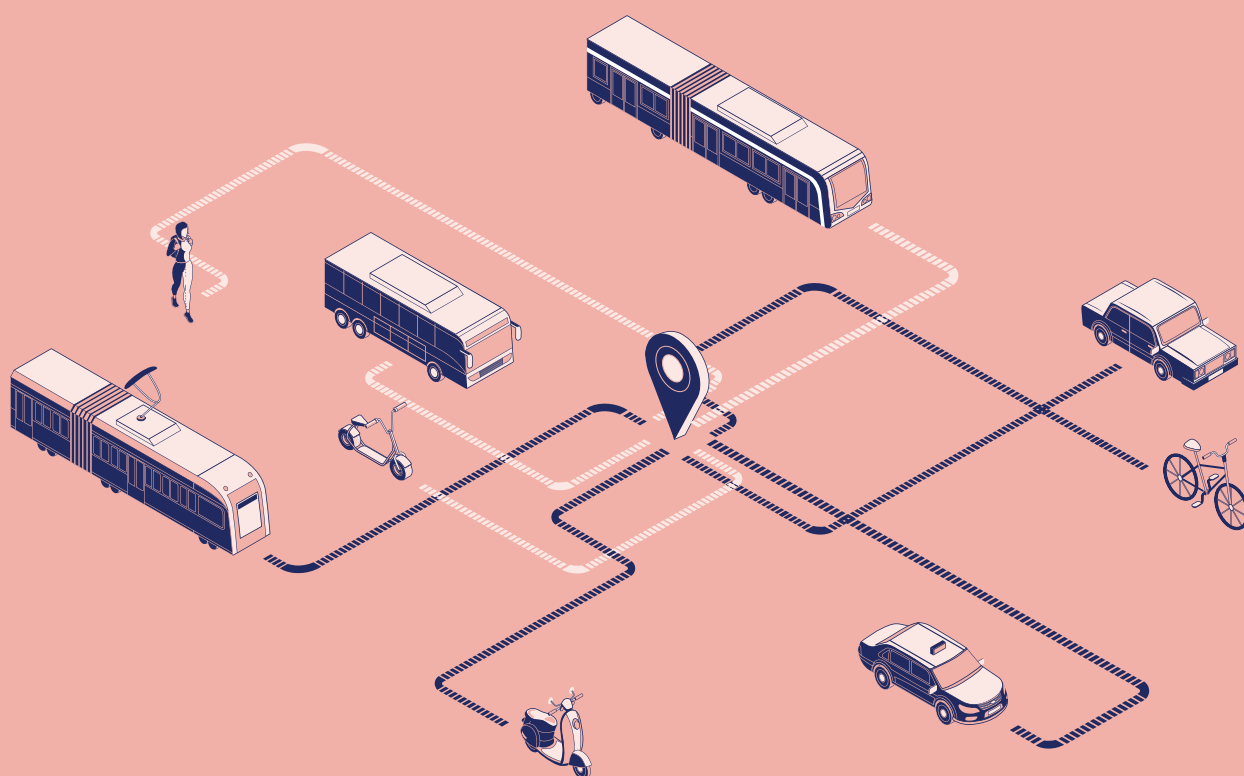


ENQUESTA DE MOBILITAT UB - 2022



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Oficina de Seguretat,
Salut i Medi Ambient

Resultats de l'Enquesta de Mobilitat de la Universitat de Barcelona - 2022

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

Desembre 2022

Índex

1.	ANÀLISI DE LA DEMANDA D'ACCESSIBILITAT: METODOLOGIA D'ESTUDI	2
2.	CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA.....	5
3.	OCUPACIÓ DELS CENTRES DE LA UB	6
4.	ORIGEN – DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA.....	9
5.	ORIGEN – DESTINACIÓ: MITJANS DE TRANSPORT	12
6.	INTERMODALITAT.....	21
7.	DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT	24
8.	MOBILITAT EXTERNA	29
9.	PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT	32
10.	IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT	34
11.	CONCLUSIONS.....	36

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

La **comunitat universitària** o univers durant el curs 2021 – 2022 a la Universitat de Barcelona (UB) va estar formada per 66.030 persones (dades del segon semestre).

La gran majoria de l'univers correspon a estudiants (87,1 %), sobretot alumnes de titulacions de grau. La resta de la comunitat universitària la formen el 9,6 % de Personal Docent i Investigador (PDI) i el 3,3 % de Personal d'Administració i Serveis (PAS).

Els edificis de la UB estan repartits per diferents campus universitaris, amb gairebé la meitat de la comunitat que estudia o treballa al Campus Diagonal (45,9 %).

TAULA 1. Univers de la Universitat de Barcelona durant el curs 2021-2022. FONT. Elaboració pròpia basat en dades de la unitat de Planificació Academicodocent i l'aplicació PERSEU de la UB.

Campus	Estudiant de grau	Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres	PDI	PAS	Total	%
Campus Bellvitge	2.783	1.283	796	94	4.956	7,5%
Campus Clínic	1.249	2.585	882	110	4.826	7,3%
Campus Diagonal	19.368	7.161	2.637	1.151	30.317	45,9%
Campus Mundet	7.447	3.050	993	177	11.667	17,7%
Campus Plaça Universitat	3.773	1.488	557	444	6.262	9,5%
Campus Raval	3.216	2.180	360	97	5.853	8,9%
Campus Sants	507	340	75	43	965	1,5%
Campus Torribera	668	137	54	25	884	1,3%
D'altres	0	292	0	8	300	0,5%
Total	39.011	18.516	6.354	2.149	66.030	100,0%
%	59,1%	28,0%	9,6%	3,3%	100,0%	

Nota: les dades d'estudiants corresponen a febrer de 2022. Les dades dels treballadors (PDI i PAS) corresponen al mes de maig de 2022.

Al «Campus Plaça Universitat» s'inclou l'Edifici Històric, l'edifici Josep Carner, la Casa Jeroni Granell – Gran Via 582, i els pisos del carrer de Balmes. A l'apartat «D'altres» s'inclou el Pavelló de la República, la Finca Pedro i Pons, i l'edifici El Carne de Badalona.

Per analitzar la **demanda d'accessibilitat** als centres de la UB s'ha realitzat una **enquesta** en línia, de caràcter voluntari, del 15 de febrer al 15 de març de 2022. Es tracta de la tercera edició de l'enquesta de mobilitat de la UB, que es fa cada quatre anys, i per primera vegada, s'han sortejat quatre bicicletes entre els participants a l'enquesta per promoure'n la participació.

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

- Dades identificatives i d'ocupació: gènere, edat, col·lectiu, campus, i presència d'alguna discapacitat que limiti la mobilitat.
- Dades de mobilitat: nombre de dies d'accés a la universitat, hora d'entrada i sortida, lloc de residència, temps de desplaçament, mitjans de transport utilitzats i motius d'aquesta elecció.
Per als usuaris de la bicicleta s'han afegit unes preguntes sobre el coneixement i l'ús del Punt Bici UB d'autoreparació i del Punt Bici Mòbil.
- Altres dades de mobilitat externa: per quantificar els desplaçaments durant la jornada laboral o d'estudi a altres llocs fora del centre i els mitjans de transport emprats.
- 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 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, en l'App SocUB, en els butlletins de novetats, i en les xarxes socials oficials de la UB.



FIGURA 1. Imatge utilitzada en la campanya de comunicació de l'enquesta de mobilitat UB 2022.

Un cop completat el procés de depuració de les dades, s'han obtingut un total de **5.877 enquestes vàlides**, que permet elaborar una anàlisi dels resultats per al conjunt de la mostra amb un marge d'error de l'1,2 %, per a un nivell de confiança del 95 % (vegeu TAULA 3).

TAULA 2. Mostra final enquestada a l'Enquesta de Mobilitat UB de l'any 2022.

Campus	Estudiant de grau	Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres	PDI	PAS	Total	%
Campus Bellvitge	212	26	75	57	370	6,3%
Campus Clínic	151	57	79	57	344	5,9%
Campus Diagonal	1.164	325	652	512	2.653	45,1%
Campus Mundet	669	104	230	86	1.089	18,5%
Campus Plaça Universitat	405	76	127	175	783	13,3%
Campus Raval	203	83	82	42	410	7,0%
Campus Sants	57	23	20	26	126	2,1%
Campus Torribera	43	10	13	12	78	1,3%
D'altres	2	15	1	6	24	0,4%
Total	2.906	719	1.279	973	5.877	100%
%	49,4%	12,2%	21,8%	16,6%	100%	

Nota: Al «Campus Plaça Universitat» s'inclou l'Edifici Històric, l'edifici Josep Carner, la Casa Jeroni Granell – Gran Via 582, i els pisos del carrer de Balmes. A l'apartat «D'altres» s'inclou el Pavelló de la República, la Finca Pedro i Pons, i l'edifici El Carne de Badalona.

La quantitat de respostes obtingudes permet analitzar per separat cada un dels campus i que segueixi sent representatiu.

Tots els campus, excepte el Campus Sants i el Campus Torribera, tenen un marge d'error igual o menor al 5 %, valor considerat idoni. En el cas d'aquests dos campus esmentat, tot i que el marge d'error és superior, es considera que un marge d'error al voltant del 10 % segueix sent acceptable i representatiu de la mostra.

TAULA 3. Marge d'error per campus dels resultats de l'Enquesta de Mobilitat UB de l'any 2022 per a un nivell de confiança del 95 %.

Campus	Univers	Mostra enquestada	Marge d'error
Campus Bellvitge	4.956	370	4,9%
Campus Clínic	4.826	344	5,1%
Campus Diagonal	30.317	2.653	1,8%
Campus Mundet	11.667	1.089	2,8%
Campus Plaça Universitat	6.262	783	3,3%
Campus Raval	5.853	410	4,7%
Campus Sants	965	126	8,1%
Campus Torribera	884	78	10,6%
D'altres	300	24	19,2%
Total	66.030	5.877	1,2%

2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LA POBLACIÓ ENQUESTADA

El perfil predominant de la població enquestada és “dona estudiant de grau”, amb un 34,7 % de les respostes.

TAULA 4. Distribució de la mostra per gènere en funció del col·lectiu.

Col·lectiu	Dona	Home	Persona no binària	D'altres	Prefereixo no respondre	Total
Estudiant de grau	34,7%	13,2%	0,7%	0,1%	0,8%	49,4%
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres	7,3%	4,5%	0,1%	0,0%	0,3%	12,2%
PDI	10,3%	10,1%	0,2%	0,0%	1,2%	21,8%
PAS	10,8%	5,4%	0,0%	0,0%	0,3%	16,6%
D'altres	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	63,2%	33,2%	1,0%	0,1%	2,6%	100,0%

Un 63 % de les persones enquestades han manifestat que s'identifiquen més amb la categoria de dona, i només un terç amb la d'home. En tots els col·lectius es manté un predomini de les dones, excepte en el cas del PDI, on els valors entre dones i homes es troben gairebé igualats.

TAULA 5. Distribució de la mostra per edat en funció del col·lectiu.

Edat	Estudiant de grau	Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres	PDI	PAS	Total
Menys de 20	14,4%	0,0%	0,0%	0,0%	14,4%
De 20 a 30	31,9%	8,2%	1,7%	1,3%	43,0%
De 30 a 40	1,4%	1,7%	3,4%	2,9%	9,3%
De 40 a 50	0,7%	0,4%	5,7%	4,3%	11,2%
De 50 a 60	0,6%	0,5%	6,4%	6,6%	14,1%
Més de 60	0,3%	1,4%	4,2%	1,4%	7,3%
NS/NC	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	0,6%
Total	49,4%	12,2%	21,8%	16,6%	100,0%

La població enquestada és jove, on un 57,5 % és menor de 30 anys. Aquesta dada es justifica pel fet que gairebé la meitat de la mostra és alumnat de grau. També és destacable que un 21,4 % té més de 50 anys, i correspon bàsicament a PDI i PAS.

A l'enquesta, 146 persones van manifestar que tenien algun tipus de discapacitat que dificulta la seva mobilitat (un 2,7 % de les respostes). Si extrapolem els valors de l'enquesta al total de la comunitat universitària, es pot estimar que hi ha unes 1.760 persones amb mobilitat reduïda a la UB.

3. OCUPACIÓ DELS CENTRES DE LA UB

L'assistència mitjana als edificis de la UB és de 4 dies a la setmana, on un 39,6 % ve a la UB tres o quatre dies a la setmana, i un 45,4 % ve els cinc dies laborals. Aquests valors són inferiors als de l'enquesta del 2018, on l'assistència mitjana era de 4,5 dies setmanals, i el 67 % hi accedia cinc dies.

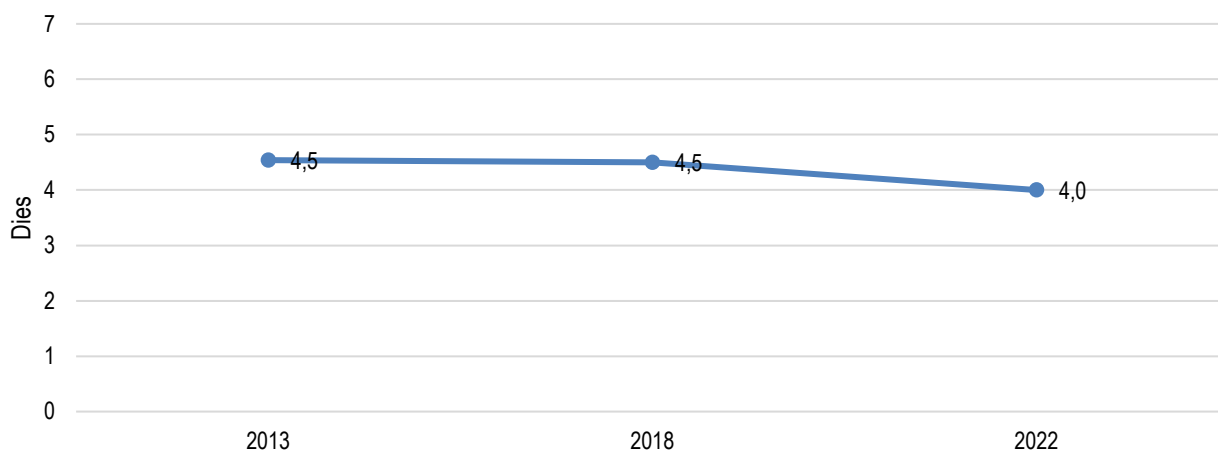


FIGURA 2. Evolució de l'assistència mitjana a la UB, en dies setmanals.

Si comparem per col·lectius s'observa com l'alumnat de màster, postgrau, doctorat o altres cursos és el que es desplaça a la UB menys dies, amb una mitjana de 3,3 dies setmanals. En canvi, l'alumnat de grau és el que ve més dies presencialment, amb una mitjana de 4,3 dies per setmana, i on un 53,8 % ha manifestat que hi va de dilluns a divendres.

TAULA 6. Nombre de dies a la setmana d'assistència a la UB.

