

Bellaterra, maig de 2015

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2015 (EMEF 2015)

La mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona

MARC DE REFERÈNCIA	5
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	10
1 Característiques bàsiques de la mobilitat	11
1.1 Perfils de mobilitat	11
1.2 Anàlisi territorial	12
2 Motiu del desplaçament	14
2.1 Dades generals	14
2.2 Anàlisi territorial	16
3 Mode de transport	17
3.1 Dades generals	17
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	23
3.3 Anàlisi territorial	24
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	26
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	28
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	29
4 El temps de la mobilitat	31
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	31
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	34
5 La mobilitat segons segments de població	38
5.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	38

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA 44

1	Ús subjectiu dels modes de transport	45
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	45
1.2	Motius per utilitzar els modes mecanitzats	46
2	Valoració dels modes de transport	49
2.1	Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	49
2.2	Valoració dels mitjans de transport segons àmbit territorial	50
3	Percepció d'inseguretat dels modes de transport	51
3.1	Percepció d'inseguretat dels mitjans de transport	51
4	Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	52
4.1	Avaluació de les polítiques de mobilitat	53
4.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	54

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DELS RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT 55

1	Dinàmiques territorials de la mobilitat	56
1.1	Tipus de fluxos	56
1.2	Motiu de desplaçament	59
1.3	Mode de transport	60
1.4	Autocontenció	65
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	67

COMPARATIVA TEMPORAL 68

1	Comparativa temporal EMEF 2003 - EMEF 2014	69
1.1	Presentació	69
1.2	Principals indicadors de mobilitat	70
1.3	Principals indicadors de la dimensió subjectiva	83

FITXA TÈCNICA 88

QÜESTIONARI 92

MARC DE REFERÈNCIA



Marc de referència

- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual, que enguany ha estat promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU) i l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat). L'edició d'aquest any és la tretzena i per segona vegada l'EMEF és estadística oficial.
- L'objectiu és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2015, de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Tarifari Integrat (STI) de 16 i més anys.
- Aquest informe descriu les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona. Els desplaçaments analitzats són els de la població general de 16 i més anys, incloent els desplaçaments *in itinere* dels professionals de la mobilitat.
- L'informe s'ha dividit en cinc parts:

PART I. MARC DE REFERÈNCIA

- Contextualització d'algunes característiques territorials i de la situació demogràfica a l'àrea metropolitana de Barcelona.

PART II. LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

- Al segon apartat s'analitza la mobilitat en dia feiner dels residents a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona de 16 i més anys. Concretament, s'inclou informació sobre els següents aspectes:
 - El motiu de desplaçament.
 - El mode/mitjà de transport utilitzat.
 - El temps de la mobilitat (distribució horària i durada).
 - La mobilitat diferencial segons el segment de població.

PART III. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En el tercer bloc de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona vers alguns dels elements relacionats amb la mobilitat. Els temes tractats són:
 - L'ús subjectiu dels modes de transport.
 - La valoració dels diferents mitjans de transport.
 - L'accidentalitat en l'ús dels mitjans de transport.
 - L'avaluació d'algunes actuacions i propostes en matèria de mobilitat.

PART IV. LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

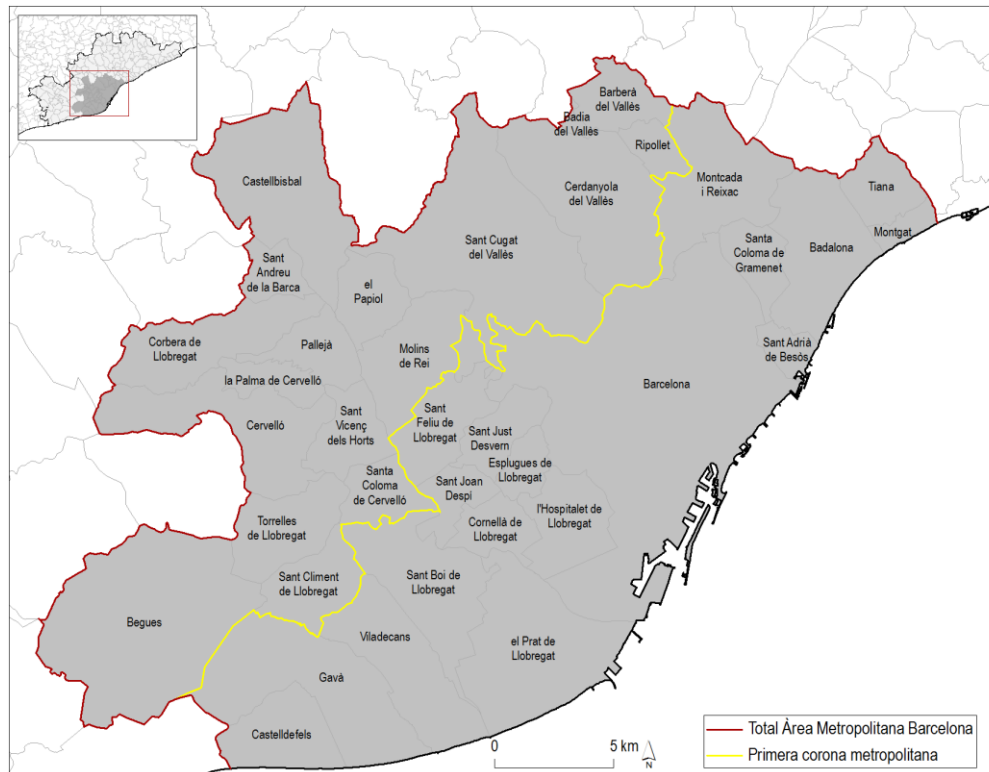
- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels residents al Sistema Tarifari Integrat (STI).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de tots els residents a l'STI i des de la perspectiva de l'origen i la destinació.

PART V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat:
 - Per al conjunt de desplaçaments dels residents a la primera corona metropolitana (antiga EMT o àmbit de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat), durant el període 2005-2015.
 - Per al conjunt de desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, durant el període 2011-2015.

Marc de referència

- L'àmbit territorial d'estudi és l'àrea metropolitana de Barcelona, integrada per 36 municipis, amb la següent divisió territorial:



- L'anàlisi de la mobilitat en aquest territori s'ha fet a partir de la segmentació en corones metropolitananes: Barcelona, resta primera corona metropolitana i segona corona metropolitana.
- Complementàriament a la referència territorial, al llarg de l'informe també es fa una anàlisi de resultats segons variables sociodemogràfiques: sexe, grups d'edat, situació professional i nivell d'estudis acabats.

Nota: Per efecte dels arrodoniments en la ponderació dels desplaçaments, és possible que algunes dades desagregades no sumin exactament el nombre total de desplaçaments. Aquest fet només afecta el darrer dígit i no comporta una interpretació incorrecta.

Marc de referència

- L'àrea metropolitana de Barcelona està formada per 36 municipis, amb una extensió de 635,4 km². La superfície de sòl urbà (129,4 km²), representa el 20,4% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,21 milions) es manté estable respecte l'any 2014.

AREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2015	FONT D'INFORMACIÓ
Superfície (km ²)	635,4	Idescat
Superfície sòl urbà* (km ²)	129,4	IERMB a partir de Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya (2009), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	5.057,9	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	24.836,0	IERMB a partir de Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya (2009), CREAM

*Sòl urbà: cases aïllades, centre urbà, colònies i nuclis urbans aïllats, eixample, habitatges unifamiliars, urbanitzacions.

INFORMACIÓ BÀSICA DEMOGRÀFICA I SOCIAL	2014		2015		Diferències 2014-2015		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Població							
Total AMB	3.214.211	100,0%	3.213.775	100,0%	-436	0,0%	Idescat. Padró continu
Barcelona	1.602.386	49,6%	1.604.555	49,9%	2.169	0,1%	
Resta 1a corona metropolitana	1.225.239	37,9%	1.221.629	38,0%	-3.610	-0,3%	
<i>Total 1a corona metropolitana</i>	<i>2.827.625</i>	<i>87,6%</i>	<i>2.826.184</i>	<i>87,9%</i>	<i>-1.441</i>	<i>-0,1%</i>	
Segona corona metropolitana	386.586	12,0%	387.591	12,1%	1.005	0,3%	
Creixement població 2003-2015 (AMB)	-	-	-	-	136.621	4,4%	INE
Població nascuda a l'estranger (AMB)	609.042		611.338		2.296	0,4%	INE
Taxa d'atur							
Província Barcelona	20,0%		18,2%				INE. Encuesta de Población Activa Ajuntament de Barcelona
Barcelona	17,0%		13,9%				

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils de mobilitat

- La població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona es classifica segons les seves pautes de mobilitat en: població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, etc.).
- En dia feiner, la població mòbil realitza 11,25 milions de desplaçaments, 4,1 desplaçaments per persona al dia.
 - Sense tenir en compte els desplaçaments in labore dels professionals (durant la jornada laboral), el promig de desplaçaments per persona i dia de la població general és de 4.
 - Els professionals de la mobilitat representen l'1,2% del total de la població i realitzen 423.844 desplaçaments in labore, un promig diari per persona de 12,7 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.500.251	92,0%	10.821.267	96,2%	4,3
Població general sense mobilitat	218.231	8,0%	-	-	-
Total població general	2.718.483	100,0%	10.821.267	96,2%	4,0
Professionals	33.395*	1,2%	423.844	3,8%	12,7
Total àrea metropolitana Barcelona	2.718.483	100,0%	11.245.111	100,0%	4,1

* Els 33.395 individus professionals estan integrats als 2.718.483 individus de la població general amb mobilitat

Aquest apartat sobre la mobilitat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona considera les dades referents a la població general (mòbil i no mòbil): 2.718.483 individus que realitzen 10.821.267 desplaçaments en un dia laborable.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

En funció de la corona de residència, no s'observen grans diferències en el grau de mobilitat (desplaçaments/persona-dia) dels residents en aquest territori.

Corones		Individus 16 i més anys		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.286.796	92,4%	5.443.945	4,2
	Població general sense mobilitat	105.869	7,6%	-	-
	Total	1.392.665	100,0%	5.443.945	3,9
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	926.933	91,6%	4.068.895	4,4
	Població general sense mobilitat	85.443	8,4%	-	-
	Total	1.012.376	100,0%	4.068.895	4,0
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.213.728	92,0%	9.512.840	4,3
	Població general sense mobilitat	191.313	8,0%	-	-
	Total	2.405.041	100,0%	9.512.840	4,0
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	286.523	91,4%	1.308.427	4,6
	Població general sense mobilitat	26.918	8,6%	-	-
	Total	313.441	100,0%	1.308.427	4,2
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.500.251	92,0%	10.821.267	4,3
	Població general sense mobilitat	218.231	8,0%	-	-
	Total	2.718.483	100,0%	10.821.267	4,0

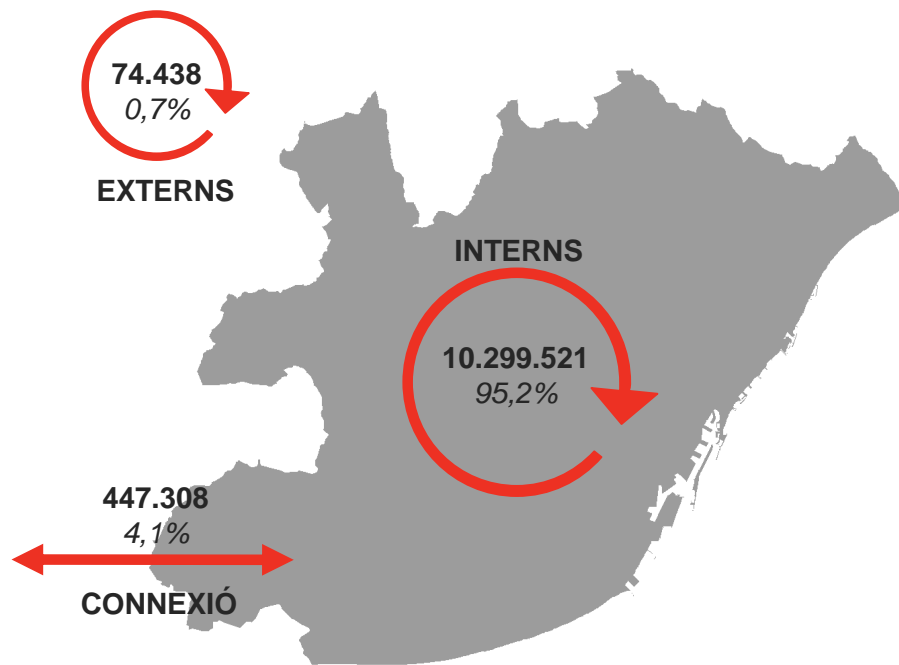
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

El 95,2% dels desplaçaments realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit; un 4,1% són de connexió. Només el 0,7% dels seus desplaçaments són realitzats fora d'aquest territori.



Tipus de recorregut

Interns: són aquells que tenen com a origen i destinació municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Connexió: realitzats entre l'àrea metropolitana de Barcelona i l'exterior.

Externs: realitzats fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

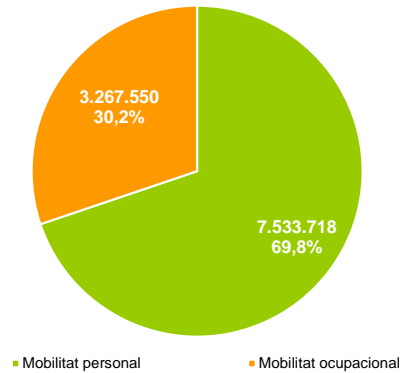
Total desplaçaments en dia feiner: 10.821.267

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

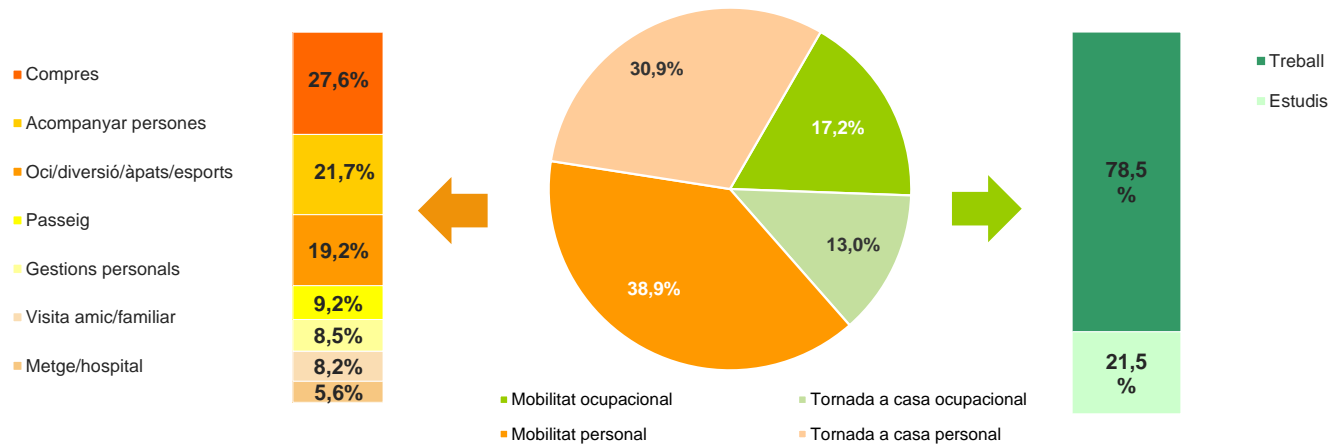
2.1. Dades generals

La mobilitat per motius personals és majoritària: engloba el 69,8% del total de desplaçaments.



