

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ALS CENTRES DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA AL CAMPUS DE LA DIAGONAL – PORTAL DEL CONEIXEMENT. RESUM (DOC/AM/C/0011)

El document que teniu a les mans és un recull dels resultats més destacats de la diagnosi sobre la mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement, que ha de servir com a referència en el procés de disseny i aprovació del pla de mobilitat d'aquest àmbit territorial de la ciutat de Barcelona on l'activitat universitària pren un protagonisme destacat.

La diagnosi vol engegar el procés per donar compliment a l'obligació que estableix el Decret 157/2007 d'elaborar un pla de desplaçament d'empresa en centres de treball d'administracions públiques amb més de 200 treballadors propis o externs o amb més de 500 visitants habituals, i dona continuïtat al compromís institucional de la UB vers la reducció de l'impacte ambiental de la seva activitat. En l'àmbit de la mobilitat, aquest compromís ja s'ha concretat en la promoció de la bicicleta com a mode de transport habitual, amb mesures com la instal·lació d'aparcaments de bici o el programa Bicicampus.

L'abast de la diagnosi són els centres de la UB, amb una població total de 35.149 persones d'acord amb dades del cord 2009-2010, però quan s'engegui el procés del pla de mobilitat caldrà abordar l'àmbit d'estudi en conjunt, també conegut amb la denominació de Barcelona Knowledge Campus, incorporant també el perfil de mobilitat i les peculiaritats de la resta d'institucions que tenen seu en aquest espai, com ara la UPC, el Parc Científic, el Parc UPC, la Fundació Bosch i Gimpera, el CSIC, etc.

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

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

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



Figura 1. Àmbit del Campus de la Diagonal - Portal del Coneixement i del Barcelona Knowledge Campus.

Segons l'anàlisi de l'oferta d'accessibilitat, el Campus de la Diagonal disposa d'una cobertura de transport públic àmplia i variada, destacant l'accés directe en modes de gran capacitat i elevada freqüència, com són el metro a través de la L3 i el tramvia mitjançant el Trambaix. Complementàriament, i gràcies a la ubicació del Campus en una de les principals vies d'entrada a la ciutat, nombroses línies d'autobusos urbans i interurbans disposen de parades en l'àmbit d'estudi, que faciliten l'accés des dels principals municipis de la RMB.

Considerat en conjunt, el Campus es troba dintre del radi de cobertura de les estacions de metro i tramvia i de les parades d'autobús, i només destaca com a excepció el recinte d'Esports UB, que queda fora d'aquest radi en tots els modes de transport públic considerats. Aquest aïllament respecte la xarxa de transport públic pot actuar negativament en la intensitat d'utilització del recinte tant per la pròpia comunitat universitària, que com es comprova a l'anàlisi de la demanda es desplaça majoritàriament en metro i autobús, com per la resta de la població de Barcelona i l'Hospitalet, que no té opció d'accedir en aquests modes de transport.

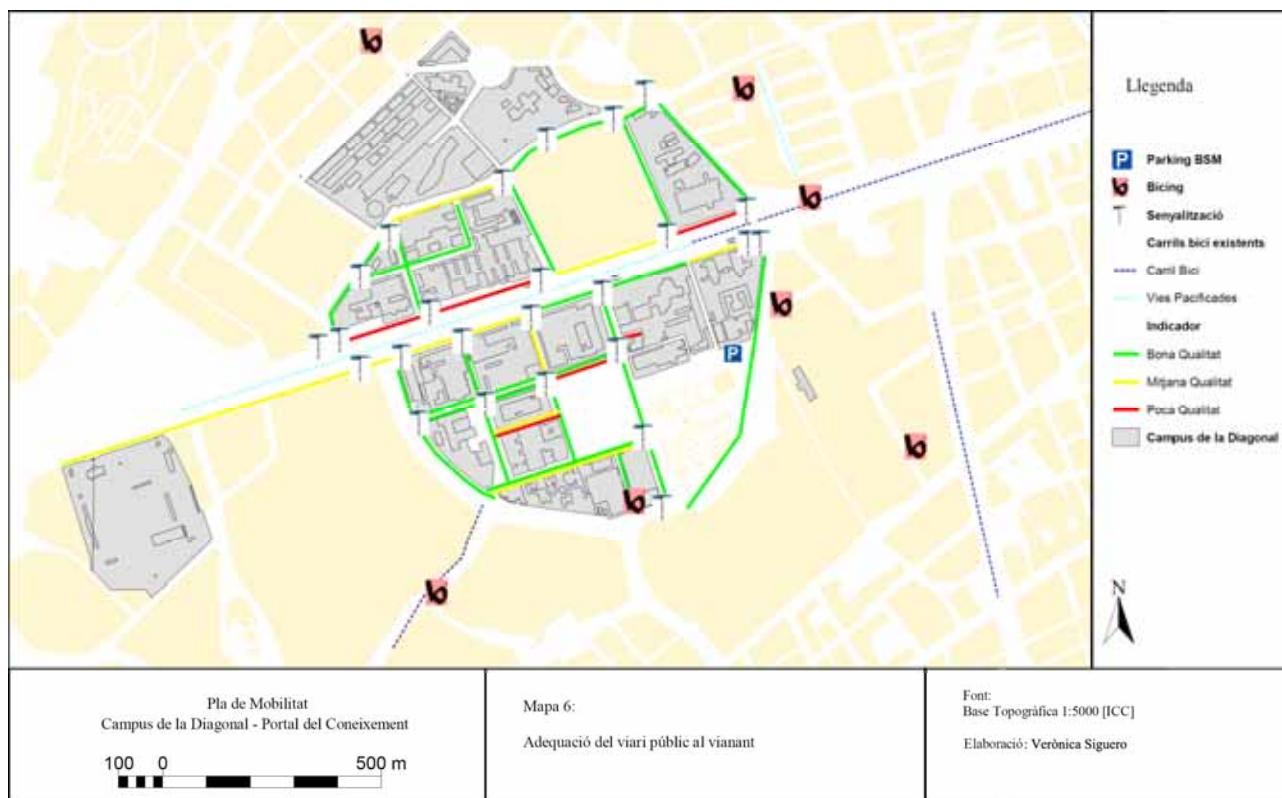
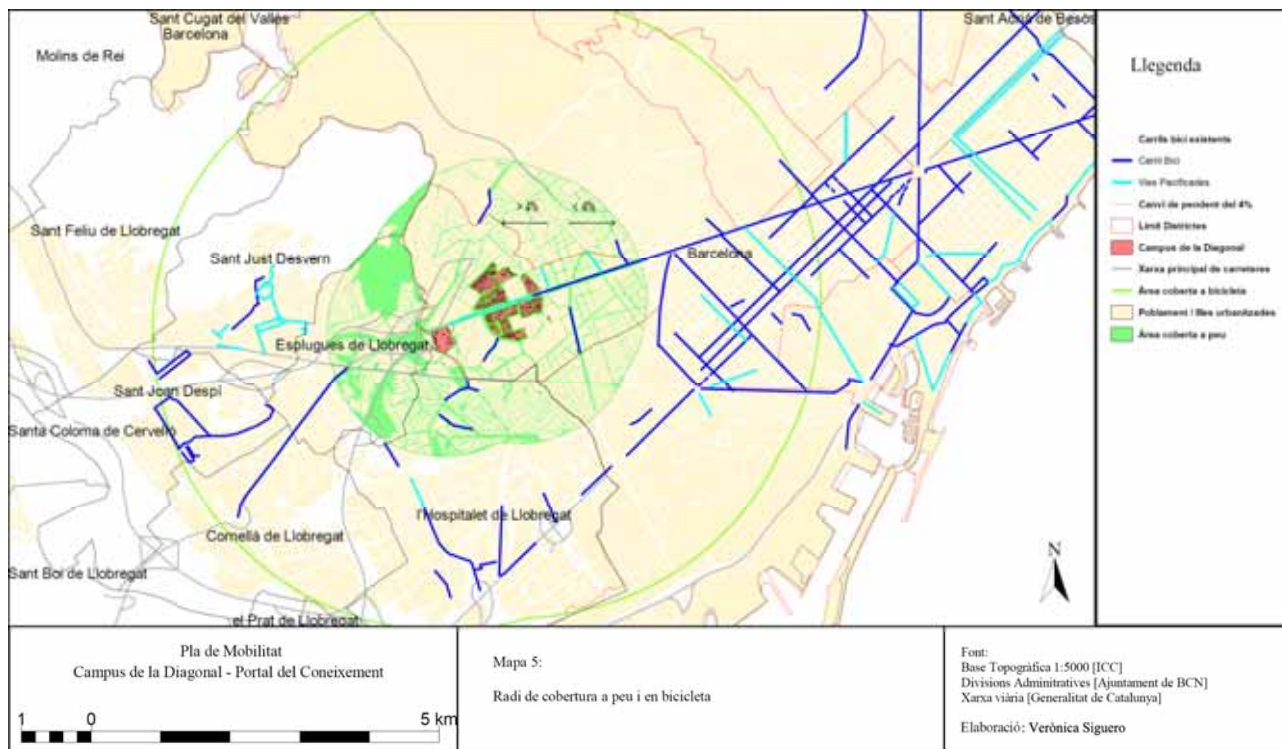
El vehicle privat motoritzat es troba molt present al Campus, ja que abunden les zones d'estacionament però aquestes es mostren insuficients per absorbir la demanda. D'acord amb l'aforament dut a terme per a aquesta diagnosi, el Campus disposa en total d'unes 2.900 places d'estacionament en via pública, 540 en l'àrea reservada als usuaris del Campus i una mica més de 1.900 als edificis de la UB. El 72% de les places es troben ubicades al Campus Sud, on estudia o treballa el 42,5% de la població universitària, en tant que al Campus Nord s'ubiquen el 28% de places restants per al 57,5% de la població, el que genera una disfunció de la distribució d'estacionaments i un flux d'usuaris de cotxe que estudien o treballen al Campus Nord però aparquen al Campus Sud.