Col·lectiu	Nombre de dies						
	1	2	3	4	5	6	7
Estudiant de grau	3,3%	3,3%	7,3%	32,0%	53,8%	0,1%	0,2%
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres	16,8%	21,4%	10,7%	17,9%	32,1%	0,8%	0,1%
PDI	7,0%	17,2%	20,6%	16,6%	37,7%	0,5%	0,4%
PAS	2,9%	4,9%	39,8%	11,6%	40,4%	0,4%	0,0%
Total	5,7%	8,8%	16,0%	23,6%	45,4%	0,3%	0,2%

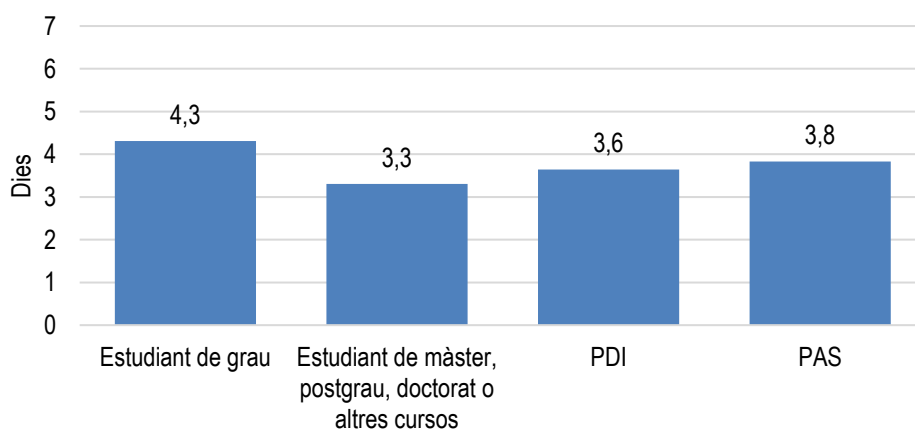


FIGURA 3. Assistència mitjana a la UB per col·lectiu, en dies setmanals.

En el cas del PDI, la mitjana d'assistència és de 3,6 dies setmanals, i destaca l'elevada variabilitat en el nombre de dies setmanals que aquest col·lectiu accedeix a la universitat. En canvi, en el cas de PAS es veuen dos patrons diferents, els que accedeixen tres dies setmanals, i els que n'accedeixen cinc.

S'evidencia que la docència i el treball a distància a la universitat arran de la pandèmia de COVID-19 ha reduït l'assistència presencial a la UB en tots els col·lectius i, per tant, el nombre de desplaçaments.

Per campus, l'assistència mitjana setmanal és menor al Campus Sants, Campus Mundet, i Campus Plaça Universitat. La resta de Campus tenen una assistència setmanal similar al voltant de 4 dies.

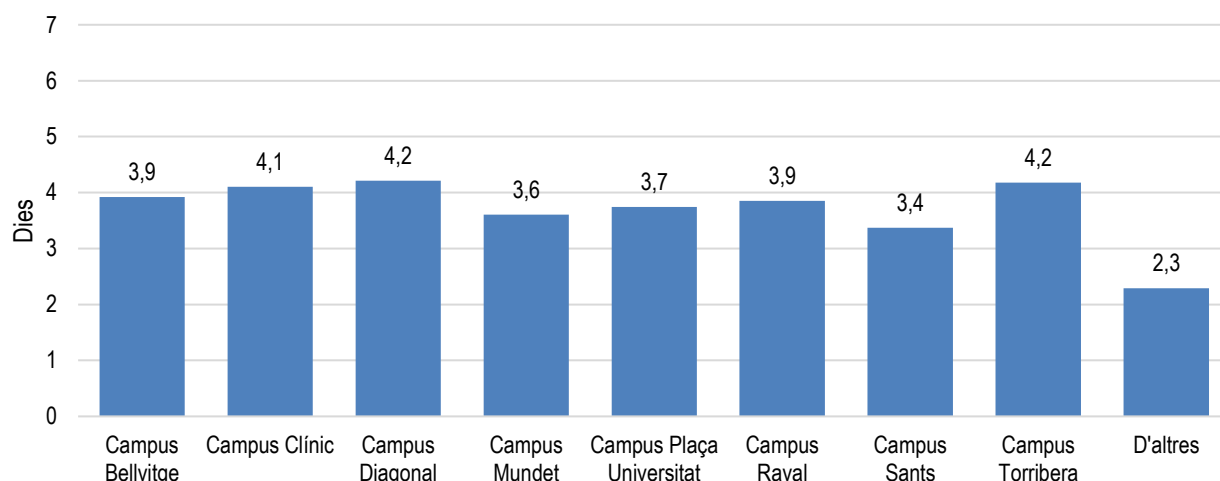


FIGURA 4. Assistència mitjana als campus de la UB, en dies setmanals.

Extrapolant els desplaçaments associats a la mobilitat obligada al total de la comunitat universitària, s'obté que es realitzen **522.892 desplaçaments setmanals** per venir a la UB a estudiar o treballar.

Tot i que l'univers de la UB ha augmentat en unes 700 persones en comparació amb l'any 2018, setmanalment es fan 63.113 desplaçaments menys.

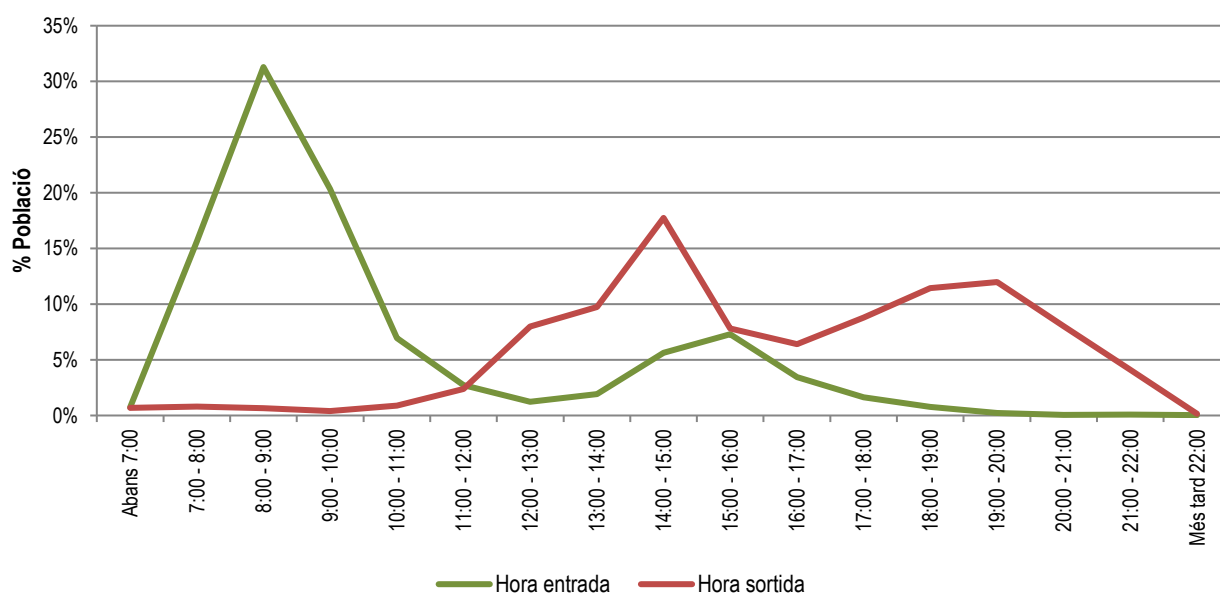


FIGURA 5. Franja horària d'entrada i sortida de la comunitat universitària de la UB.

Quant a l'**horari dels desplaçaments**, el 67,3 % 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.

A la tarda es dona un altre pic d'entrada molt menor de 14 a 16 hores. La sortida té lloc de manera més esglaonada a partir del migdia, tot i que observa un primer pic de 14 a 15 hores, i un segon de 18 a 20 hores.

L'**ocupació dels centres de la UB** de 8 a 14 hores es troba entre 30.000 i 48.000 persones. En canvi, l'ocupació a la tarda (de 14 a 20 hores) és menor, amb una permanència que es troba entre 8.000 i 30.000 persones, amb un major ús entre les 14 i 17 hores.

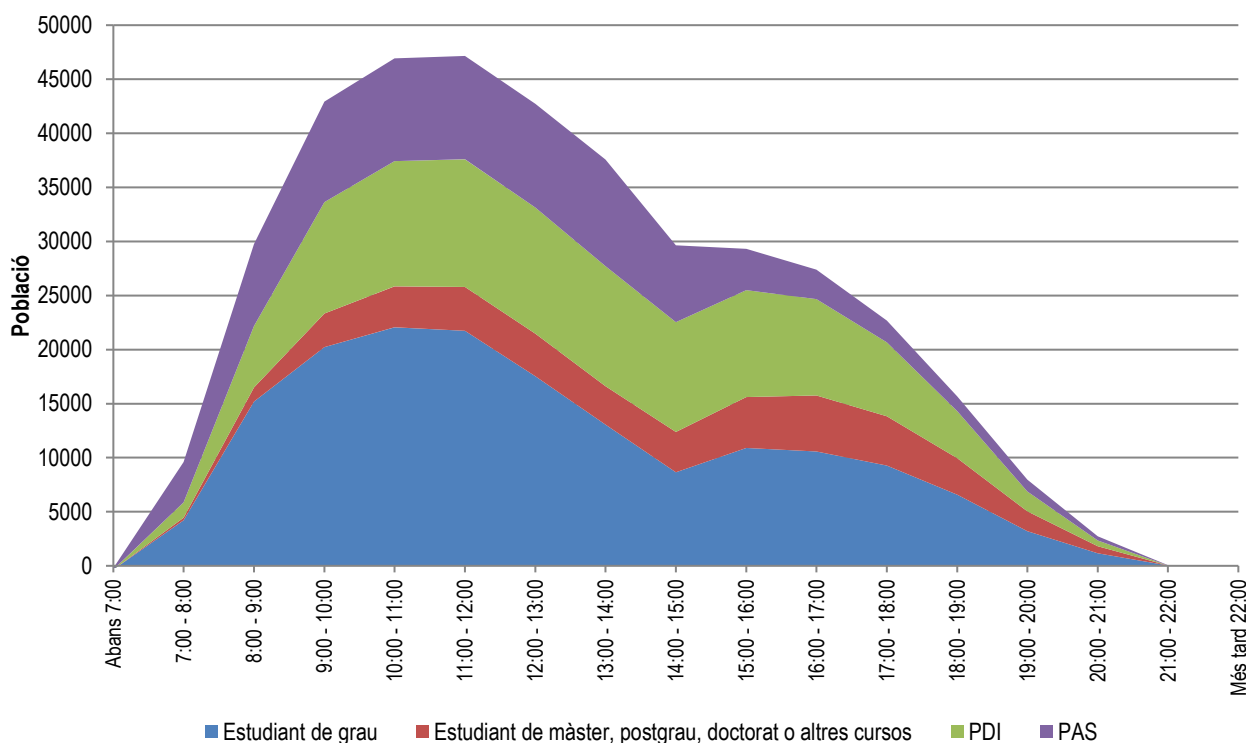


FIGURA 6. Evolució horària de la permanència de la comunitat universitària als centres de la UB.

4. ORIGEN – DESTINACIÓ: LLOC DE RESIDÈNCIA

El 97,2 % de les persones enquestades 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 (57,1 %), seguit del Baix Llobregat, el Vallès Occidental, el Maresme i el Vallès Oriental. La representació de les altres comarques és molt menor.

A partir d'aquesta pregunta s'ha constatat la gran varietat de procedències de la comunitat universitària, que resideixen en 36 comarques diferents de Catalunya, i fins i tot un 0,03 % va manifestar que vivia a Madrid.

L'ensenyament i el treball a distància, que ha reduït la presencialitat requerida fins i tot a 1 o 2 dies per setmana, permet atraure a gent d'un territori més ampli.

Això podria explicar, entre altres motius, la variació en el nombre de residents al Barcelonès, respecte de l'any 2018, i l'increment en la resta de comarques.

TAULA 7. Distribució de la mostra segons la seva comarca de residència i comparació amb l'enquesta de l'any 2018.

Comarca	Percentatge	Evolució (2018-2022)	Comarca	Percentatge	Evolució (2018-2022)
Barcelonès	57,1%	-2,5%	Anoia	1,3%	0,1%
Baix Llobregat	13,9%	0,8%	Bages	1,0%	-0,2%
Vallès Occidental	8,2%	0,0%	Osona	1,0%	0,4%
Maresme	6,1%	0,5%	Baix Penedès	0,7%	0,1%
Vallès Oriental	4,1%	0,1%	Gironès	0,4%	0,2%
Garraf	2,3%	-0,1%	Tarragonès	0,4%	0,0%
Alt Penedès	2,0%	0,1%	D'altres	1,4%	0,6%

Si ens centrem en l'**Àrea Metropolitana de Barcelona** (formada per 36 municipis), aquests representen el 72,8 % de la mostra, un 2 % menys que l'any 2018.

Gairebé la meitat de la població enquestada resideix a la **ciutat de Barcelona** durant la setmana laboral. La resta de la població universitària es troba repartida per tota la geografia de Catalunya, destacant els municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, i Sabadell.

TAULA 8. Distribució de la mostra segons el municipi de residència.

Municipi	Percentatge
Barcelona	48,4%
L'Hospitalet de Llobregat	4,4%
Badalona	2,9%
Sabadell	2,0%
Sant Boi de Llobregat	1,6%
Mataró	1,5%
Sant Cugat del Vallès	1,5%
Terrassa	1,4%
Cornellà de Llobregat	1,4%
Vilanova i la Geltrú	1,4%
D'altres	33,6%

Des de l'any 2013 s'ha vist una tendència a la disminució dels residents a la ciutat de Barcelona, fins al punt que l'any 2022 la quantitat de persones que viuen en altres municipis és superior.

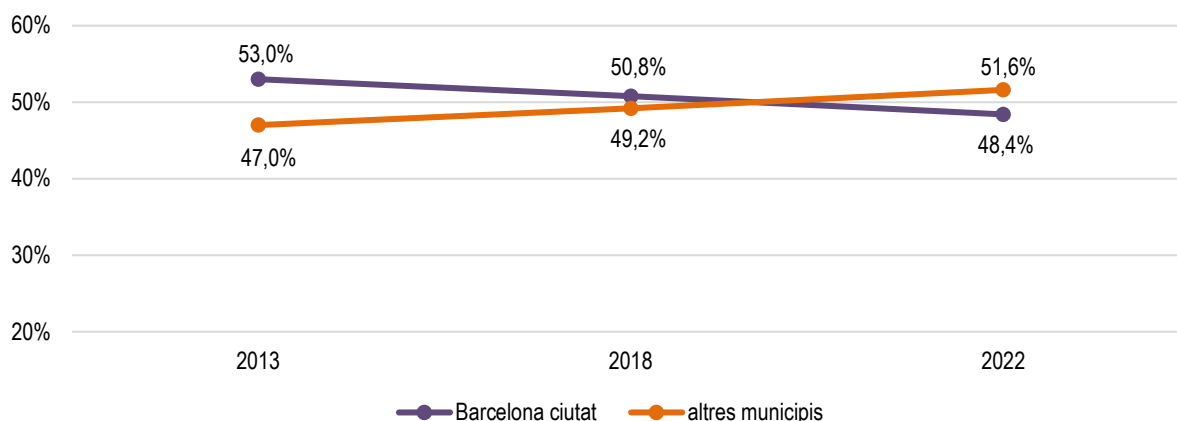


FIGURA 7. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona.

