

UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Cerdanyola del Vallès

La gestió de la mobilitat interna i de connexió en el campus universitari

La Universitat Autònoma de Barcelona va començar a diagnosticar les característiques de la mobilitat i l'accessibilitat de la població universitària als seus centres l'any 1998, i des de l'any 2001 realitza enquestes periòdiques per conèixer els hàbits de la comunitat universitària en aquesta qüestió.

La informació i dades aportades per aquests estudis, així com pel Pla de mobilitat elaborat l'any 2008, han permès ampliar i adaptar progressivament l'oferta de transport públic col·lectiu a les necessitats de la comunitat, a més d'impulsar diverses actuacions per fomentar la mobilitat a peu i en bicicleta i reduir l'ús del vehicle privat a motor, en especial a l'interior del campus universitari.

ACTUACIONS DESCRITES

- Ampliació i millora del servei de transport públic col·lectiu intern al campus de Bellaterra.
- Ampliació i millora del servei de transport públic col·lectiu de connexió del campus amb la resta del territori.
- Suport a la bicicleta i la mobilitat a peu.
- Creació de la pàgina web de mobilitat de la UAB.

EXPERIÈNCIES LOCALS
DE MOBILITAT
SOSTENIBLE

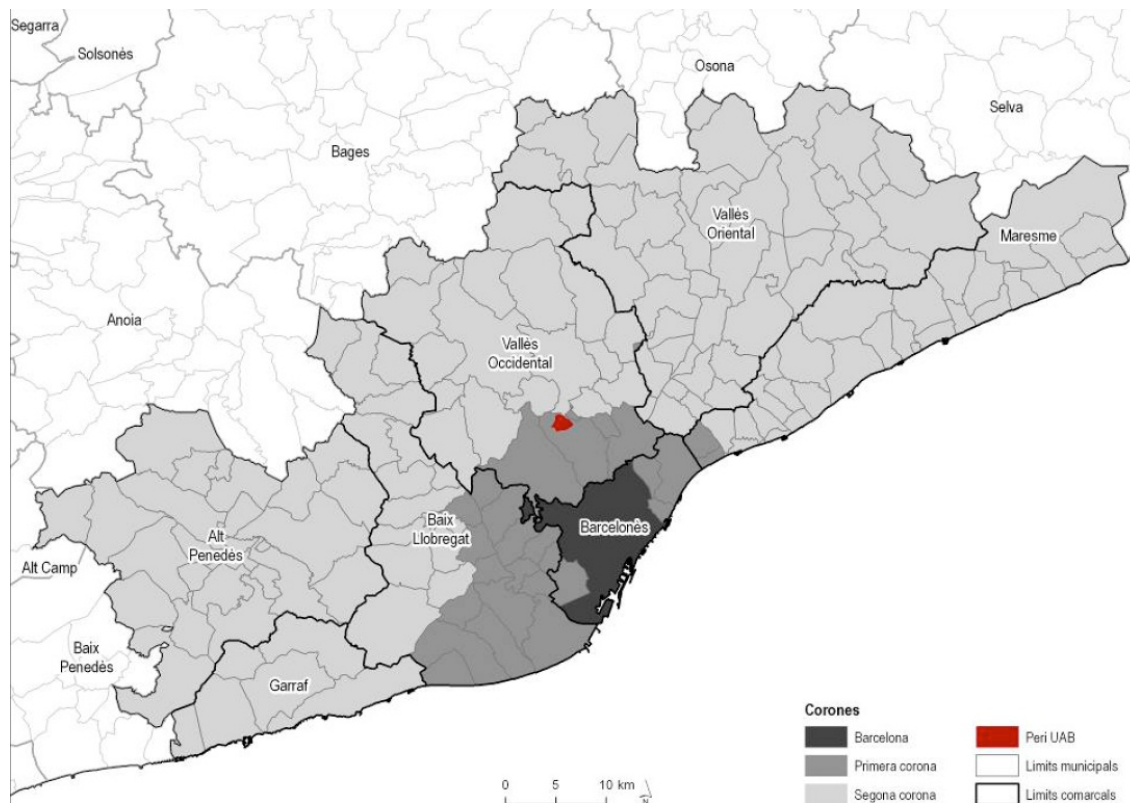
2

TERRITORI,
URBANISME I
MOBILITAT

- El campus de la Universitat Autònoma de Barcelona està situat al municipi de Cerdanyola del Vallès i acull una població universitària de 53.354 persones que realitzen uns 129.290 desplaçaments diaris (dades de l'enquesta de 2011).
- El campus de Bellaterra de la UAB es caracteritza pel seu aïllament geogràfic respecte els nuclis poblacionals. Aquesta ubicació perifèrica ha comportat, durant els últims anys, que la universitat esdevingués un campus-ciutat.
- La seva multifuncionalitat ha donat més complexitat a la seva gestió en temes de mobilitat ja que l'accessibilitat al campus, per part de molts usuaris, ja no té una única finalitat laboral o acadèmica. Són molts els usuaris esporàdics que visiten el campus per executar diverses gestions.
- La localització periurbana del campus i la configuració territorial de les infraestructures i serveis de transport de la Regió metropolitana de Barcelona condicionen, per tant, les pautes i els hàbits de mobilitat associats. La competitivitat de la UAB respecte d'altres universitats depèn en gran mesura de la facilitat d'accedir-hi, per la qual cosa una de les prioritats de la seva política és la millora de la mobilitat.
- La seva ubicació també es caracteritza per la proximitat a grans infraestructures viàries com l'AP7 o la C58. Actualment es troba connectada també per xarxa ferroviària i per transport col·lectiu per carretera.
- En general, els accessos al campus no estan degudament condicionats per als desplaçaments a peu o en bicicleta. El nucli de Bellaterra, els barris més propers de Cerdanyola, Barberà del Vallès i Badia del Vallès es troben a un temps de desplaçament a peu que oscil·la entre els 10 i els poc més de 30 minuts. Municipis com Ripollet, Sant Cugat del Vallès, Sant Quirze del Vallès i Sabadell es troben a una distància mínima d'entre 40 minuts i una hora.
- La xarxa viària interna per a vehicles motoritzats està constituïda per un total de 21 km de vies principals. L'oferta actual d'aparcament per a cotxes és de 7.000 places (1,3 places/100m² edificats), totes elles gratuïtes. La majoria de places d'aparcament es troben distribuïdes en els 20 aparcaments existents al campus universitari.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

3



Vista general del campus universitari de la UAB

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

4

Evolució de la comunitat universitària segons el col·lectiu (2006-2011).