Mapa 1. Aforament de places d'estacionament de cotxes, motos i bicicletes al Campus.







Taula 2. Resum de places d'aparcament per a vehicles privats motoritzats disponibles al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement el maig de 2010, per lloc d'ubicació i tipus de plaça. Elaboració pròpia.

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

Des del punt de vista urbanístic el Campus de la Diagonal ha estat mancat durant dècades d'una planificació dels espais de via pública, de forma que es van definir nombrosos espais d'estacionament desordenats que dificultaven la circulació del vianant i donaven a l'àmbit d'estudi l'aspecte d'un gran aparcament amb edificis sense espais de vida pública. Aquesta realitat ha anat canviant des de l'aprovació l'any 2007 del Pla de millora urbana per a l'adequació del Campus Sud, sub-àmbit ponent als programes funcionals universitaris. Un cop assumida la titularitat dels espais de via pública per l'Ajuntament de Barcelona, s'han executat obres d'urbanització als carrers de Martí i Franquès, Baldori Reixac, Pascual i Vila i l'Alfambra, que han permès ordenar l'estacionament, ampliar voreres i pacificar el trànsit. Es troben en espera projectes similars per als carrers de Menéndez y Pelayo i de Pau Gargallo.

Aquestes actuacions, complementades amb la senyalització de zones 30 en altres vials, o amb la instal·lació de senyalització específica per a vianants, han posat el Campus en el camí de la millora de la seva infraestructura viària vers una mobilitat sostenible. Tanmateix, encara s'identifiquen zones d'estacionament desordenat en vials pendents d'urbanitzar com el lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal entre els carrers de l'Alfambra i del Tinent Coronel Valenzuela, la vorera mar del carrer de Pau Gargallo entre els carrers de Martí i Franquès i de Pascual i Vila, o la vorera mar del carrer de Llorens Artigas. L'anàlisi de la qualitat dels vials confirma que aquests vials presenten una qualitat baixa per al vianant, amb voreres estretes o inexistentes, pavimentació i senyalització deficientes, o arbrat i mobiliari urbà insuficients o inadequats.



Figura 2. Zones d'aparcament en espais sense urbanitzar al carrer de Llorens Artigas (esquerra) i al lateral banda muntanya de l'avinguda de la Diagonal (dreta). Font: Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

Els espais d'estacionament de Pau Gargallo, Pascual i Vila i Llorens Artigas es troben en procés d'eliminació per l'ocupació dels solars per a la construcció del l'edifici CICRIT i la nova Facultat de Farmàcia. Això comportarà la reducció de l'oferta d'estacionament de cotxes en 295 places a espais de lliure accés i 136 places en edificis de

la UB, per a un total de 431 places que sumen el 15% dels aparcaments de cotxes al Campus Sud. Tot i que des del punt de vista de la sostenibilitat això contribuirà a reduir els desplaçaments en vehicle privat motoritzat per manca d'estacionament, es generarà una deficiència de places per als treballadors de la Facultat de Belles Arts i unitats administratives de l'Aulari Florensa, que caldrà cobrir amb alguna alternativa.



Figura 3. Motos estacionades sobre vorera en espais amb senyalització de prohibició (esquerra, carrer del Tinent Coronel Valenzuela), o que obstaculitzen el pas de vianants (dreta, cantonada de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer de Pascual i Vila). Font: Banc d'imatges OSSMA (04/10/2010).



Figura 4. Senyalització específica per a vianants a la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb el carrer del Tinent Coronel Valenzuela (esquerra) i senyalització horitzontal de zona 30 al carrer del Tinent Coronel Valenzuela cantonada Diagonal (dreta). Banc d'imatges OSSMA (14/10/2010).

S'han detectat diverses situacions d'estacionament irregular de motos en espais on existeix senyalització de prohibició (a l'accés del carrer del Tinent Coronel Valenzuela a l'Edifici 690 de la Facultat d'Economia i Empresa)

o en zones on no ho permet l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona (a l'accés de l'avinguda de la Diagonal a les facultats de Física i de Química). En contraposició, els projectes d'urbanització dels vials del Campus inclouen amplis espais d'aparcament de motos lluny dels edificis, que queden buits i inutilitzats, com ara al carrer de Pascual i Vila.

La mobilitat en bicicleta es caracteritza per una bona dotació d'aparcaments, amb excepcions que cal corregir com la presència d'estacionaments poc segurs a l'interior del recinte de la UB i escassetat de places a la Facultat de Farmàcia, per l'aïllament respecte al sistema Bicing de bicicleta pública, i per una infraestructura de carrils bici o rutes segures insuficient per accedir al Campus de la Diagonal. En aquest sentit, manca una aposta de les institucions públiques amb competències en aquest àmbit per crear una xarxa ciclable al voltant i a l'interior del Campus.

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

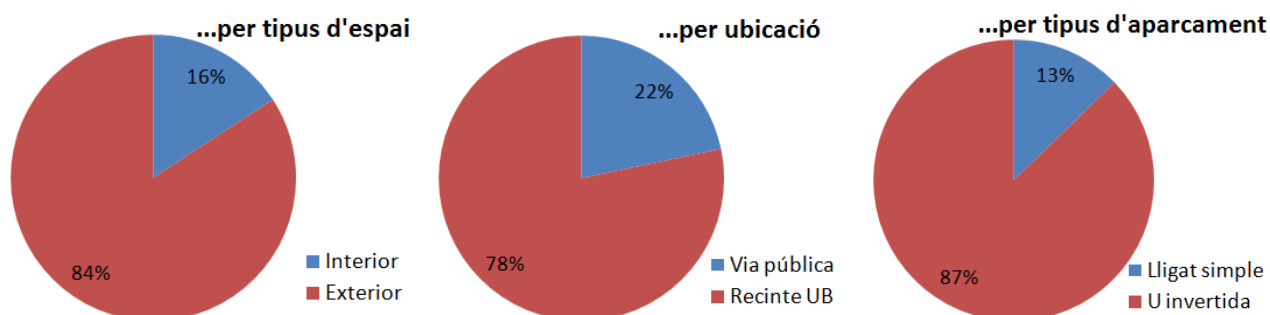


Figura 5

La seguretat vial presenta punts de conflicte en vials perifèrics del Campus: la cruïlla de l'avinguda del Doctor Marañón amb el carrer de Baldri Reixac i l'avinguda de Xile, el tram de l'avinguda de Joan XXIII entre el cementiri de Les corts i les instal·lacions del FC Barcelona, la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb l'avinguda del Doctor Marañón i el carrer de González Tablas, la cruïlla de l'avinguda de la Diagonal amb els carrers de Martí i Franquès i del Tinent Coronel Valenzuela, i la Plaça de Pius XII. Tot i que serà necessari analitzar les causes específiques que generen un major nombre d'accidents en aquests punts, com a criteri general cal implantar mesures de pacificació del trànsit que contribueixin a millorar-ne la seguretat independentment del vehicle o mode de transport utilitzat. A l'interior del Campus es produeixen pocs accidents, i només destaca com a punt conflictiu la cruïlla dels carrers Pau Gargallo i de Pascual i Vila.

