0,15% | 0,00% | 16,51% |
| 1 - 5 km | 9,46% | 27,29% | 4,26% | 0,15% | 41,16% |
| 5 - 10 km | 0,44% | 17,68% | 7,04% | 0,07% | 25,24% |
| <10 km | 0,07% | 8,73% | 6,90% | 0,07% | 15,77% |
| NS/NC | 0,22% | 0,66% | 0,29% | 0,15% | 1,32% |
| Total | 24,28% | 56,64% | 18,64% | 0,44% | 100,00% |

La majoria d'aquests desplaçaments externs (vegeu Taula 13) es realitzen amb transport públic (56,6%), i són trajectes curts (el 57,7% són de menys de 5 km).

Si comparem els mitjans de transport utilitzats segons la distància, s'observa que els desplaçaments més curts es fan bàsicament a peu o en altres modes actius, i el cotxe i la moto es reserven sobretot per als desplaçaments més llargs.

En canvi, el transport públic s'utilitza principalment en els desplaçaments que es troben entre 1 i 10 km. Segurament es tracta de trajectes dins de la ciutat de Barcelona o amb els municipis limítrofs, on el transport públic és molt més competitiu que el cotxe o la moto, sobretot pel trànsit i la dificultat de trobar aparcament a la ciutat.

A més, si no s'ha accedit a la universitat amb cotxe o moto no és possible que aquests desplaçament externs es realitzin amb aquests modes, si no és compartint el vehicle amb algun altre company que sí que ha arribat a la UB amb aquest mitjà de transport.

11. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT

A l'enquesta de mobilitat es va incloure un últim apartat per donar l'oportunitat d'expressar comentaris i fer suggeriments de millora.

En total s'han rebut 2.148 comentaris, que representa un 36,3% del total d'enquestats.

L'anàlisi d'aquests comentaris es realitzarà en les diagnosis de cada Campus per separat, per poder detectar millor les deficiències i necessitats de cada un dels edificis de la UB.

12. IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT

En aquest apartat s'ha calculat l'impacte ambiental associat a la mobilitat de la comunitat universitària.

Segons les dades extretes de l'enquesta de mobilitat, la comunitat universitària de la UB recorre **anualment 428.917.393 km** per anar i tornar de la seva residència a la universitat. Si considerem només els períodes en què la UB està oberta, obtenim que setmanalment es realitzen 9.531.498 km, que equival a 1.906.300 km en un dia feiner.

Els residents a Barcelona recorren de mitjana 4,3 km per trajecte, i els residents a fora de Barcelona 29,1 km per trajecte.

Aquesta diferència en els quilòmetres recorreguts segons el lloc de residència s'observa en el gràfic següent, on la major quantitat de quilòmetres recorreguts (65% del total) són dels residents fora de l'àrea metropolitana.

El 19,7% dels quilòmetres es realitzen en cotxe (com a únic ocupant o compartit amb altres usuaris), el 18,8% en bus, el 18,4% en tren, el 16,7% en metro, i el 16,4% a peu. Els altres mitjans de transport tenen una incidència menor.

