

El Campus, ubicat en el principal eix d'accés a Barcelona pel Llobregat i el litoral Sud, està envoltat de vies d'elevada capacitat de trànsit: avinguda de la Diagonal, Ronda de Dalt i Ronda del Mig que faciliten la comunicació amb la resta de la ciutat i altres municipis metropolitans. En l'interior del Campus la velocitat màxima de circulació és en general de 50 km/h, però progressivament es va implantant la zona 30 als vials secundaris, com ara els carrers de Martí i Franquès, de Pascual i Vila, del Tinent Coronel Valenzuela i de l'Alfambra, a més del lateral mar de l'av. Diagonal.



Motos estacionades a l'avinguda de la Diagonal, prop de l'accés a les facultats de Física i de Química

Places d'aparcament per a motocicleta disponibles al Campus (maig de 2010)

	Tipus places	Moto
Campus Nord	Via pública	451
	Edificis UB	238
	Total Campus Nord	689
Campus Sud	Via pública	733
	Edificis UB	166
	Total Campus Sud	899
Campus Diagonal		1.588

Malgrat que la motocicleta no es vegi tan afectada com el cotxe, durant les hores puntes del matí i la tarda es produeixen retencions i congestió a l'av. Diagonal i el nus d'entrada Diagonal – Ronda de Dalt, i en general un trànsit dens a les avingudes de Pedralbes, del Doctor Marañón i de Joan XXIII.

L'escàs espai que ocupa la motocicleta, la maniobrabilitat del vehicle i la flexibilitat de l'administració competent, que tolera l'estacionament sobre vorera a la ciutat de Barcelona, fan que

els usuaris d'aquest tipus de vehicles trobin aparcament al Campus amb facilitat.

En l'aforament realitzat el maig de 2010 es van identificar al conjunt del Campus un total de 1.588 places per a motos, incloent tant les disponibles a via pública, com les ubicades al recinte dels edificis de la UB. En tant que les primeres estan obertes a qualsevol usuari dels centres, les dels edificis estan reservades a treballadors (PAS i PDI).



Motos estacionades sobre vorera en espais amb senyalització de prohibició al carrer del Tinent Coronel Valenzuela



Places buides per a estacionament de motos en bateria al carrer de Pascual i Vila

En general, **els usuaris de moto busquen la màxima proximitat possible al lloc de destinació**, i això determina que, si l'amplada de la vorera ho permet, s'estacioni sobre vorera. Fins a un 38% de les places de motos són sobre vorera en espais on no existeix prohibició i no obstaculitzen el pas, però un 5% es troben estacionades a zones amb senyalització de prohibició o bloquejant el pas dels vianants per la vorera. Els punts més conflictius són l'accés a les facultats de Física i de Química per l'avinguda de la Diagonal i l'accés a l'edifici Diagonal 690 de la Facultat d'Economia i Empresa al carrer del Tinent Coronel Valenzuela, on hi ha instal·lats diversos senyals de prohibició d'estacionament que no són respectats.