Per definir el perfil de mobilitat de la UB al Campus de la Diagonal s'ha fer una enquesta a 1.183 persones, de forma que els resultats obtinguts presenten un interval de confiança de $\pm 2,8\%$ per a un nivell de confiança del 95%. Aproximadament un 78% de les enquestes corresponen a estudiants dels diferents ensenyaments, en consonància amb el pes d'aquest col·lectiu en el conjunt de la comunitat universitària.

L'assistència al Campus és molt elevada, amb una mitjana de 4,7 dies per setmana i el 79% de persones accedint els cinc dies laborables. La distribució horària d'accessos presenta dos pics d'entrada, un molt marcat de 8 a 9 hores en que accedeix el 65% de la població universitària i un altre secundari de 16 a 17 hores, amb un 11% de les entrades, i dos pics de sortida, el primer de 14 a 15 hores, quan surt el 38% de la població, i el segon de 20 a 21 hores, menys marcat. El Campus presenta una major intensitat d'ús al matí, quan acull al 85% de la comunitat universitària, en tant que a la tarda la població es redueix al 30-40% del total.

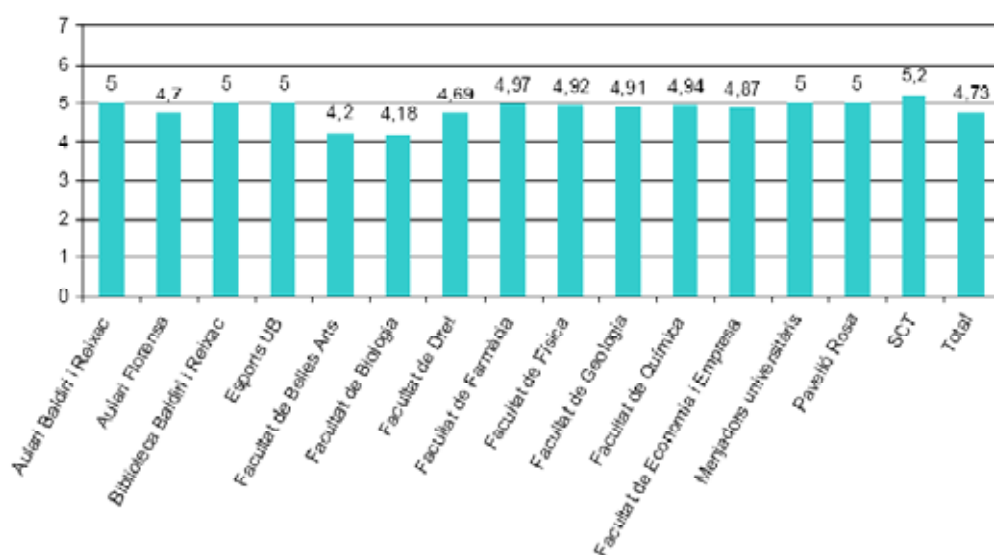


Figura 6 Assistència mitjana als centres de treball o estudi, en dies setmanals.. Elaboració: Verònica Siguero.

Més de la meitat dels usuaris del Campus resideix a Barcelona, però també destaca la capacitat d'atracció dels centres de la UB i el seu impacte territorial, ja que prop de 17.000 persones estudien o treballen en algun dels municipis de la RMB i gairebé 3.000 es desplacen des de comarques de la resta de Catalunya. El temps de desplaçament varia enormement en funció de la procedència, oscil·lant entre els menys de 15 minuts dels que resideixen a districtes propers al Campus, i els 45-90 minuts dels que provenen de distàncies al voltant dels 50-60 km, com ara el Maresme, el Garraf o l'Alt Penedès.

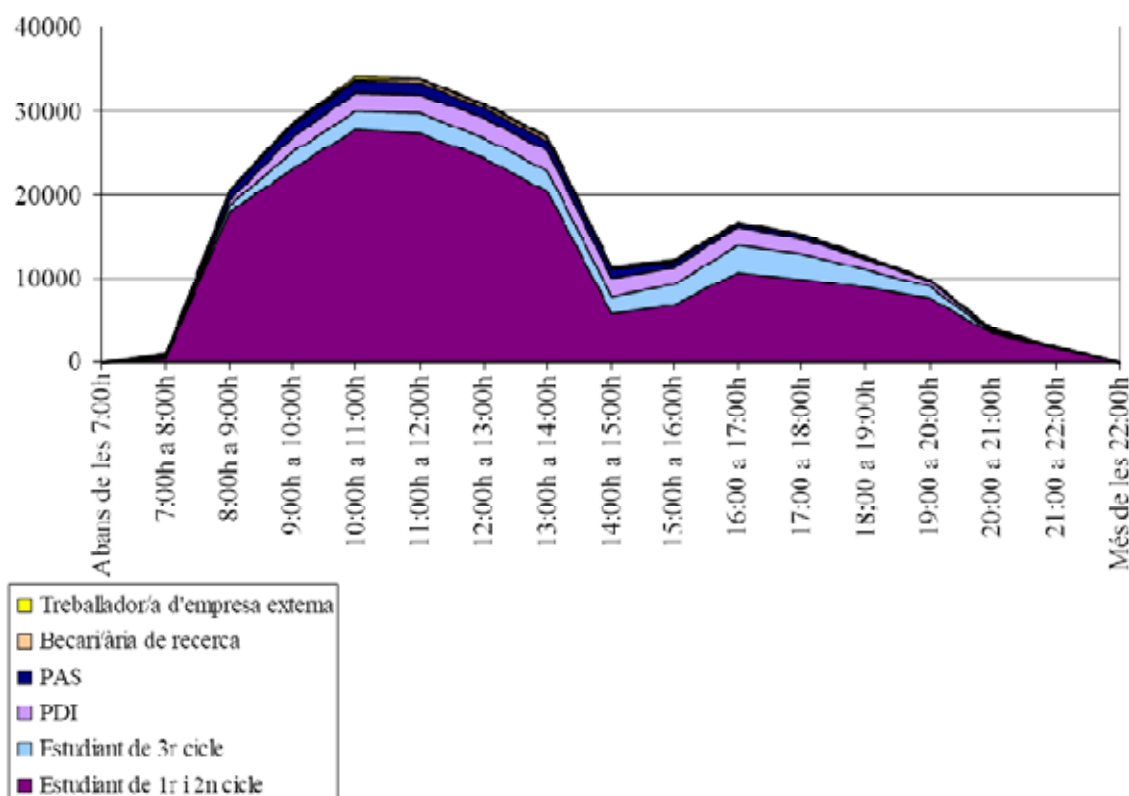


Figura 7. Evolució horària de la permanència de la comunitat universitària al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

Distribució modal del total de la mostra (%)

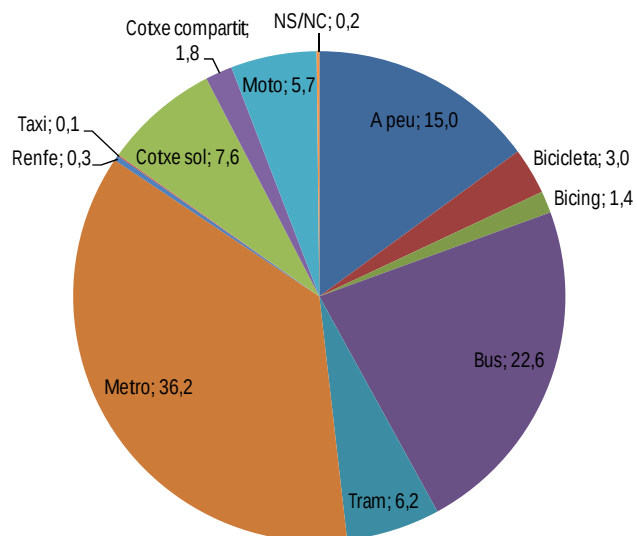


Figura 8. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement. Elaboració: OSSMA.