Si ho analitzem segons el col·lectiu, s'observa com el percentatge d'estudiants de grau que resideix a Barcelona és menor a la resta de col·lectius (40,3 %). En el cas del PAS els valors estan bastant equiparats. En canvi, en el cas del PDI i dels estudiants de màster i doctorat els residents a la ciutat de Barcelona es troben al voltant del 60 %.

TAULA 9. Distribució de la mostra segons la residència en funció del col·lectiu.

Col·lectiu	Residència	
	Barcelona	altres municipis
Estudiant de grau	40,3%	59,7%
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o altres	60,8%	39,2%
PDI	57,5%	42,5%
PAS	51,3%	48,7%
Total	48,4%	51,6%

Per Campus, s'observa com el Campus Bellvitge, situat a l'Hospitalet de Llobregat, i el Campus Torribera, a Santa Coloma de Gramenet, són els que tenen menys residents a Barcelona.

TAULA 10. Distribució de la mostra segons la residència en funció del campus.

Campus	Residència	
	Barcelona	altres municipis
Campus Bellvitge	41,6%	58,4%
Campus Clínic	54,7%	45,3%
Campus Diagonal	48,7%	51,3%
Campus Mundet	42,9%	57,1%
Campus Plaça Universitat	52,0%	48,0%
Campus Raval	55,4%	44,6%
Campus Sants	47,6%	52,4%
Campus Torribera	41,0%	59,0%
D'altres	70,8%	29,2%
Total	48,4%	51,6%

Pel que fa a la població barcelonina, l'Eixample és el districte on hi viu més població de la UB, seguit de Sants-Montjuïc.

S'observa un increment de residents en el districte on es troba situat cada un dels campus, tot i que en tots els campus l'Eixample és el districte amb més residents de la UB.

TAULA 11. Distribució de la mostra segons el districte de Barcelona on resideix en funció del campus.

Campus	Districte Barcelona									
	Ciutat Vella	Eixample	Gràcia	Horta - Guinardó	Les Corts	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Sants - Montjuïc	Sarrià - Sant Gervasi
Campus Bellvitge	1,3%	21,4%	9,7%	6,5%	7,8%	7,8%	8,4%	13,0%	18,8%	5,2%
Campus Clínic	3,2%	26,6%	8,5%	9,0%	10,1%	3,7%	5,9%	10,6%	11,2%	11,2%
Campus Diagonal	3,4%	21,7%	10,8%	9,0%	11,8%	3,6%	4,7%	9,8%	16,0%	9,3%
Campus Mundet	4,7%	18,8%	12,6%	11,1%	3,6%	9,9%	4,9%	13,9%	12,4%	7,9%
Campus Plaça Universitat	4,9%	25,3%	11,1%	8,4%	6,1%	4,7%	9,1%	8,6%	15,0%	6,9%
Campus Raval	8,4%	23,8%	7,5%	11,9%	5,7%	4,4%	4,8%	14,1%	11,5%	7,9%
Campus Sants	3,3%	30,0%	11,7%	3,3%	10,0%	3,3%	6,7%	6,7%	18,3%	6,7%
Campus Torribera	0,0%	21,9%	9,4%	15,6%	3,1%	6,3%	6,3%	18,8%	9,4%	9,4%
D'altres	5,9%	35,3%	5,9%	5,9%	0,0%	0,0%	5,9%	23,5%	11,8%	5,9%
Total	4,1%	22,5%	10,6%	9,3%	8,6%	5,1%	5,7%	11,0%	14,7%	8,4%

5. ORIGEN – DESTINACIÓ: MITJANS DE TRANSPORT

A l'enquesta de mobilitat es va preguntar a les persones enquestades quins eren els **mitjans de transport** que havien utilitzat per fer tot el desplaçament des del punt d'origen fins a la universitat el darrer dia que havien vingut a la UB.

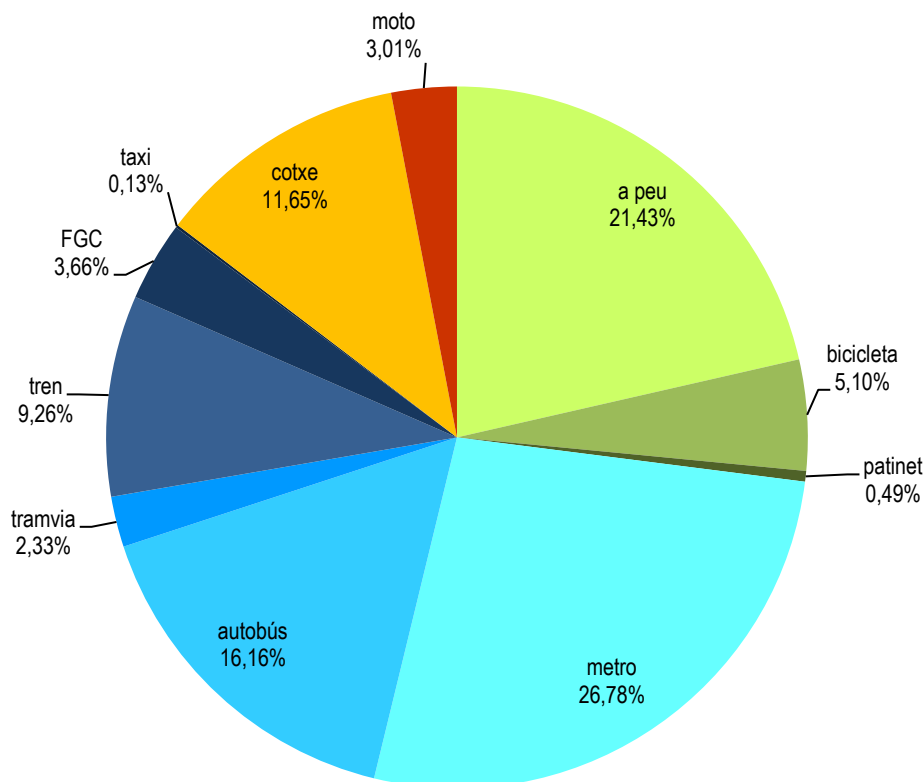


FIGURA 8. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona.

Un **27 % de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport actius** en algun moment del recorregut per accedir a la UB.

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. En aquest grup s'inclouen els desplaçaments a peu, en bicicleta i en patinet.

Els desplaçaments a peu representen el 21,4 % dels trajectes cap a la UB. En aquesta categoria, no s'han considerat els desplaçaments de menys de 5 minuts combinats amb altres mitjans de transport.

La bicicleta representa el 5,1 % dels desplaçaments. D'aquests, un 21,5 % són bicicletes elèctriques, i un 37,5 % d'un servei compartit de lloguer públic com el Bicing o d'altres empreses privades.

Aquesta última xifra ha augmentat en comparació amb les dades de l'enquesta del 2018, on les persones usuàries del Bicing eren el 29,6 % del total de ciclistes, probablement per l'ampliació d'estacions i l'arribada del Bicing al Campus Diagonal, i l'aparició en els darrers anys d'altres empreses que ofereixen aquest servei.

TAULA 12. Tipus de bicicleta utilitzada en els desplaçaments per accedir a la UB.

Tipus de bicicleta	Pròpia	Servei compartit de lloguer	Total
Bicicleta	54,7%	23,8%	78,5%
Bicicleta elèctrica	7,8%	13,7%	21,5%
Total	62,5%	37,5%	100,0%

Un 0,5 % de les persones enquestades accedeix amb patinet, una xifra molt baixa en comparació amb la resta, però es tracta d'un mitjà de transport que ha vist incrementat considerablement el seu ús en els darrers anys.

Pel que fa al tipus de patinet, el 93,3 % dels desplaçaments en patinet es realitzen amb patinet elèctric, i el 97,8 % són els propietaris del vehicle.

Tot i que es podria qüestionar si realment es pot considerar mobilitat activa o simplement mobilitat personal, en aquesta enquesta s'ha decidit incorporar aquests desplaçaments en aquesta categoria.

TAULA 13. Tipus de patinet utilitzat en els desplaçaments per accedir a la UB.

Tipus de patinet	Propi	Servei compartit de lloguer	Total
Patinet	6,7%	0,0%	6,7%
Patinet elèctric	91,1%	2,2%	93,3%
Total	97,8%	2,2%	100,0%

El **transport públic representa el 58,3 %**, fent palès que els centres de la UB disposen de bones connexions amb transport públic.

El metro és el transport públic que més s'utilitza (26,8 %), seguit de l'autobús (16,2 %), i del tren (9,3 %).

Dels usuaris del tren, el 91,4 % són de Rodalies, el 6,4 % de trens Regionals, i un 2,3 % de l'AVE o Avant.

Els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) és l'opció triada per un 3,7 % de la comunitat universitària, el tramvia per un 2,3 %, i només un 0,1 % es mou amb taxi.

Per últim, **un 14,7 % accedeix a la universitat amb transport privat motoritzat.**

El cotxe s'empra en l'11,7 % dels desplaçaments cap a la universitat. L'ús del cotxe elèctric segueix sent baix, ja que només el 7 % dels cotxes són elèctrics.

Dels viatges en cotxe, un 75 % es realitzen amb un únic ocupant, en un 20,4 % es comparteix el trajecte entre dues persones, i només en un 4,6 % dels desplaçaments el vehicle té 3 o més ocupants, de manera que l'ocupació mitjana és d'1,3 ocupants/vehicle.

A l'enquesta del 2018, només el 18,9 % dels usuaris del cotxe feia el desplaçament amb altres persones, de manera que l'opció de compartir el viatge en cotxe ha augmentat significativament en aquests quatre anys, fins a arribar a la xifra del 25 % dels trajectes que es realitzen amb aquest tipus de vehicle.

TAULA 14. Ocupació dels cotxes en els desplaçaments per accedir a la UB.

Nombre d'ocupants	Percentatge
1	75,0%
2	20,4%
3	3,6%
4 o més	1,0%

En el cas de la moto, és el mitjà de transport triat només en el 3 % dels desplaçaments cap a la UB. Només en un 3,2 % dels casos la moto és elèctrica, i un 2,5 % de les motos són d'algun servei compartit de lloguer.

L'ús de la moto elèctrica segueix augmentant a poc a poc, atès que a l'enquesta del 2018, només l'1,2 % de les motos que s'usaven per venir a la UB eren elèctriques.

TAULA 15. Tipus de moto utilitzada en els desplaçaments per accedir a la UB.

Tipus de moto	Pròpia	Servei compartit de lloguer	Total
Moto	95,7%	1,1%	96,8%
Moto elèctrica	1,8%	1,4%	3,2%
Total	97,5%	2,5%	100,0%

El perfil de mobilitat de la UB s'ha mantingut **bastant estable en els darrers nou anys**.

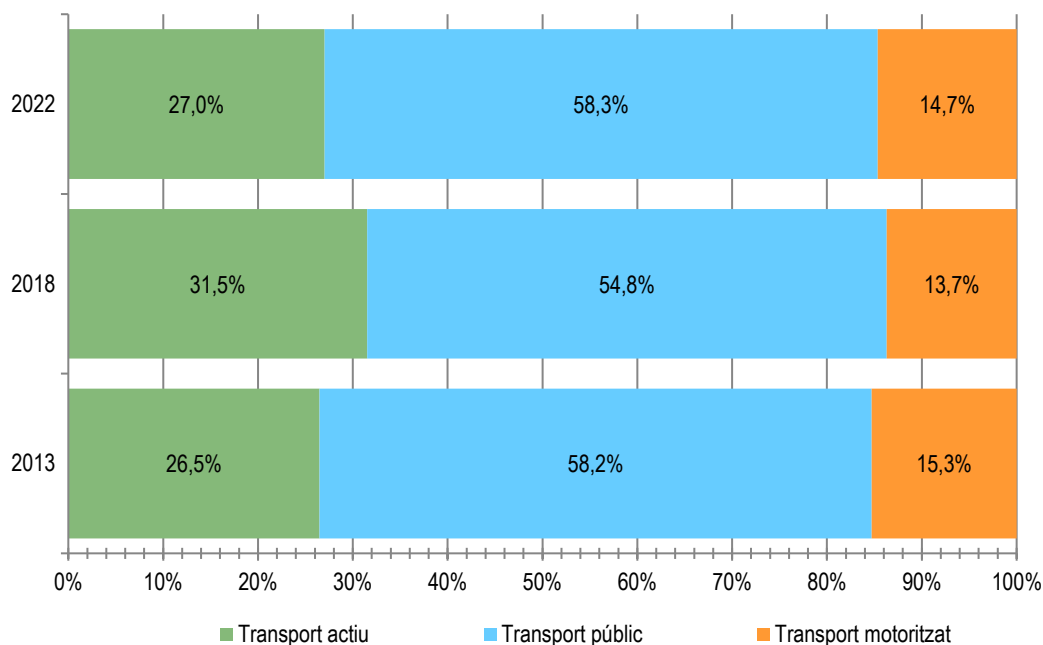


FIGURA 9. Evolució temporal dels diferents tipus de transport utilitzats per accedir a la UB.

A la següent taula s'han comparat cada un dels mitjans de transport per separat, i s'observa com el 2013 l'ús del patinet era molt anecdòtic, l'any 2018 el valor va augmentar a un 0,2 %, i ara el 2022 ha arribat al 0,5 %.

Tot i que l'ús del patinet elèctric segueix sent molt baix en comparació amb la resta de mitjans de transport, es tracta d'un vehicle de mobilitat personal que s'ha posat de moda aquests últims anys, fent necessari incorporar-ne aparcament específic en els centres de la UB.

Pel que fa a les dades del desplaçament a peu, cal puntualitzar que a l'enquesta del 2018 es van considerar tots els desplaçaments a peu, fins i tot aquells que eren de menys de 5 minuts, i això pot explicar aquesta diferència amb la resta d'anys.

També s'observa un petit increment en l'ús de la bicicleta, del transport públic, sobretot metro i autobús, i del cotxe.

TAULA 16. Evolució temporal dels diferents mitjans de transport utilitzats per accedir a la UB.