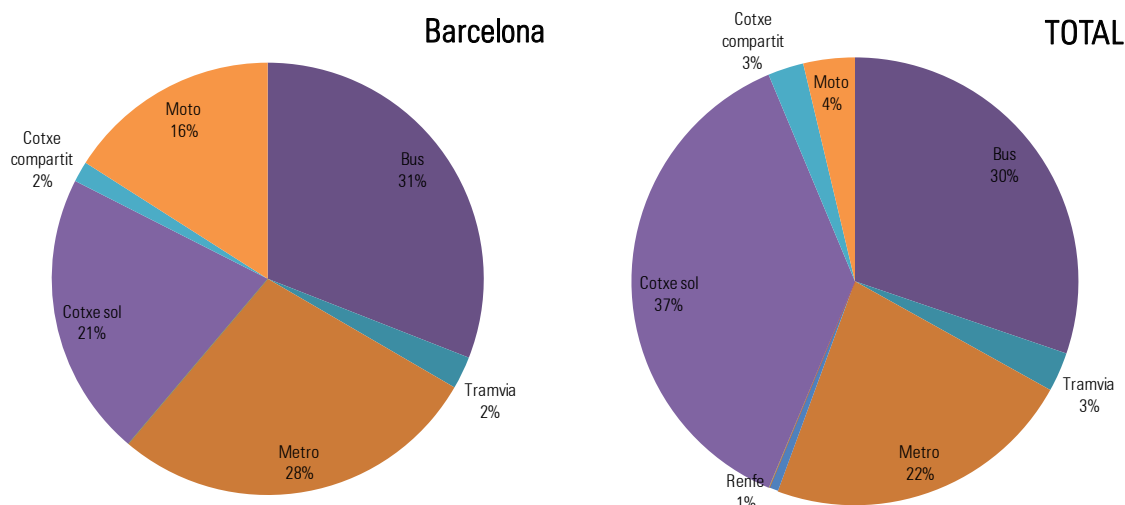
Destaca també la sobreocupació dels espais propers als accessos dels edificis i la infrautilització dels aparcaments de moto habilitats lluny d'aquests accessos. L'exemple més clar el trobem al carrer de Pascual i Vila, on coincidint amb la urbanització d'aquest vial es van senyalitzar sobre calçada més d'un centenar de places que pràcticament no s'utilitzen.

Tot i que la motocicleta està tan present als accessos dels edificis, només **un 5,7% dels usuaris arriben al Campus en aquest mode de transport**. La proporció és més elevada entre els residents a Barcelona (7,8%) que entre els que viuen fora de la ciutat (3,2%). La moto no és utilitzada per les persones que resideixen fóra de l'àrea metropolitana, de forma que es pot concloure que **hi ha un radi de cobertura per a aquest mode de transport, igual que succeeix amb els desplaçaments a peu o en bicicleta, que podríem situar com a màxim en 35-40 km**.

Els 91% d'usuaris de moto fan tot el desplaçament en aquest mode de transport, produint-se combinacions en una proporció molt minoritària amb el metro 7,6% o a peu 1,5%. Aquesta monomodalitat és una característica definidora de

la motocicleta, atès que permet arribar pràcticament fins a la porta del centre de treball o estudi sense gaires dificultats per trobar aparcament, i per tant fa innecessari utilitzar cap altre mode complementari.

En relació a l'impacte ambiental de la motocicleta, aquesta presenta un pes molt minoritari sobre el



Distribució percentual per mode de transport de les emissions de CO₂ i la petjada ecològica de la mobilitat al Campus de la Diagonal

total de la mobilitat del Campus, i només destaca entre els residents a Barcelona, on assoleix un 14% del consum energètic i un 16% de les emissions de CO₂.

Pensant en com evolucionarà la motocicleta urbana en els propers anys, amb una presència creixent de la moto elèctrica, l'Ajuntament de Barcelona ha instal·lat sis punts de recàrrega al carrer de Pascual i Vila, entre les facultats de Física i de Química i l'Escola d'Enginyers de la UPC, en tant que l'aparcament públic de pagament del Parc Científic també disposa, a més dels 10 punts de recàrrega per a cotxes, de dos punts específics per a moto elèctrica.

També de cara al futur caldrà definir com afecta a la motocicleta la implantació del Pla de millora urbana del sub-àmbit ponent del Campus Sud, ja que segons aquest pla la vialitat rodada al Campus Sud queda limitada a dos grans eixos en forma de creu, els carrers de Martí i Franquès i de Menéndez y Pelayo, en tant que la resta de vials serien per a ús exclusiu dels vianants, d'accés als aparcaments dels centres, o de servei i emergència dels edificis. Tenint en compte que els usuaris de moto busquen accedir tant a prop com sigui possible al seu lloc de destinació, serà necessari definir si la limitació de circulació també afecta a aquest mode de transport, i si és així establir àrees d'estacionament suficient en la perifèria del Campus.



Punt de recàrrega de motos elèctriques al Campus Sud