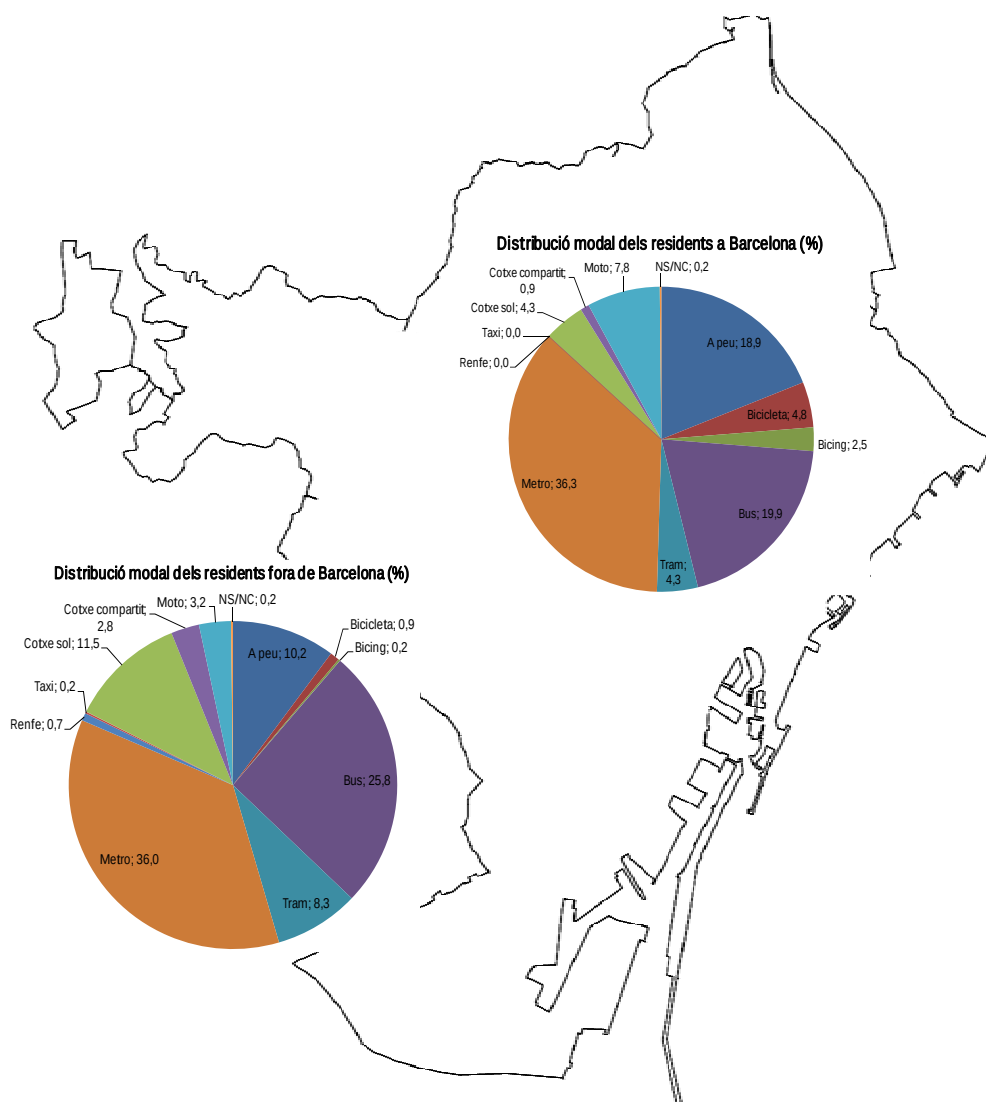


Figura 9. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal en funció de si la població resideix a Barcelona o fora d'aquest municipi. Elaboració: OSSMA i Verònica Siguero.

La distribució modal es caracteritza per un predomini del transport públic, ja que un 36% de persones accedeix en metro i un 23% en autobús. El vehicle privat motoritzat suma un 15% dels accessos, dels quals un 7,6% són en cotxe sol, un 5,7% en moto i un 1,8% en cotxe compartit. Els modes més sostenibles també hi són presents, amb un 15% d'accessos a peu i un 4,4% en bicicleta (pròpia o Bicing).

Aquesta distribució presenta matisos en funció del lloc de residència. Els que viuen a Barcelona accedeixen més a peu, en bicicleta i en moto, i menys en cotxe o tramvia que els procedents d'altres municipis. Amb tot, el perfil de mobilitat a la UB és més sostenible que el del conjunt de la ciutat. Així, el 65% dels desplaçaments es fan en transport públic, el 15% en vehicle privat motoritzat i el 20% a peu o en bicicleta, quan la mobilitat a Barcelona té una major presència del vehicle privat motoritzat (25%) i molt inferior del transport públic (37%). Aquesta diferència s'explica sobretot perquè els residents fora de Barcelona accedeixen al Campus majoritàriament en transport públic (71%) i molt minoritàriament en vehicle privat motoritzat (17%), quan els que entren cada dia a la ciutat en vehicle privat són un 48% i els que ho fan en transport públic un 49%.

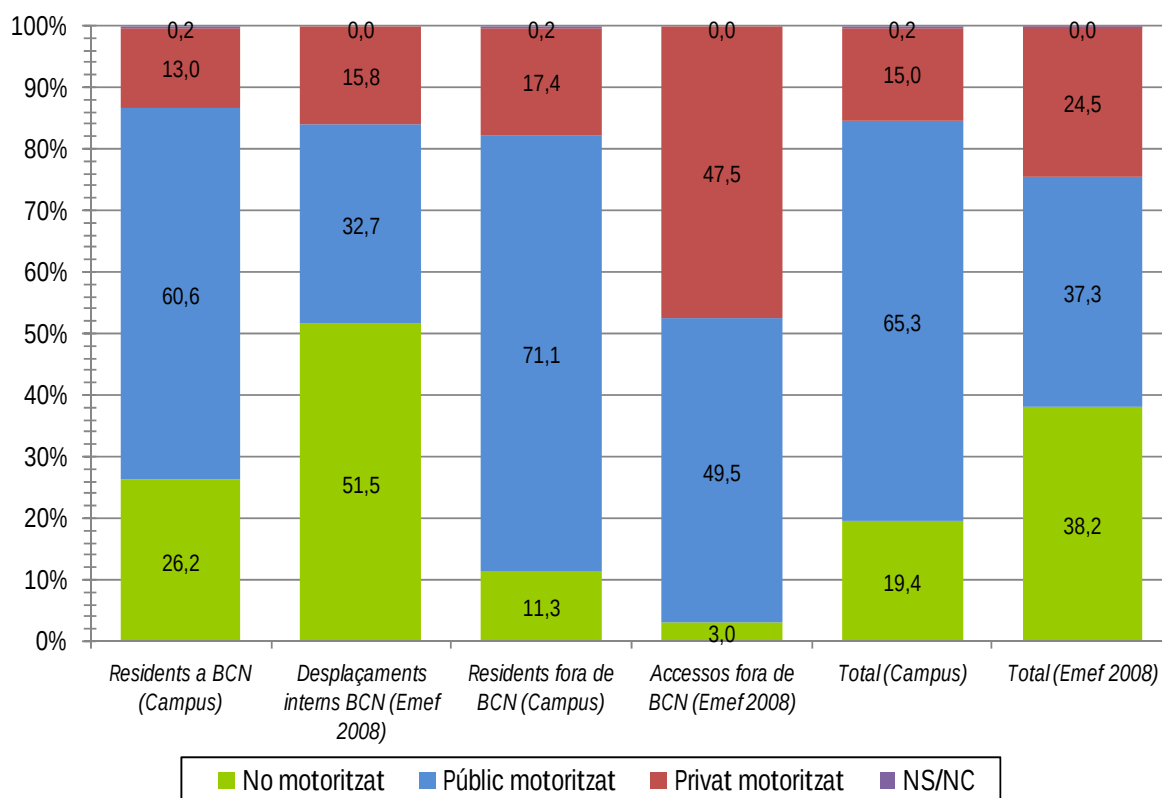


Figura 10. Distribució modal de la mobilitat al Campus de la Diagonal i comparació amb la distribució modal a Barcelona d'acord amb l'EMEF de l'any 2008. Elaboració: OSSMA.