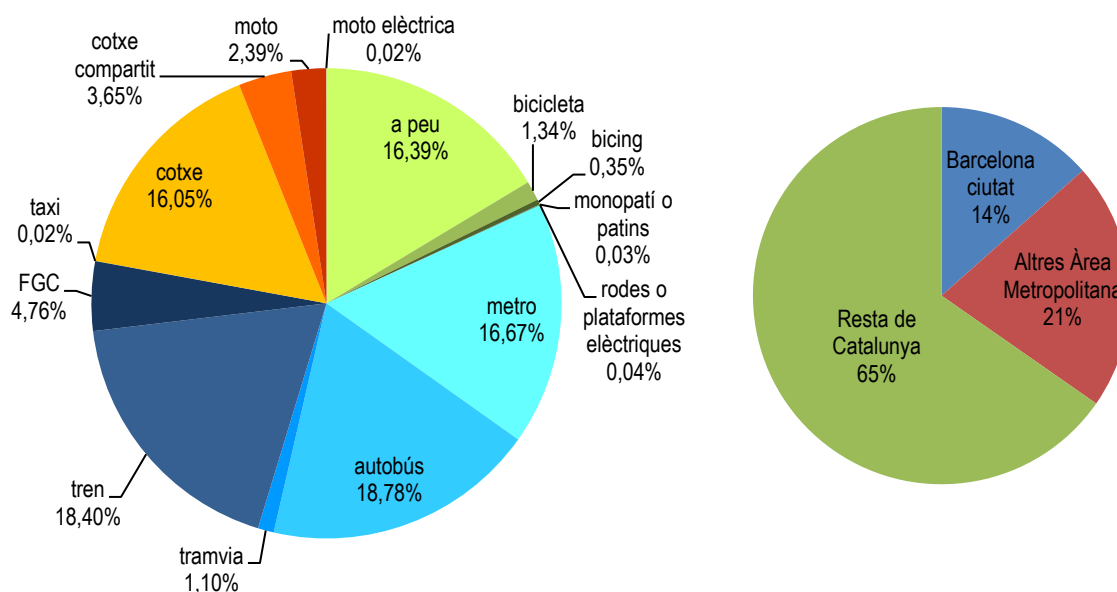


Figura 15. Distribució percentual per mitjà de transport i lloc de residència dels quilòmetres recorreguts anualment en desplaçaments d'anada i tornada de la comunitat universitària de la UB.

La distribució percentual dels quilòmetres recorreguts segons el mitjà de transport (Figura 15) així com els factors d'emissió per quilòmetre de cada un d'ells (Taula 14) han permès calcular les emissions de CO₂ associades a la mobilitat de la comunitat universitària.

En total, les emissions sumen **28.408.823 kg de CO₂ anuals**. Degut a la ineficiència energètica del cotxe amb un únic ocupant, tot i que només suma el 16% dels quilòmetres recorreguts per part de la comunitat universitària, representa el 35,15% del total de les emissions.

El segon mitjà de transport que més intervé en les emissions és el bus, representant el 24,1% del total. En canvi, s'observa com els altres mitjans de transport públics són més eficients ja que la seva contribució en les emissions de CO₂ és inferior al del percentatge de quilòmetres recorreguts.