COL·LECTIU	2006		2009		2011	
	N	%	N	%	N	%
Alumnat de 1r, 2n cicle i graus	29.105	76,8	30.685	70,4	35.895	67,3
PDI i alumnat de 3r cicle	6.985	18,4	10.676	24,5	14.941	28,0
PAS	1.821	4,8	2.218	5,1	2.518	4,7
TOTAL	37.911	100,0	43.579	100,0	53.354	100,0

Font: GEMOTT. Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per a la UAB i informes anteriors.

Evolució de la comunitat universitària segons el municipi o comarca de residència (2006-2011). Dades en percentatge

TERRITORI	2006	2009	2011
MUNICIPI			
Barcelona	31,1	27,2	25,7
Sabadell	9,0	9,1	10,5
Cerdanyola del Vallès	11,0	10,8	9,3
Terrassa	5,5	6,3	6,3
Sant Cugat del Vallès	4,6	3,9	3,8
Vila UAB*	4,4	4,5	2,7
Reste Vallès Occidental	8,1	10,4	10,5
Vallès Oriental	7,0	5,0	5,9
Baix Llobregat	4,0	5,6	4,5
Anoia - Bages	4,5	3,9	4,8
Reste Barcelonès	3,6	4,9	3,5
Maresme	4,1	3,8	2,0
Alt Penedès - Garraf	1,3	1,9	4,4
Reste Catalunya	1,8	2,7	,1
Fora d'Espanya	-	-	,1
Fora Catalunya	-	-	-
TOTAL	100	100	100

Font: GEMOTT. Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per a la UAB i informes anteriors.

* En les anàlisis presentades se separa el campus de la UAB de la resta de la ciutat donada la seva diferenciació geogràfica i d'usos.

LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT A LA UAB

El **Pla de Mobilitat** del campus de Bellaterra és el document fonamental per aplicar les estratègies de mobilitat sostenible de la Universitat Autònoma de Barcelona. El seu abast temporal és el període 2008-2014.

Procés amb història

L'any 2005 es va crear la Unitat de gestió de la mobilitat (UGM) de la UAB. L'UGM depèn de l'Àrea de Serveis Logístics i Administració, dins la Direcció d'Arquitectura i Urbanisme que penja directament de Gerència. L'UGM forma part de l'estructura organitzativa de la UAB, la qual cosa li permet realitzar una gestió integrada de la mobilitat col·laborant amb els diferents departaments de la UAB.

L'any 2006 es va elaborar el Pla estratègic d'accessibilitat, document que defineix la política sectorial de la Universitat en matèria de mobilitat i accessibilitat. L'eina estableix els principis, objectius i línies estratègiques bàsiques per a la gestió de la mobilitat amb l'objectiu de maximitzar l'accessibilitat al campus segons paràmetres d'eficiència, sostenibilitat, seguretat i equitat.

L'any 2007 es va constituir la Taula de mobilitat, òrgan format per la Generalitat, la Universitat Autònoma de Barcelona i l'Autoritat Territorial de Mobilitat de Barcelona (ATM). L'objectiu és garantir la participació dels diferents agents implicats en la definició de les línies estratègiques i fer el desenvolupament i seguiment de la política de mobilitat de la UAB.

Document de suport

El Pla de mobilitat compta amb un altre document estratègic de suport, el Pla director de la UAB 2006-2009, el qual recull els objectius i les línies bàsiques d'actuació que marquen el desenvolupament estratègic de la UAB com a centre de recerca, formació i de relació amb l'entorn i la societat. Es tracta d'un document de caire polític de referència del Pla.

En la seva redacció ja es va considerar que la gestió de la mobilitat generada esdevindria un dels aspectes estratègics de la UAB en els anys posteriors, i que la competitivitat de la UAB depèn de la capacitat dels usuaris d'accedir al campus.

CARACTERITZACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS

La UAB realitza cada dos anys l'Enquesta d'hàbits de mobilitat (EHMUAB), es realitza cada dos anys des del 2001, i el seu objectiu és obtenir informació sobre la mobilitat de la UAB, les seves característiques i les seves necessitats, i com a part prèvia a la generació de propostes d'actuació. Aquestes es realitzen amb una mostra d'usuaris representativa amb preguntes específiques que ajuden a caracteritzar la distribució espacial, temporal i modal dels desplaçaments de la universitat.

Identificar els hàbits i les deficiències

Els resultats de l'enquesta permeten identificar les deficiències d'accessibilitat presents en el sistema, des de cadascun dels orígens de desplaçament i, a partir d'aquestes dades, determinar les mesures més idònies per millorar la mobilitat de la zona d'estudi. L'enquesta de 2011 és la sisena edició, en la qual s'ha afegit com a tret diferencial una reflexió sobre percepcions en relació a l'ús del transport privat i l'aparcament per part del PDI i PAS, usuaris del cotxe.

Des de fa uns anys l'enquesta ha substituït la seva metodologia del treball de camp presencial per una metodologia *on-line*, canvi que ha fet estalviar recursos i temps, i simplificar l'operació millorant el procés.