Les dificultats per trobar estacionament al Campus, la diversitat de modes de transport públic disponibles per accedir-hi, la proximitat del lloc de residència en una proporció significativa de la comunitat universitària, i el predomini de població jove menor de 25 que encara no ha accedit a un vehicle privat motoritzat (moto o cotxe), són factors determinants per explicar aquesta distribució modal.

D'acord amb aquests resultats, les actuacions de promoció de la mobilitat sostenible al Campus s'han de centrar en reforçar les dinàmiques existents, facilitant l'accés a peu o en bicicleta amb rutes segures, i reduir

els accessos en vehicle privat motoritzat mitjançant una millora de la disponibilitat d'infraestructures de transport públic, especialment amb modes de transport ferroviaris de gran capacitat —metro, Rodalies, FGC—, i per a aquelles zones d'origen que tenen una cobertura insuficient o disposen de modes poc competitius en temps de desplaçament i freqüència de pas.

L'impacte ambiental associat a la mobilitat per accedir al Campus es tradueix en una emissió anual de 8,341 tones de CO₂, de les quals el cotxe n'és el principal mode generador amb un 37%. La comunitat universitària es desplaça un total de 185 milions de km anuals per dur a terme la seva activitat universitària, amb un trajecte mitjà de 4,17 km per als residents a Barcelona i de 26,3 km entre els que viuen fora de la ciutat. La petjada ecològica associada a la mobilitat és de 1.122 hectàrees, que equivalen a cinc vegades la superfície del Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement (incloent en aquest tots els centres de la UB, la UPC i la resta d'institucions).



Figura 11. Comparació de la superfície ocupada pels edificis de la UB al Campus de la Diagonal i la petjada ecològica de la mobilitat en aquest mateix territori.

A l'hora de decidir la combinació de transport per accedir al Campus, la comunitat universitària manifesta diverses justificacions, sense que es defineixin factors clarament majoritaris ni factors exclusius d'un mode de transport. En el cas del transport públic predominen factors com la proximitat del mode de transport al lloc de residència (18%) o la comoditat del trajecte (13%). En el transport privat motoritzat la rapidesa per fer el recorregut (19%) i la comoditat del desplaçament (20%). Amb els desplaçaments a peu o en bicicleta els factors són la proximitat del mode de transport al lloc de residència (16%), l'estalvi econòmic (17%) i la comoditat del trajecte (16%).

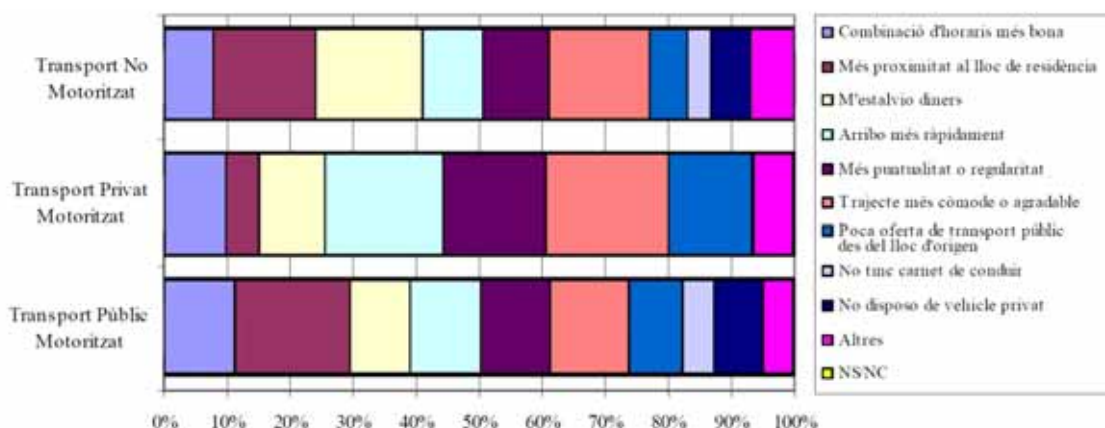


Figura 12. Motivació per escollir la combinació de transport públic per accedir al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

Encara es troba vigent la falsa creença de que desplaçar-se en vehicle privat és més econòmic. Un 10% dels usuaris de vehicle privat manifesten utilitzar-lo per aquesta raó, posant de manifest que no es tenen en compte costos indirectes com l'amortització del vehicle, assegurança, impostos, manteniment o multes. Per altra banda, quan els estudiants opten majoritàriament per combinacions de transport públic o modes no motoritzats no ho fan perquè no disposin de carnet o de vehicle privat, sinó per la comoditat, la proximitat al lloc de residència o la rapidesa del desplaçament. Això trenca la creença de que la seva elecció es troba condicionada pel fet de ser un grup de població jove sense recursos econòmics suficients per desplaçar-se en cotxe o moto.

La mobilitat interna al Campus és, comparativament amb la d'accés, poc rellevant, ja que en general la comunitat universitària manifesta moure's molt poc del seu centre d'estudi o treball habitual: només el 17,4% declaren fer desplaçaments interns per a un promig de 1,06 trajectes setmanals per usuari del Campus. Extrapolant les dades de la mostra al conjunt de l'univers que estudia o treballa al Campus de la Diagonal es realitzen uns 37.400 desplaçaments setmanals, majoritàriament entre edificis de la Facultat d'Economia i Empresa (17,5%) i de la Facultat de Belles Arts (10%). El mode a peu és escollit per dur a terme un 85% d'aquests trajectes.

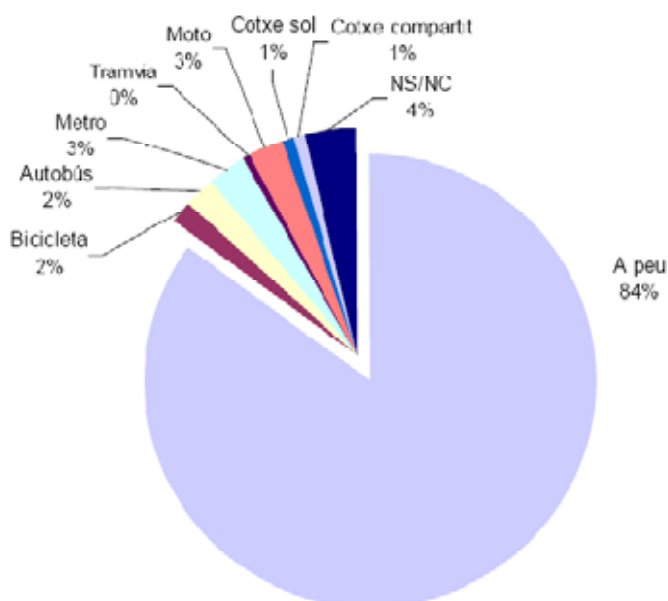


Figura 13. Modes de transport utilitzats per realitzar els desplaçaments interns entre edificis i centres del Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Siguero.