- ¹ Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.
² Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

- El primer motiu de desplaçament entre els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és l'anar a treballar, seguit de l'anar a comprar i d'estudis.



2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

Motius de la mobilitat diària

- Les agrupacions de quatre i més motius expliquen la mobilitat diària del 64,6% de la població d'aquest àmbit territorial, si bé:
 - Els desplaçaments per motiu ocupacional-tornada i personal-tornada, expliquen la mobilitat diària del 28,3% de la població, i
 - els desplaçaments per motius personal-tornada-personal-tornada i ocupacional-tornada-personal-tornada, expliquen la mobilitat diària del 20,6% de la població mòbil.

Combinacions de motius	% població
1 motiu	0,3%
2 motius	28,3%
3 motius	6,8%
4 i més motius	64,6%

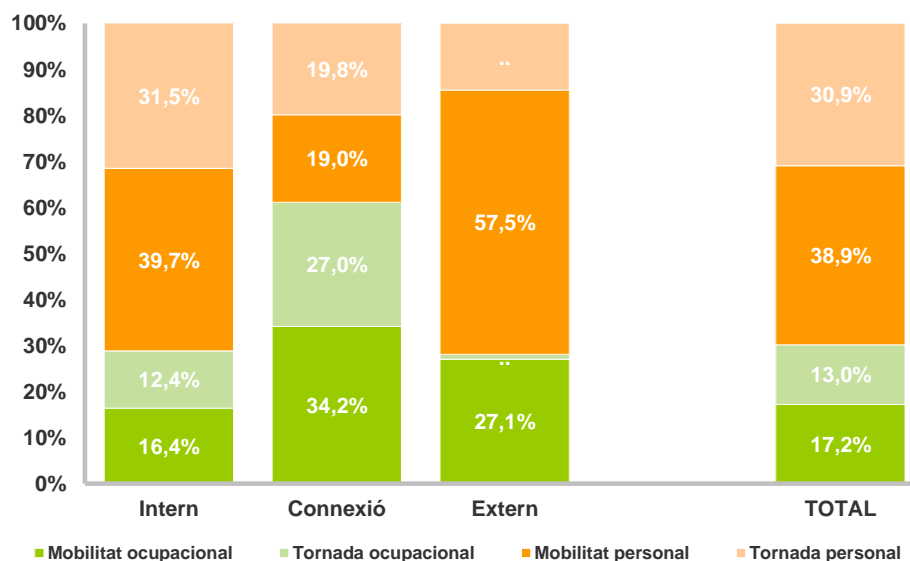
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

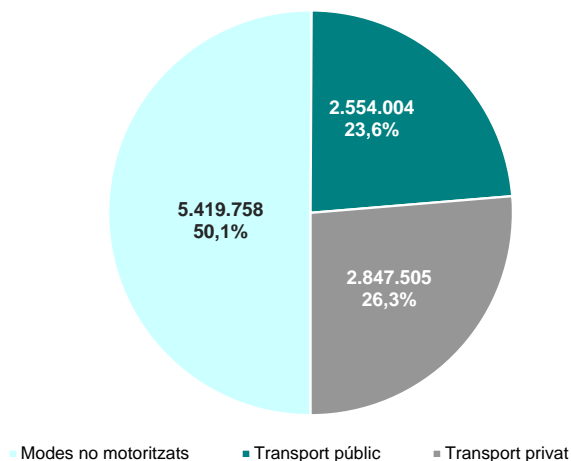
- Els motius dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona presenten una clara diferència, segons el tipus de flux. Així:
 - En els fluxos interns la mobilitat personal és majoritària.
 - En els fluxos de connexió, els desplaçaments per treball i estudis (motius ocupacionals) són els principals.



3.1. Dades generals

Els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona fan tres de cada quatre desplaçaments amb els modes de transport més sostenibles (a peu, en bicicleta i en transport públic).

- Els desplaçaments a peu són majoritaris: representen la meitat de la mobilitat diària dels residents. L'1,4% dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del transport públic és lleugerament inferior a la del transport públic:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (9,6% del global diari) i de l'autobús (8,4%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 18,3% del global de desplaçaments diaris.



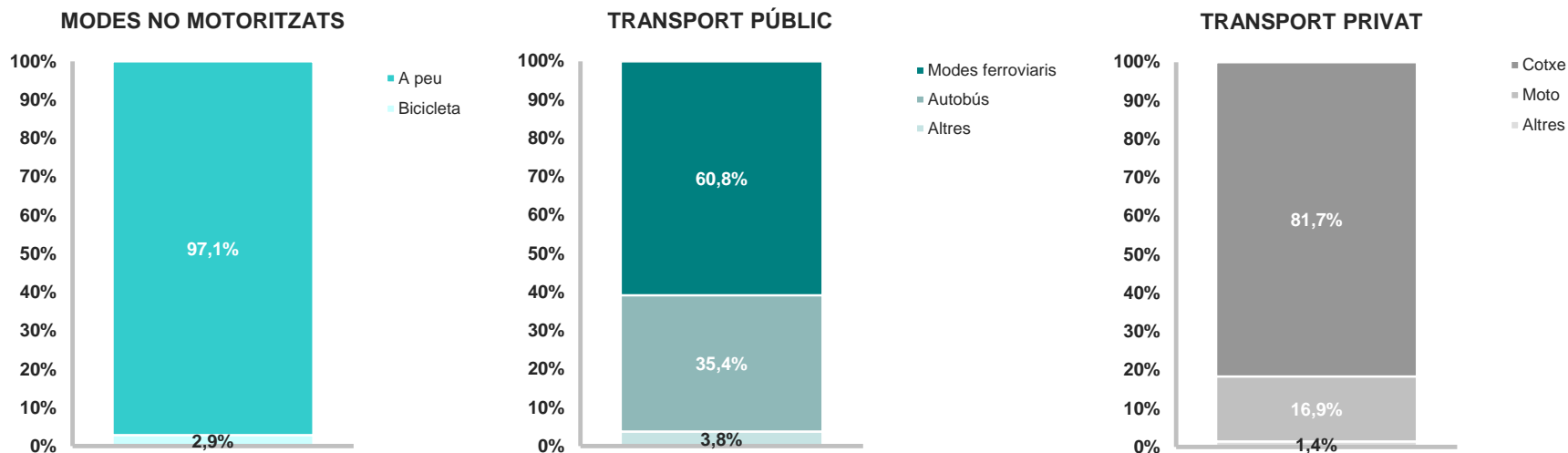
Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	5.263.657	48,6%
Bicicleta	156.101	1,4%
Total no motoritzat	5.419.758	50,1%
Autobús	903.666	8,4%
Metro	1.033.709	9,6%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	512.886	4,7%
Resta transport públic	103.744	1,0%
Total transport públic	2.554.004	23,6%
Cotxe conductor	1.976.133	18,3%
Cotxe acompanyant	350.072	3,2%
Moto	480.055	4,4%
Resta vehicle privat	41.245	0,4%
Total vehicle privat	2.847.505	26,3%
Total	10.821.267	100,0%

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- L'anar a peu és majoritari entre els desplaçaments no motoritzats: engloba el 97,1% dels mateixos.
- Quant als desplaçaments en transport públic, predominen els modes ferroviaris (60,8%), seguits a major distància de l'ús de l'autobús (35,4%).
- El cotxe és el mitjà amb una major quota d'ús dins dels desplaçaments en transport privat (81,7%).



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Transport privat

- L'ocupació declarada mitjana dels cotxes en els viatges que realitzen els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és d'1,6 persones/vehicle en el cas del cotxe, i d'1,1 en el cas de la moto.
 - No s'observen diferències quant a l'ocupació (persones/vehicle) declarada segons zona de residència, ni en cotxes ni en motos.
- El 57,1% dels viatges en cotxe realitzats pels residents en aquest territori es fan amb un sol ocupant; el 27,7% amb dos ocupants i el 15,3% amb 3 o més persones.

Corones de residència	Ocupació mitjana declarada	
	Cotxe	Moto
Barcelona	1,7	1,1
Resta 1a corona metropolitana	1,6	1,1
Total 1a corona metropolitana	1,6	1,1
2a corona metropolitana	1,6	1,1
Total àrea metropolitana Barcelona	1,6	1,1

Persones/cotxe	% viatges
1	57,1%
2	27,7%
3	10,1%
4 i més	5,2%
Total	100,0%

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

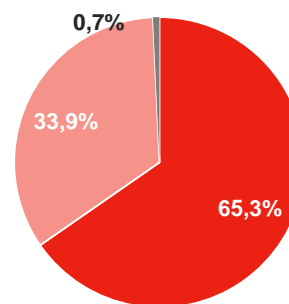
Transport privat. Característiques del parc circulant

- Entre els que han respost que es desplacen en cotxe com a conductor, se'ls ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de combustible utilitzat. Als conductors de moto també se'ls ha preguntat per la seva antiguitat.
 - En relació a l'antiguitat del cotxe, gairebé el 73% dels viatges es fan amb vehicles de 10 anys o menys.
 - Pel que fa a les motos, el parc de vehicles circulant és més nou, essent el 81,2% dels viatges realitzats amb motos de 10 o menys anys.
 - Els viatges en cotxes que circulen amb gasoil superen el 65%, molt per sobre d'aquells realitzats amb cotxes de benzina. Els cotxes híbrids o elèctrics tan sols arriben al 0,7% de la mobilitat diària.

Antiguitat del parc de vehicles

	Cotxe	Moto
Menys d'un any	5,4%	8,0%
De 1 a 5 anys	30,6%	36,8%
De 6 a 10 anys	36,9%	36,4%
De 11 a 15 anys	20,6%	10,0%
De 16 i més anys	6,0%	7,7%
NS/NC	0,5%	1,1%
Total	100%	100%

Combustible utilitzat en cotxe



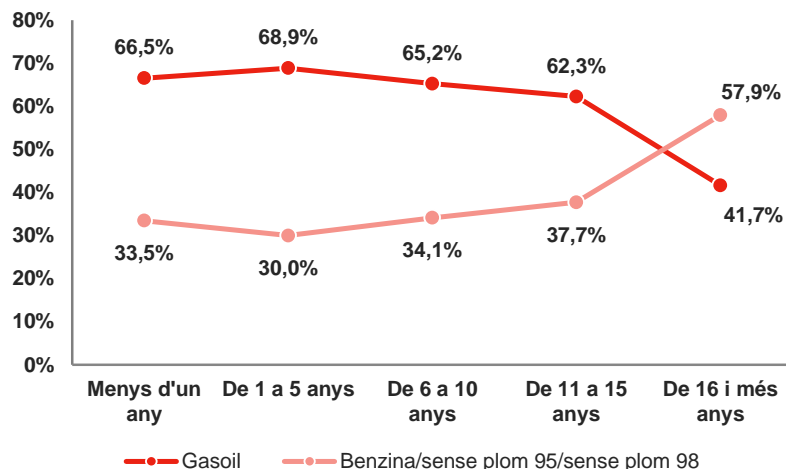
■ Gasoil/dièsel ■ Benzina/sense plom 95/sense plom 98 ■ Híbrid/Elèctric

3.1. Dades generals

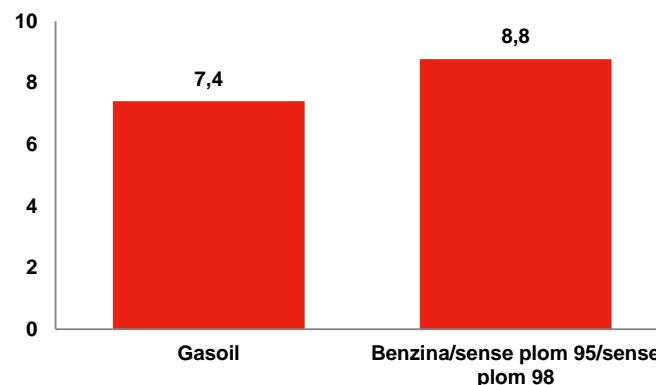
Transport privat. Característiques del parc circulant

- La relació entre el combustible utilitzat segons l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - Entre el parc de vehicles circulant de menys de 16 anys, l'ús del gasoil és molt superior a la benzina. Són els cotxes més antics, de més de 15 anys en els que aquesta proporció s'inverteix.
 - L'ús de benzina augmenta amb l'antiguitat del parc circulant.
 - Els cotxes que circulen amb gasoil tenen una antiguitat menor que els de benzina (7,4 anys i 8,8 anys, respectivament).

Combustible segons antiguitat del cotxe



Combustible segons antiguitat mitjana del cotxe










3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Perfil d'usuari segons mitjà de transport

- S'ha establert quin és el grup poblacional que realitza el major volum de desplaçaments dels mitjans de transport, d'acord a tres variables sociodemogràfiques (sexe, edat i situació professional) i també al motiu pel qual es desplacen. De l'anàlisi se n'extreu que:
 - Els homes ocupats d'entre 30 i 64 anys i que es mouen per motius ocupacionals són els principals usuaris tipus de la bicicleta, el cotxe conductor i la moto.
 - Les dones són el perfil d'usuari majoritari dels mitjans de transport públic (l'autobús, els modes ferroviaris) i del cotxe acompanyant. En els tres casos són dones ocupades d'entre 30 i 64 anys. Els desplaçaments en autobús i en modes ferroviaris són per motius ocupacionals, mentre que les dones que van en cotxe acompanyant ho fan per motius personals.
 - El volum de desplaçaments a peu queda molt repartit entre les dones jubilades de 65 i més anys i la població activa ocupada de 30 a 64 anys (tant dones com homes).