L'estructura dels resultats es presenten al llarg de cinc capítols i unes conclusions finals, a més de diversos annexos metodològics. En el primer apartat s'analitzen les característiques de la comunitat universitària i en els següents s'aprofundeix en els hàbits de mobilitat d'aquesta comunitat. Uns hàbits que venen

definitos pels elements objectius del viatge com és el mitjà de transport que s'utilitza, la durada de desplaçament, el tipus de bitllet, etc. Aquestes anàlisis es valoren pels diferents col·lectius que integren la comunitat universitària i per gènere. També s'aprofundeix en la valoració que fan els usuaris del transport i en la opinió que tenen sobre diverses mesures que es poden emprendre per millorar la sostenibilitat al campus.

Les dades principals

El transport públic és el principal mode de transport per accedir a la UAB (56,7%), seguit del transport privat (36,9%) i dels modes no motoritzats (6,4%).

El temps mitjà de desplaçament per arribar a la UAB és de 47,2 minuts. L'índex d'ocupació del cotxe és d'1,11 persones per vehicle. FGC és el mitjà de transport més ben valorat per la comunitat universitària amb una nota de 6,7 sobre 10. El 50,1% de la comunitat universitària disposa de vehicle per accedir a la UAB (dades de l'Enquesta de 2011)

Al llarg dels darrers anys predomina l'ús del transport públic, situant-se en mínims de 52,6% l'any 2001 fins a màxims de 61,2% en el 2004, degut a la integració tarifària i a l'abaratiment del cost dels desplaçaments amb mitjans públics.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

7

Evolució del repartiment modal (2001-2009). Dades en percentatge.

	2001	2002	2004	2006	2009	2011
NO MOTORITZAT	4,0	4,2	3,4	5,8	7,2	6,4
Caminant	3,9	3,7	3,3	5,0	6,4	5,1
Bicicleta	0,1	0,4	0,1	0,8	0,8	1,3
TRANSPORT PÚBLIC	52,6	60,0	61,2	53,1	54,3	56,7
Autobús	1.821	4,8	2.218	5,1	2.518	4,7
FGC	37.911	100,0	43.579	100,0	53.354	100,0
RENFE (+bus intern UAB)	11,6	15,2	16,6	12,7	12,2	16,0
TRANSPORT PRIVAT	43,4	35,8	35,5	41,1	38,5	36,9
Cotxe conductor sol	25,5	21,3	21,2	27,9	26,2	24,6
Cotxe conductor + altres persones	7,9	8,4	6,6	5,7	7,3	7,1
Cotxe acompanyant	8,6	5,7	6,8	6,3	3,7	3,4
Moto	1,3	0,4	0,8	1,1	1,4	1,8
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2001 - 2011

Els desplaçaments interns, a peu

Si bé no es disposa de dades de 2011, les enquestes anteriors revelaven que els membres de la comunitat universitària realitzen una mitjana de 3 desplaçaments interns al dia, del quals més del 95% es realitzen a peu i tenen una durada mitjana d'uns cinc minuts. Els que arriben en transport públic han d'invertir més temps que els que ho fan en cotxe.

Els fluxos de desplaçaments interns es donen especialment entre els accessos al campus (estacions ferroviàries, parades d'autobús i aparcaments) i les facultats amb un major nombre d'alumnes matriculats.

En canvi, el mitjà de transport més utilitzat pel conjunt de la població per accedir al campus de

Bellaterra és el transport públic, amb una quota del 56,7%. Els que triguen menys temps en accedir al campus són els que fan servir el transport no motoritzat (degut a la proximitat del lloc de residència) i els que més els que es desplacen en RENFE (més bus intern, amb una mitjana de 66,6 minuts).

El principal motiu de desplaçament al campus de la UAB són els estudis i la feina, però també hi ha altres activitats que generen desplaçaments (activitats culturals, activitats esportives, acompanyar d'altres persones, etc.). La majoria dels desplaçaments amb destinació al campus tenen el seu origen a la regió metropolitana de Barcelona.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

8


Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons el col·lectiu (2006-2011). Dades en percentatge.

MODE PRINCIPAL	Alumnat de 1r cicle			Alumnat de 2n cicle			Alumnat de 3r cicle		
	2006	2009	2011	2006	2009	2011	2006	2009	2011
NO MOTORITZAT	7,7	8,9	7,1	4,6	7,1	7,4	**	8,1	4,9
Caminant	7,1	8,2	6,2	3,8	6,3	6,3	**	7,1	2,8*
Bicicleta	0,7	0,6	0,9	0,8	0,9	1,2	**	1,0	2,1*
TRANSPORT PÚBLIC	58,1	58,4	62,9	54,1	56,3	57,8	**	57,5	56,7
Autobús	8,3	9,8	9,2	8,1	7,1	7,4	**	8,0	5,8
FGC	33,1	33,6	33,1	33,2	36,1	35,2	**	38,6	35,3
RENFE (+ bus intern UAB)	16,7	15,0	20,5	12,8	13,1	15,3	**	11,0	15,7
TRANSPORT PRIVAT	34,2	32,8	30,0	41,3	36,6	34,8	**	34,4	38,3
Cotxe conductor sol	19,8	18,4	16,1	28,5	26,0	23,7	**	26,4	28,2
Cotxe conductor + altres persones	4,8	8,0	8,1	6,3	6,5	6,9	**	4,4	4,4*
Cotxe acompanyant	8,7	5,2	4,7	5,3	2,8	2,5	**	3,1	2,7*
Moto	0,9	1,2	1,1	1,1	1,3	1,5	**	0,5	3,0*
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006, 2009 i 2011

* Dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos

** Dades no disponibles. En 2006 els resultats agrupaven l'alumnat de 3r cicle amb PDI.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

9


Evolució del repartiment modal en els desplaçaments per arribar a la UAB segons el col·lectiu (2006-2011). Dades en percentatge