Mitjans de transport	2013	2018	2022	Evolució (2018-2022)
a peu	21,7%	27,7%	21,4%	-6,3%
bicicleta	4,8%	3,6%	5,1%	1,5%
patinet	0,1%	0,2%	0,5%	0,3%
metro	26,1%	24,8%	26,8%	1,9%
autobús	16,2%	15,0%	16,2%	1,2%
tramvia	2,4%	2,2%	2,3%	0,2%
tren	10,1%	8,9%	9,3%	0,3%
FGC	3,5%	3,8%	3,7%	-0,1%
taxi	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%
cotxe	11,7%	10,2%	11,6%	1,4%
moto	3,6%	3,4%	3,0%	-0,4%

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

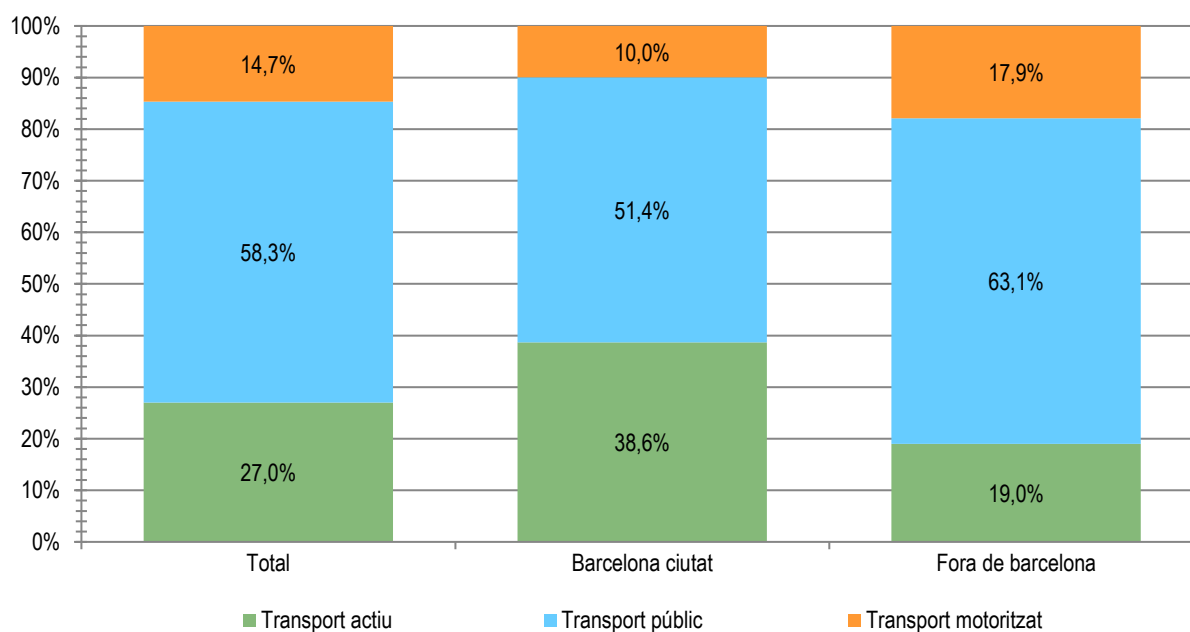


FIGURA 10. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona segons el lloc de residència.

Per a la **població barcelonina**, els modes actius representen el 38,6 %, i tant els desplaçaments a peu, com en bicicleta o patinet són superiors per la proximitat de la residència als centres universitaris.

El 51,4 % de la població barcelonina utilitza el transport públic, majoritàriament metro i autobús. I el transport privat motoritzat només representa el 10 %, la meitat d'aquests amb cotxe i l'altra amb moto.

Per als **residents a fora de Barcelona**, el transport actiu només representa el 19 %, bàsicament a peu, i la bicicleta i el patinet són gairebé residuals.

El transport públic, en canvi, arriba al 63,1 %. Tot i que el metro i l'autobús segueixen sent els mitjans més emprats, el tren i els ferrocarrils també tenen una forta representació.

El transport privat motoritzat representa el 17,9 %, centrant-se bàsicament en l'ús del cotxe.

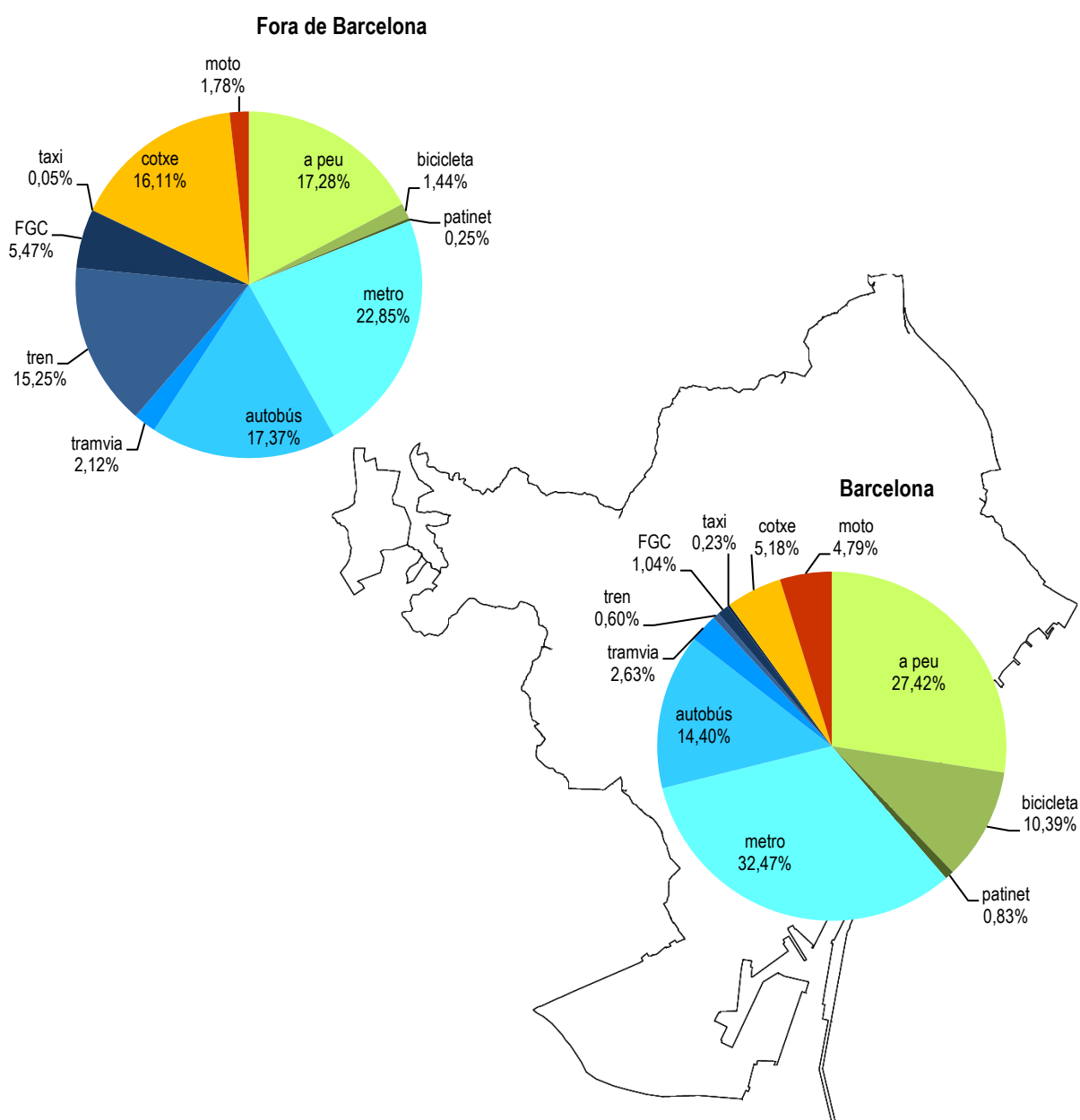


FIGURA 11. Distribució modal de la mobilitat en funció de si la comunitat universitària resideix a Barcelona o fora d'aquest municipi.

Els **campus** on el transport en modes actius té major pes són els que estan situats al centre de la ciutat de Barcelona: Campus Raval (40,2 %), Campus Clínic (35,3 %), Campus Plaça Universitat (33,3 %) i Campus Sants (30,6 %).

En el cas del patinet, però, el campus on té major pes és el Campus Diagonal. En canvi, l'ús del transport privat motoritzat és superior en els campus situats als afores de Barcelona o en altres municipis limítrofs: Campus Torribera (25 %), Campus Bellvitge (21,5 %) i Campus Mundet (20,2 %).

Cal destacar que **en tots els campus, la majoria de la comunitat universitària hi accedeix en transport públic**, amb percentatges que varien entre el 53 % i el 62 % segons el campus.

TAULA 17. Mitjans de transport utilitzats per arribar a la Universitat de Barcelona segons el campus.

Mitjà de transport	Campus									Total
	Campus Bellvitge	Campus Clínic	Campus Diagonal	Campus Mundet	Campus Plaça Universitat	Campus Raval	Campus Sants	Campus Torribera	D'altres	
a peu	16,9%	26,7%	20,4%	16,5%	26,6%	30,9%	27,6%	19,9%	18,2%	21,4%
bicicleta	2,3%	7,9%	6,3%	1,0%	6,3%	9,2%	3,1%	0,7%	3,0%	5,1%
patinet	0,0%	0,7%	0,8%	0,3%	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
metro	34,9%	23,9%	23,7%	34,8%	22,9%	25,0%	24,5%	27,9%	39,4%	26,8%
autobús	10,4%	15,3%	19,0%	15,8%	14,8%	10,2%	11,2%	14,0%	9,1%	16,2%
tramvia	0,2%	1,4%	4,5%	0,5%	0,7%	0,3%	0,0%	0,7%	6,1%	2,3%
tren	9,3%	9,1%	7,7%	8,2%	13,4%	12,2%	18,9%	8,8%	9,1%	9,3%
FGC	4,5%	3,3%	3,0%	2,6%	6,0%	6,5%	3,6%	2,9%	3,0%	3,7%
taxi	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
cotxe	17,9%	8,8%	11,3%	17,1%	6,0%	3,6%	9,2%	21,3%	12,1%	11,6%
moto	3,6%	3,0%	3,2%	3,1%	2,7%	2,0%	2,0%	3,7%	0,0%	3,0%

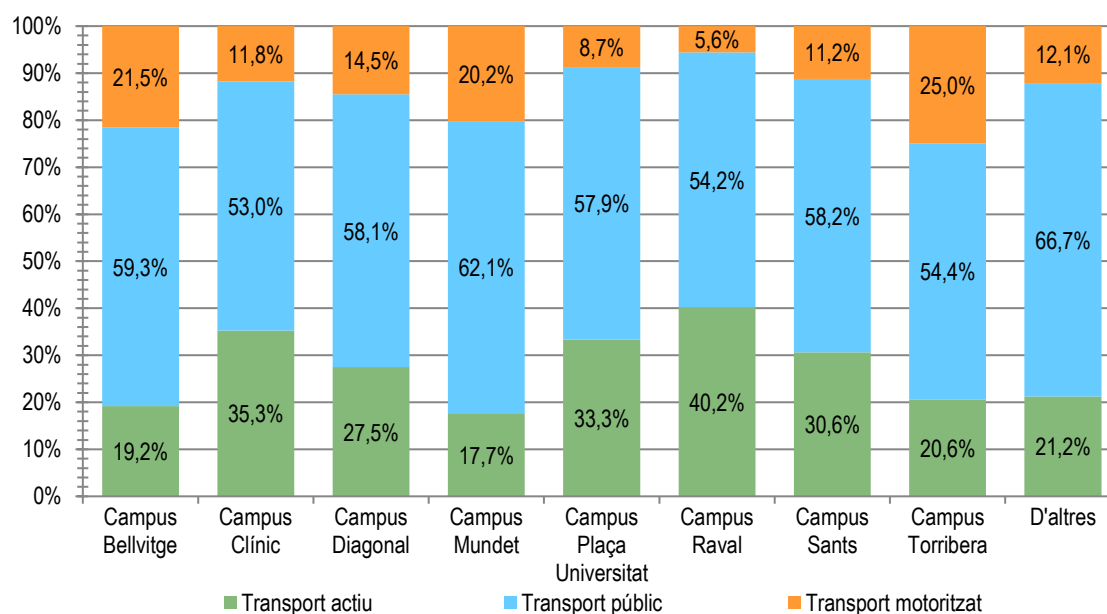


FIGURA 12. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona segons el campus.

Segons el **col·lectiu**, veiem com l'ús del transport privat motoritzat és superior entre el PAS i el PDI. L'alumnat de grau utilitza més el transport públic que els altres col·lectius i, en canvi, el de màster, postgrau o doctorat utilitza en major proporció els modes de transport actiu.

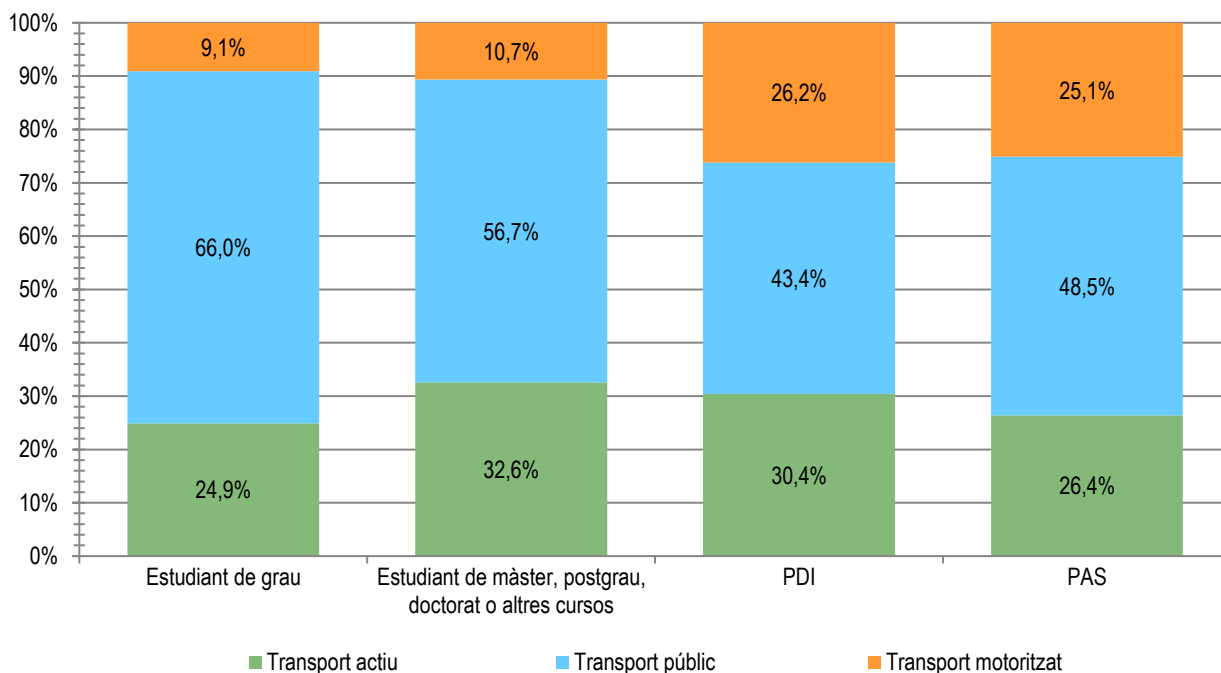


FIGURA 13. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona segons el col·lectiu.

Pel que fa al **gènere**, les persones que es defineixen com a dones usen menys el transport actiu que els altres grups. Els homes es desplacen més amb transport privat motoritzat. I l'ús del transport públic és superior entre les dones, les persones no binàries i d'altres consideracions de gènere, en comparació amb els homes.