								
Gènere	Dona	Home/Dona	Home	Dona	Dona	Home	Dona	Home
Edat	65 i més anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys
Situació professional	Jubilat o pensionista	Actiu ocupat	Actiu ocupat	Actiu ocupat	Actiu ocupat	Actiu ocupat	Actiu ocupat	Actiu ocupat
Motiu del desplaçament*	Mobilitat personal	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional

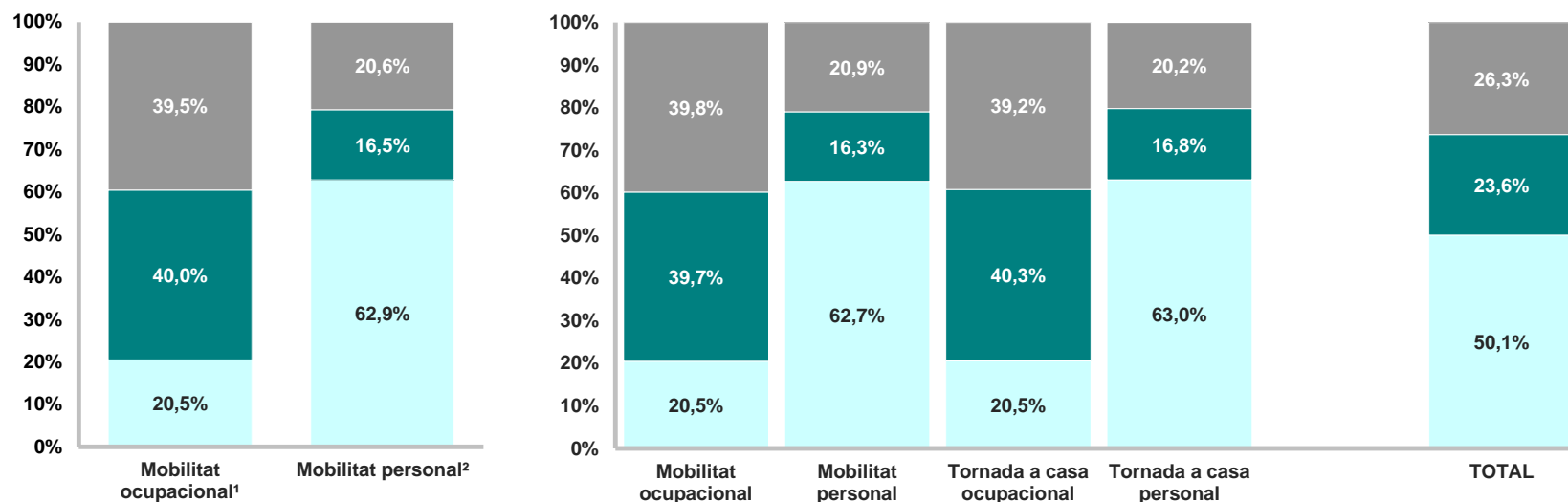
* S'inclou l'anada i tornada segons el motiu

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.2. Motiu de desplaçament i mode de transport

- En la mobilitat personal i les corresponents tornades a casa, predomina l'ús dels modes no motoritzats.
- Els modes de transport motoritzats s'usen majoritàriament en els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.
 - La quota d'ús del transport públic es duplica en la mobilitat ocupacional. El mateix succeeix amb el vehicle privat, tot i que amb una menor intensitat.



¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

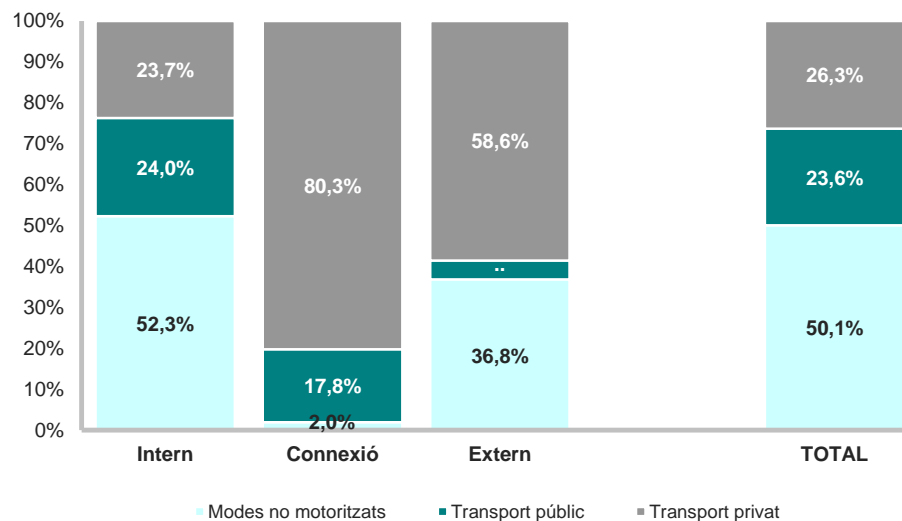
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'ús dels modes no motoritzats és majoritari (amb un 52,3% dels desplaçaments).
 - La ràtio públic/privat és d'1,1.
- Per contra, el 80,3% dels desplaçaments de connexió són realitzats en vehicle privat.
 - La ràtio públic/privat és de 0,2.



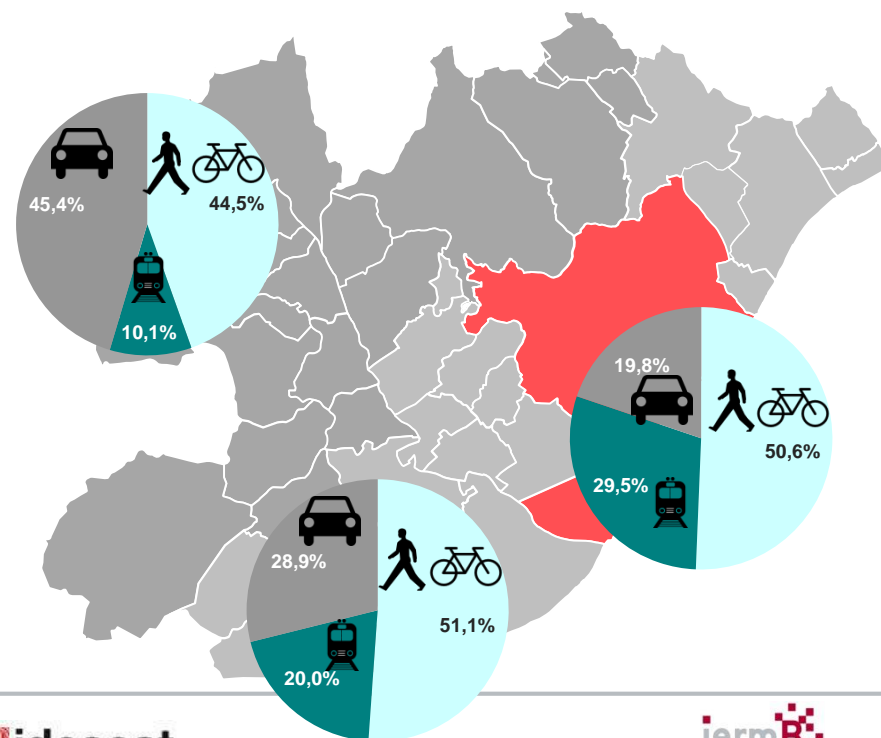
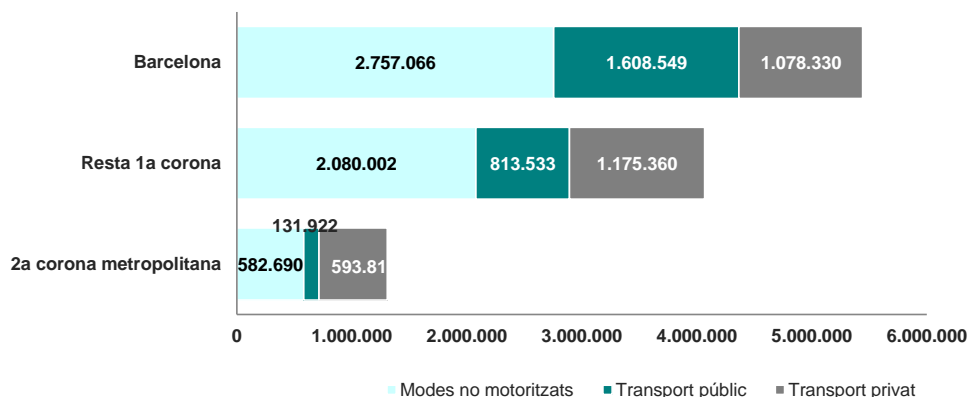
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

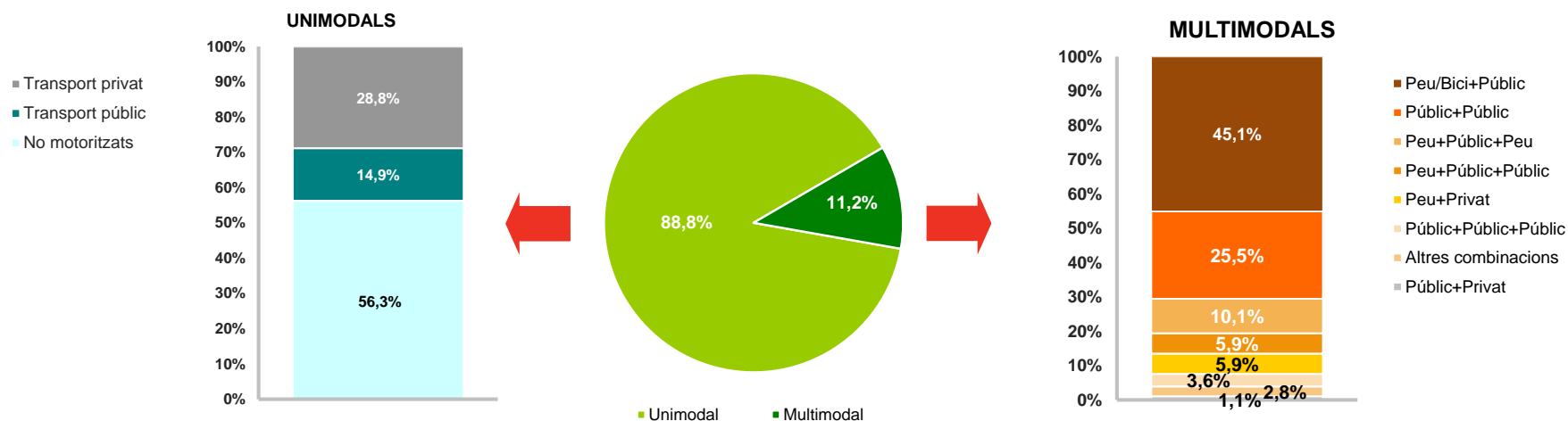
- La quota modal en la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona presenta diferències segons la corona de residència:
 - Els residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i el menor del vehicle privat.
 - Tant els residents a Barcelona com a la resta de la 1a corona metropolitana van a peu i en bicicleta la meitat dels seus desplaçaments diaris.
 - Els residents a la 2a corona metropolitana, per contra, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en vehicle privat (que engloba el 45,4% de la mobilitat).



3.4. Multimodalitat i cadenes modals

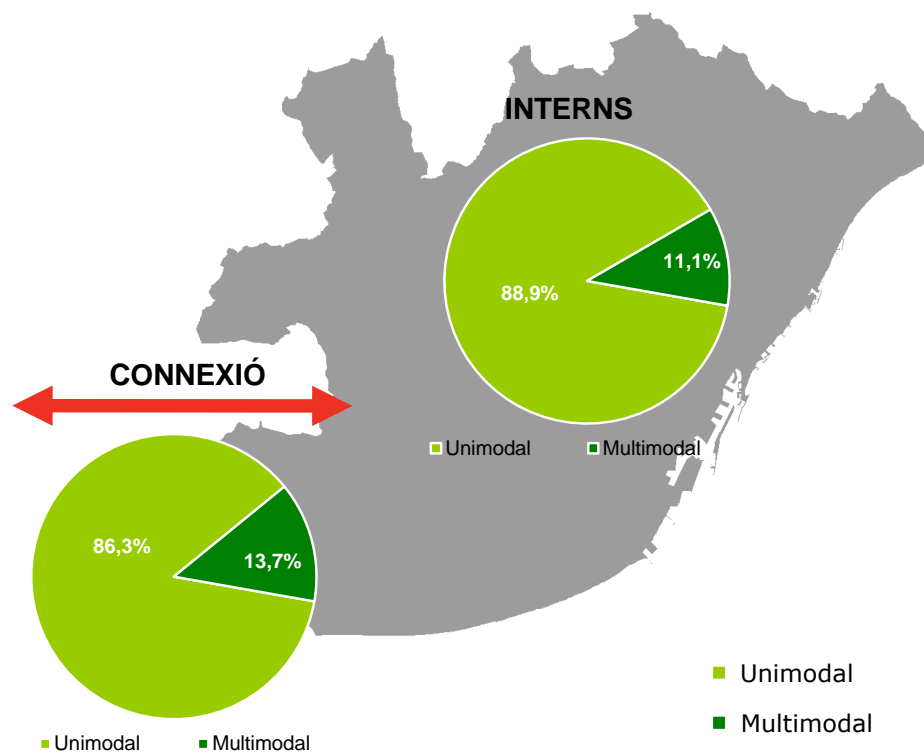
El 88,8% dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 11,2% són multimodals (utilitzen dos o més mitjans de transport).

- Els desplaçaments unimodals a peu o en bicicleta són els més freqüents en un dia laborable.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de més d'un mitjà de transport públic i de l'anar a peu més el transport públic.
- El transport públic és el mode amb major multimodalitat (més present en les diferents cadenes modals). El 17% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport públic diferents.



3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- Els desplaçaments amb una etapa (unimodals) són majoritaris en la mobilitat interna a l'àrea metropolitana de Barcelona. La multimodalitat adquireix major proporció en els desplaçaments de connexió que en els interns (13,7% i 11,1%, respectivament).



3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

El carrer és el principal lloc d'aparcament del vehicle privat.

En segon lloc se situa l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, seguit de l'aparcament gratuït reservat en destinació.

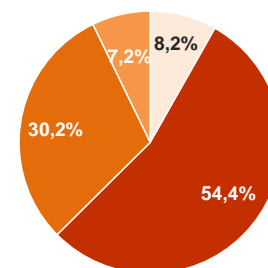
La gratuïtat en l'aparcament és majoritària.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	39,9%	63,9%
Propietat, lloguer o concessió	30,2%	27,3%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	19,8%	6,7%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,2%	..
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,6%	..
Altres**	7,2%	..
Total	100,0%	100,0%

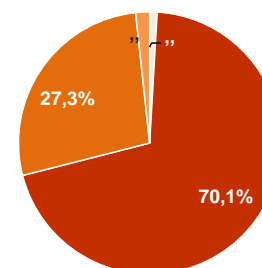
* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

Aparcament cotxe



Aparcament moto



■ Pagament ■ Gratuït ■ Propietat, lloguer o concessió ■ Altres**

**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

3. Mode de transport

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

En els desplaçaments interns al municipi de residència, l'aparcament en una plaça de propietat/lloguer/concessió és predominant. També es destacable l'aparcament al carrer.

Quan el desplaçament es fa a un altre municipi, l'aparcament al carrer i l'aparcament reservat en destinació són predominants.

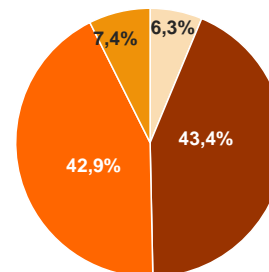
L'aparcament gratuït s'utilitza en el 76,9% dels viatges a d'altres municipis, i el de pagament es dobla en relació als realitzats en el propi municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	36,4%	47,2%
Propietat, lloguer o concessió	42,9%	4,1%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	11,7%	36,5%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	1,4%	4,1%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	1,4%
Altres**	7,4%	6,8%
Total	100,0%	100,0%

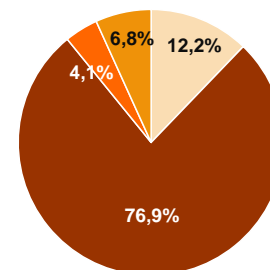
* Inclou: pagament i gratuït.

**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

Municipi de residència



A un altre municipi



■ Pagament ■ Gratuït ■ Propietat, lloguer o concessió ■ Altres**

**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

En la mobilitat ocupacional dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, el lloc d'aparcament principal del cotxe és el carrer i l'aparcament reservat en destinació; en la mobilitat personal, és l'aparcament al carrer.

- D'altra banda, l'aparcament dels cotxes de tornada a casa es fa en un 66,2% en aparcaments de propietat/lloguer/concessió.