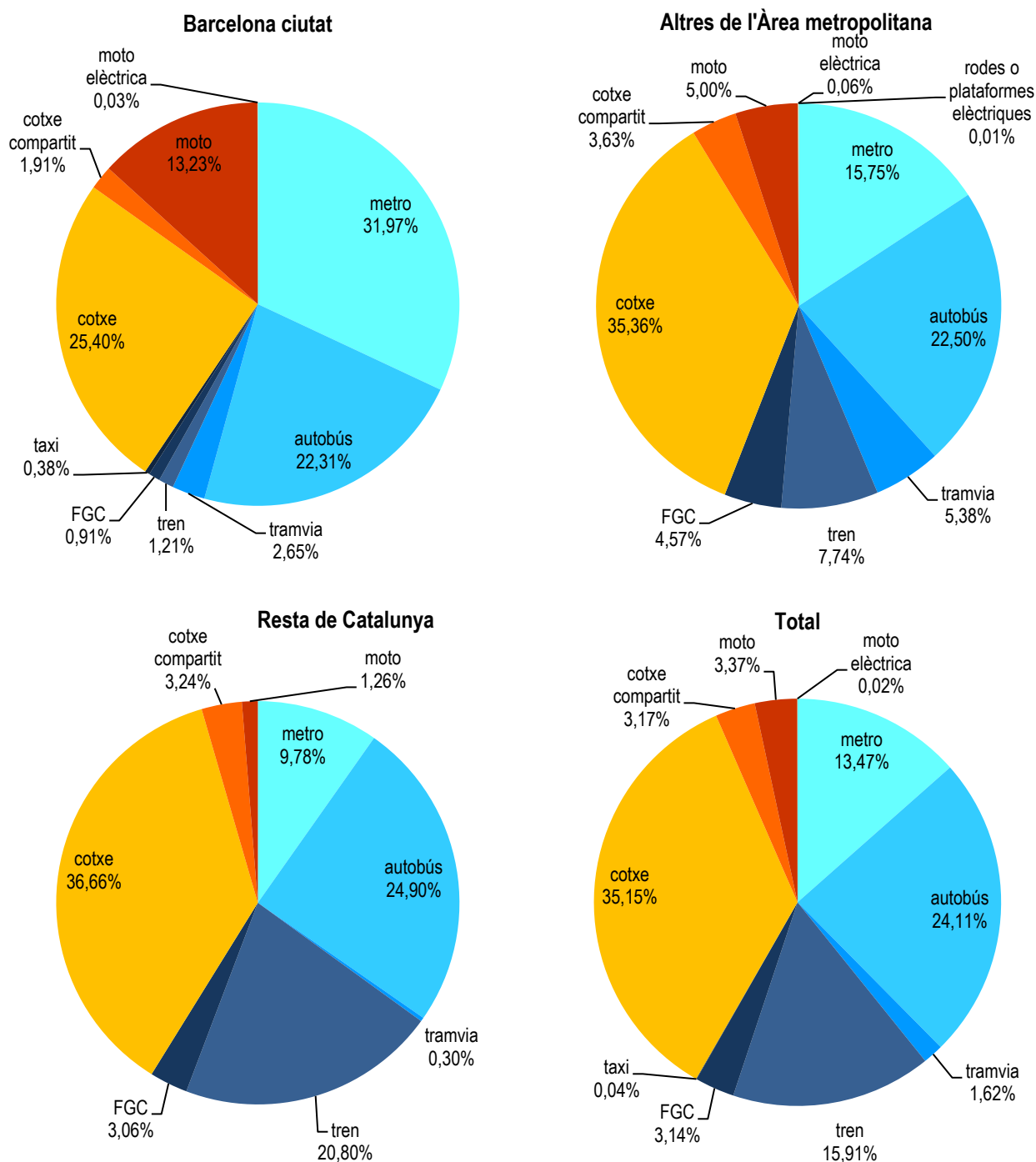


Figura 16. Distribució percentual per mitjà de transport de les emissions de CO₂ de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB.

Taula 14. Factors d'emissions de CO₂ per quilòmetre en cada mitjà de transport.

| Mitjà de transport | Factor d'emissió (grams CO ₂ /km) | Font |
|--|--|---|
| Bicicleta / Bicing | 0 | |
| A peu | 0 | Oficina Catalana per al Canvi Climàtic (2018) i fitxa tècnica del patinet elèctric Xiaomi Mijia M365 |
| Monopati o patins | 0 | |
| Rodes o plataformes elèctriques | 4,31 | |
| FGC | 43,68 | |
| Metro | 53,53 | |
| Renfe | 57,25 | Oficina Catalana per al Canvi Climàtic (2018) i Institut Metropolità del Taxi |
| Tramvia | 97,84 | |
| Autobús | 85,02 | |
| Taxi | 156,24 | |
| Cotxe (només conductor) | | |
| velocitat baixa | 202,15 | |
| velocitat mitjana | 131,43 | |
| velocitat alta | 144,87 | |
| Cotxe compartit | | |
| velocitat baixa | 80,86 | Oficina Catalana per al Canvi Climàtic (2018) i Direcció General de Trànsit. |
| velocitat mitjana | 52,57 | Per a cotxe compartit es considera una mitjana d'ocupació de 2,5 persones per vehicle. |
| velocitat alta | 57,95 | |
| Motocicleta | | |
| velocitat baixa | 93,7 | Per a moto elèctrica, es consideren les fitxes tècniques dels models Vectrix VX-1 Li, Vectrix VX-2, Govecs GO! S3.4, Toretto TSEA 003 i MotorsWatts Watts Niux 6000 |
| velocitat mitjana | 83,37 | |
| velocitat alta | 107,24 | |
| Motocicleta elèctrica | | |
| velocitat baixa | 63,87 | |
| velocitat mitjana | 61,72 | |
| velocitat alta | 61,72 | |

Per finalitzar aquest apartat sobre l'impacte ambiental de la mobilitat per motius d'estudi o feina a la Universitat de Barcelona s'ha calculat la **petjada ecològica**. Aquest indicador, formulat inicialment per Wackernagel i Rees (1996), reflecteix l'àrea de territori ecològicament productiu –cultius, pastures, boscos o ecosistemes aquàtics– necessària per produir els recursos utilitzats i per assimilar els residus produïts per una població determinada amb un nivell de vida específica de forma indefinida, sigui on sigui que es trobi aquesta àrea.

En el nostre cas, per calcular 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.