MODE PRINCIPAL	PDI			PAS			Total UAB		
	2006	2009	2011	2006	2009	2011	2006	2009	2011
NO MOTORITZAT	**	1,5	4,8*	1,5	2,2	1,8*	5,8	7,2	6,4
Caminant	**	0,6	3,1	1,0	1,2	1,3*	5,0	6,4	5,1
Bicicleta	**	0,6	0,9	0,8	0,9	1,2	**	1,0	2,1*
TRANSPORT PÚBLIC	**	30,0	38,1	31,2	39,3	30,1	53,1	54,3	56,7
Autobús	**	3,4	1,9*	4,5	2,8	3,5*	7,4	7,7	7,2
FGC	**	23,4	31,8	22,6	31,8	22,6	33,0	34,4	33,5
RENFE (+ bus intern UAB)	**	3,4	4,3	4,0	4,7	4,0*	12,7	12,2	16,0
TRANSPORT PRIVAT	**	68,5	57,1	67,3	58,6	68,1	41,1	38,5	36,9
Cotxe conductor sol	**	47,7	44,8	51,5	45,2	51,3	27,9	26,2	24,6
Cotxe conductor + altres persones	**	13,1	7,5*	8,6	9,3	11,1*	5,7	7,3	7,1
Cotxe acompanyant	**	3,8	2,7*	6,1	2,2	2,7*	6,3	3,7	3,4
Moto	**	3,8	2,2*	1,1	1,9	3,1*	1,1	1,4	1,8
TOTAL	**	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: GEMOTT. 2006, 2009 i 2011

* Dades no significatives, casos per casella inferiors a 30 casos

** Dades no disponibles. En 2006 els resultats agrupaven l'alumnat de 3r cicle amb PDI.

EL SERVEI D'AUTOBÚS DE LA UAB

Les dimensions del campus de Bellaterra fan que calgui comptar amb una xarxa de transport públic que faciliti els desplaçaments interns i, alhora, estigui connectada amb les estacions de tren.

Servei gratuït

La demanda de mobilitat interna es resol actualment amb cinc línies d'autobús que funcionen durant els dies lectius. Gràcies a aquestes línies totes les connexions del campus queden cobertes amb vehicles accessibles i amb freqüències que van entre els 10 i els 40 minuts en funció de l'hora i del desplaçament. El servei és gratuït i té un horari d'entre les 7:45h. fins a les 22:30h, durant tots els dies lectius. Val a dir que tots els autobusos del servei de la UAB funcionen amb biodièsel.



Els autobusos es posen en funcionament quan arriben els trens a primera hora del matí, i fins a les 10.30. A partir d'aquesta hora, la freqüència de les sortides des de l'estació és de 10 minuts, alternant-se les línies L1 amb la L4 i la L2 amb la L5.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

11

Parades accessibles

Durant la primera fase d'implantació del Pla de Mobilitat s'ha treballat per millorar les parades d'autobús, i s'ha incrementat l'accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda (PMR), rebaixant voreres, retirant obstacles, construint accessos, etc. Actualment, el 100% dels vehicles són accessibles durant tot el dia.

Els panells informatius de les marquesines s'han reubicat a més distància per fer més accessible també la parada, i s'han instal·lat elements indicadors de parada amb l'objectiu d'homogeneïtzar el disseny i s'ha millorat la informació exposada a les marquesines sobre el servei d'autobús intern.



EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

12



+ adaptat 

+ parades

+ freqüència

+ ràpid



UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

www.uab.cat
mobilitat@uab.cat | Tel. 93 581 11 11

TRIA LA TEVA LÍNIA

ORÍGENS	RENFE	EUREKA	CC. EDUCACIÓ-FTI	CIÈNCIES I BIOCIÈNCIES	EIX CENTRAL	ESCOLA POSTGRAU-FGC	ENGINYERIA-SAF	FGC-EIX CENTRAL	LLETRES I PSICOLOGIA	MEDICINA I CC. COMUNICACIÓ	RECTORAT-VETERINÀRIA	VILA NORD	VILA SUD
Renfe		L2 L5	L1 L4	L1 L4	L4 L5 L2 L1	L5 L2	L4 L5 L2 L1	L4 L1	L1 L4	L2 L5	L1 L4	L2 L5	L2 L5
Eureka	L5 L2		L3	L3	L2	L2 L3	L2	L3	L3	L2 L3	L3	L2 L3	L2 L3
CC. Educació-FTI	L4 L1	L3		L4 L3	L1	L3	L1	L1 L3	L4 L3	L3	L1 L3	L3	L3
Ciències i Biociències	L4 L1	L3	L1 L3		L1	L3	L1	L1 L3	L4 L3	L3	L1 L3	L3	L3
Eix Central	L1 L2 L4 L5	L5	L4	L4		L5	L1 L2	L4	L4	L5	L4	L5	L5
Escola postgrau-FGC	L2 L5	L5 L3	L3	L3	L2		L2	L3	L3	L5 L3	L3	L5 L3	L5 L3
Enginyeria-SAF	L1 L2 L4 L5	L5	L4	L4	L4 L5	L5		L4	L4	L5	L4	L5	L5
FGC-Eix Central	L1 L4	L3	L4 L3	L4 L3	L1	L3	L1		L4 L3	L3	L4 L3	L3	L3
Lletres i Psicologia	L4 L1	L3	L1 L3	L4 L3	L1	L3	L1	L1 L3		L3	L1 L3	L3	L3
Medicina i CC. Comunicació	L5 L2	L5 L3	L3	L3	L2	L2 L3	L2	L3	L3		L3	L2 L3	L2 L3
Rectorat-Veterinària	L1 L4	L3	L4 L3	L4 L3	L1	L3	L1	L1 L3	L4 L3	L3		L3	L3
Vila Nord	L2 L5	L5 L3	L3	L3	L2	L2 L3	L2	L3	L3	L5 L3	L3		L5 L3
Vila Sud	L5 L2	L5 L3	L3	L3	L2	L2 L3	L2	L3	L3	L5 L3	L3	L2 L3	

Línies que et porten a les diferents destinacions.