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Carrer*	46,6%	46,1%	31,4%	39,9%
Propietat, lloguer o concessió	4,1%	2,0%	66,2%	30,2%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	43,0%	26,6%	1,1%	19,8%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	3,2%	3,6%	0,7%	2,2%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	1,3%	0,9%	..	0,6%
Altres**	1,8%	20,8%	0,6%	7,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: pagament i gratuït.

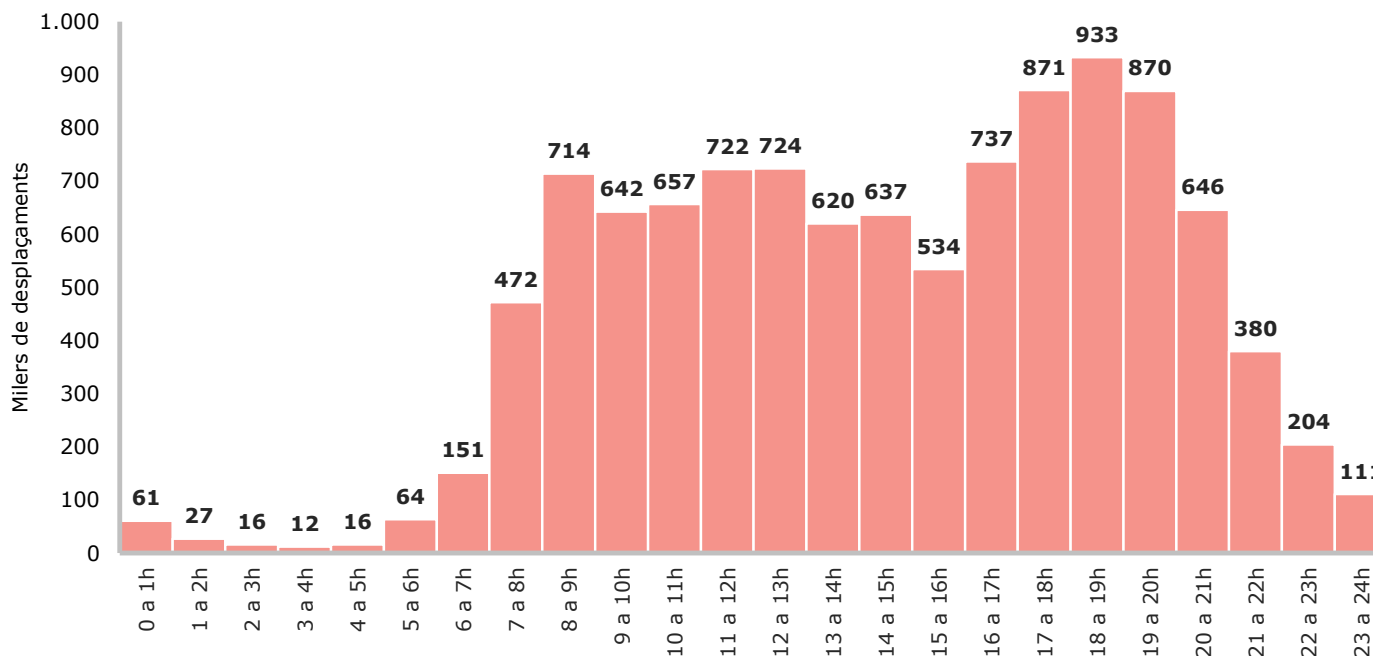
**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments al llarg d'un dia feiner mostra una certa tendència a la homogeneïtzació (sobretot durant el matí). A la tarda apareix una concentració de major intensitat de desplaçaments, de 17 a 20 hores.

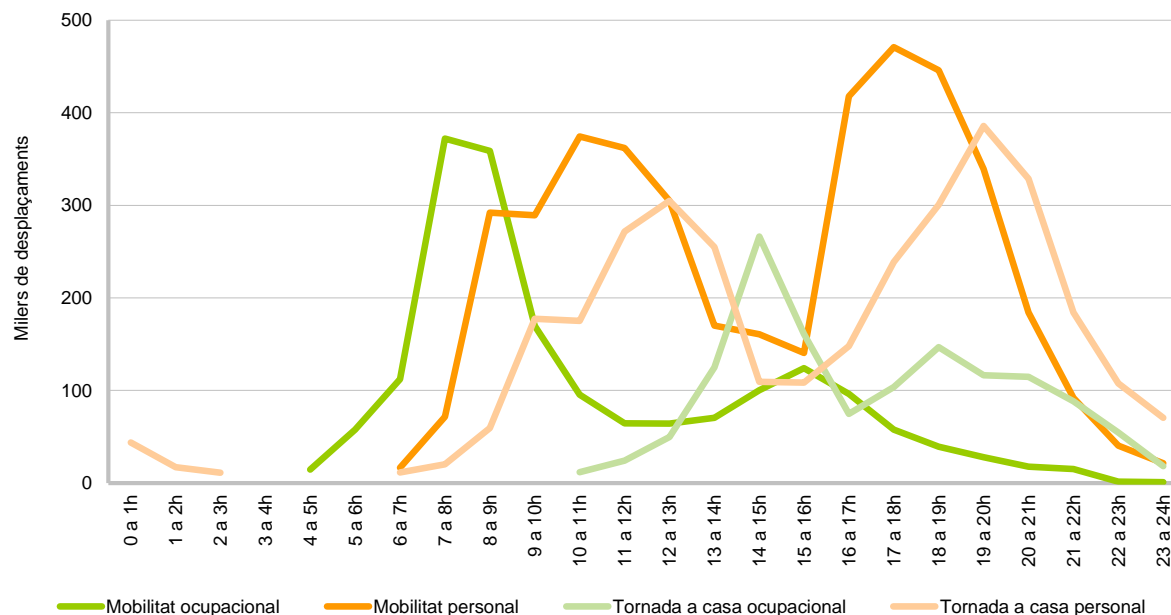


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons motiu

- La franja de major concentració de desplaçaments per motius ocupacionals es produeix entre les 7 i les 9 hores del matí (amb gairebé el 40% de la mobilitat ocupacional diària). Les tornades a casa des d'aquests motius es donen majoritàriament entre les 13 i les 16 hores, i a partir de les 18h.
- La mobilitat personal presenta una distribució amb dues franges de major intensitat: una al llarg del matí, de 8 a 13 hores, i l'altra a la tarda, de 16 a 20 hores. Les tornades a casa des d'aquests motius es concentren al migdia i a partir de les 19 hores.

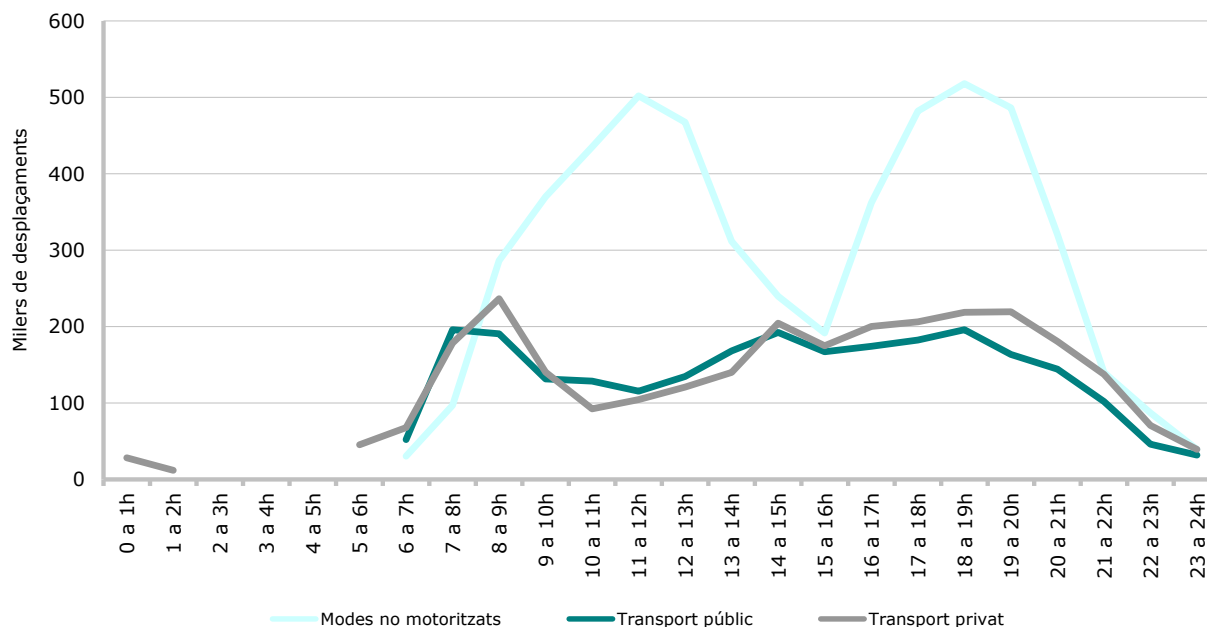


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons mode de transport

- Els desplaçaments en modes no motoritzats predominen en gairebé totes les hores del dia, excepte a la nit i fins les 8 del matí, quan l'ús dels modes motoritzats és major. Al migdia, entre les 14 i 16 hores, s'equilibra l'ús dels diferents modes de transport. La distribució horària d'aquests modes no motoritzats coincideix al llarg del dia amb les pautes de mobilitat personal i les respectives tornades a casa.
- La distribució horària de l'ús del transport públic i privat, segueix una pauta molt similar al llarg del dia.

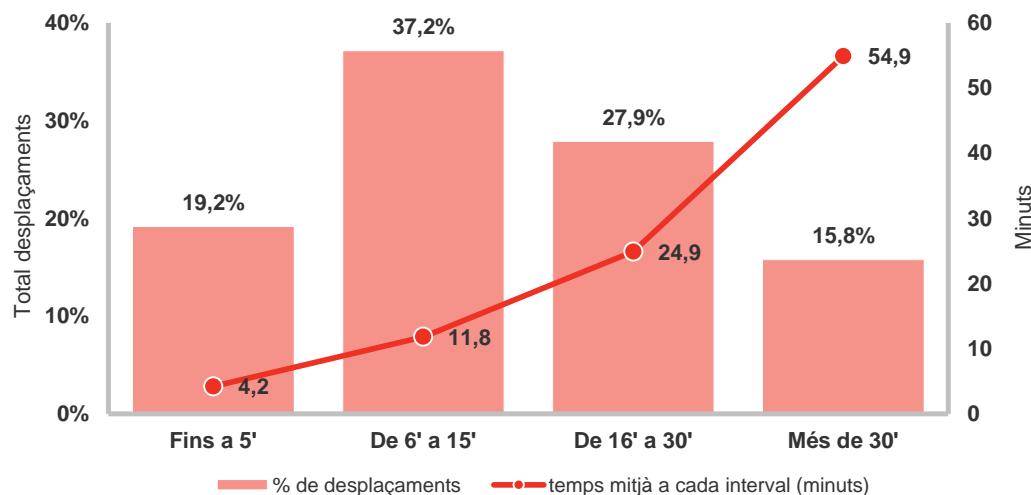


4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

La durada mitjana declarada dels desplaçaments en dia feiner realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 20,8 minuts.

- El 56,3% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 15,8% dels desplaçaments es realitzen en més de 30 minuts.



4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons motiu

- En general, els desplaçaments per motius ocupacionals són els de major durada, i en particular les tornades a feina (27,1 minuts). Els de menor durada són per motius personals (18,2 minuts).
- Deixant de banda l'anar a passejar, que té una durada molt superior a la resta de motius:
 - Els desplaçaments de menor durada es realitzen per anar a comprar i acompanyar persones.
 - Els desplaçaments de major durada són per anar a estudiar i a treballar.

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	25,3
Mobilitat personal	18,2
Tornada a casa ocupacional	27,1
Tornada a casa personal	19,0
Total	20,8

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	25,0
Estudis	26,3
Compres	12,8
Metge/Hospital	22,6
Visita amic/familiar	20,0
Acompanyar persones	14,9
Gestions personals	19,4
Oci/diversió/àpats/esports	19,0
Passeig	34,9
Tornada a casa ocupacional	27,1
Tornada a casa personal	19,0
Total	20,8

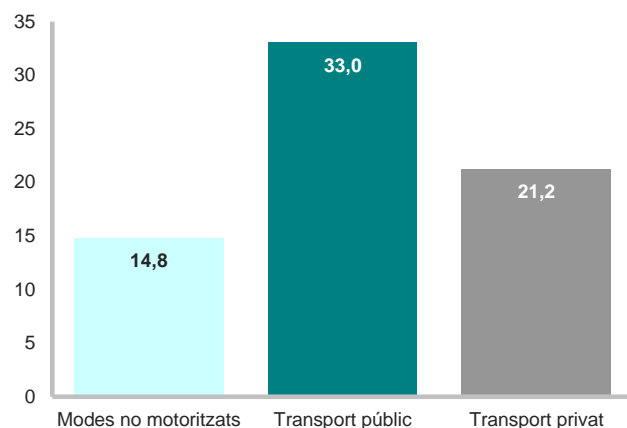
Temps expressat en minuts

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en vehicle privat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 21,2 minuts; 33 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 14,8 minuts en el cas dels modes no motoritzats.
- Els desplaçaments a peu i en moto són els percebuts com els de menor durada mitjana, al voltant dels 15-16 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic (excepte el taxi) són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies i FGC (49,8 minuts en el primer cas i 42,8, en el segon).



Temps expressat en minuts

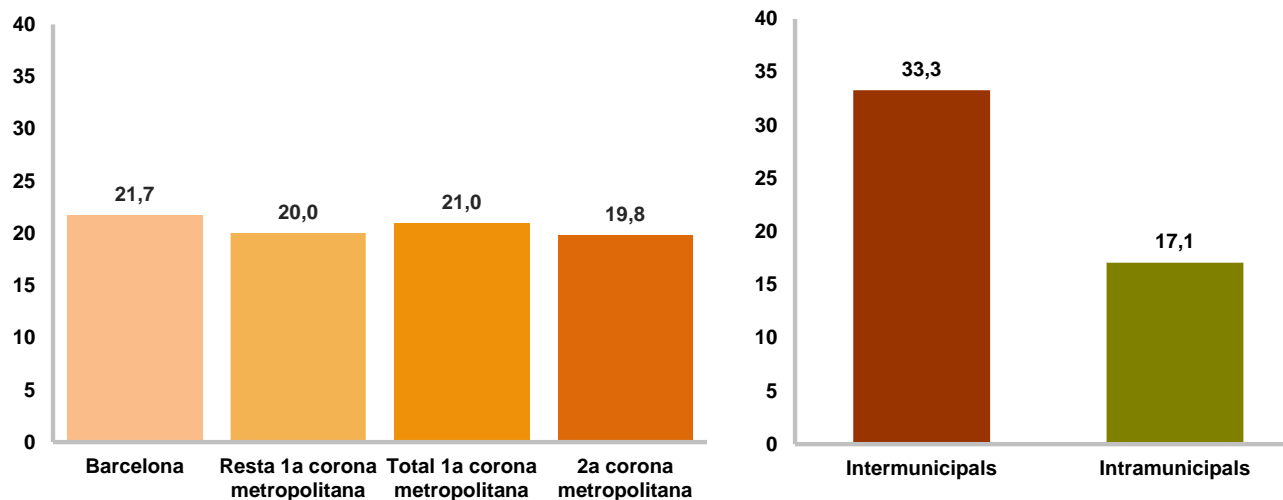
Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	14,7
Bicicleta	18,7
Autobús	29,4
Metro	31,0
Tramvia	27,1
FGC	42,8
Renfe Rodalies	49,8
Taxi	31,2
Cotxe com a conductor	21,6
Cotxe com a acompanyant	24,2
Moto com a conductor	16,5
Moto com a acompanyant	16,4
Furgoneta/camió	32,3
Total	20,8

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons àmbits territorials i tipus de fluxos

- No s'observen diferències importants en la durada mitjana dels desplaçaments segons la corona de residència. No obstant, els residents als 18 municipis de la 2a corona metropolitana declaren una durada mitjana lleugerament inferior.
- S'observa com la durada mitjana dels fluxos intermunicipals és gairebé el doble que aquella vinculada als desplaçaments interns al municipi de residència.