Els resultats mostren que calen **3.821 hectàrees de vegetació per absorbir el CO₂** emès en els trajectes que realitza tota la comunitat universitària al llarg d'un any. Si ho comparem amb les 2.834,4 Ha de superfície forestal i verd urbà disponible a la ciutat de Barcelona per a l'any 2017, veiem que es necessita el 134,8% de la superfície verda de Barcelona, és a dir, que no tenim prou amb tot el verd de la ciutat i necessitaríem aproximadament un terç més.

Taula 15. Resum de resultats del càlcul de distàncies recorregudes, emissions de CO₂ i petjada ecològica per lloc de residència i mitjà de transport de la comunitat universitària a la UB.

Distància recorreguda (km)

| | a peu | bicicleta | bicing | monopati o patins | rodes o plataformes elèctriques | metro | autobús | tramvia | tren | FGC | taxi | cotxe | cotxe compartit | moto | moto elèctrica | TOTAL |
|---------------------------|------------|-----------|-----------|-------------------|---------------------------------|------------|------------|-----------|------------|------------|--------|------------|-----------------|------------|----------------|-------------|
| Barcelona ciutat | 15.505.744 | 2.912.695 | 876.366 | 73.740 | 36.013 | 18.729.685 | 8.230.127 | 848.525 | 662.760 | 656.816 | 77.207 | 3.941.438 | 740.010 | 4.427.349 | 14.116 | 57.732.593 |
| Altres Àrea Metropolitana | 15.086.355 | 1.452.627 | 77.457 | 35.348 | 82.003 | 17.460.790 | 15.698.443 | 3.262.617 | 8.020.787 | 6.210.153 | 0 | 15.961.508 | 4.101.858 | 3.559.086 | 58.080 | 91.067.114 |
| Resta de Catalunya | 39.694.887 | 1.398.975 | 559.044 | 23.109 | 60.168 | 35.317.930 | 56.631.604 | 598.617 | 70.251.291 | 13.562.011 | 0 | 48.944.078 | 10.796.086 | 2.279.885 | 0 | 280.117.686 |
| TOTAL | 70.286.986 | 5.764.297 | 1.512.868 | 132.197 | 178.185 | 71.508.405 | 80.560.175 | 4.709.760 | 78.934.838 | 20.428.980 | 77.207 | 68.847.024 | 15.637.955 | 10.266.320 | 72.196 | 428.917.393 |

 Emissions de CO₂ (kg)

| | a peu | bicicleta | bicing | monopati o patins | rodes o plataformes elèctriques | metro | autobús | tramvia | tren | FGC | taxi | cotxe | cotxe compartit | moto | moto elèctrica | TOTAL |
|---------------------------|-------|-----------|--------|-------------------|---------------------------------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|--------|-----------|-----------------|---------|----------------|------------|
| Barcelona ciutat | 0 | 0 | 0 | 0 | 155 | 1.002.600 | 699.725 | 83.020 | 37.943 | 28.690 | 12.063 | 796.762 | 59.837 | 414.843 | 902 | 3.136.539 |
| Altres Àrea Metropolitana | 0 | 0 | 0 | 0 | 353 | 934.676 | 1.334.682 | 319.214 | 459.190 | 271.259 | 0 | 2.097.821 | 215.635 | 296.721 | 3.585 | 5.933.137 |
| Resta de Catalunya | 0 | 0 | 0 | 0 | 259 | 1.890.569 | 4.814.819 | 58.569 | 4.021.886 | 592.389 | 0 | 7.090.529 | 625.633 | 244.495 | 0 | 19.339.148 |
| TOTAL | 0 | 0 | 0 | 0 | 768 | 3.827.845 | 6.849.226 | 460.803 | 4.519.019 | 892.338 | 12.063 | 9.985.111 | 901.105 | 956.058 | 4.486 | 28.408.823 |

Petjada ecològica (ha)

| | a peu | bicicleta | bicing | monopati o patins | rodes o plataformes elèctriques | metro | autobús | tramvia | tren | FGC | taxi | cotxe | cotxe compartit | moto | moto elèctrica | TOTAL |
|---------------------------|-------|-----------|--------|-------------------|---------------------------------|-------|---------|---------|-------|-------|------|---------|-----------------|-------|----------------|---------|
| Barcelona ciutat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 134,8 | 94,1 | 11,2 | 5,1 | 3,9 | 1,6 | 107,2 | 8,0 | 55,8 | 0,1 | 421,8 |
| Altres Àrea Metropolitana | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 125,7 | 179,5 | 42,9 | 61,8 | 36,5 | 0,0 | 282,1 | 29,0 | 39,9 | 0,5 | 797,9 |
| Resta de Catalunya | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 254,3 | 647,5 | 7,9 | 540,9 | 79,7 | 0,0 | 953,6 | 84,1 | 32,9 | 0,0 | 2.600,9 |
| TOTAL | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 514,8 | 921,2 | 62,0 | 607,8 | 120,0 | 1,6 | 1.342,9 | 121,2 | 128,6 | 0,6 | 3.820,7 |