Milliores de futur

Les millores que es portin a terme en els propers anys en aquest servei han d'anar encaminades a reduir la sobrecàrrega de passatgers en algunes expedicions durant les primeres hores del matí, a disminuir la dependència del compliment dels horaris d'arribada pel servei ferroviari a primera hora del matí i a renovar la flota d'autobusos. També caldria considerar la possibilitat d'oferir algun tipus de servei d'autobús durant els caps de setmana i els dies festius.

EL TRANSPORT PÚBLIC DE CONNEXIÓ

El campus compta amb 3 estacions ferroviàries: dues de Ferrocarrils de la Generalitat (Bellaterra i UAB), i una de Rodalies Renfe (Cerdanyola-Universitat). Aquesta última es troba situada a un km del campus, però la seva connexió amb les diverses facultats està garantida mitjançant el servei d'autobusos interns de la pròpia UAB.

Hi ha també dotze línies diàries d'autobús interurbà que connecten el campus amb gran part del territori català. La majoria dels operadors d'autobús que donen servei a la UAB formen part del sistema tarifari integrat

Més oferta d'autobús interurbà

La millora de la cobertura per arribar al campus en autobús interurbà ha fet que molts membres de la comunitat universitària accedeixin en transport públic col·lectiu. A més de les dotze línies diàries, existeixen cinc línies més que donen servei amb una freqüència setmanal, cosa que permet a moltes persones arribar a principis de setmana i retornar al seu lloc de residència el cap de setmana.

Les darreres millores introduïdes han estat la creació d'un nou servei d'autobús entre Torrefarrera i la UAB, que transcorre per diferents municipis de les terres de Lleida i té una freqüència d'un cop per setmana, i l'increment de les expedicions de la línia que connecta amb Sabadell. En el seu conjunt, aquestes línies connecten 57 municipis amb el campus.

Dels municipis i els nuclis de població que estan connectats amb una freqüència diària, n'hi ha sis amb més de cinc expedicions al dia: Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès, Bellaterra, Barcelona, Mataró i Argenton. Tots els municipis amb connexió diària, menys Girona, es troben dintre de l'àmbit de la Integració Tarifària.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

14

Milliores de futur

Pel que fa a les intervencions que es poden portar a terme en el futur per a millorar la qualitat del servei hi ha la creació d'un carril bus exclusiu que arribi a la UAB, l'adaptació de tots els autobusos per a les persones amb mobilitat reduïda, i la millora de la informació sobre rutes i horaris en les marquesines per a evitar la possible dissuasió de la demanda.

Així mateix, també es detecta una baixa cobertura del servei en el conjunt de l'àmbit territorial i una baixa freqüència des de ciutats importants com Sabadell i Terrassa, aspectes aquests que es tindrà en compte de cara al futur.

Nombre total d'usuaris de l'autobús interurbà de connexió directe amb la UAB segons procedència (2006-2011)

TERRITORI / MUNICIPI	2006	2009	2011
Barcelona	306,54	308,19	233,103
Sabadell	23,88	63,45	67,22
Cerdanyola	1.401,19	1.449,61	1.389,34
Terrassa	25,02	27,45	10,08
Sant Cugat	8,71	0	0
Resta del V Occidental	107,47	213,01	380,95
V. Oriental	15,92	56,65	141,65
Baix Llobregat	31,84	85,41	44,81
Anoia – Bages	87	100,27	244,89
Resta Barcelonès	99,72	196,45	97,31
Maresme	643,5	619,34	816,05
Alt Penedès – Garraf	0	14,07	0

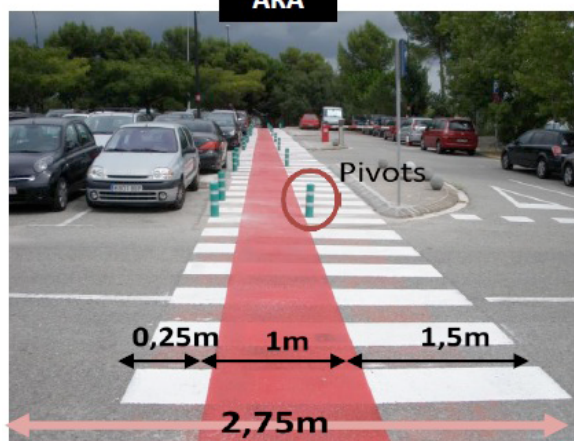
EL SUPORT A LA BICICLETA I LA MOBILITAT A PEU

Segons l'enquesta de 2011 actualment gairebé un 1,3% dels desplaçaments per accedir al campus es fan en bicicleta, mentre que l'any 2001 eren insignificants. Una de les línies estratègiques del Pla de mobilitat de la UAB és, precisament, continuar potenciant l'ús de la bicicleta entre la població universitària.

ABANS



ARA



La xarxa de carril bici de la UAB

Actualment, s'està treballant amb els ajuntaments dels municipis veïns per a condicionar i millorar la seguretat i la comoditat dels diversos accessos en bicicleta al campus de Bellaterra. El campus està situat a distàncies fàcilment assolibles en bicicleta des del nucli del voltant com Cerdanyola del Vallès, Badia del Vallès, Bellaterra, Sant Cugat o Barberà del Vallès, i també des de nuclis més llunyans com Terrassa, Rubí i Sabadell.

El campus està situat a distàncies fàcilment assolibles en bicicleta des dels nuclis del voltant com Cerdanyola del Vallès, Badia del Vallès, Bellaterra, Sant Cugat i Barberà del Vallès, i també des de nuclis més llunyans com Terrassa, Rubí i Sabadell. Dels cinc accessos del campus tres es troben adaptats pels desplaçaments en bici, parlem de l'accés des de Bellaterra, des de Sant Cugat i des de Badia.

