

Resum executiu de l'enquesta de mobilitat 2022

Contextualització

El gener del 2015 es va fer la primera enquesta de mobilitat de la UPF com una de les entrades del Pla de Mobilitat estrenat aquell any. Després dels dos anys de mobilitat excepcional i reduïda, causada per la pandèmia de la covid, durant el mes de juny del 2022 es va dur a terme la segona edició de l'enquesta, integrada en el marc del Pla de Mobilitat com un dels eixos vertebradors del Pla de Sostenibilitat Ambiental de la UPF 2021-2024.

Contrastant-la amb l'enquesta anterior, enguany la comunitat UPF s'ha incrementat de les 15.030 persones que la podien respondre el 2015 a les 15.985 d'aquest any, xifra que representa un augment de prop del 6% de població. Les enquestes, doncs, tenen com a objectiu conèixer la mobilitat que genera la comunitat universitària per venir fins als campus i entre els tres campus que constitueixen la UPF (campus del Mar, del Poblenou i de la Ciutadella, així com l'edifici Mercè, seu del Rectorat).

Respostes obtingudes

Respostes: 4.173 respostes (26,1% d'un total de 15.985)

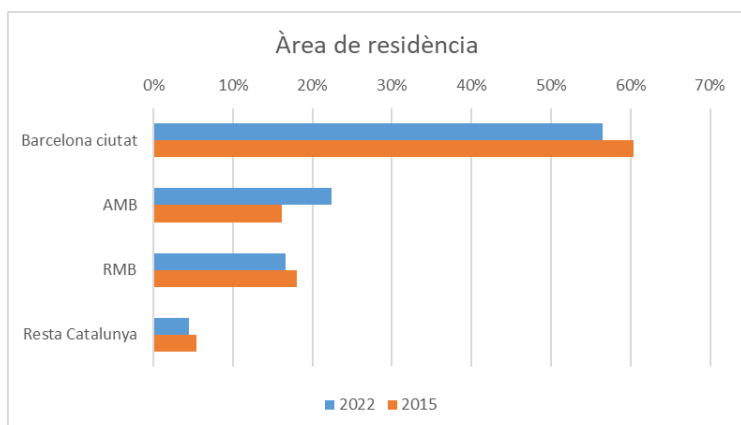
Per col·lectius:

- PAS: 582 respostes (65,2% d'un total de 893)
- PDI: 591 respostes (29,8% d'un total de 1.985)
- Estudiants de doctorat: 224 respostes (16,2% d'un total de 1.382)
- Estudiants de màster: 249 respostes (17,7% d'un total de 1.404)
- Estudiants de grau: 2.527 respostes (24,5% d'un total de 10.322)

Anàlisi

- Àrea de residència

Pel que fa al domicili habitual dels membres de la comunitat universitària durant el curs, les dades es mantenen estables respecte a les del 2015. Enguany, un 56,61% viu a Barcelona ciutat durant el curs acadèmic. La dada més remarcable és que la ciutat de Barcelona baixa 4 punts percentuals com a àrea de residència al llarg del curs, mentre que l'AMB puja un 6%.



- Quantitat de desplaçaments

Respecte al 2015, trobem principalment dos canvis que han afectat la mobilitat. Per una banda, el col·lectiu del PAS ha començat a treballar no presencialment dos dies a la setmana. Per altra banda, EDvolució, el nou model educatiu de la UPF, disminueix les hores a l'aula en favor d'altres activitats que es fan en format en línia. Ambdós canvis poden afavorir una disminució de la mobilitat.

En canvi, les dades mostren un augment de la mobilitat total, tant pel que fa als desplaçaments (uns 70.000 més [un increment de l'1%]), com de quilometratge (2 milions més [un increment del 9%]), com d'emissions (400.000 TmCO₂ més [un increment del 32%]). Tanmateix, aquestes dades es veuen afectades pel fet que la població ha augmentat en quasi 1.000 persones, al voltant d'un 6%.

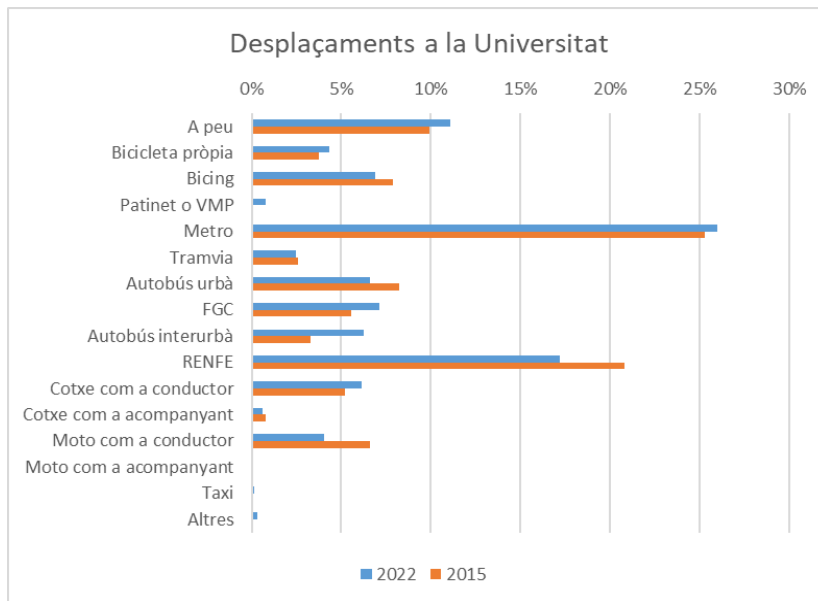
	2022	2015
Desplaçaments totals	8.209.659	8.141.417
Km totals	25.879.848	23.758.109
TmCO ₂ totals	1.675.409	1.267.049
Dies totals en desplaçament	47.134	40.028