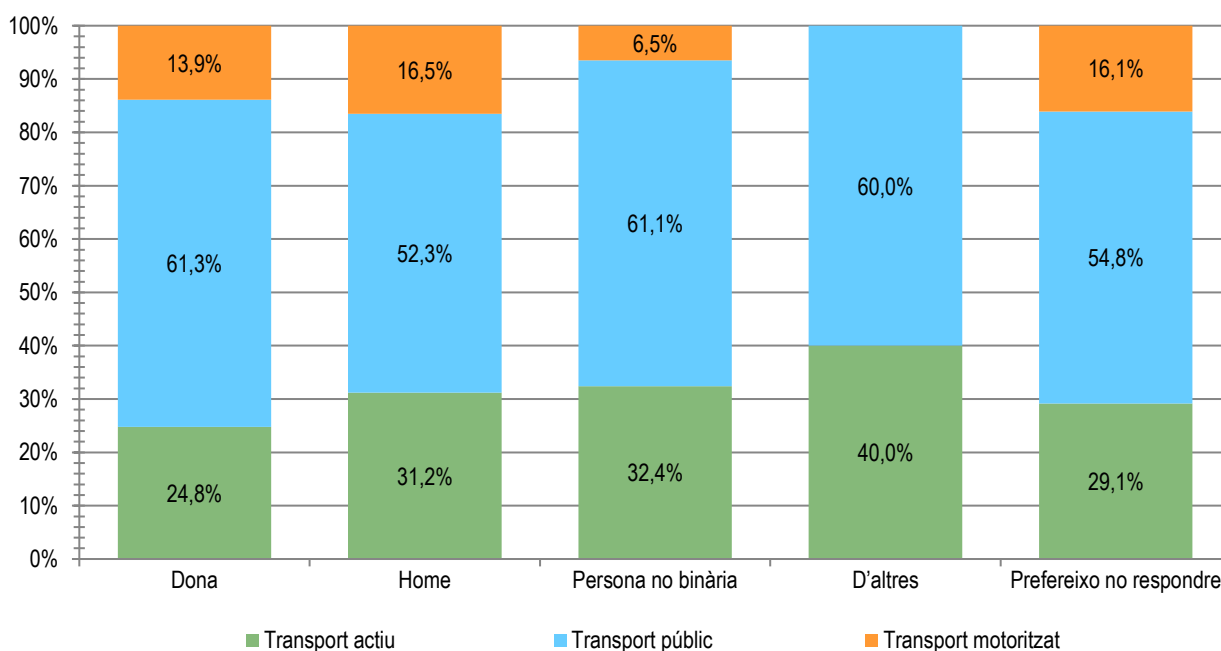


FIGURA 14. Distribució modal de la mobilitat a la Universitat de Barcelona segons el gènere.

En referència al **temps de desplaçament**, un 25,1 % arriba a la universitat en menys de 30 minuts, un 35 % tarda entre 30 i 60 minuts, i un 39,9 % necessita més d'una hora.

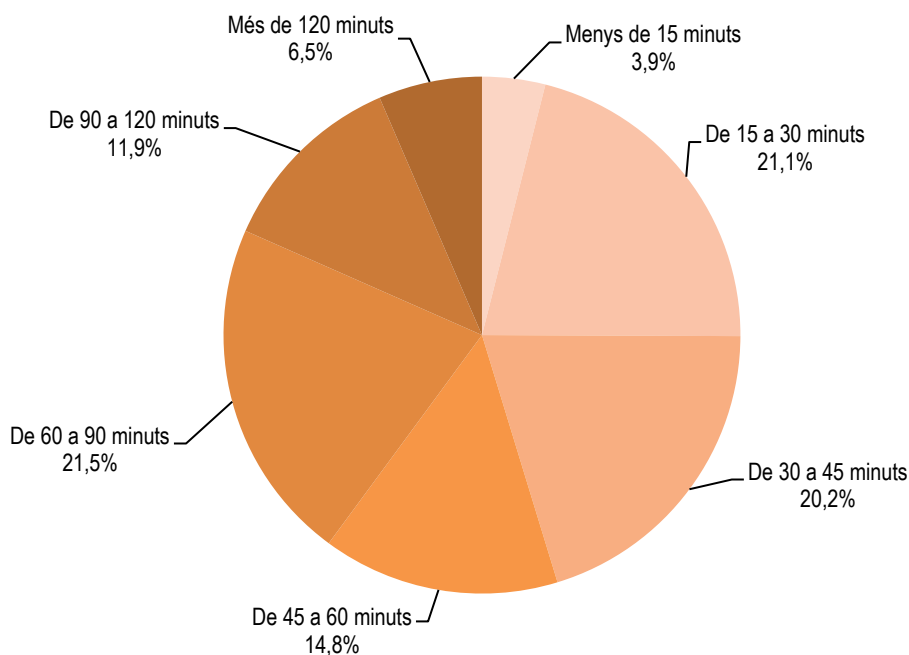


FIGURA 15. Temps de desplaçament des del lloc de residència fins a la UB.

S'aprecien diferències segons el campus de destí. La meitat dels usuaris del Campus Torribera tarden més d'una hora en arribar, i el 45,3 % en el cas de la comunitat universitària que es desplaça fins al Campus Mundet.

En canvi, la proporció d'usuaris que tarden menys de mitja hora en arribar a la UB és superior a la mitjana de tota la UB quan el destí és el Campus Clínic, on el valor arriba al 35,8 %, el Campus Raval, amb un 32,7 % de la població, el Campus Plaça Universitat (28,7 %), i el Campus Sants (27,8 %).

TAULA 18. Temps de desplaçament en funció del campus de destí.

Campus	Temps de desplaçament		
	Menys de 30 minuts	De 30 a 60 minuts	Més de 60 minuts
Campus Bellvitge	24,1%	38,4%	37,6%
Campus Clínic	35,8%	27,9%	36,3%
Campus Diagonal	24,9%	36,0%	39,2%
Campus Mundet	17,0%	37,7%	45,3%
Campus Plaça Universitat	28,7%	33,2%	38,1%
Campus Raval	32,7%	29,0%	38,3%
Campus Sants	27,8%	32,5%	39,7%
Campus Torribera	19,2%	30,8%	50,0%
D'altres	29,2%	50,0%	20,8%
Total	25,1%	35,0%	39,9%

A la pregunta sobre el **temps d'espera** a la parada o estació, un 70,6% van expressar que van estar menys de 5 minuts, un 19,5% entre 5 i 10 minuts, i només un 9,9% van esperar més de 10 minuts.

Aquestes dades poden indicar que els usuaris coneixen els horaris dels mitjans de transport que utilitzen i que van a l'estació o parada just a l'hora de pas.

També, que els horaris dels diferents mitjans de transport estan coordinats per aconseguir que el temps d'espera entre transbords sigui el menor possible, o que la freqüència de pas és suficient perquè els usuaris no tinguin llargues estones d'espera.

TAULA 19. Temps d'espera durant el trajecte.

Temps d'espera	Percentatge
0 - 5 minuts	70,6%
5 - 10 minuts	19,5%
10 - 15 minuts	5,9%
15 - 20 minuts	2,2%
20 - 40 minuts	1,5%
Més de 40 minuts	0,3%

6. INTERMODALITAT

Segons les dades obtingudes a l'enquesta de mobilitat de la UB, un 57,1 % utilitza un únic mitjà de transport durant tot el trajecte des de la seva residència fins al lloc de feina o d'estudi, mentre que un 42,9 % realitza un **desplaçament multimodal**, és a dir, emprant dos o més mitjans de transport en el mateix recorregut.

Concretament, un 28,3 % combina dos mitjans de transport, i un 14,5 % en combina tres o més de diferents.

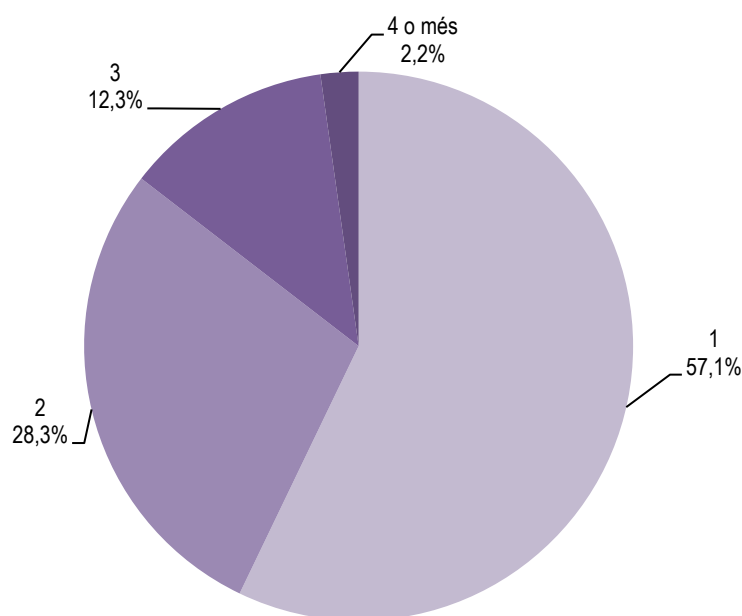


FIGURA 16. Nombre de mitjans de transport utilitzats en un mateix recorregut.

S'han comptabilitzat un total de 126 **combinacions** diferents entre els mitjans de transport, fet que mostra l'elevada oferta de transport que existeix per accedir als centres de la UB.

Entre les opcions més escollides per arribar a la UB trobem el metro (13,8 %), el cotxe (12,9 %), el bus (9 %), el desplaçament a peu (7,9 %), la bicicleta (5,4 %), i la moto (4,1 %), totes elles sense combinar-ho amb cap altre transport.

TAULA 20. Principals combinacions entre mitjans de transport utilitzades per la comunitat universitària per accedir a la UB.

Combinacions	Percentatge	Combinacions	Percentatge
metro	13,8%	a peu + metro + tren	3,2%
cotxe	12,9%	metro + tren	2,6%
bus	9,0%	a peu + metro + bus	2,6%
a peu	7,9%	a peu + tren	1,8%
a peu + metro	7,4%	tren	1,7%
bicicleta	5,4%	metro + FGC	1,4%
moto	4,1%	metro + tren + cotxe	1,0%
metro + bus	3,9%	a peu + metro + FGC	0,9%
a peu + bus	3,5%	D'altres	16,7%

El metro presenta una elevada intermodalitat, ja que es combina tant amb el desplaçament a peu (7,4 %), com amb el bus (3,9 %), el tren i a peu (3,2 %), només amb el tren (2,6 %), el bus i a peu (2,6 %), els ferrocarrils (FGC) (1,4 %), el tren i el cotxe (1 %), i amb gairebé tota la resta de mitjans de transport.

A la següent taula es mostren les principals combinacions escollides per arribar als diferents campus de la UB.

TAULA 21. Principals combinacions entre mitjans de transport segons el campus de destí.

Combinacions	Campus							
	Campus Bellvitge	Campus Clínic	Campus Diagonal	Campus Mundet	Campus Plaça Universitat	Campus Raval	Campus Sants	Campus Torribera
a peu	1,9%	14,5%	8,0%	1,2%	12,5%	13,9%	19,0%	1,3%
a peu + metro	13,0%	5,5%	5,3%	9,3%	6,9%	11,5%	8,7%	14,1%
a peu + metro + bus	1,6%	3,8%	1,6%	6,2%	1,0%	2,2%	2,4%	5,1%
a peu + tren	0,0%	2,3%	0,3%	0,0%	7,0%	6,8%	4,0%	0,0%
bicicleta	1,9%	10,2%	6,6%	0,8%	6,0%	9,5%	3,2%	1,3%
bus	4,6%	4,9%	12,7%	5,7%	9,6%	4,4%	4,0%	1,3%
cotxe	24,3%	6,4%	11,9%	23,5%	4,1%	2,0%	4,0%	34,6%
metro	16,8%	11,0%	12,9%	15,5%	15,3%	12,4%	15,9%	5,1%
metro + bus	3,8%	4,9%	3,1%	7,0%	3,3%	2,0%	1,6%	5,1%
metro + bus + tren	1,9%	0,0%	0,6%	2,2%	0,1%	0,0%	1,6%	5,1%
moto	4,9%	4,1%	4,4%	4,2%	3,6%	2,7%	2,4%	6,4%
tren	0,5%	1,5%	0,4%	0,2%	5,2%	5,6%	7,9%	2,6%
tren + cotxe	0,0%	0,3%	0,1%	0,2%	2,2%	0,5%	7,1%	0,0%
altres combinacions	24,9%	30,5%	32,2%	24,1%	23,1%	26,6%	18,3%	17,9%

Els campus amb major nombre de combinacions diferents és el Campus Diagonal, seguit del Campus Clínic. En canvi, els campus amb menys combinacions diferents són el Campus Sants i el Campus Torribera.

Com aspectes a destacar, el desplaçament a peu com a únic mitjà de transport té més pes al Campus Sants (19 % de les combinacions per anar a aquest campus), Campus Clínic (14,5 %), Campus Raval (13,9 %), i Campus Plaça Universitat (12,5 %). En canvi, en la resta de campus el valor és molt menor.

La proporció d'usuaris que fan tot el trajecte en cotxe és superior al Campus Torribera (34,6 %), Campus Bellvitge (24,3 %) i Campus Mundet (23,5 %), per a la localització menys cèntrica i la menor oferta de transport públic d'aquests campus.

El campus propers a una estació de tren tenen més usuaris que es desplacen només amb aquest mitjà de transport (Campus Sants, Campus Raval i Campus Plaça Universitat); en canvi, la resta de campus han de combinar aquest mitjà de transport amb altres, com ara el metro o el bus.

En el cas del Campus Sants, per la facilitat d'accés en tren i la dificultat d'aparcar el cotxe, la combinació de tren i cotxe és superior a la d'altres campus.

A l'enquesta es va demanar que s'especificués el **temps 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**).

El 53,6 % de les persones enquestades que han especificat que es desplacen amb modes actius, considera que representa entre el 10 % i el 50 % del temps que han destinat a arribar a la UB. Aquesta dada demostra que encara que s'accedeixi a la universitat amb altres mitjans, el transport actiu té una incidència molt important i complementa als altres mitjans de transport.

TAULA 22. Percentatge de temps que correspon a cada mode de transport en un mateix desplaçament.

	Transport actiu	Transport públic	Transport motoritzat
1-10%	2,5%	0,0%	4,4%
10-30%	33,6%	1,4%	14,3%
30-50%	20,0%	6,8%	4,3%
50-70%	7,0%	12,2%	1,3%
70-90%	2,0%	22,9%	1,6%
90-100%	34,9%	56,6%	74,0%

En el cas dels usuaris del transport públic, un 35,1 % ha expressat que representa entre el 50 % i el 90 % del temps de desplaçament, i un 56,6 % més del 90 % del temps.

Finalment, entre els usuaris del transport motoritzat s'observa com un 74 % dels usuaris del cotxe o la moto utilitzen només aquest mode de transport en més del 90 % del temps del seu trajecte fins a la UB, esdevenint el vehicle principal durant tot el desplaçament.

L'altra 26 % només fa servir el transport motoritzat en alguna part del seu recorregut, sigui per arribar a una estació o parada de transport públic, o que han d'aparcar el vehicle lluny del seu centre i han d'usar altres modes de transport per acabar el trajecte fins a la UB.

7. DIMENSIÓ SUBJECTIVA DE LA MOBILITAT

A l'enquesta s'ha preguntat quins són els **motius principals** pels quals han utilitzat aquesta combinació de transport per arribar a la UB, en lloc d'una altra.

La comoditat i la rapidesa són els motius que tenen més pes a l'hora de triar com venir a la universitat. Altres motius que també es tenen molt en consideració són la proximitat al lloc d'origen o de destí, l'estalvi de diners i motius ambientals.