Temps expressat en minuts

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

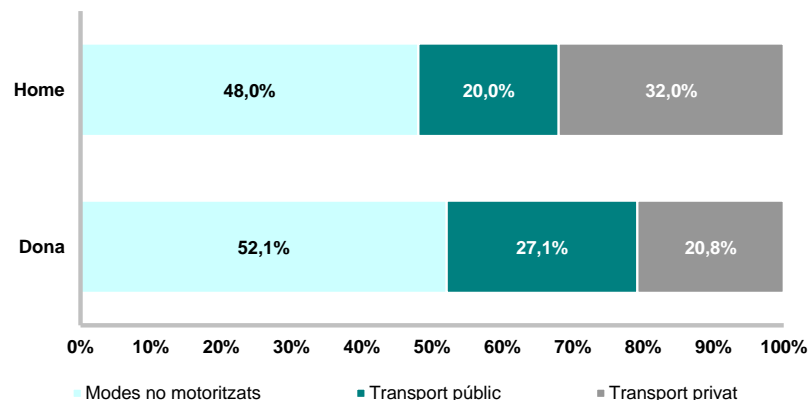
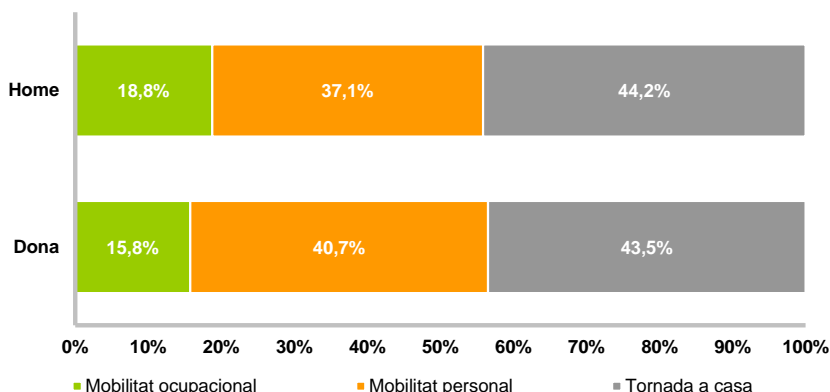
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Sexe

- Els homes es desplacen en major proporció per motius de treball i estudis que les dones, que ho fan més per motius personals.
- Tant els homes com les dones es desplacen principalment en modes no motoritzats, si bé les dones ho fan en major proporció. Els homes utilitzen més el transport privat que les dones, les quals són més usuàries del transport públic pels seus desplaçaments diaris.

Homes	4,1 desplaçaments/dia
Dones	3,9 desplaçaments/dia



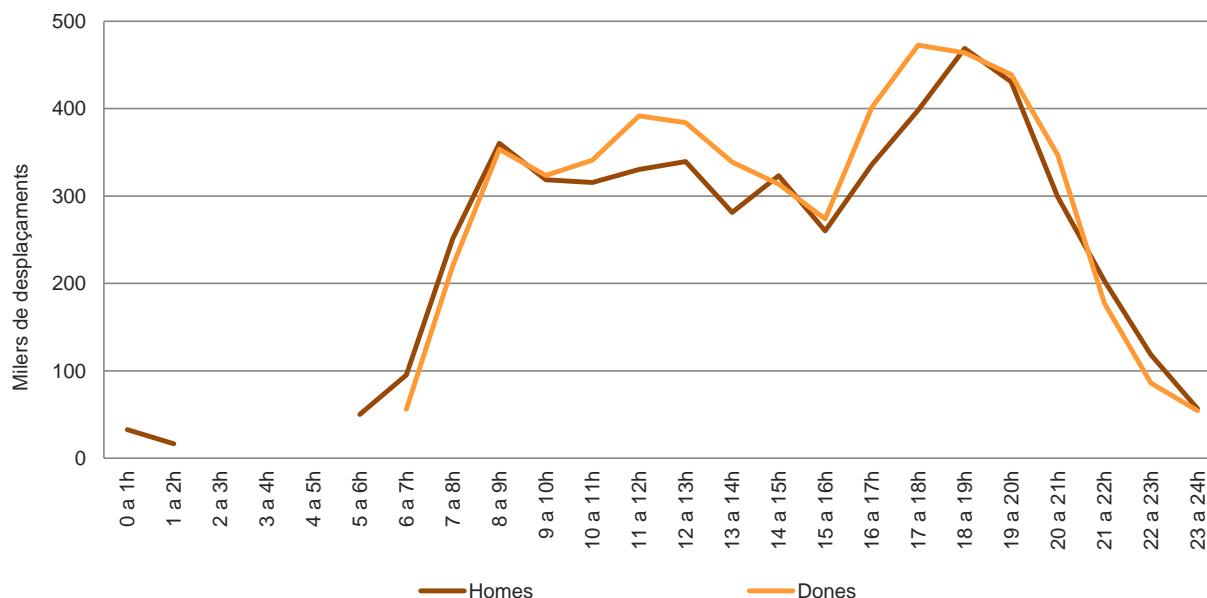
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Sexe

- La mobilitat realitzada pels homes presenta una distribució bastant homogènia durant el matí, amb una punta molt marcada a última hora de la tarda (entre les 18h i les 20h).
- En el cas de les dones, es dóna una punta entre les 11 i les 13 hores; a la tarda, la franja de major intensitat s'inicia a les 16h, abans que els homes.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

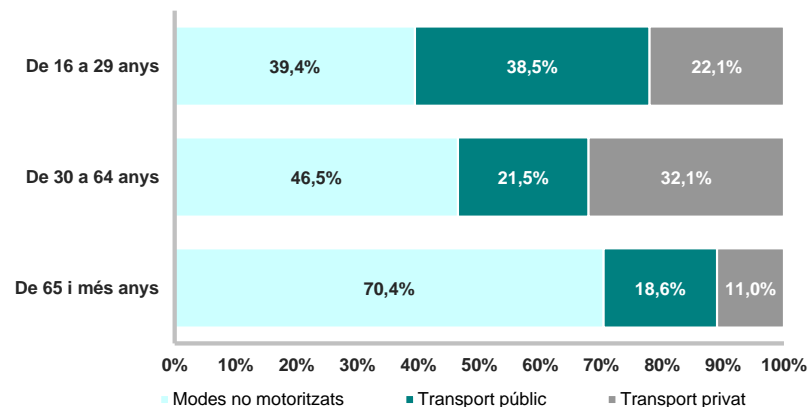
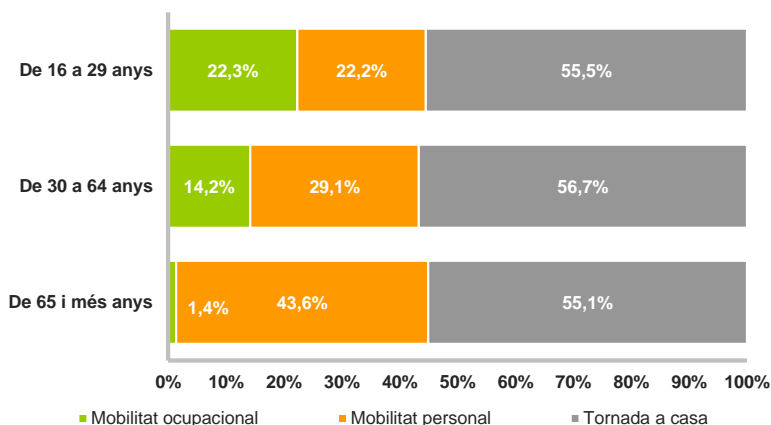
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Edat

- La mobilitat personal és majoritària en el grup poblacional de més edat, mentre que entre el grup més jove, de 16-29 anys, està més equilibrada amb la mobilitat ocupacional, com a conseqüència dels moviments per estudis.
- Els majors de 64 anys són els que fan un major ús dels modes no motoritzats, mentre que és la població més jove, de 16 a 29 anys, la que utilitza en major proporció el transport públic. L'ús relatiu del vehicle privat augmenta fins als 64 anys, quan baixa notablement.

De 16 a 29 anys	3,9 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	4,2 desplaçaments/dia
De 65 i més anys	3,4 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

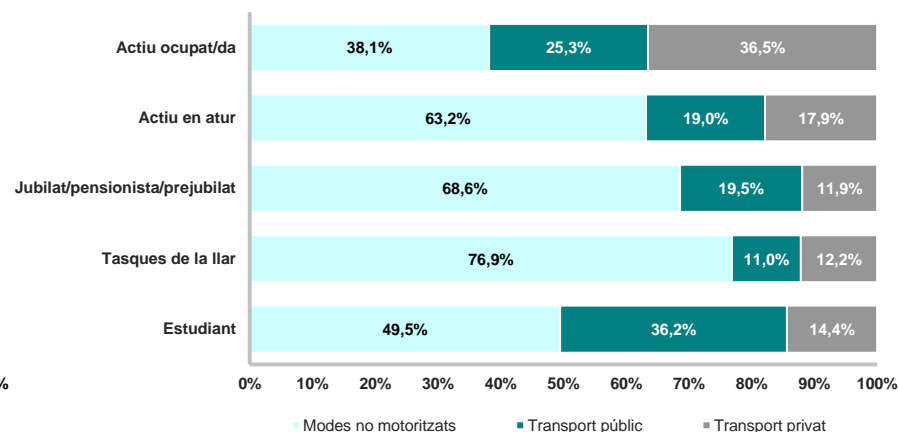
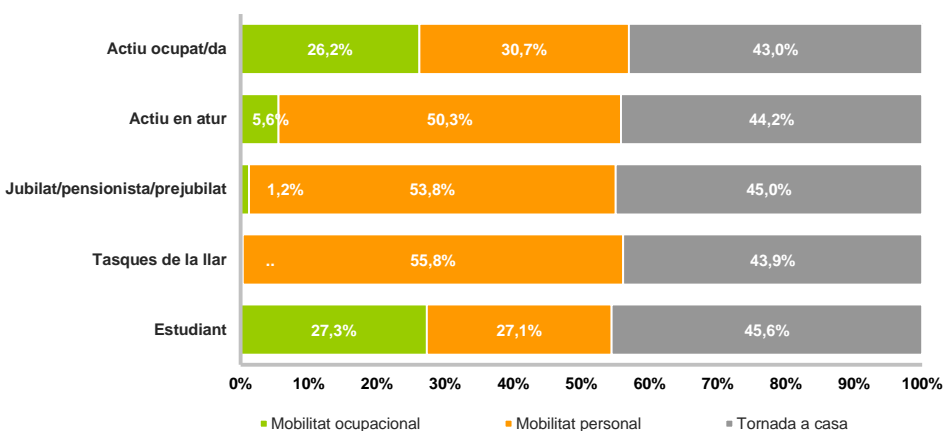
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

- Els estudiants són els perfils poblacionals amb menor mobilitat diària.
- Les persones dedicades a les tasques de la llar, els jubilats/pensionistes i els aturats mostren un patró similar, on la mobilitat personal i l'ús dels modes no motoritzats són majoritaris.
- D'altra banda, els estudiants i els ocupats es desplacen més per motius ocupacionals. En ambdós casos es mouen més en modes motoritzats. Els estudiants utilitzen més el transport públic que els ocupats.

Estudiants	3,7 desplaçaments/dia
Tasques de la llar*	4,0 desplaçaments/dia
Jubilats i pensionistes	3,6 desplaçaments/dia
Ocupats	4,2 desplaçaments/dia
Aturats	4,2 desplaçaments/dia



* Persones que declaren dedicar-se a les tasques de la llar i que tenen menys de 65 anys.

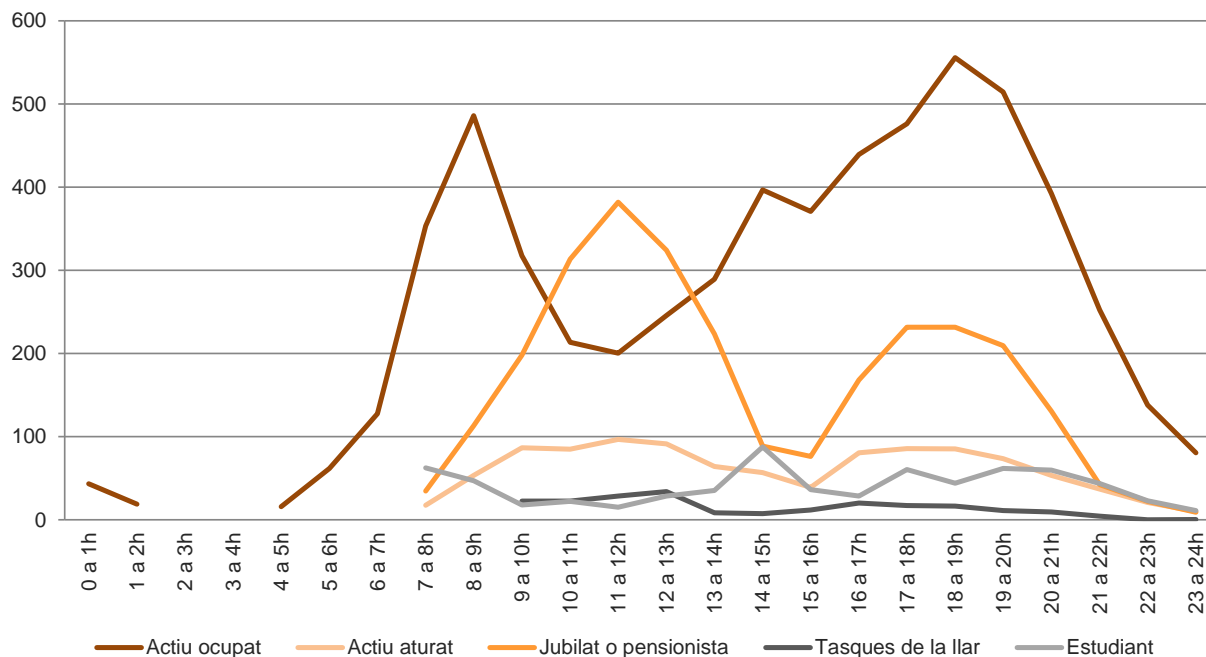
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

- La distribució horària dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona en funció de la seva situació professional mostra com els actius ocupats són, exceptuant a la franja horària de mig matí, els que engloben el major volum de desplaçaments, amb dues puntes molt marcades a primera hora del matí de 8 a 9 hores, i a la tarda de 17 a 20 hores.
- El grup de jubilats i pensionistes són els que sumen més desplaçaments entre les 10 i les 13 hores, i és el segon grup de població que més mobilitat genera a la tarda de 16 a 21 hores.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