Tanmateix, les dades se suavitzen en el cas dels desplaçaments per usuari: han disminuït un 5%, mentre que els quilòmetres per usuari augmenten lleugerament (un 2,5%) i també ho fan les emissions de CO₂ (un 24%).

	2022	2015
Desplaçaments per usuari	514	542
Km per usuari	1.619	1.581
TmCO ₂ per usuari	104,8	84,3
Dies per usuari en desplaçament	2,9	2,7

Pel que fa als desplaçaments per col·lectiu (PAS, PDI i estudiants), en el cas del PAS han disminuït en els tres tipus. En canvi, en el cas del PDI i dels estudiants han disminuït en els desplaçaments a la Universitat i entre campus. Tanmateix, els desplaçaments per motius acadèmics augmenten més del doble en el cas dels estudiants i pràcticament es dobla en el del PDI.

- Tipus de transport



Per anar i venir de la Universitat, ha disminuït l'ús de la RENFE i de l'autobús urbà, i han augmentat els viatges a peu, en metro, en FGC i en autobús interurbà, a més de l'aparició del patinet com a tipus de transport. Un 11,19% de la població (1.789 persones) tenen la bicicleta com a mitjà de transport habitual i un 0,75% (121 persones) utilitzen patinet o VMP. Per contra, un 10,18% d'usuaris (1.627 persones) vénen amb vehicles motoritzats i contaminants.

També cal estudiar l'evolució de la ràtio de desplaçaments sostenibles, és a dir, la relació entre els viatges que es fan a peu, en bicicleta, en patinet o en transport públic col·lectiu (TPC), i els viatges motoritzats en cotxe o en moto. En aquest indicador, s'ha produït una lleugera millora respecte a l'última enquesta, que passa d'un 88,79% de desplaçaments sostenibles a un 89,16%. En canvi, si mirem els quilòmetres efectivament recorreguts amb transport sostenible, aquesta diferència empitjora: del 85,13% obtingut l'any 2015 al 82,10% l'any 2022. D'altra banda, s'incrementa el transport sostenible en els viatges entre campus, i es manté la proporció entre desplaçaments sostenibles i no sostenibles en desplaçaments per motius laborals o acadèmics fora de la UPF.

- Risc, accidentalitat i satisfacció

Els factors de risc percebuts es mantenen pràcticament igual respecte al 2015. El principal factor de risc continua sent la intensitat del trànsit (gairebé un 45% de les respostes), seguit de la falta de puntualitat dels transports (35% de les respostes). Pel que fa a l'accidentalitat en els trajectes, es manté en unes xifres molt baixes, tant en el nombre d'accidentalitat com en la gravetat (més d'un 70% dels accidents produïts són de caràcter lleu).

Així mateix, pel que fa a la satisfacció amb l'elecció del mitjà de transport, les respostes obtenen pràcticament els mateixos resultats que l'any 2015: elevats, (un 80% dels usuaris estan satisfets amb el mitjà triat).

Conclusions i recomanacions

Els resultats de les dues enquestes de mobilitat analitzades són molt similars en la majoria de les preguntes fetes. Així doncs, excepte la introducció del patinet com a mitjà habitual, no es produeixen diferències considerables en el tipus de transport, com tampoc en la sostenibilitat dels mitjans de transport escollits. Tot i així, l'augment en el quilometratge total i, sobretot, en les emissions de gasos

d'efecte hivernacle (GEH), fa que haguem de parar especial atenció en aquests aspectes. Val a dir que el grau de sostenibilitat dels desplaçaments de la UPF continua sent sensiblement millor al de la ciutat de Barcelona.

A més, diversos aspectes apunten a una millora de la sostenibilitat futura en la mobilitat de la Universitat. L'eliminació del pàrquing del Mercat del Peix fa pensar que les opcions sostenibles absorbiran part del traspàs previsible. Així mateix, la instal·lació d'aparcaments segurs en l'interior dels recintes universitaris també fa preveure una major elecció del transport en bicicleta i patinet. De la mateixa manera, l'ús de les noves tecnologies així com la major implantació del teletreball entre la comunitat universitària també hauria d'ajudar a aquesta disminució.

Com a recomanacions, cal destacar les tres propostes següents, encarades a reduir els desplaçaments, millorar-ne la sostenibilitat i disminuir-ne l'accidentalitat:

- Aprofitar al màxim les noves tecnologies per tal de minimitzar aquells desplaçaments innecessaris.
- Instal·lar aparcaments segurs per a bicis i patinets a l'interior dels campus de la UPF.
- Oferir formació en seguretat viària.