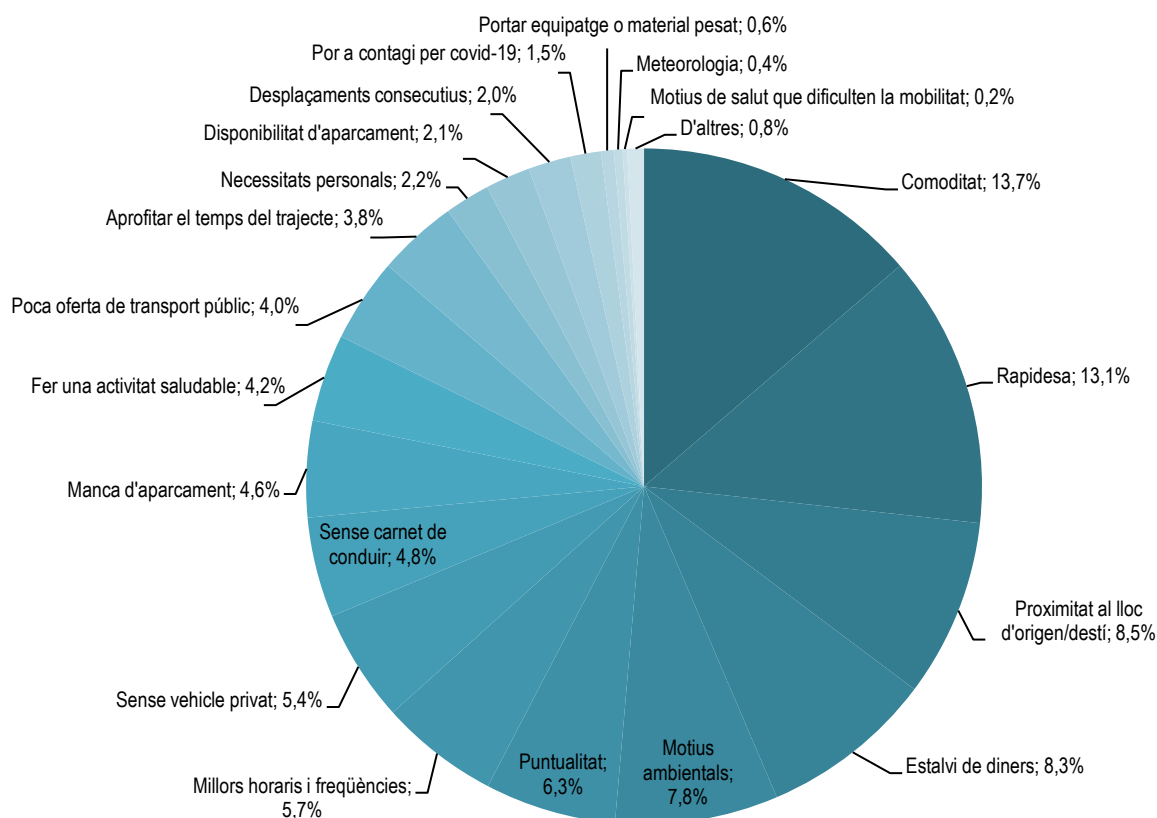


FIGURA 17. Motius de la combinació de transports escollida per accedir a la Universitat de Barcelona.

En aquesta ocasió s'ha preguntat si la por a contagiar-se per COVID-19 era un dels motius pel qual s'havia decidit utilitzar aquells mitjans de transport en lloc d'altres, i veiem com només un 1,5% va respondre afirmativament.

Tot i que en el moment de realització de l'enquesta encara hi havia mesures de restricció, com l'ús de mascareta en el transport públic i en espais interiors, es considerava que la pandèmia estava controlada amb la majoria de la societat amb la pauta completa de vacunació, i s'estaven flexibilitzant altres mesures per tornar progressivament a la normalitat, com ara, la tornada a la presencialitat a les aules.

Segurament la por per contagi per COVID-19 era menor en comparació a mesos anteriors, i per aquest motiu a l'enquesta no es detecta que sigui un dels motius que més es tingui en compte a l'hora de triar un mitjà de transport o un altre.

En aquest apartat es va donar l'opció a escriure altres motius que les persones enquestades consideraven importants i que no sortien com opcions predefinides a l'enquesta.

Un 0,8% va afegir més motius, entre ells els més repetits han estat per anar acompanyat o aprofitar el viatge d'alguna altra persona, per evitar el trànsit per accedir a Barcelona, o perquè el seu vehicle no disposa del distintiu ambiental de la Direcció General de Trànsit per accedir a l'àmbit de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de les Rondes de Barcelona, i que restringeix la circulació dels vehicles més contaminants els dies laborables, de 7.00 a 20.00 h.

Si ho analitzem **per campus**, tot i que en línies generals no hi ha unes grans diferències entre els diferents campus, sí que s'observen petits matisos.

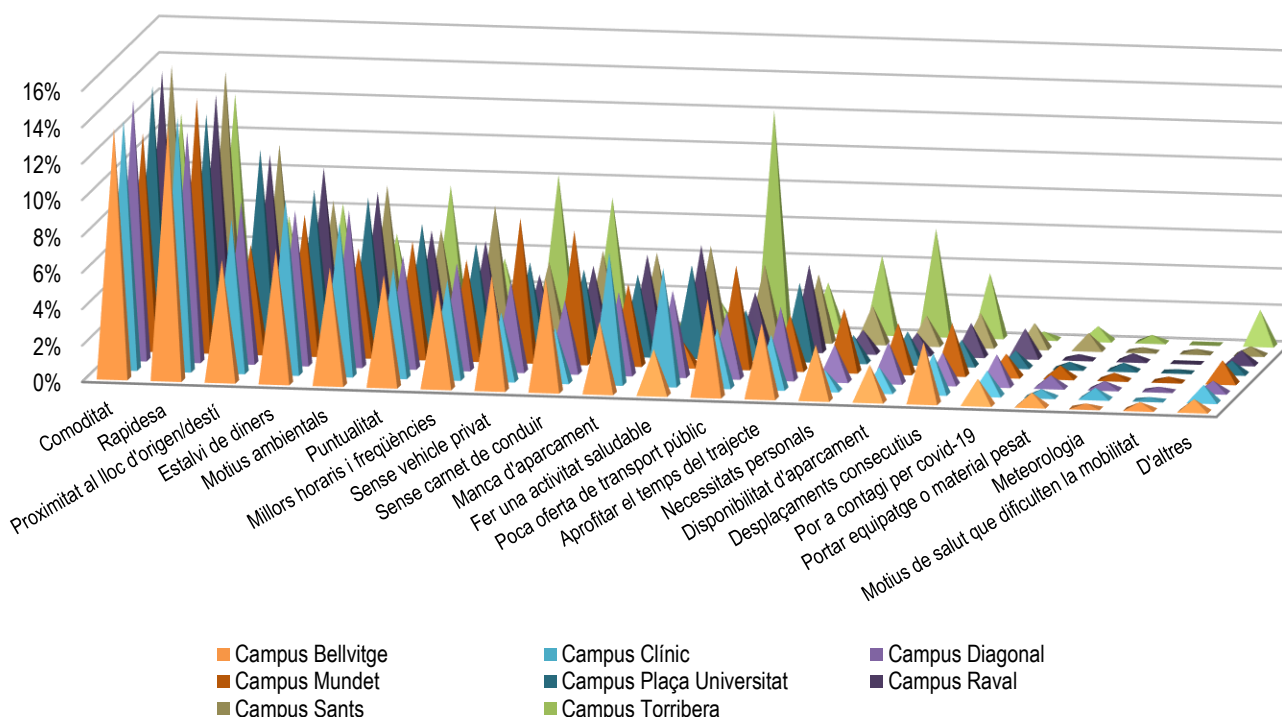


FIGURA 18. Motius de la combinació de transports escollida segons el campus.

Al Campus Torribera el principal motiu és la poca oferta de transport públic, junt amb la rapidesa. A més, la disponibilitat d'aparcament, no disposar de vehicle privat o de carnet de conduir són motius que prenen més importància en aquest campus respecte a la resta de centres.

Això posa de manifest que l'accés al Campus Torribera amb transport públic o transport actiu no és tan competitiu respecte al vehicle privat motoritzat com el que succeeix en altres campus.

També destaca que per als usuaris del Campus Mundet i del Campus Bellvitge, no disposar de vehicle privat o de carnet de conduir són motius més importants que per als usuaris dels altres campus.

En el cas del Campus Clínic, la manca d'aparcament és un motiu que destaca per sobre dels altres.

Si es compara **per col·lectius**, veiem com la comoditat i la rapidesa segueixen sent els principals motius per als quatre col·lectius.

L'estalvi de diners, no disposar de carnet de conduir, de vehicle privat ni d'aparcament és més rellevant per a l'alumnat, que no pas per al PDI i PAS. 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.

Destaca que fer una activitat saludable o la por a contagi per COVID-19 és menys important per als estudiants de grau que per a la resta de col·lectius.

A més, les necessitats personals, com ara la conciliació, i la disponibilitat d'aparcament són motius que es tenen més en compte entre el PDI i el PAS.

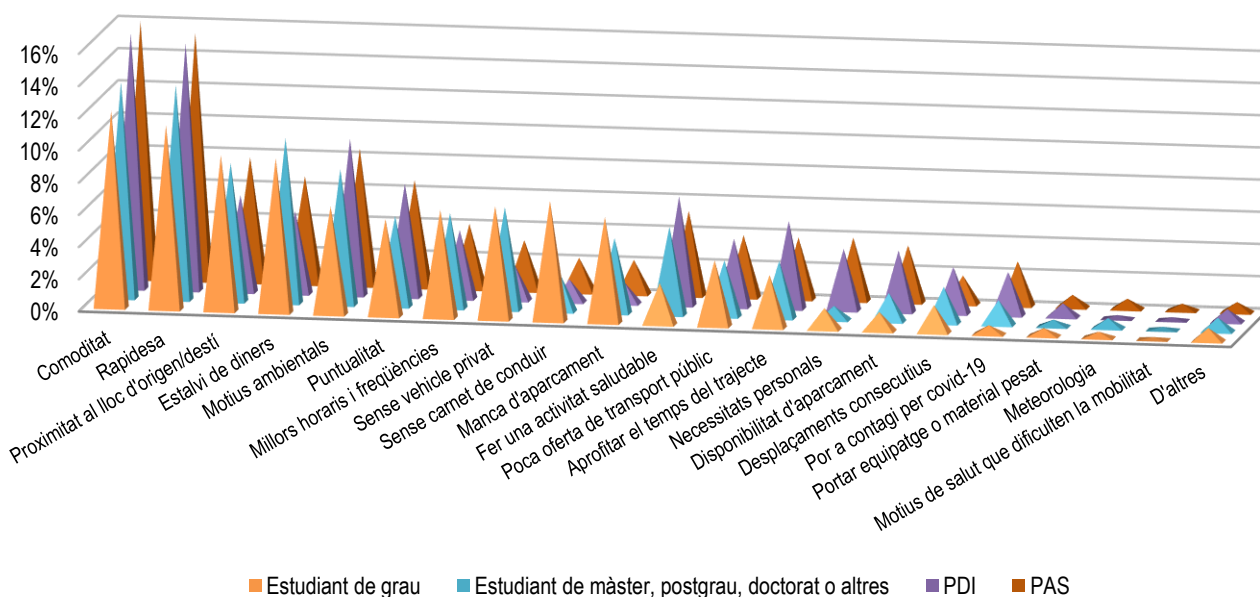


FIGURA 19. Motius de la combinació de transports escollida segons el col·lectiu.

Si comparem les dades **segons els mitjans de transport** que s'utilitzen habitualment, s'observa també que la comoditat i la rapidesa són els motius principals, sobretot per a qui accedeix en cotxe o moto.

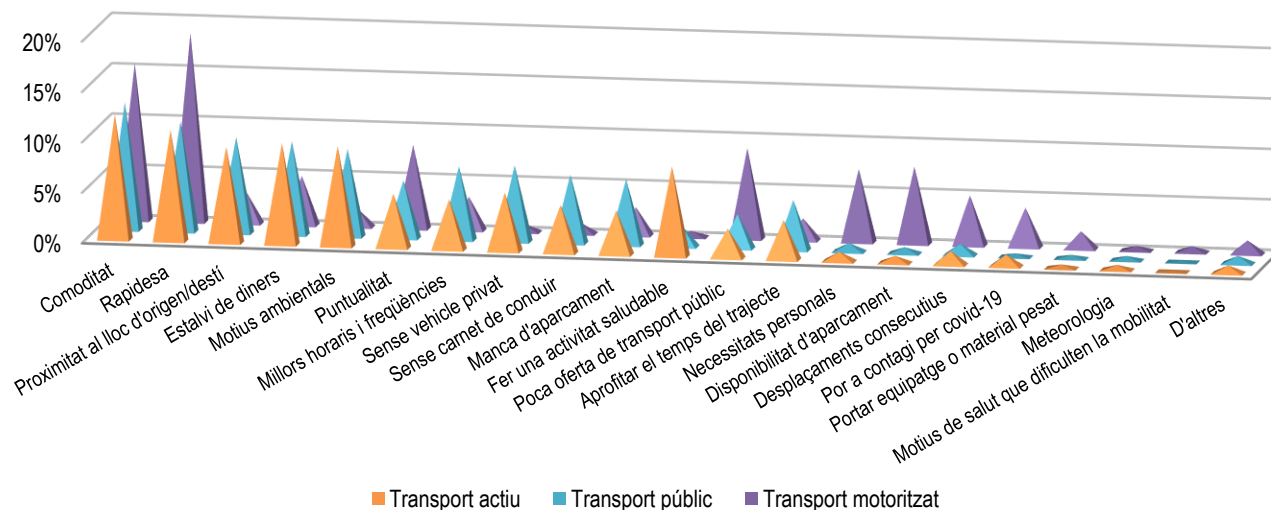


FIGURA 20. Motius de la combinació de transports escollida segons els mitjans de transport utilitzats.

Per a les persones usuàries del transport actiu (bicicleta, a peu o patinet), fer una activitat saludable és més important que per a les usuàries dels altres modes.

En el cas del transport privat motoritzat, la puntualitat, la poca oferta de transport públic, necessitats personals, disponibilitat d'aparcament, desplaçaments consecutius, por de contagi per COVID-19, i portar equipatge o material pesat, són motius que destaquen en comparació amb les persones usuàries d'altres modes de transport.

Per analitzar si els problemes de salut són un motiu rellevant per decidir quin mitjà de transport utilitzar, s'han analitzat les dades segons si s'havia manifestat que tenien mobilitat reduïda o no.

Tot i que a la següent taula es pot veure com els motius de salut sí que prenen més importància, no és un dels motius més destacats.

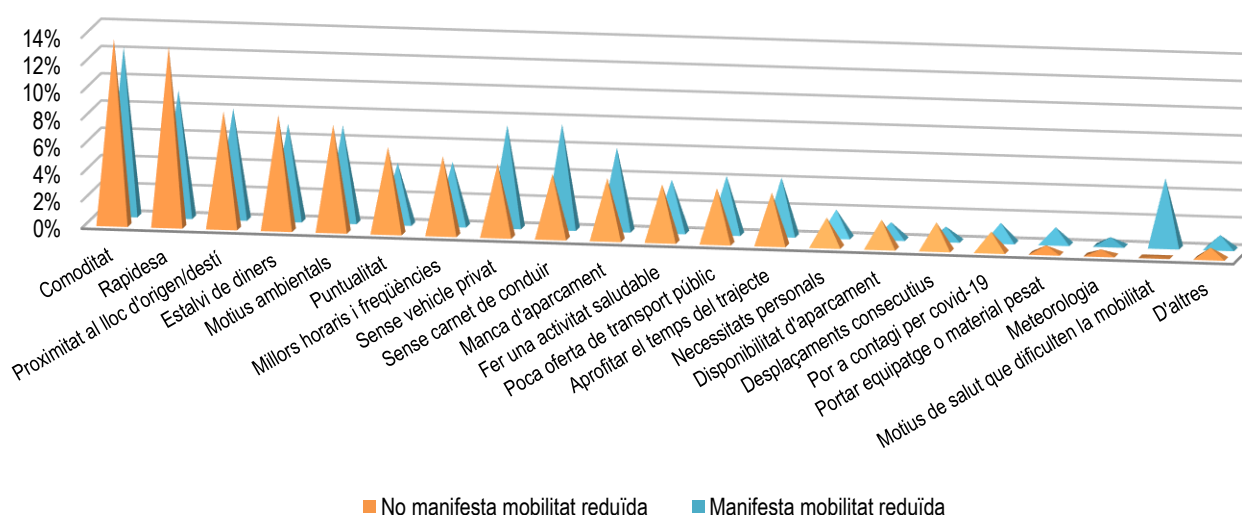


FIGURA 21. Motius de la combinació de transports escollida segons si es manifesta mobilitat reduïda.