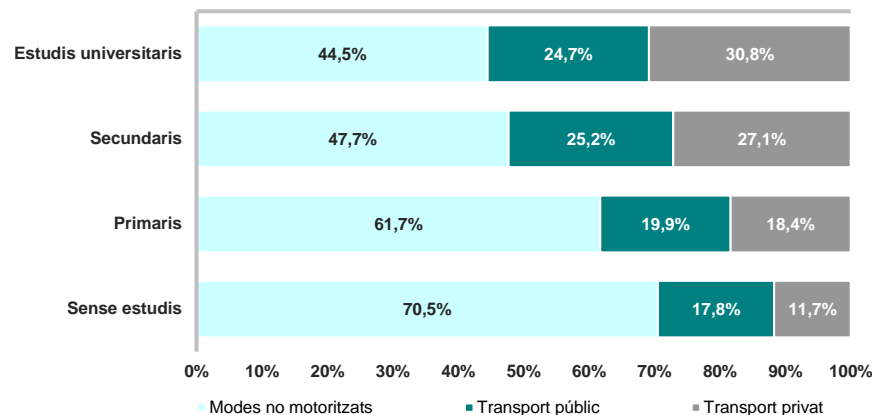
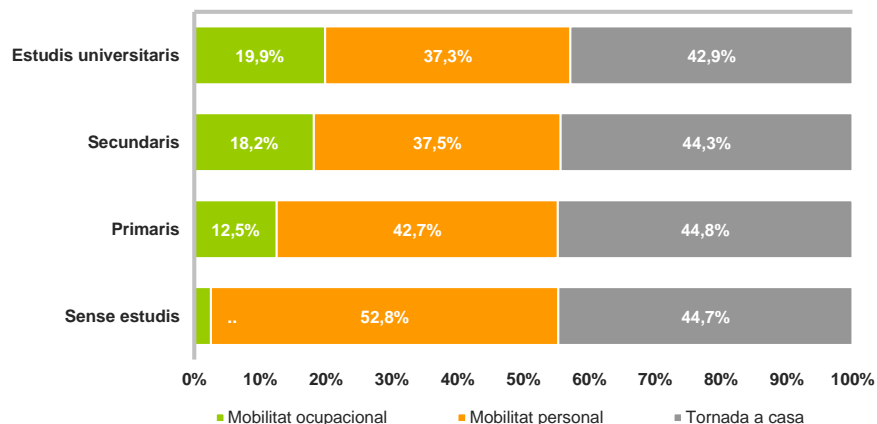
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Nivell d'estudis

- El grau de mobilitat diària augmenta a mesura que incrementa el nivell d'estudis acabats.
- La mobilitat ocupacional augmenta amb el nivell d'estudis, en detriment de la mobilitat personal.
- Alhora, l'ús dels modes motoritzats (transport públic i transport privat) augmenta també amb un major nivell d'estudis, mentre que l'ús dels modes no motoritzats disminueix.

Sense estudis	2,6 desplaçaments/dia
Primaris	3,5 desplaçaments/dia
Secundaris	4,1 desplaçaments/dia
Estudis universitaris	4,4 desplaçaments/dia



* El 86,9% de les persones sense estudis residents a l'AMB tenen 65 anys i més.

La dimensió subjectiva

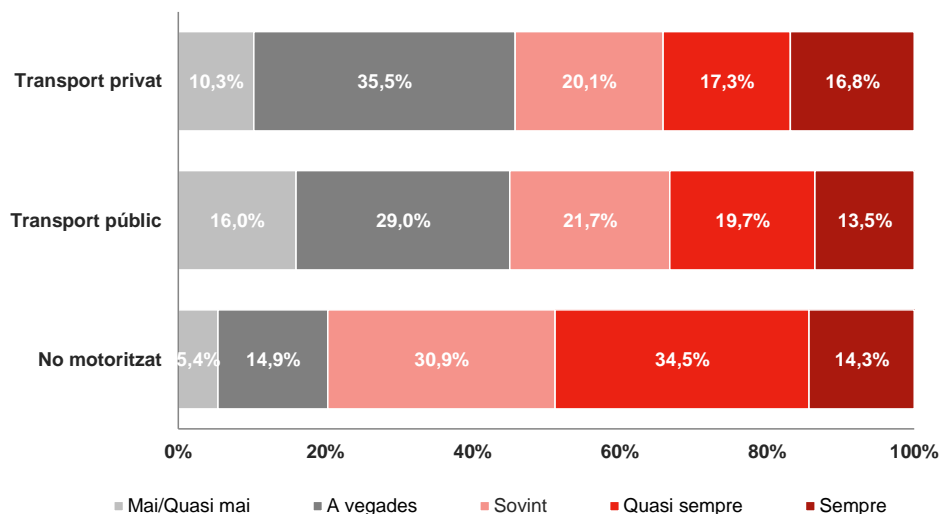


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Un 10,3% dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona declaren utilitzar “mai/quasi mai” el transport privat. Un 35,5% el fan servir “a vegades”.
- En el cas del transport públic, un 16% diuen utilitzar-lo “mai/quasi mai” i un 29% “a vegades”.
- Només un 5,4% de la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona major de 15 anys no utilitza (“mai/quasi mai”) els modes no motoritzats per desplaçar-se.



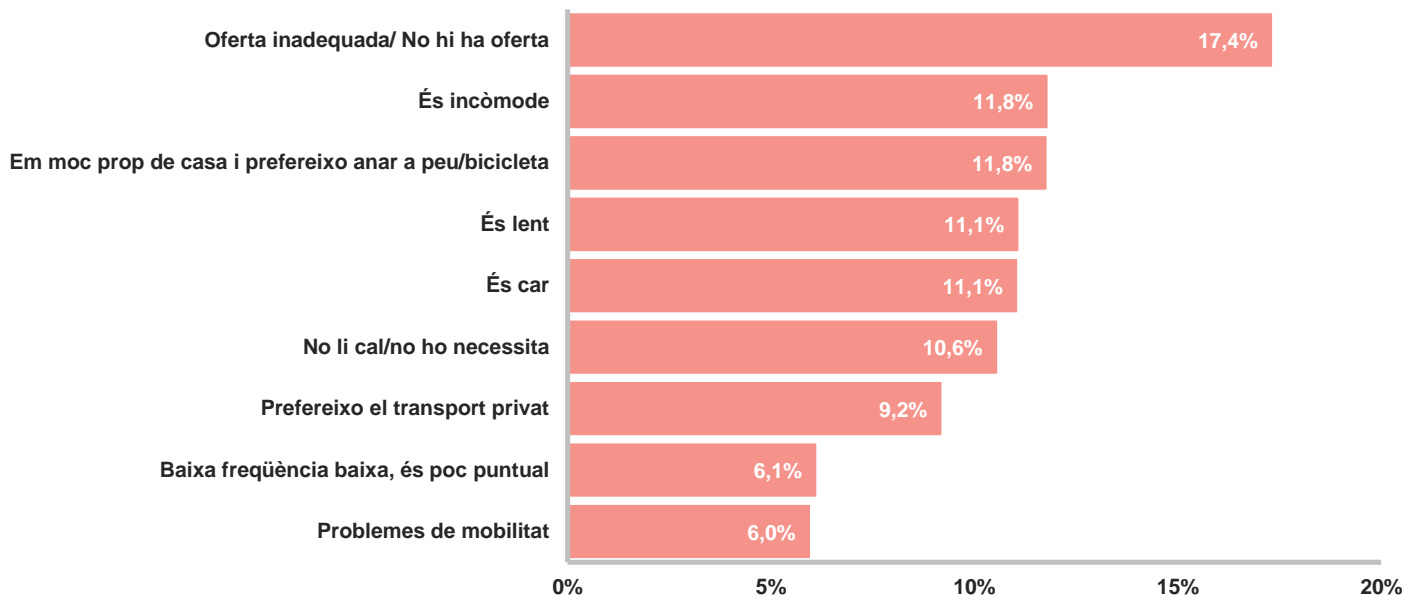
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Motius per no utilitzar el transport públic

- El motiu més mencionat per no usar el transport públic és **l'oferta inadequada o la manca d'oferta en transport públic** (17,4% de respostes). Tot seguit, apareixen quatre motius amb l'11% de les respostes cadascuna: **la incomoditat, la proximitat dels desplaçaments que fa, la lentitud i el preu**.



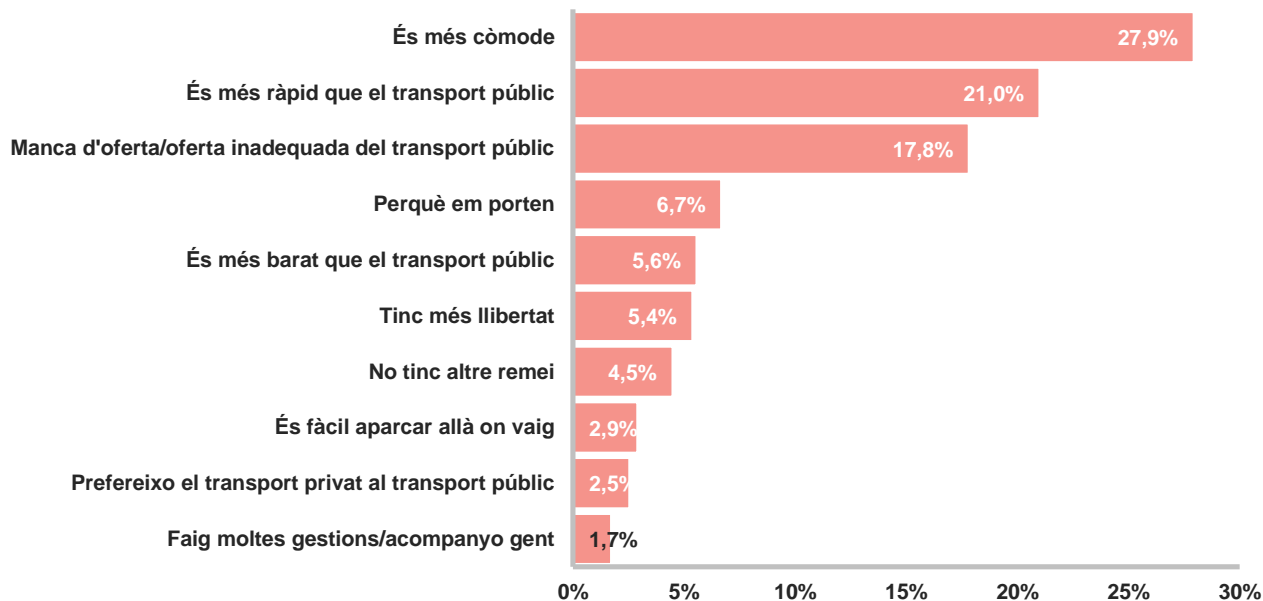
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Motius per utilitzar el transport privat

- A les persones que declaren fer un ús gairebé exclusiu del vehicle privat s'ha demanat els motius d'aquesta preferència, tot deixant oberta la resposta.
- La comoditat del transport privat és el motiu més mencionat (amb un 27,9% de respostes), seguit de la seva rapidesa en comparació al transport públic (21%).



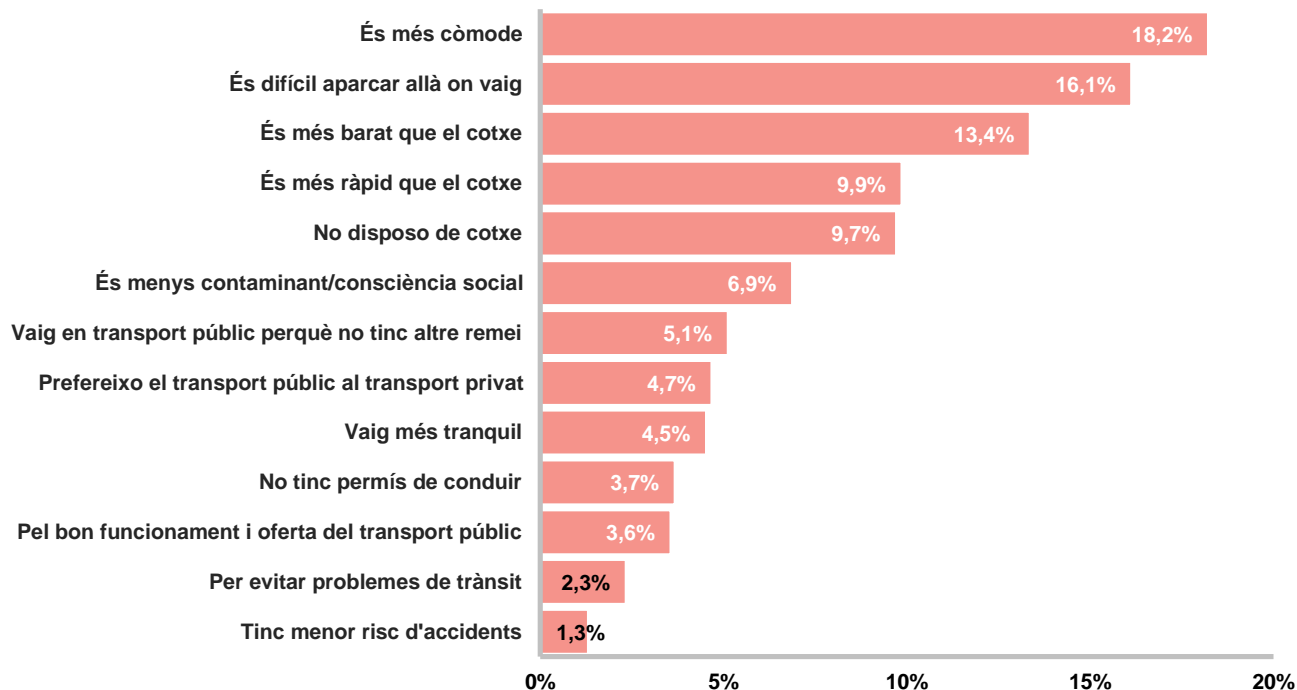
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Motius per utilitzar el transport públic

- En demanar als individus que manifesten fer un ús habitual del transport públic pels motius que els duen a triar aquest mitjà, s'observa com la comoditat (18,2%), la dificultat d'aparcar en destinació (16,1%) són els motius més esmentats.