La darrera actuació ha consistit en el perllongament del camí procedent de Badia del Vallès fins l'àrea de vianants de l'eix nord a través de l'aparcament de la Facultat de Lletres i Psicologia. L'actuació ha estat possible gràcies a la reducció de la plataforma al final del camí i de les il·letes que delimiten les fileres d'aparcament, i la col·locació de pivots per evitar ocupació de l'espai per cotxes i la senyalització.

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

16

S'ha implantat una senyalització horitzontal a través de la línia de pas de vianants i bicicletes, una senyalització vertical informativa al propi pas i dues d'advertència 25 m, una senyalització informativa de camí de vianants i bicicletes amb direcció a Badia a la zona de vianants de l'Eix Nord, un a cada sentit de circulació i una senyalització a la vorera de facultats properes.

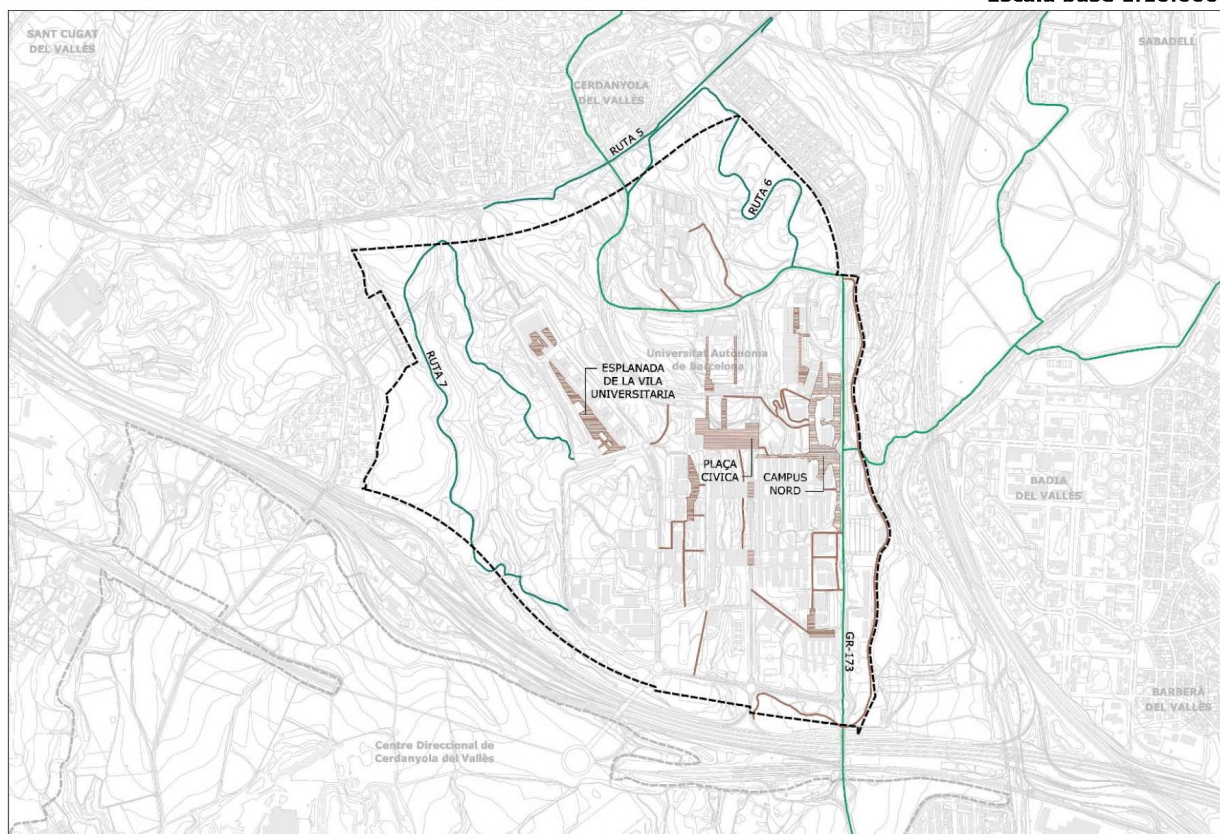
Pel que fa a la xarxa interna, actualment existeixen alguns trams de carril bici aïllats a l'interior del campus. Els ciclistes, per realitzar els seus desplaçaments han d'utilitzar la

xarxa viària, compartida amb el trànsit rodat, o els espais oberts del campus, que comparteixen amb els vianants. El campus està constituït com a Zona 30 o zona de pacificació del trànsit per a facilitar la convivència en l'ús dels diferents modes de transport.

La millora que es preveu en un futur immediat és l'ampliació del carril bici del campus amb la creació d'un nou tram de carril a la part sud-est del campus que enllaçarà amb el camí procedent de Sant Cugat.

XARXA ACTUAL PER VIANANTS I CICLISTES

Escala base 1:10.000



PLA DE MOBILITAT DE LA UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA. CAMPUS DE BELLATERRA

EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

17

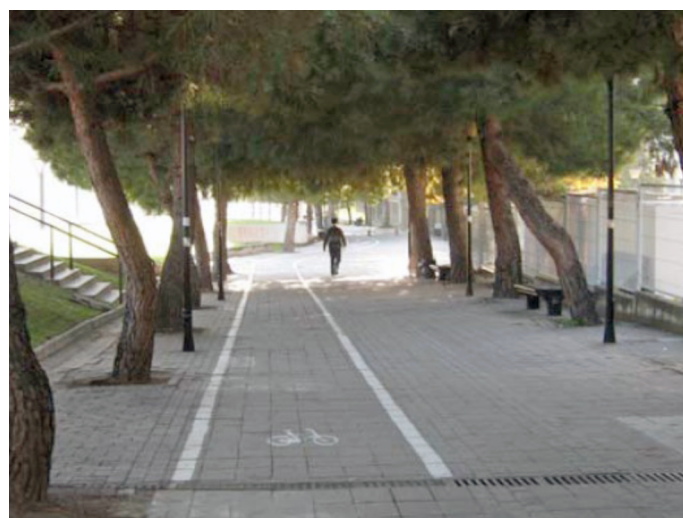
Servei Biceberg

Hi ha més de vint punts d'aparcament de bicicleta distribuïts pel campus, amb un nombre total de més de 300 places. Estan situats als punts d'accés a les facultats i centres per prevenir els robatoris i, alhora, estimular l'ús d'aquest mitjà.