A més, si es comparen els mitjans de transport que s'utilitzen segons si existeixen problemes de salut que dificulten a la mobilitat o no, no s'observen diferències destacables.

TAULA 23. Distribució modal de la mobilitat segons si es manifesta mobilitat reduïda.

	No manifesta mobilitat reduïda	Manifesta mobilitat reduïda
Transport actiu	27,2%	27,7%
Transport públic	58,3%	59,1%
Transport motoritzat	14,4%	13,2%

A l'enquesta també es van incloure diverses preguntes dirigides només a les persones usuàries de la bicicleta.

Per un costat, es va preguntar si utilitzaven el Punt Bici UB d'autoreparació, que consisteix en un tòtem amb eines per fer petites reparacions i el manteniment de la bici. Aquesta pregunta es va fer només per als campus on podem trobar un d'aquests tòtems (Campus Plaça Universitat, Campus Clínic, Campus Bellvitge i Campus Diagonal).

Un 7,3 % va respondre afirmativament (un 2 % en fa un ús habitual, i un 5 % només ocasionalment). Pel que fa als motius per no fer ús d'aquest servei, un 65,2 % va reconèixer que no el coneix, i un 32% que no ha tingut necessitat.

TAULA 24. Ús del Punt Bici UB d'autoreparació i del Punt Bici Mòbil.

Ús?	Punt Bici UB d'autoreparació	Punt Bici Mòbil
No	92,7%	96,4%
Sí	2,1%	3,6%
Ocasionalment	5,2%	--

TAULA 25. Motius per no utilitzar el Punt Bici UB d'autoreparació i el Punt Bici Mòbil.

Motiu no ús	Punt Bici UB d'autoreparació	Punt Bici Mòbil
No el conec	65,2%	65,7%
No n'he tingut necessitat	32,0%	28,9%
No em van bé les dates i/o ubicació	--	4,1%
D'altres	2,8%	1,2%

Pel que fa al Punt Bici Mòbil, un servei periòdic de revisió gratuïta de la bicicleta, només un 3,6 % l'ha utilitzat.

De la resta de ciclistes, que han manifestat que no n'han fet mai ús, el 65,7 % ha indicat que no el coneix, un 28,9 % que no n'ha tingut necessitat, i un 4,1 % que no li anaven bé les dates a la ubicació. El Punt Bici Mòbil habitualment s'ha ubicat a la Facultat de Física i de Química, tot i que en algunes ocasions també s'ha ofert a altres facultats del Campus Diagonal (Facultat de Biologia i Facultat de Dret), al Campus Raval i al Campus Plaça Universitat.

8. 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**, per exemple, per tenir una reunió fora de l'oficina, classes lectives en un altre campus, treball de grup, entre d'altres.

Un 15,8% de les persones enquestades va manifestar que la setmana anterior a l'enquesta va sortir, durant la jornada lectiva o laboral, del centre de la UB on treballa o estudia com a part de la feina o els estudis.

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

L'alumnat de grau, en canvi, fa la seva vida universitària de manera més exclusiva a la facultat on estudia.

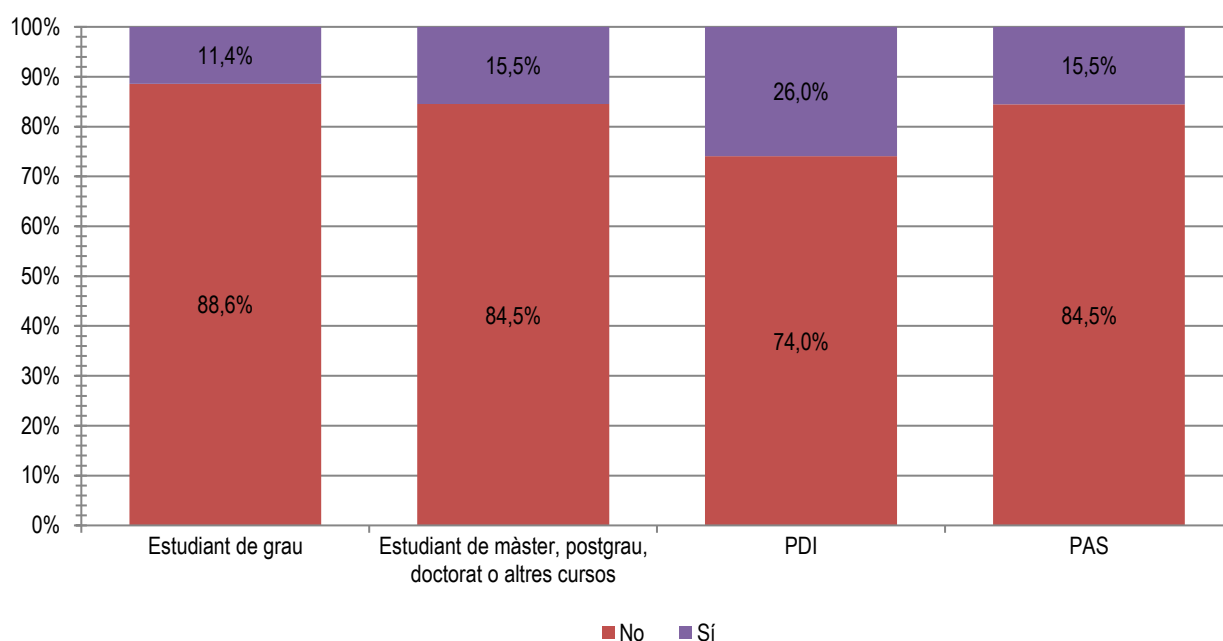


FIGURA 22. Realització de desplaçaments externs al campus per motius laborals o d'estudi segons el col·lectiu.

La quantitat de desplaçaments s'han reduït si comparem amb les dades de l'enquesta del 2018, on el 23,2 % va afirmar que es desplaçava durant la jornada. Aquesta reducció en els desplaçaments s'observa en tots els col·lectius, tot i que entre el PDI i el PAS és superior.

La digitalització i administració electrònica de tràmits a la UB, junt amb l'augment de l'ús de videoconferències per dur a terme reunions i formació, poden explicar aquest canvi.

TAULA 26. Percentatge de la comunitat universitària que ha afirmat que es desplaça durant la jornada laboral a altres campus.

Col·lectiu	2018	2022	Evolució
Estudiant de grau	16,1%	11,4%	-4,7%
Estudiant de màster, postgrau, doctorat o d'altres	18,4%	15,5%	-2,9%
PDI	39,4%	26,0%	-13,4%
PAS	26,7%	15,5%	-11,2%
Total	23,2%	15,8%	-7,4%

Per campus, la població del Campus Clínic és la que més es desplaça a altres campus per motius laborals o d'estudi, atès que un 24,6 % ha respost afirmativament a aquesta pregunta. El fet que la Facultat de Medicina i Ciències de la Salut estigui repartida entre els Campus Clínic, Campus Bellvitge i l'Hospital de Sant Joan de Déu pot ser un dels motius.

En canvi, les persones que estudien o treballen al Campus Mundet són les que fan menys desplaçaments externs.

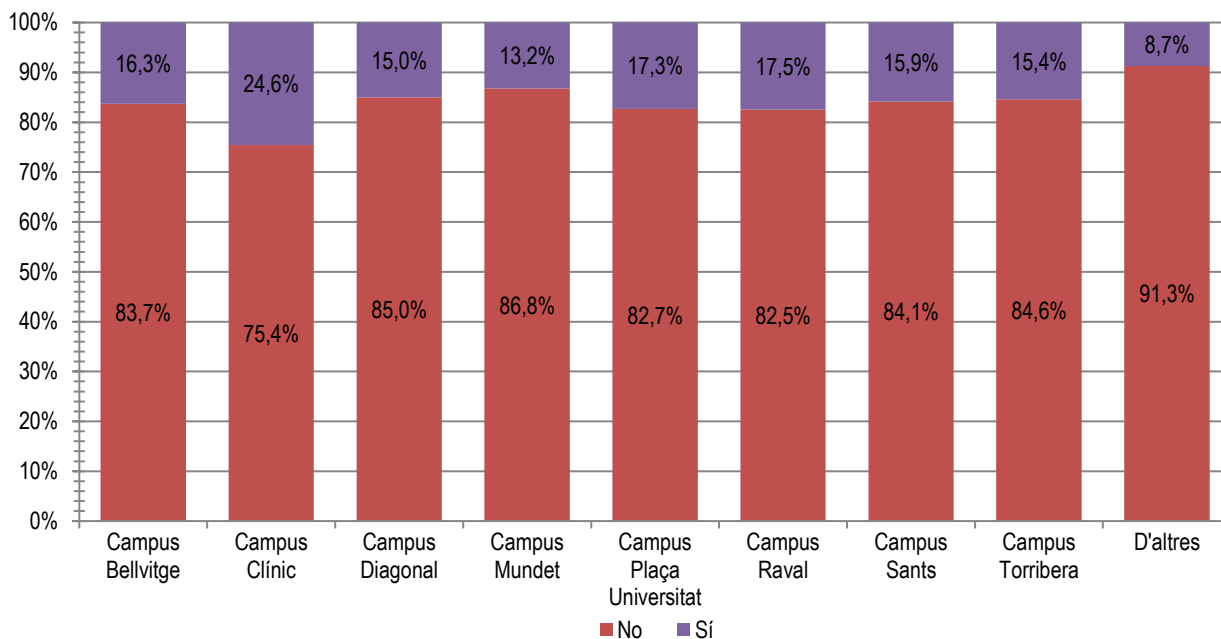


FIGURA 23. Realització de desplaçaments externs al campus per motius laborals o d'estudi segons el campus.

De les persones enquestades que van manifestar que havien realitzat algun desplaçament la setmana anterior a l'enquesta, un 71,8 % només havia fet un o dos desplaçaments, un 18 % tres o quatre, i un 8,6 % n'havia realitzat cinc o més.

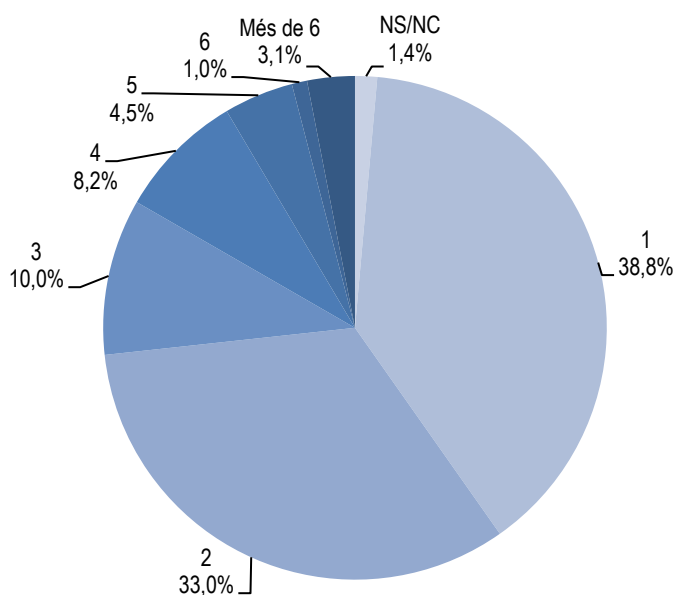


FIGURA 24. Nombre de desplaçaments externs que realitza la comunitat universitària al llarg d'una setmana laboral.

El total de la mostra enquestada realitza aproximadament uns 2.000 desplaçaments a la setmana associats a l'activitat de la universitat.

Si extrapolem les dades a l'univers total de la UB, veiem que aquesta xifra ascendeix als **22.538 desplaçaments externs setmanals**, gairebé 14.000 desplaçaments menys que l'any 2018.

TAULA 27. Mitjans de transport utilitzats per realitzar els desplaçaments externs i la distància recorreguda.

Distància	Transport actiu	Transport públic	Transport privat motoritzat	NS/NC	Total
Menys d'1 km	14,5%	1,6%	0,0%	0,0%	16,1%
Entre 1 i 5 km	12,0%	25,4%	4,3%	0,1%	41,8%
Entre 5 i 10 km	2,4%	15,3%	4,1%	0,1%	21,9%
Més de 10 km	0,1%	9,4%	8,7%	0,1%	18,3%
NS/NC	0,0%	0,7%	0,0%	1,2%	1,9%
Total	29,0%	52,3%	17,1%	1,5%	100,0%

La majoria d'aquests desplaçaments externs es realitzen amb transport públic (52,3 %), i són trajectes curts (el 57,9% 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. 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 alguna altra persona que sí que hagi arribat a la UB amb aquest mitjà de transport.

9. PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT

A l'enquesta de mobilitat s'ha inclòs un últim apartat per donar l'oportunitat d'expressar comentaris i fer suggeriments de millora.

En total s'han rebut 2.027 comentaris, que representa un 34,5 % del total de persones enquestades.