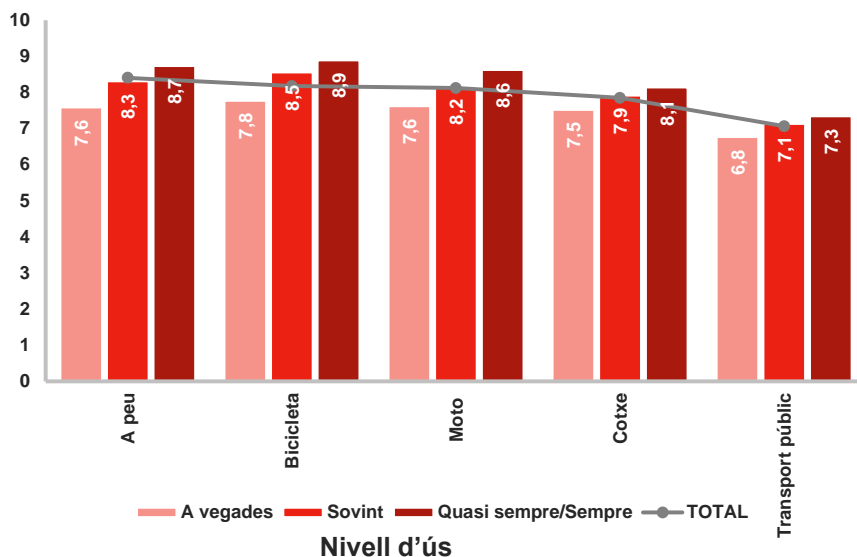


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels modes de transport

2.1. Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu

- L'anar a peu, en bicicleta i en moto/ciclomotor són tres mitjans més ben valorats entre els entrevistats (al voltant de 8 punts). Pel contrari, els mitjà que obté la valoració més baixa és el servei de Renfe Rodalies. El tramvia és com cada any, el mitjà de transport públic més ben valorat (7,8).
- Segons el nivell d'ús que es fa dels mitjans de transport la valoració mitjana varia:
 - La tendència general en tots els mitjans és que els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que utilitzen, en comparació amb els que en fan un ús més baix.
 - Les diferències més elevades en les valoracions segons el nivell d'ús es donen en la bicicleta i la moto, mentre que les menors en el cotxe i transport públic.



Mitjà de transport	Nota mitjana
Bicicleta	8,1
Moto/ciclomotor	8,0
Caminant	8,0
Tramvia	7,8
Cotxe	7,3
FGC	7,2
Autobús TMB	6,9
Taxi	6,9
Autobús interurbà	6,8
Autobús urbà	6,8
Metro	6,6
Renfe regional	6,5
Renfe rodalies	6,3

2.2. Valoració dels mitjans de transport segons àmbit territorial

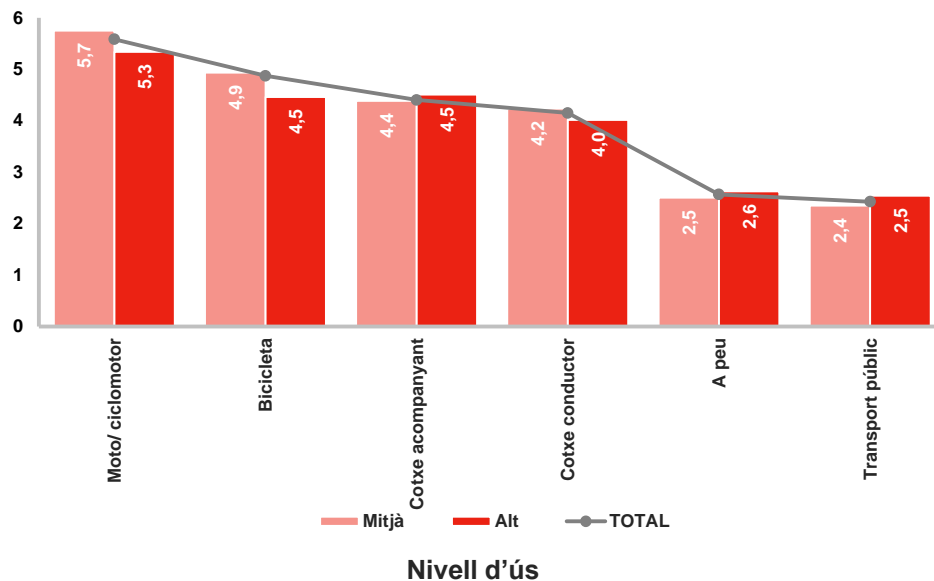
- Les valoracions atorgades als mitjans de transport no varien significativament segons la corona de residència.

Mitjà de transport	Zones metropolitanes				Total AMB
	Barcelona	Resta 1a Corona Metropolitana	Total 1a Corona Metropolitana	2a Corona Metropolitana	
Bicicleta	8,1	8,2	8,1	8,3	8,1
Moto/ciclomotor	7,9	8,0	7,9	8,2	8,0
Caminant	7,9	8,0	7,9	8,1	8,0
Tramvia	7,7	7,8	7,8	7,8	7,8
Cotxe	7,1	7,5	7,3	7,4	7,3
FGC	7,3	7,2	7,2	7,3	7,2
Autobús TMB	6,8	7,0	6,9	7,0	6,9
Taxi	6,9	6,9	6,9	7,3	6,9
Autobús interurbà	6,8	6,9	6,9	6,5	6,8
Altres autobus urbà	6,6	6,9	6,9	6,4	6,8
Metro	6,6	6,7	6,6	6,3	6,6

3. Percepció d'inseguretat dels modes de transport

3.1. Percepció d'inseguretat dels mitjans de transport

- S'ha preguntat sobre la por de tenir un accident en l'ús dels diferents mitjans de transport, en una escala del 0 (gens de por) a 10 (molta por).
- En general, els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona no perceben molta inseguretat quan utilitzen els diferents mitjans de transport. Així, la moto és percebuda com el mitjà més insegur amb un valor mitjà de 5,6, seguit, amb una valoració menor, de la bicicleta (4,9). L'anar a peu és el mitjà de transport considerat més segur (2,4).



Mitjà de transport	Inseguretat mitjana
Moto/ ciclomotor	5,6
Bicicleta	4,9
Cotxe acompanyant	4,4
Cotxe conductor	4,2
A peu	2,6
Transport públic	2,4



4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

- Amb la finalitat d'estudiar l'avaluació dels ciutadans de diverses mesures dirigides a introduir canvis en l'actual model de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats si acceptarien cinc propostes per a la millora d'alguns aspectes d'actualitat relatius a la mobilitat ciutadana.
- Només se n'ha demanat l'opinió als residents a municipis amb una població mínima de 20.000 habitants*, ja que es tracta d'actuacions i propostes aplicables en espais urbans de certa grandària. Les qüestions sobre les que s'ha preguntat són les següents:
 - Permetria la circulació de ciclistes en les voreres?
 - Realitzaria més controls físics de velocitat?
 - Estaria disposat/da a deixar el cotxe i agafar el transport públic o la bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats?
 - Crearia més carrils i aparcaments per bicicletes?
 - Augmentaria el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics?

*Són 22 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

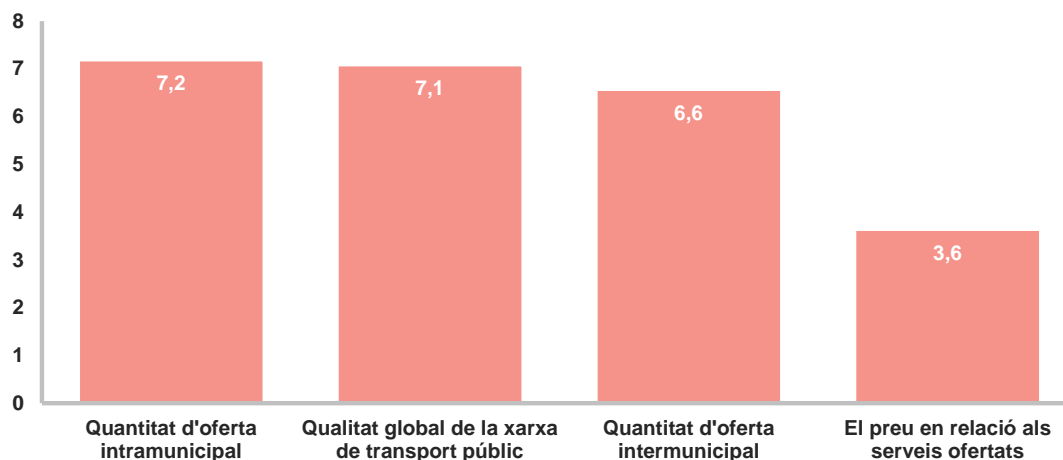
- Un 27,1 % de la població està disposada a deixar el cotxe i agafar el transport públic o bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats.
- La segona mesura acceptada per un major percentatge de població és la d'augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics (23,9%)
- Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants és la mesura menys acceptada amb un 8,2% de la població.

Mesures de mobilitat: valoració mitjana	Zones metropolitanes				Total àrea metropolitana Barcelona
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	
Estar disposat/da a deixar el cotxe i utilitzar el transport públic o la bicicleta per millorar l'aire de les nostres ciutats	28,3%	25,9%	27,3%	25,6%	27,1%
Augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics	23,8%	23,9%	23,8%	25,1%	23,9%
Crear més carrils bici i aparcaments per a bicicletes	21,2%	23,1%	22,0%	23,5%	22,1%
Realitzar més controls físics de velocitat	18,8%	18,7%	18,8%	16,6%	18,6%
Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants	7,9%	8,4%	8,1%	9,1%	8,2%

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

- Per aprofundir en l'avaluació de les actuacions o propostes de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats que facin una valoració de l'oferta de transport públic (independentment del seu ús) en les matèries següents:
 - Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi (intramunicipal).
 - Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona (intermunicipal).
 - Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi.
 - El preu del transport públic en relació als serveis oferts.
- Els ítems de quantitat d'oferta i la qualitat de la xarxa obtenen una valoració que supera als 7 punts, mentre que l'avaluació referent al preu del transport en relació als serveis oferts és inferior a 4.



LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DELS RESIDENTS A L'ÀMBIT DE L'STI



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

- A continuació s'analitzen les dinàmiques territorials en dia feiner de la mobilitat a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, tenint en compte els desplaçaments dels residents a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat (STI).
- Els àmbits territorials de referència a l'àrea metropolitana de Barcelona són: **Barcelona, la resta de la primera corona metropolitana i la segona corona metropolitana.**
- Els tipus de desplaçaments analitzats són:
 - **Desplaçaments interns:** aquells amb origen i destinació al mateix àmbit territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona.
 - **Desplaçaments de connexió interior:** es tracta de desplaçaments interns a l'àrea metropolitana de Barcelona, que tenen l'origen i la destinació en diferents àmbits territorials d'estudi.
 - **Desplaçaments de connexió exterior:** es tracta de desplaçaments amb origen a l'àrea metropolitana de Barcelona i destinació fora d'aquest territori, i viceversa.

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

Els residents a l'STI fan un total d'11.675.365 desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

- Dels 11,7 milions de fluxos a l'àrea metropolitana de Barcelona, són majoritaris els desplaçaments interns en aquest territori (89,5%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan 4,9 milions de desplaçaments en dia feiner.
 - En les connexions internes, destaquen les relacions de Barcelona amb la resta de la primera corona metropolitana, i viceversa. Engloben gairebé un milió de desplaçaments.
 - En els fluxos de connexió exterior, són destacades les connexions entre Barcelona ciutat i l'àmbit de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, i viceversa.

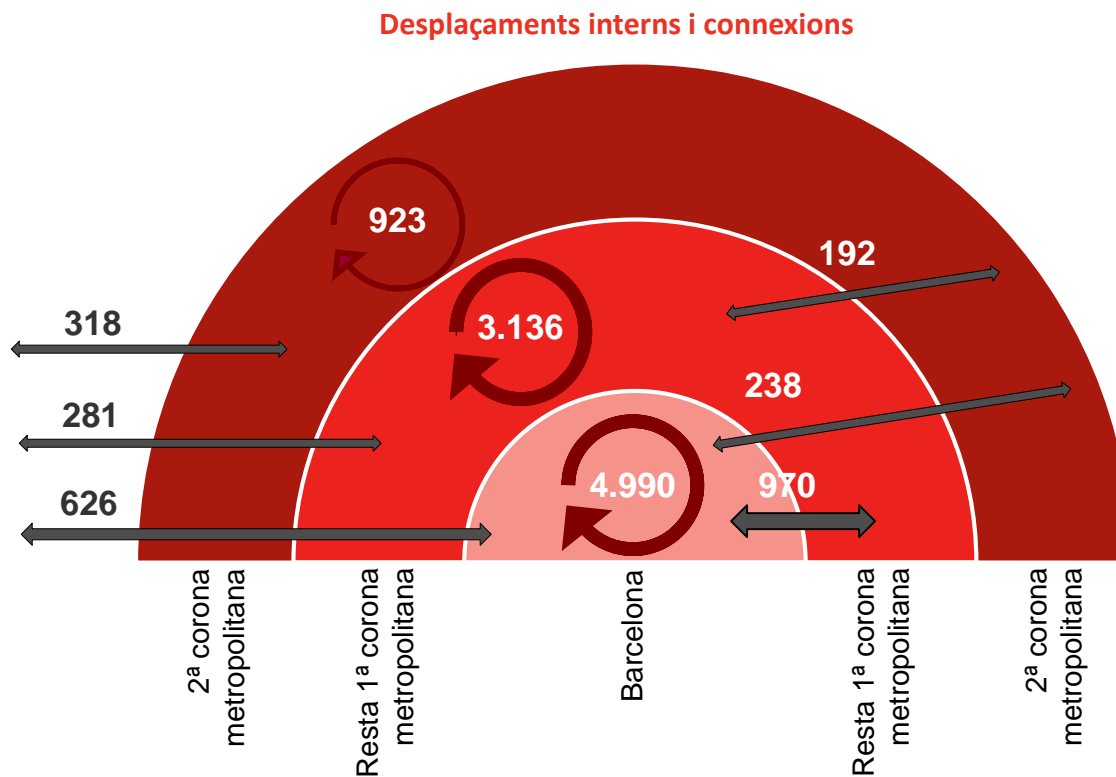
Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	9.049.519	77,5%
Connexions internes	1.400.039	12,0%
Connexions exteriors	1.225.808	10,5%
Total	11.675.365	100,0%

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	4.990.283	484.701	118.204	313.917	5.907.105
Resta 1a corona metropolitana	485.231	3.136.015	95.372	140.448	3.857.067
2a corona metropolitana	120.150	96.381	923.220	159.270	1.299.020
Fora àrea metropolitana	312.512	140.518	159.143	0	612.173
Total	5.908.177	3.857.614	1.295.940	613.634	11.675.365

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos



(Desplaçaments expressats en milers)

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.2. Motiu de desplaçament

- Els fluxos interns a cada àmbit per motius personals (anades i tornades) són més elevats que els ocasionats per motius ocupacionals.
- En canvi, la mobilitat ocupacional pren més importància en els fluxos connectius entre els àmbits de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Mobilitat ocupacional i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.387.396	285.836	67.070	197.516	1.937.819
Resta 1a corona metropolitana	292.595	614.872	57.923	86.090	1.051.480
2a corona metropolitana	72.052	60.826	193.574	101.914	428.366
Fora àrea metropolitana Barcelona	202.526	85.065	103.909	-	391.500
Total	1.954.569	1.046.599	422.477	385.520	3.809.165

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	3.602.887	198.865	51.134	116.400	3.969.286
Resta 1a corona metropolitana	192.637	2.521.143	37.449	54.358	2.805.587
2a corona metropolitana	48.098	35.555	729.646	57.356	870.655
Fora àrea metropolitana Barcelona	109.986	55.453	55.234	-	220.673
Total	3.953.608	2.811.015	873.463	228.114	7.866.200