Un cop detectat que Esports UB no es troba dintre del radi de cobertura del transport públic, s'ha fet una anàlisi específica de la incidència d'aquesta deficiència sobre l'ús de la instal·lació, que és utilitzada per l'11% de la comunitat universitària del Campus de forma continuada al llarg de tot i per un 4% de manera esporàdica per fer alguna activitat. L'accés a Esports UB es fa majoritàriament a peu (64%), però són també rellevants els accessos en vehicle privat motoritzat (25%), degut a la distància respecte al Campus i la insuficient disponibilitat de transport públic. Un 40% de les persones que no són usuàries d'Esports UB consideren que la manca de transport públic per accedir-hi és un factor determinant.

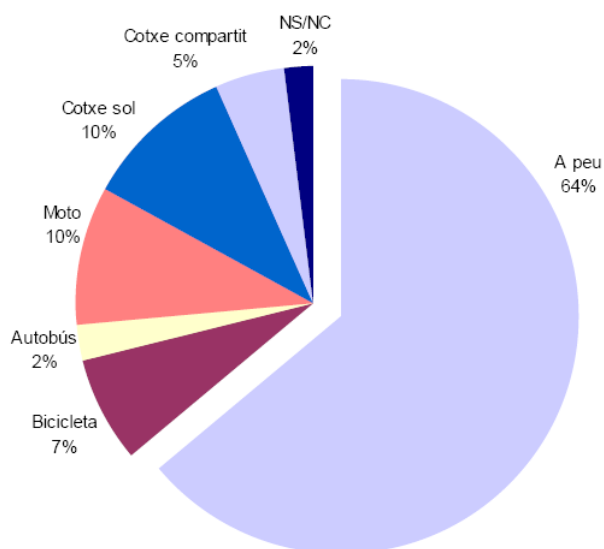


Figura 14. Modes de transport utilitzats per arribar a les instal·lacions d'Esports UB. Elaboració: Verònica Sigüero.

La mobilitat amb origen al Campus té una incidència superior a la interna, tot i que el nombre de trajectes és lleugerament inferior. Un 69% de persones es desplacen des del Campus cap a altres centres de la UB, de la ciutat o de la RMB, majoritàriament en metro (50%) i autobús (13%). Gairebé un 40% d'aquests desplaçaments són cap a centres de la UB, destacant els que tenen com a destinació l'edifici de Sants. Per al conjunt de la comunitat universitària, es fan prop de 29.700 trajectes setmanals amb origen al Campus, amb un promig de 0,85 trajectes per usuari.

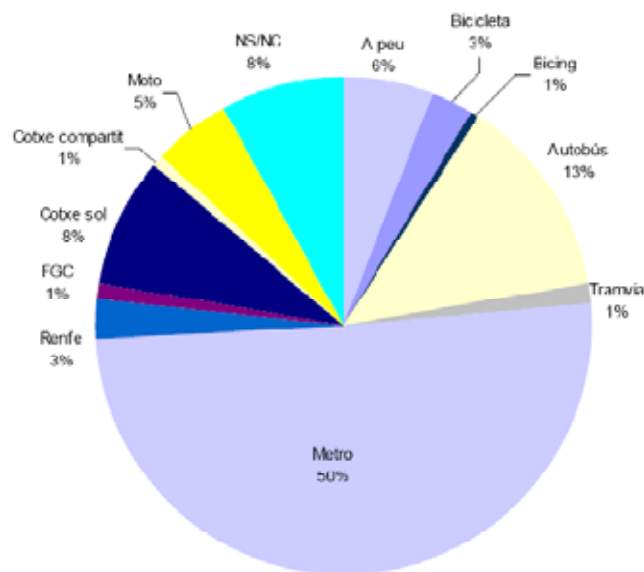


Figura 15. Modes de transport utilitzats en els desplaçaments amb origen al Campus. Elaboració: Verònica Sigüero.

Preguntats específicament els usuaris de vehicle privat sobre els motius per utilitzar aquest mode de transport, consideren que l'estalvi de temps, el confort o benestar que proporciona i la necessitat de fer desplaçaments a diferents llocs de forma consecutiva són raons bastant o molt importants, en tant que la manca de transport públic i la disponibilitat d'aparcament al Campus són motius poc o molt poc importants.

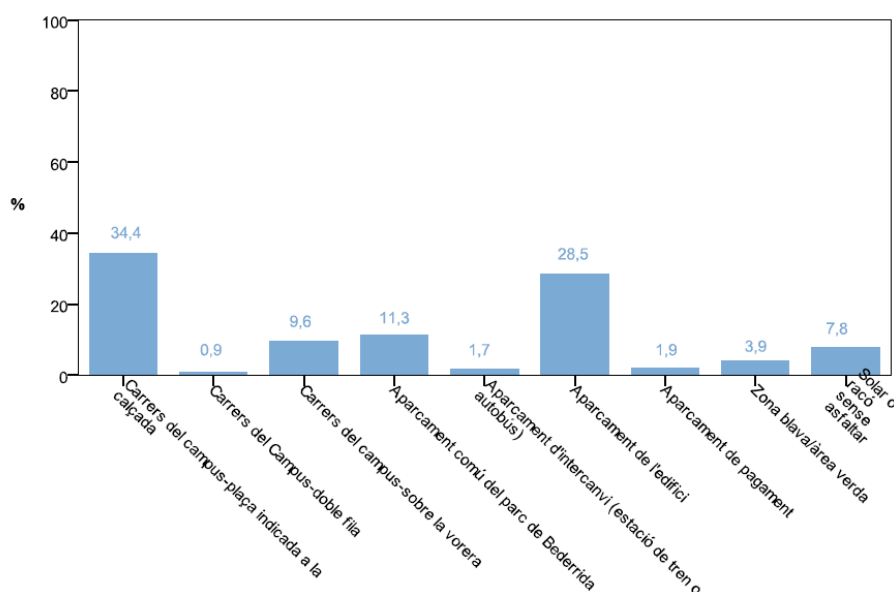


Figura 16. Lloc habitual d'aparcament entre els usuaris de vehicle privat motoritzat al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Sigüero.

Un 34% d'aquests usuaris aparcuen als carrers del Campus, en tant que el 28% ho fa a les places disponibles als edificis i un 11% al Parc de Bederrida. Hi ha una pressió molt elevada a l'estacionament de via pública del Campus Nord, ja que hi ha poques places per al nombre d'usuaris dels centres ubicats en aquest espai. Això fa que molts conductors es desplacin a estacionar al Campus Sud.

La saturació de l'aparcament a via pública, on les places es troben sempre ocupades al 100% en dies d'activitat docent, explica que els usuaris de vehicle privat motoritzat estiguin poc o gens d'acord en deixar l'estacionament com es troba. Les mesures que reben més acceptació entre els usuaris de vehicle privat motoritzat per millorar la situació de l'aparcament són les econòmiques, com ara establir un sistema d'àrea verda universitària (60% bastant o molt d'acord) i el cobrament d'una quantitat simbòlica per aparcar a l'edifici (49%), en tant que la menys acceptada és l'estacionament preferent per a vehicles de baixes emissions de CO₂.

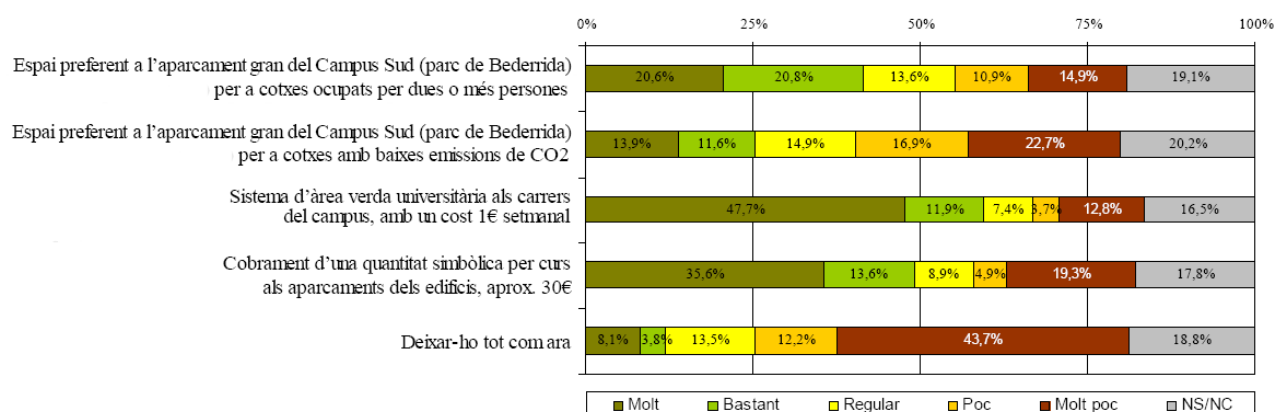


Figura 17. Grau d'acord entre els usuaris de vehicle privat per regular-ne l'aparcament al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Sigüero.