A més dels aparcaments convencionals, la UAB compta amb un Biceberg situat al centre del campus, a la Plaça Cívica. Es tracta d'un aparcament subterrani i automàtic que ofereix una protecció total davant del robatori i les inclemències del temps.

L'usuari rep i torna la bicicleta a peu de carrer i, a més a més, permet guardar altres elements necessaris per al seu ús, com la bossa o el casc. L'usuari realitza les operacions mitjançant una targeta xip amb un codi personal secret, seguint un procés tan senzill com els dels caixers automàtics. El temps d'accés fins cada plaça d'aparcament és de 30 segons, tant per al seu dipòsit com per a la seva retirada.

La quota de l'abonament mensual és de 12€, tot i que durant els tres primers mesos l'abonament serà gratuït. La tarifa de les places lliures és de 0,30 euros/hora o de 0,15 euros/hora per als abonats al Servei d'Activitat Física.



EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

18

ABANS



DESPRÉS



Mobilitat a peu més segura

Un dels objectius del Pla de mobilitat és també fomentar la mobilitat segura a peu a l'interior del Campus. En aquest sentit, s'impulsen diverses mesures com habilitar passos de vianants cada 200 metres a l'entrada i sortida de les rotondes en tot l'Eix del Nord, garantir la continuïtat dels itineraris i millorar-ne la senyalització, i ampliar les voreres, tant per a l'ús dels vianants com dels usuaris de la bicicleta.

EXPERIÈNCIES LOCALS
DE MOBILITAT
SOSTENIBLE

19

LA PÀGINA
WEB DE LA
MOBILITAT

L'any 2010, la UAB va posar en funcionament el web de mobilitat i transports. L'objectiu d'aquesta eina és facilitar la informació necessària sobre l'oferta de mitjans disponibles, així com fomentar els valors i hàbits de la mobilitat sostenible.

**Recursos pràctics**

El web aporta, d'una banda, dades pràctiques sobre els diferents mitjans de transport que la comunitat universitària té al seu abast –línies d'autobús i tren, horaris, tarifes, accessos, aparcaments...–, i de l'altra, incorpora un aplicatiu que permet localitzar els centres i serveis al pla-nol del campus i també informa sobre les millors opcions per arribar-hi des de qualsevol indret del territori.

Es tracta de l'aplicatiu POMO, desenvolupat per la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura amb la col·laboració de DLM Development, una empresa *spin off* de la UAB. Només cal posar la població d'origen i la UAB com a lloc de destinació i l'eina dóna les diferents opcions en vehicle privat, caminant, en bicicleta o en transport col·lectiu, amb una comparativa de temps, costos i externalitats.

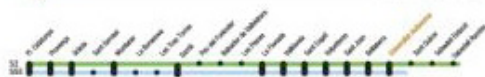
Recursos complementaris

El web inclou també documents divulgatius o tècnics d'interès sobre la mobilitat sostenible en general, i sobre la mobilitat i l'accessibilitat al campus de la UAB, en particular (pla de mobilitat, pla d'accessibilitat, enquestes...).

Així mateix, inclou informació comparativa sobre els costos reals de cada mitjà de transport per tal que els usuaris els tinguin en compte a l'hora de triar el més adequat. Aquests costos tenen en compte tant els interns –tarifes transport públic, gasolina, manteniment i reparacions, temps de recorregut, peatges, aparcament, multes, impostos...–, com els externs –accidentalitat, contaminació, soroll, canvi climàtic...

COM ARRIBAR A LA UAB AMB MITJANS SOSTENIBLES?

AMB THEN



RENTÉ-POUR-LES / AUTEUR(S) GRATUIT 100

© 2006 by Blackwell Publishing Ltd



ALTERNATIVE 1: 1998

with a large number of small, independent, and



PER QUÈ FER SERVIR ELS MITJANS COL·LECTIUS I NO MOTORIZATS?

PO. MED. AMBUL. Et transport de "dactylos" que mène à l'école pour les enfants. C'est la seule école, dans le village, de ces principales formes d'émigration de grande concentration d'effectifs/élevés.

PO. LA SALT. LA SAGRETTA. Une accidentée de circulation produisant chaque an 45.000 morts à l'étranger, la 1^{re} principale cause de mort entre les membres de 25 ans.

PO. UN CAMPUS DE QUALITÉ. Et campus prédit la présence d'un 15.000 élèves/ét. Agit par les sept millions d'immigrants et les millions de réfugiés qui ont quitté les pays d'origine.

PO. UN TERRITOIRE SOCIALEMENT HÉTÉROGÈNE. Un territoire basé sur la relation de toutes les sociétés qui s'efforcent, à Galtysburg, d'obtenir 50% de la population ne fait partie du campus.

PO. L'ECONOMIA POLITICA. Si l'on en compte toutes les dépenses administratives, utiliser le transport du capital, la biologie et les autres sciences, les sciences de la vie, la biologie et les autres sciences n'ont pas de valeur académique qui valent en crises - à l'heure actuelle, les crises.

PO. There is a lot of people in a village that is not a village. Et l'agriculture est la seule activité qui a une certaine importance dans le village.

[illegible]

AMB SICI O CAMINANT: Ràpid, ecològic i econòmic

L'Autònoma compra amb aparcaments per a bicicletes a totes les facultats distribuïdes pel campus i un Bloomberg a la Plaça Dvick.