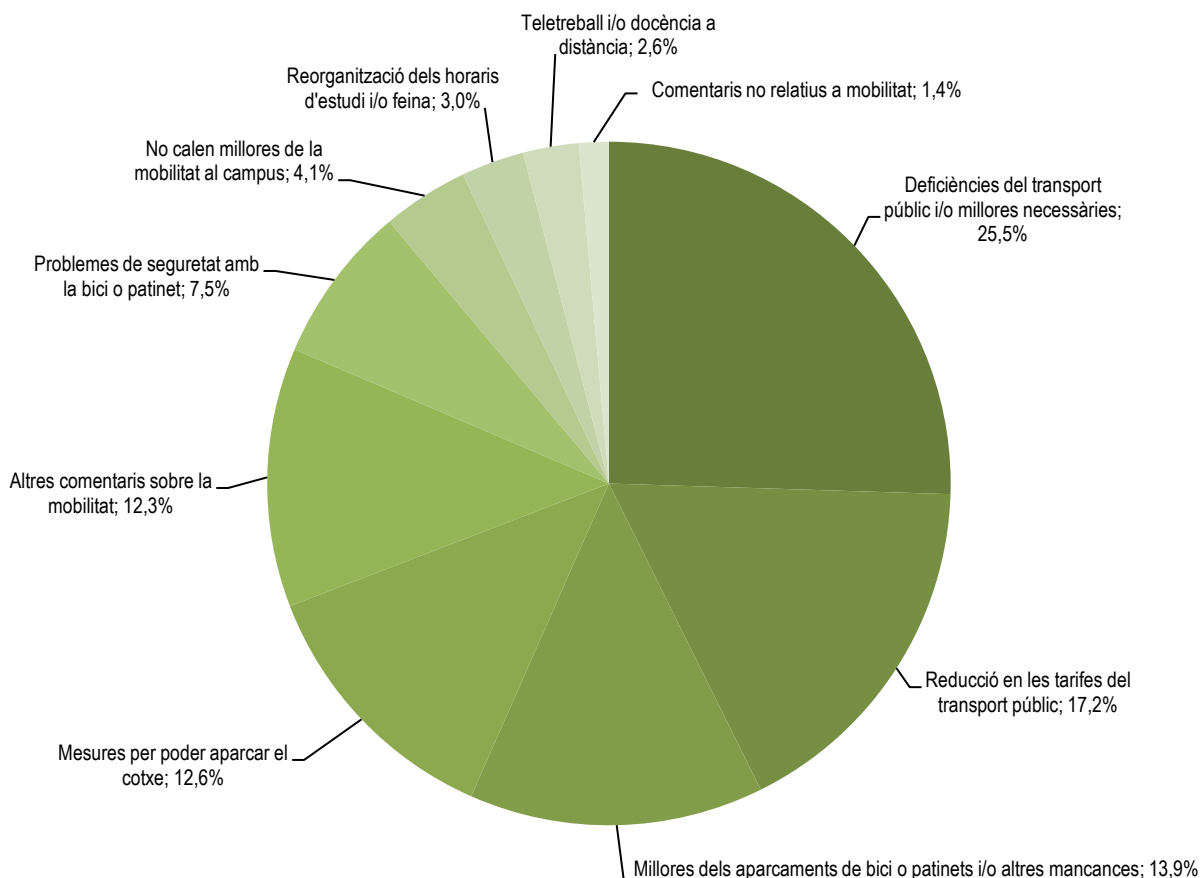


FIGURA 25. Distribució percentual per temes de les observacions i suggeriments realitzats a l'enquesta.

Una quarta part dels comentaris fan referència a deficiències del transport públic i millores necessàries, ja sigui perquè no existeix una alternativa en transport públic per arribar a la UB, o perquè les línies existents tenen poca freqüència o donen molta volta i el recorregut és massa llarg per ser prou competitiu. També hi ha diversos comentaris que fan referència a la manca de confiança en arribar puntual a la universitat, sobretot per avaries i altres incidències amb el transport públic.

El 17,2 % dels comentaris reclamen una reducció en les tarifes del transport públic, ja sigui ampliant l'edat de la T-Jove, a través de beques o d'altres ajudes a la mobilitat per a la comunitat universitària (en el moment de realització de l'enquesta encara no s'havia aprovat el Reial decret llei 11/2022, que va permetre aplicar una reducció de tarifes del transport públic a partir del setembre de 2022).

Un 13,9 % demana millores dels aparcaments de bici i de patinets elèctrics i altres mancances. Comenten que els aparcaments actuals es troben plens, en mal estat o que en el moment de l'enquesta no existeix cap aparcament per a patinets elèctrics. En aquest sentit, diversos usuaris del Bicing comenten la dificultat de trobar bicicletes disponibles en certes hores, i reclamen ampliar les estacions existents per poder utilitzar aquest mitjà

de transport. Addicionalment, es comenta que la disponibilitat de dutxes per als ciclistes pot ajudar a promoure l'ús d'aquest mitjà de transport.

Es destaca que un 7,5 % comenta problemes de seguretat i proposa millorar la seguretat dels aparcaments existents col·locant altres sistemes més segurs a dins dels edificis per evitar robatoris, atès que algunes persones admeten que ja no venen amb bici per aquest motiu. A més, també demanen l'ampliació dels carrils bici existents per desplaçar-se cap a la universitat de manera més segura.

Pel que fa a mesures per poder aparcar el cotxe, un 12,6% demana un aparcament gran a l'entrada de la ciutat de Barcelona o aparcament gratuït al mateix campus. Aquesta és una petició que prové sobretot d'alumnat, que són els que no tenen aparcament gratuït en els centres d'estudi.

Un 3 % considera que s'haurien de realitzar canvis en els horaris. Per un costat, suggereixen concentrar les classes en menys dies, per tal de reduir el nombre de desplaçaments, i també comenten que caldria tenir més flexibilitat per evitar les hores punta d'entrada i sortida, així com poder evitar les hores on la freqüència de pas del transport públic és menor.

A més, un 2,6 % ha fet comentaris sobre els beneficis de l'ensenyament a distància i del teletreball per reduir els desplaçaments cap a la universitat.

Pel que fa a altres comentaris relatius a la mobilitat, trobem l'obtenció d'ajudes per al lloguer per pagar un allotjament més a prop del centre d'estudi o de feina i reduir la distància dels desplaçaments, el canvi d'ubicació d'algunes facultats per ubicar els ensenyaments que comparteixen temàtica en un mateix espai i evitar desplaçaments de l'alumnat i professorat d'un centre a un altre, disposar d'una aplicació per compartir el viatge en cotxe amb diversos usuaris, la instal·lació d'endolls per a vehicles elèctrics als aparcaments, la realització de campanyes de sensibilització entre la comunitat universitària per promoure els desplaçaments en mitjans més sostenibles, entre d'altres.

10. 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 360,9 milions de quilòmetres** per anar i tornar de la seva residència a la universitat.

El 25 % dels quilòmetres es realitzen en tren, el 23 % en cotxe, el 20 % en autobús i el 14 % en metro. Els altres mitjans de transport tenen una incidència menor.

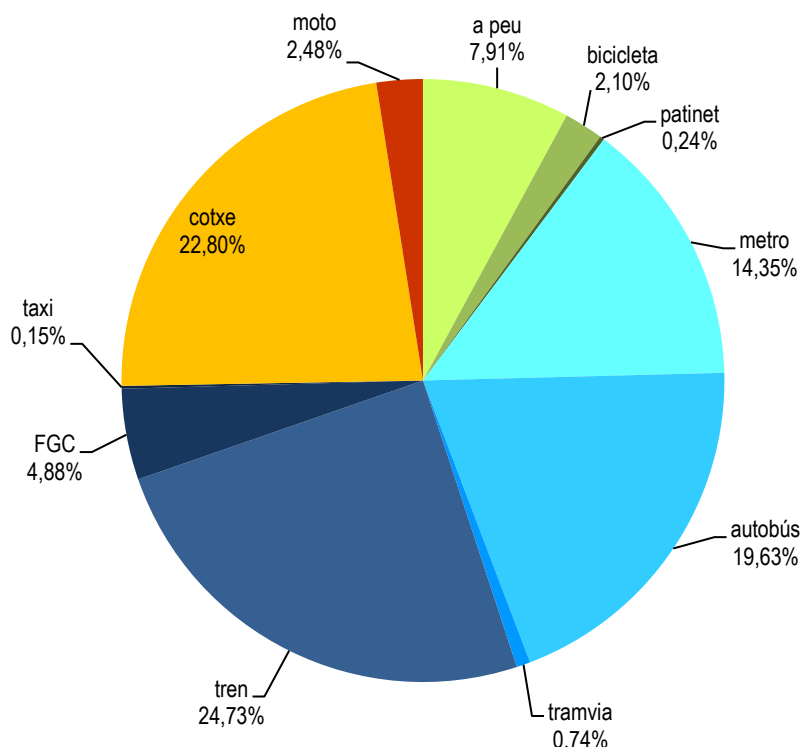


FIGURA 26. Distribució percentual per mitjà de transport dels quilòmetres recorreguts anualment en desplaçaments d'anada i tornada de la comunitat universitària de la UB.

Si es comparen aquestes dades amb les obtingudes a l'enquesta del 2018, s'observa un descens de 67,9 milions de quilòmetres anuals recorreguts per part de la comunitat universitària, el que suposa una disminució de 5.306 tones de CO₂ equivalent.

TAULA 28. Evolució temporal de la població universitària, l'assistència mitjana setmanal, els quilòmetres anuals recorreguts per venir a la UB, la distribució modal i les emissions de CO₂ equivalent d'aquests recorreguts.

	2013	2018	2022
Univers UB	65.944	65.325	66.030
Assistència mitjana setmanal (dies)	4,5	4,5	4,0
Quilòmetres anuals recorreguts	373.202.509	428.917.393	360.971.416
Transport actiu (%)	26,5	31,5	27,0
Transport públic (%)	58,2	54,8	58,3
Transport privat motoritzat (%)	15,3	13,7	14,7
Emissions totals CO ₂ equivalent (tones)	24.481	28.283	22.977
Emissions CO ₂ equivalent per persona (kg)	371	433	348

Aquesta diferència pot ser deguda a la disminució del nombre de desplaçaments totals per la menor presencialitat als campus.

En total, anualment s'emeten **22.977 tones de CO₂ equivalent** associades als desplaçaments que fa la comunitat universitària per venir a la UB, el que suposa unes emissions anuals de **348 kg de CO₂ equivalent per persona**.

Es pot destacar que tot i que el cotxe només suma el 23 % dels quilòmetres recorreguts per part de la comunitat universitària, representa el 43 % del total de les emissions.

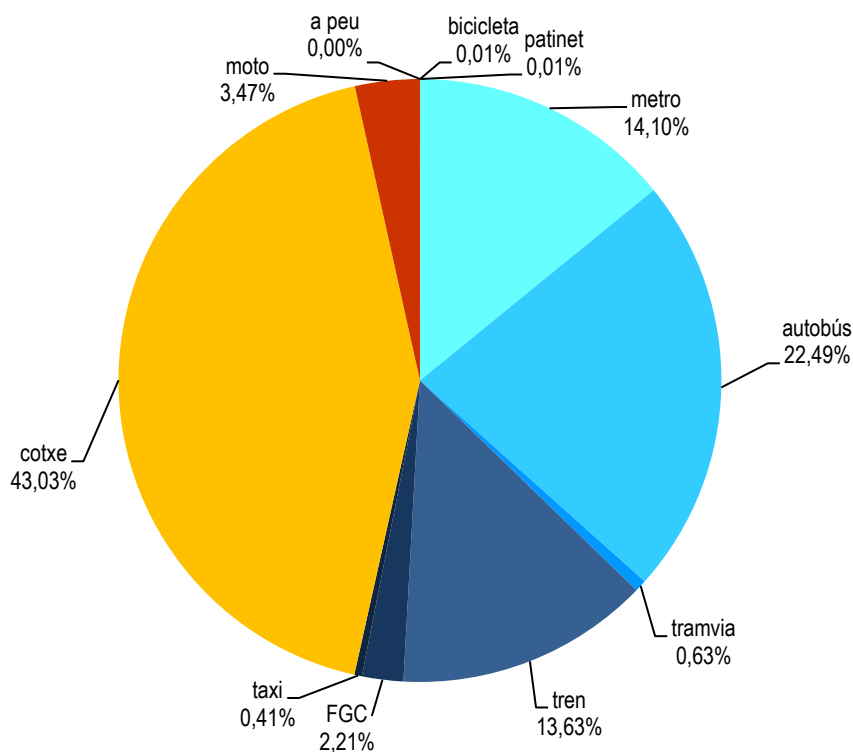


FIGURA 27. Distribució percentual per mitjà de transport de les emissions de CO₂ de la mobilitat de la comunitat universitària de la UB.

A aquests càlculs s'ha d'afegir les emissions dels **desplaçaments externs realitzats durant la jornada laboral** per motius de feina o d'estudi, que anualment sumen per a tota la comunitat universitària 4.547.763 quilòmetres, que equival a les emissions de **268,2 tones de CO₂ equivalent**.

11. CONCLUSIONS

Durant els mesos de febrer i març de 2022 s'ha realitzat a la Universitat de Barcelona una enquesta de mobilitat en línia i voluntària per conèixer quins mitjans de transport utilitza la comunitat universitària per arribar al seu centre d'estudi o feina, i així disposar de dades que ajudin a definir mesures per avançar en una mobilitat més sostenible.

En total s'han obtingut 5.877 enquestes vàlides d'un total de 66.030 persones que formen part de la comunitat universitària durant el curs 2021 – 2022, de manera que s'ha pogut analitzar els resultats per al conjunt de la mostra amb un marge d'error de l'1,2 %, per a un nivell de confiança del 95 %.

El 62,1 % de les persones enquestades és alumnat, el 21,8 % Personal Docent i Investigador i el 16,6 % Personal d'Administració i Serveis. Per tant, l'alumnat està una mica infradimensionat a l'enquesta, atès que en realitat representa el 87,1% de la comunitat universitària.

De mitjana s'accedeix als edificis de la UB 4 dies a la setmana, i s'evidencia que la docència i el treball a distància a la universitat arran de la pandèmia de COVID-19 ha reduït l'assistència presencial a la UB en tots els col·lectius i, per tant, el nombre de desplaçaments.

El 97 % viu a la província de Barcelona durant la setmana laboral, i en concret, gairebé la meitat a la ciutat de Barcelona. S'ha observat una disminució de residents a la comarca de Barcelonès, i un increment en la resta de comarques. L'ensenyament i el treball a distància, que ha reduït la presencialitat requerida, permet atraure a gent d'un territori més ampli.

El perfil de mobilitat de la UB s'ha mantingut bastant estable en els darrers nou anys. El 27 % es desplaça amb mitjans de transport actius, com ara caminant, amb bicicleta o patinet elèctric. El transport públic representa el 58 %, on el metro és el més utilitzat. El transport privat motoritzat, en canvi, representa el 15 %, amb un major ús del cotxe en comparació amb la moto.

El desplaçament multimodal és molt habitual, ja que un 43 % combina diferents mitjans de transport en el desplaçament cap a la universitat. La comoditat i la rapidesa són els motius que tenen més pes a l'hora de triar com venir a la universitat. Altres motius que es tenen molt en consideració són la proximitat al lloc d'origen o de destí, l'estalvi de diners i motius ambientals.

Pel que fa al temps que es destina al trajecte per arribar a la universitat, un 25 % arriba a la universitat en menys de 30 minuts, un 35 % tarda entre 30 i 60 minuts, i un 40 % necessita més d'una hora.

La comunitat universitària de la UB recorre anualment 360,9 milions de quilòmetres per anar i tornar de la seva residència a la universitat, el que equival a unes emissions de 22.977 tones de CO₂ equivalent.

A aquests desplaçaments per accedir a la universitat, també cal afegir els que es realitzen durant la jornada laboral per motius de feina o d'estudi cap a altres campus de la UB. Un 16 % de les persones enquestades va afirmar que feia aquest tipus de desplaçaments per assistir a reunions o classes lectives, una xifra menor que l'any 2018, i que es pot explicar per la digitalització de tràmits a la UB i l'augment de l'ús de videoconferències per dur a terme reunions i formació.

La majoria d'aquests desplaçaments són curts, de menys de 5 quilòmetres, i es duen a terme sobretot en transport públic, o en modes actius per als més curts. En total, sumen 4,5 milions de quilòmetres anuals, que equival a les emissions de 268,2 tones de CO₂ equivalent.

Per finalitzar, a la pregunta oberta per realitzar comentaris relacionats amb la mobilitat cap a la universitat, la majoria dels comentaris fan referència a deficiències del transport públic, a la petició de reduir les tarifes del transport públic, millorar els aparcaments de bici ja sigui ampliant les places disponibles o millorant la seguretat d'aquests per evitar robatoris, i mesures per poder aparcar el cotxe.