En relació a la bicicleta, un 69% de la mostra creu bastant o molt interessant la implantació de mesures de promoció d'aquest mode de transport, destacant l'acceptació de les accions que ajudin a millorar la seguretat en l'aparcament i en els trajectes, o la implantació del Bicing al Campus, en tant que les mesures que reben menys suport són rebre formació en conducció i circulació segura i disposar de dutxes i vestuaris per canviar-se. Un 46% dels enquestats estaria disposat a utilitzar el Bicing per accedir al Campus en cas que aquest sistema estigués implantat.

El programa Bicicampus és encara poc conegut per la comunitat universitària (32%), raó per la qual encara té potencial de creixement. A més, un 22% dels enquestats estaria interessat a disposar d'una bicicleta en les condicions de préstec que ofereix el projecte.

Entre les mesures de promoció de la mobilitat sostenible que es proposaven a l'enquesta, les millor valorades pel conjunt de la mostra són aquelles que no requereixen esforç o canvi d'hàbits per part dels usuaris, com ara la introducció de descomptes al transport públic (86% totalment a favor), l'augment de la freqüència (69%) i el nombre de línies de transport públic (67%). Les que reben menys acceptació per part de tots els usuaris són les relacionades amb la regulació de l'estacionament, com ara la implantació d'aparcaments de pagament (64% totalment en desacord) o l'eliminació de l'aparcament del Campus (50%). Es detecta més acceptació de les mesures de regulació de l'estacionament entre els usuaris de cotxe que quan es pregunta sobre aquest aspecte al conjunt de la mostra.

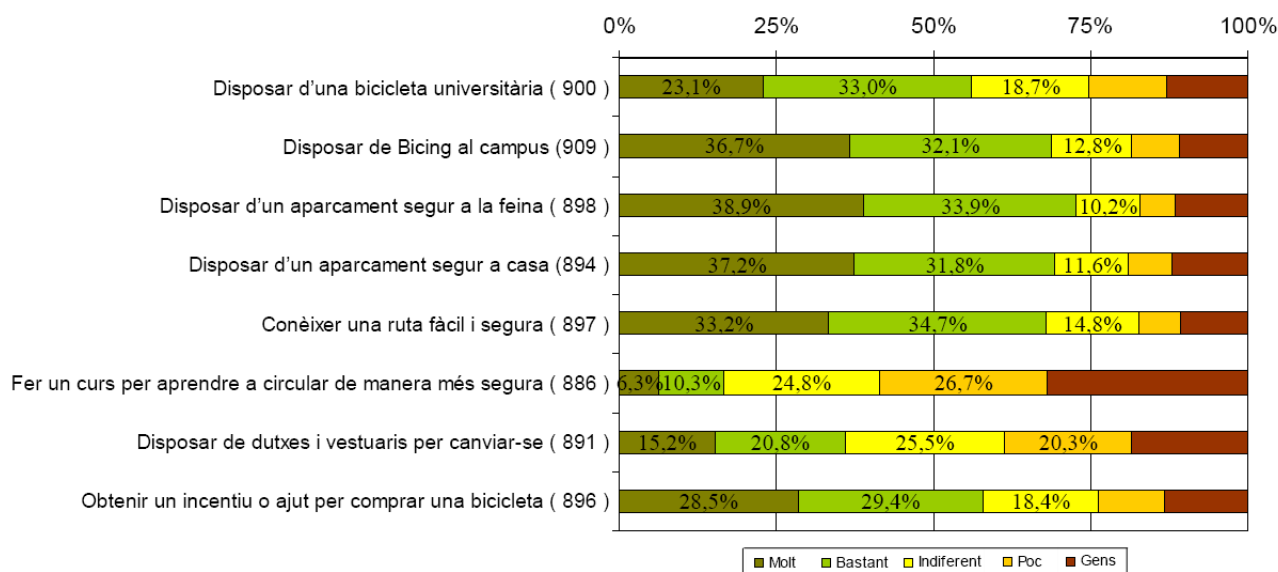


Figura 18. Grau d'acord entre la mostra sobre mesures per promoure la utilització de la bicicleta com a mode de transport al Campus de la Diagonal. Entre parèntesi nombre absolut de respostes. Elaboració: Verònica Siguero.

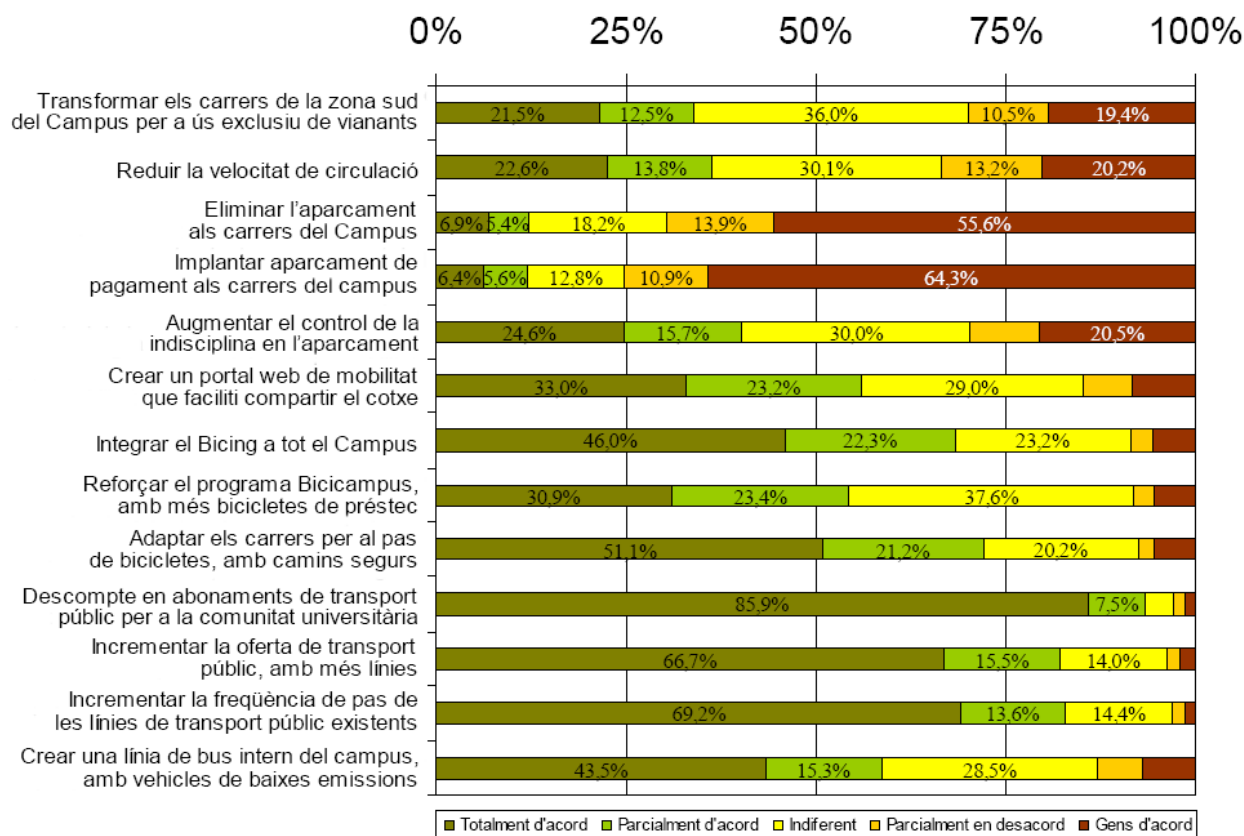


Figura 19. Grau d'acord sobre la implantació de diverses mesures de mobilitat sostenible al Campus de la Diagonal. Elaboració: Verònica Sigüero.