AMB AUTOBUS

Poss accede al catalogo [Directoire](#) del d'questa municipalitat

[illegible]

TARIFES

PREUS PER VIATGE

	si	si	si	
Plusieurs vintages des différents origines fins à l'USJ considérés et les vintages qui ne peuvent être attribués à un vin en total de des vintages à la fois en cas des effets	Barbaresco	1,64	1,61	1,8
	Sarbelli	0,89	0,84	1,2
	Cambasino	0,89	0,84	1,2
	Torreale	1,64	1,61	1,8
	Santi Cugari	0,89	0,84	1,2
	Santi Quirino	0,89	0,84	1,2
	Rubi	0,89	0,84	1,2
	Trappist	1,64	1,61	1,8

FACILITY	ATM					DEBIT					FISC				
	T-10	T-10/20	T-10/30	T-10/40/50	T-10/60	Standard	Normal	Normal + Bonus	Targeted Client	Standard	Normal	Normal + Bonus	Targeted Client		
Bancoronto	1.64	1.61	1.64	1.67	1.62	1.72	1.62	1.94	1.29	1.93	1.96				
Scotiabank	0.83	0.86	1.28	1.11	0.99	1.09	0.92	1.12	0.83	1.09	0.86				
Commerce	0.84	0.84	1.28	1.17	0.99	1.09	0.92	1.12	0.83						
Transunion	1.64	1.61	1.64	1.67	1.62	1.72	1.62	1.94	1.29	1.73	1.74				
Sant Cugat	0.83	0.84	1.28	1.17	0.99	0.76	0.76	1.00	0.67	0.78	0.57				
Sant Gervasi	0.83	0.84	1.28	1.17	0.99					0.78	0.57				
Rubi	0.83	0.84	1.28	1.17	0.99	0.76	0.76	1.00	0.67	1.09	0.86				
Integratim	1.64	1.61	1.64	1.67	1.62	1.72	1.62	1.94	1.29						
Grandesaves	2.26	1.97	2.49	2.28	1.93	1.71	1.63	1.98	1.26						
Wolait	1.64	1.61	1.64	1.67	1.62	1.72	1.62	1.94	1.29						
Banque	0.83	0.84	1.28	1.17	0.99	1.09	0.92	1.12	0.83						
Mutual	2.27	2.40	2.95	2.75	2.31	2.01	1.78	1.99	1.8						
Marshall	2.26	1.97	2.49	2.28	1.93	1.69	0.93	1.12	0.83						

^aFigures of the

On 21 October 2004, 30 days before the 2004 election, the results of the 2004 election were released. The results of the 2004 election were released on 21 October 2004, 30 days before the 2004 election.

SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

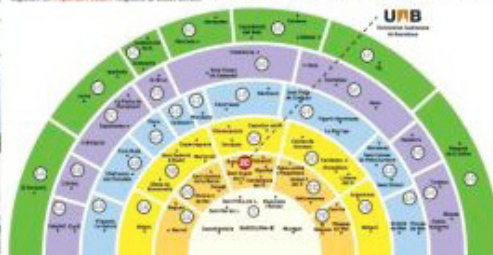
Aquesta flota s'adquirirà d'acord amb el nombre de zones per on transiti el vehicle durant fins a un màxim de 8.

On tranche et on rigole, pagant fins à un maximum de 6.

Ces floes intégrés permettent fins à trois transbordements
despécialisés économiquement. En cas de transbordement de
obligatoire valider-les.

On perçoit de temps que en dispose de d'1 floe à 15 minutes per
de floe de transport d'1 zone à s'incrémenter en 15 minutes per
à cela une addition.

À côté de ses possibilités de transformation, ce Moû Intégral possède un **arôme subtil** respectueux de l'identité locale.



GUIA DE TRANSPORT SOSTENIBLE DE LA UAB

Cada any s'actualitza la Guia de Transport Sostenible de la UAB que té per objectiu divulgar els mitjans de transport disponibles i conscienciar dels avantatges de la mobilitat sostenible. Els continguts són: Mapa zonal del campus amb informació sobre recorreguts i línies d'autobús, la disponibilitat dels mitjans de transport col·lectiu disponibles per arribar a la UAB i informació sobre tarifes.

Aquesta guia es reparteix entre els diferents col·lectius de la comunitat universitària: els estudiants de la UAB durant el període de matrícula, el PDI i PAS, la comunitat no universitària, professors visitants i treballadors d'empreses ubicades al campus o que ofereixen serveis a la UAB

La Guia de Transport sostenible de la UAB es fa en col·laboració amb l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de Barcelona, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Renfe i Autocars Font.

LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT A LA UAB

La UAB compta amb una Unitat de Gestió de la Mobilitat adscrita a l'Àrea de Serveis Logístics i Administració, i que va ser creada l'any 2005 després d'uns anys de diagnosi de la mobilitat i d'impuls d'actuacions per a millorar l'accessibilitat de la població universitària.

Les funcions de les Unitat de Gestió de la Mobilitat són:

- ▶ Fer el seguiment de les actuacions contemplades al Pla de Mobilitat de la UAB.
- ▶ Coordinar els següents serveis que es garanteixin els criteris i objectius del Pla d'Accessibilitat de la UAB, així com:
 - Les subvencions al transport públic.
 - La gestió de l'aparcament: places reservades als membres PDI/PAS, places reservades per a PMRs, càrrega/descàrrega, aparcaments per a bicicletes, control de la indisciplina, etc.
 - El parc mòbil.
 - L'espai públic i el manteniment.
 - La informació al web sobre mobilitat transports a la UAB.



CONTACTE

Rafael Requena

Unitat de Gestió de la Mobilitat
Àrea de Serveis Logístics i Administració
Campus de la UAB
Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
93 581 46 43
mobilitat@uab.cat

PARAULES CLAU

universitat, pla de mobilitat,
gestor de mobilitat, taula de mobilitat,
enquesta de mobilitat