13. CONCLUSIONS

Durant els mesos de febrer i març de 2018 s'ha realitzat a la Universitat de Barcelona (UB) una enquesta de mobilitat en línia anònima i voluntària per conèixer quina és la demanda d'accessibilitat dels centres de la universitat i poder planificar una mobilitat més sostenible.

El nombre d'enquestes rebudes ha estat superior a la d'edicions anteriors, de forma que les dades són més robustes i significatives. En total s'han obtingut 5.920 enquestes vàlides d'un total de 65.325 persones que formen part de la comunitat universitària durant el curs 2017 – 2018, de les quals el 86% són estudiants, el 9,8% Personal Docent i Investigador (PDI) i el 3,6% Personal d'Administració i Serveis (PAS). Per tant, l'interval de confiança dels resultats és de $\pm 1,21\%$ per a un nivell de confiança del 95%.

Les respostes a l'enquesta indiquen que l'assistència als edificis de la UB és bastant elevada, amb una mitjana de 4,5 dies a la setmana, i en total es realitzen 586.535 desplaçaments setmanals per venir a la universitat. Aquestes dades posen de manifest que la UB és un gran generador de mobilitat, ja que una gran quantitat de persones venen a la universitat durant els dies feiners a treballar o estudiar.

El 98% viu a la província de Barcelona durant la setmana laboral, i aproximadament, la meitat del total resideix a la ciutat de Barcelona. Si tenim en compte la distància que recorren cada dia per anar i tornar de la residència a la universitat, veiem que els residents a Barcelona recorren de mitjana 4,3 km per trajecte, i els residents a fora de Barcelona 29,1 km per trajecte.

El perfil de mobilitat de la Universitat de Barcelona és comparativament més sostenible que el de Barcelona. El 31% es desplaça amb mitjans de transport actius, com ara caminant, amb bicicleta (pública o privada), monopatí, patins, patinet o altres plataformes elèctriques. El transport públic representa el 55%, on el metro és el més utilitzat. El transport privat motoritzat, en canvi, representa el 14%, amb un major ús del cotxe en comparació amb la moto.

El desplaçament multimodal és molt habitual, ja que només un 44% realitza tot el trajecte des de la seva residència fins a la universitat amb un únic mitjà de transport. A l'hora d'escollir entre els diferents mitjans de transport i les seves combinacions, la rapidesa i la comoditat són els motius més valorats.

Pel que fa al temps que es destina al trajecte per arribar a la universitat, aproximadament un terç arriba a la universitat en menys de 30 minuts, un 44% tarda entre 30 i 60 minuts, i un 22% destina més d'una hora. Els mitjans de transport escollits, així com la distància i l'hora d'arribada afecten directament al temps que s'ha d'invertir en el desplaçament.

Però aquests no són els únics desplaçaments que realitzem associats a la nostra activitat universitària. Durant la jornada laboral un 23% va expressar que s'havia desplaçat a altres llocs per motius d'estudi o de feina, el que representa un total de 36.425 desplaçaments externs a la setmana. Es tracta de desplaçaments curts, en la majoria dels casos de menys de 5 quilòmetres, i que es realitzen sobretot en transport públic, o a peu o en bici per als trajectes més curts.

Si comparem els resultats amb l'última enquesta que es va realitzar al 2013, el perfil de mobilitat s'ha mantingut bastant estable en els darrers cinc anys.

Per últim s'ha calculat l'impacte ambiental de la mobilitat, que es resumeix en una emissió anual de 28.408 tones de CO₂. Això implica una petjada ecològica de 3.821 hectàrees, corresponents a la superfície de vegetació necessària per absorbir el CO₂ emès en els trajectes que realitza tota la comunitat universitària al llarg d'un any.