Un cop completats l'anàlisi de l'oferta i de la demanda d'accessibilitat al Campus s'han pogut definir algunes deficiències que ja han estat referides al capítol setè d'aquesta diagnosi i al llarg d'aquest mateix apartat de conclusions. Per altra banda, el document de diagnosi que teniu a les mans constitueix la base per poder definir el pla de mobilitat del Campus, un procés en què hauran de participar les institucions que desenvolupen la seva activitat en l'àmbit d'estudi, els agents de mobilitat amb incidència en aquest espai, i el propi Ajuntament de Barcelona com a ens local on s'ubica el Campus.

Algunes mesures de millora de les infraestructures de mobilitat que han de conduir a promoure la utilització del transport públic i reduir la presència del vehicle privat motoritzat al Campus ja es troben en execució o en projecte, com ara la construcció de les línies L9 i L10 de metro, l'ampliació de la línia L3 de metro de Zona Universitària cap a Sant Feliu de Llobregat, la construcció d'una estació d'autobusos amb intercanviador a Zona Universitària, la creació del carril bus-VAO a la B-23, o la construcció d'una nova línia de Rodalies entre Castelldefels i Zona Universitària.

Amb totes aquestes infraestructures Zona Universitària reforçarà el seu paper d'eix d'accés a la ciutat amb bona dotació de transport públic, el que beneficiarà un model de mobilitat sostenible al Campus. Simultàniament cal definir quin model de Campus es vol desenvolupar, ja que això determinarà l'accessibilitat en vehicle privat i la mobilitat interna.

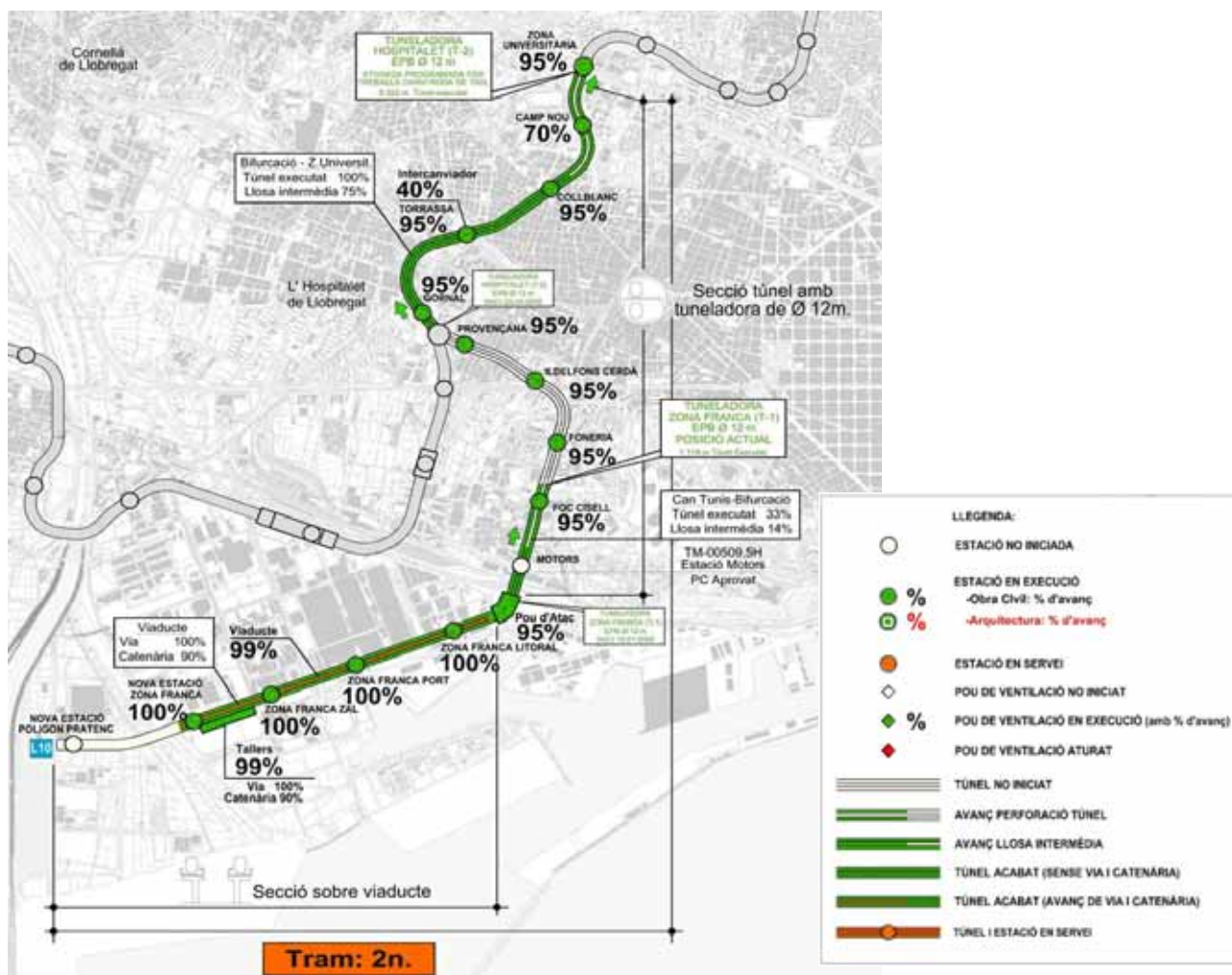


Figura 20. Estat de les obres del tram segon de les línies L9/L10 en data 15 d'octubre de 2010. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).



Figura 21. Imatge virtual de la nova estació d'autobusos de Zona Universitària, segons el projecte en fase d'estudi informatiu. Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (www.gencat.cat).

En aquest sentit, la referència principal és el pla de millora urbana del Campus Sud sub-àmbit ponent, que tot i no afectar al conjunt del Campus en l'abast de planejament, defineix molt clarament un model de Campus on pràcticament tots els vials serien per a ús exclusiu dels vianants, d'accés als aparcaments dels centres, o de servei i emergència dels edificis. Aquesta proposta dista molt de l'actual configuració de l'àmbit d'estudi.

Cal definir, per tant, dos escenaris temporals en la configuració de l'espai públic al Campus. A curt i mig termini l'àmbit d'estudi ha d'incorporar mesures de pacificació del trànsit, com ara la generalització de zones 30, ordenació de l'estacionament, ampliació de voreres per tal de facilitar la circulació dels vianants, etc. Algunes d'aquestes accions ja s'han dut a terme en els projectes d'urbanització de vials com l'Alfambra, Pascual i Vila o Martí i Franquès, o s'han implantat sense obres de remodelació, com les zones 30 del carrer del Tinent Coronel Valenzuela o el lateral muntanya de l'avinguda de la Diagonal.



Figura 22. Proposta de la UB per a la ordenació dels vials al Campus de la Diagonal – Portal del Coneixement.

A llarg termini el Campus de la Diagonal ha de transformar-se en l'entorn orientat al vianant que preveu el pla de millora. Des de la UB ja es va transmetre al Districte de Les Corts aquesta necessitat, amb una proposta lliurada el maig de 2009 (vegeu la figura 105).

El pla de mobilitat del Campus haurà d'incorporar aquest model d'ordenació urbanística, els projectes d'infraestructures previstos i detallats a la diagnosi, així com un seguit de mesures que es poden estructurar a l'entorn de línies d'acció com ara la potenciació dels modes de transport no motoritzats i del transport col·lectiu, el foment d'un ús més racional del vehicle privat, o la conscienciació de la comunitat universitària.

Correspondrà als actors que integrin el procés de disseny i aprovació del pla de mobilitat determinar quines accions són incorporades, tenint en compte els desequilibris entre l'oferta i la demanda d'accessibilitat detectats en aquesta diagnosi.