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

- La matriu d'òrgens i destinacions segons el mode de transport utilitzat en el desplaçament mostra que:
 - Els fluxos més importants són de caràcter intern a la 1a corona i realitzats en modes no motoritzats. De fet, existeixen poques relacions connectives fetes a peu o en bicicleta.
 - El transport públic col·lectiu és rellevant en els desplaçaments interns a Barcelona i en les relacions d'aquesta ciutat amb la resta de la 1a corona metropolitana i de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.
 - Comparativament amb el transport públic, el vehicle privat pren importància en les relacions internes fora de Barcelona ciutat, i en les connexions amb la 2a corona metropolitana i fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Modes no motoritzats

Connexions	Total
Barcelona-Barcelona	2.795.016
Resta 1a corona-Resta 1a corona	2.027.518
2a corona -2a corona	564.407
Resta 1a corona-Barcelona	26.714
Barcelona-Resta 1a corona	24.617
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	16.691
Altres	8.715
Total	5.463.679

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.476.010	254.741	50.887	151.068	1.932.706
Resta 1a corona metropolitana	255.768	357.929	18.460	25.813	657.969
2a corona metropolitana	53.026	20.321	23.616	24.707	121.669
Fora àrea metropolitana Barcelona	151.486	27.648	26.710	-	205.844
Total	1.936.289	660.638	119.673	201.588	2.918.189

Transport privat

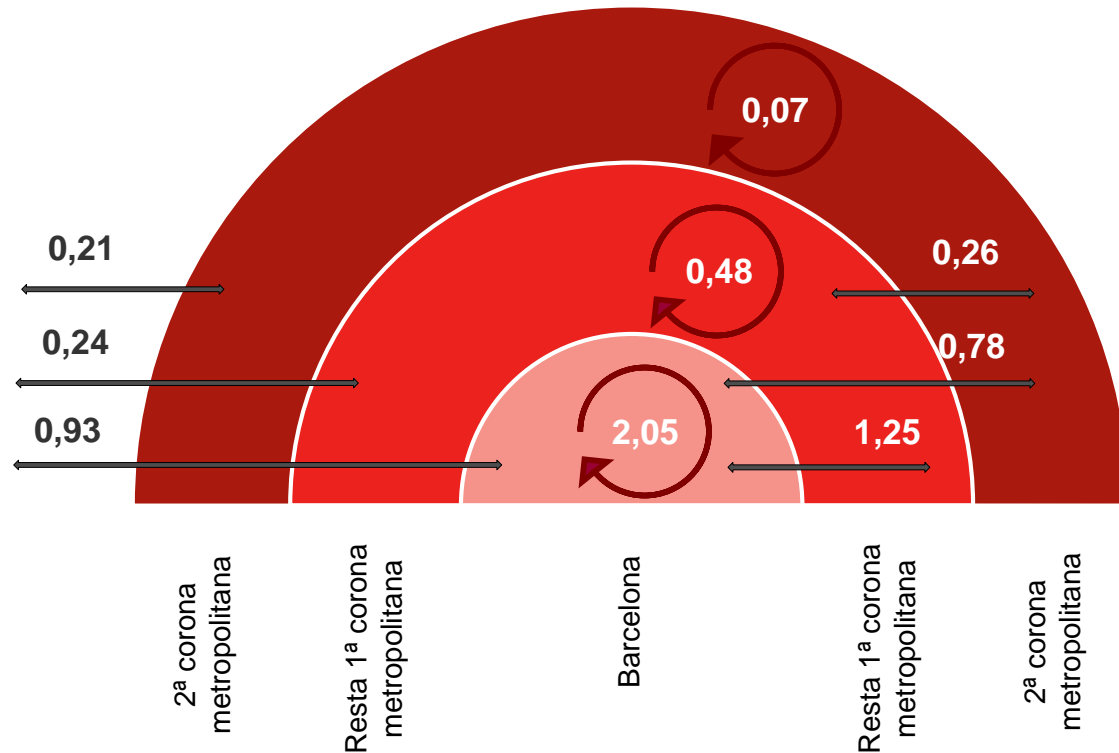
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	719.258	205.343	66.443	162.848	1.153.892
Resta 1a corona metropolitana	202.750	750.568	74.604	113.021	1.140.942
2a corona metropolitana	66.250	74.035	335.197	126.815	602.299
Fora àrea metropolitana Barcelona	161.026	111.850	123.488	-	396.364
Total	1.149.284	1.141.796	599.733	402.685	3.293.497

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ràtio transport públic/transport privat

- La ràtio entre el transport públic i el transport privat mostra:
 - Les úniques relacions de mobilitat on el pes del transport públic és major que el vehicle privat és en la mobilitat interna a Barcelona i entre Barcelona i la resta de la primera corona metropolitana. En el primer cas, per cada desplaçament en vehicle privat es realitzen més de dos desplaçaments en transport públic.
 - En els fluxos entre Barcelona i fora de l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona es dóna un equilibri en l'ús dels dos modes motoritzats.
 - En la resta de fluxos, el transport privat té un major pes que el transport públic.



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ocupació mitjana declarada

- L'ocupació mitjana declarada del vehicle en els usuaris conductors o acompanyants mostra, des d'un punt de vista dels fluxos, com són els desplaçaments interns en cotxe on es dona un lleuger major aprofitament dels vehicles, amb una mitjana d'1,7 ocupants, sent d'1,5 ocupants als desplaçaments connectius.
- L'ocupació mitjana declarada de la moto és d'1,1 als desplaçaments interns i d'1 als de connexió.



1,6
ocupants



1,1
ocupants

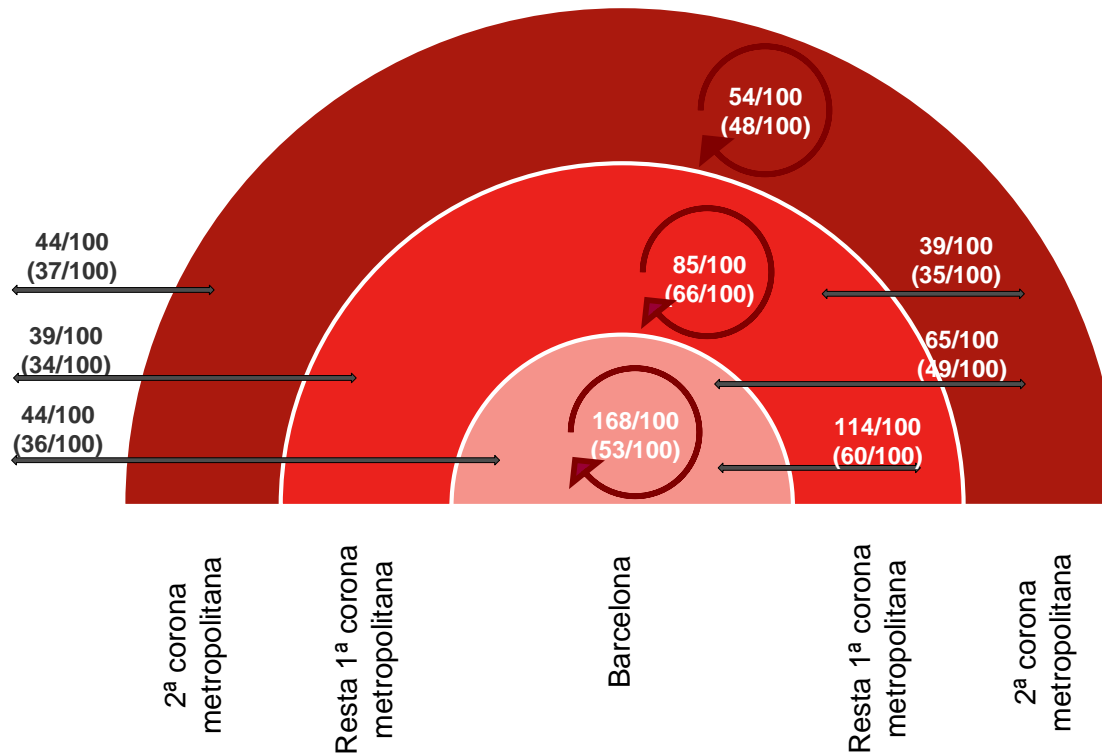
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Característiques parc de vehicles circulant

Ràtio benzina/gasoil en els desplaçaments en vehicle privat



Ràtio = desp. amb combustible benzina per cada 100 desp. amb combustible gasoil
Entre parèntesi la ràtio benzina/gasoil sense tenir en compte les motocicletes

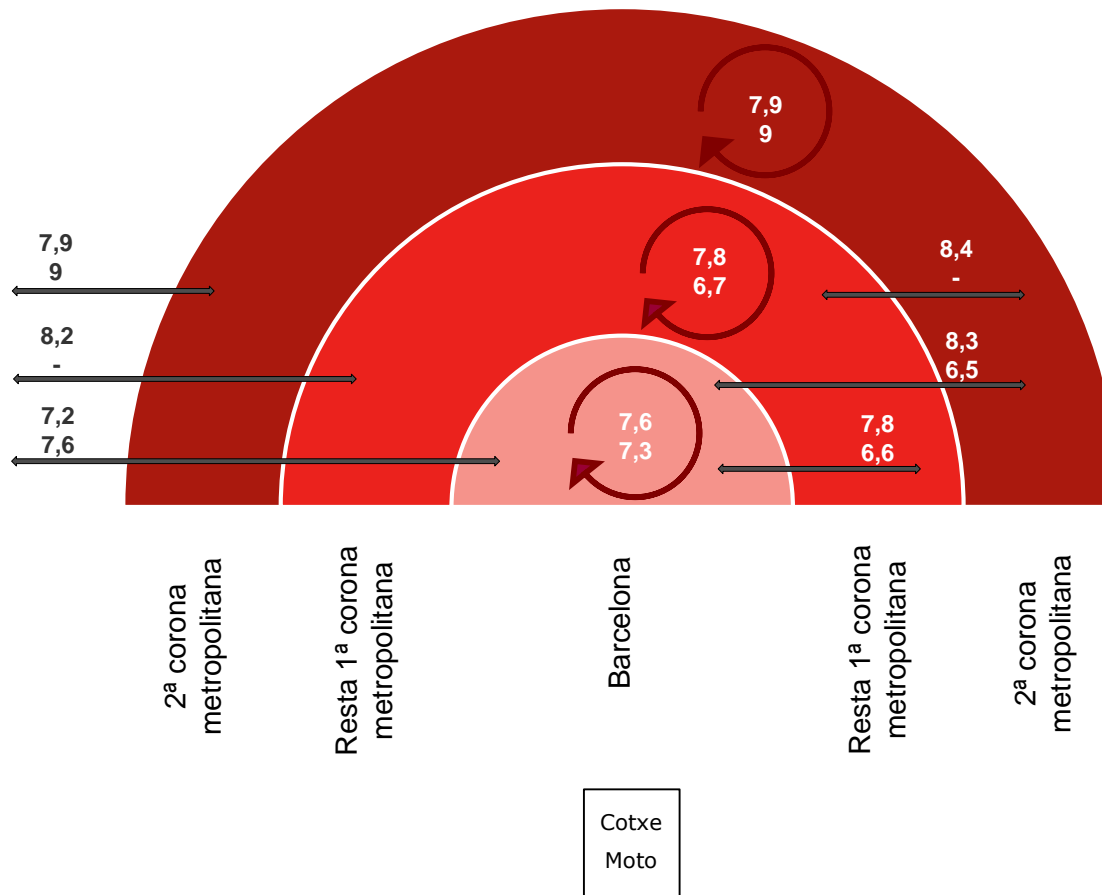
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Característiques parc de vehicles circulant

Antiguitat del cotxe i de la moto



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

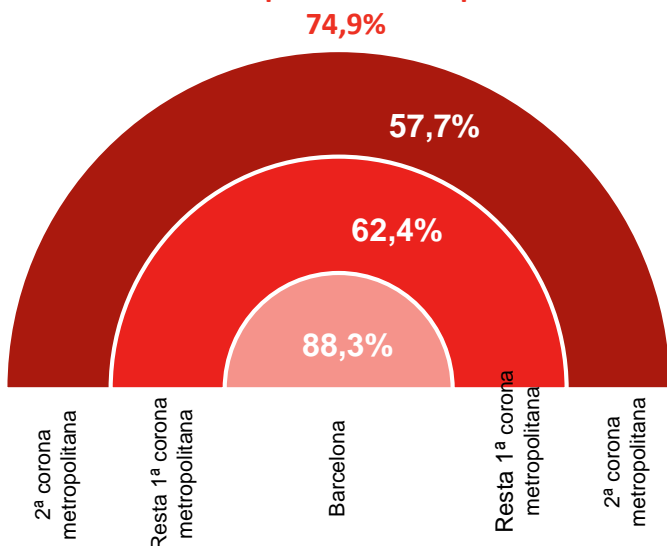
- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.

Desplaçaments interns (R=O=D)
Total desplaçaments

Autocontenció municipal

La ciutat de Barcelona és l'àmbit amb una autocontenció municipal major: el 88,3% dels desplaçaments dels seus residents es fan dins de la ciutat. No succeeix el mateix amb la resta de residents a la 1a corona metropolitana i els residents a la 2a corona metropolitana, on aquesta proporció és menor (62,4% i 57,7% respectivament).

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona:



Corona	Autocontenció municipal		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,2%	88,6%	62,4%
Rest 1a corona metropolitana	91,9%	27,7%	34,2%
Total 1a corona metropolitana	95,5%	68,1%	47,7%
2a corona metropolitana	91,2%	8,2%	35,9%
Total àrea metropolitana Barcelona	95,1%	65,0%	45,2%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

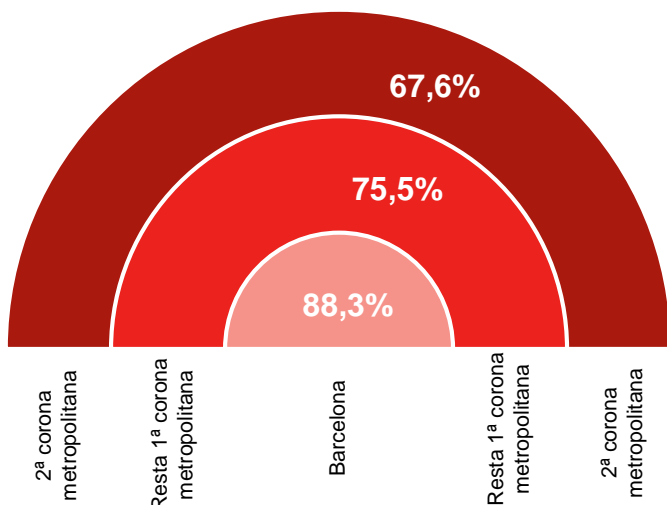
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

▪ Autocontenció per corona de residència

L'autocontenció dels desplaçaments dins de la mateixa corona de residència eleva els valors al 75,5% pels residents a la resta de la 1a corona metropolitana, i al 67,6% en el cas dels residents a la 2a corona metropolitana. En termes generals, el 81% de la mobilitat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és interna al seu subàmbit de residència.

Autocontenció per corona de residència àrea metropolitana de Barcelona: 81%



Corona	Autocontenció per corona de residència		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,2%	88,6%	62,4%
Resta 1a corona metropolitana	96,3%	43,1%	61,2%
Total 1a corona metropolitana	97,4%	73,3%	61,8%
2a corona metropolitana	95,0%	15,5%	52,4%
Total àrea metropolitana Barcelona	97,2%	70,3%	59,8%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

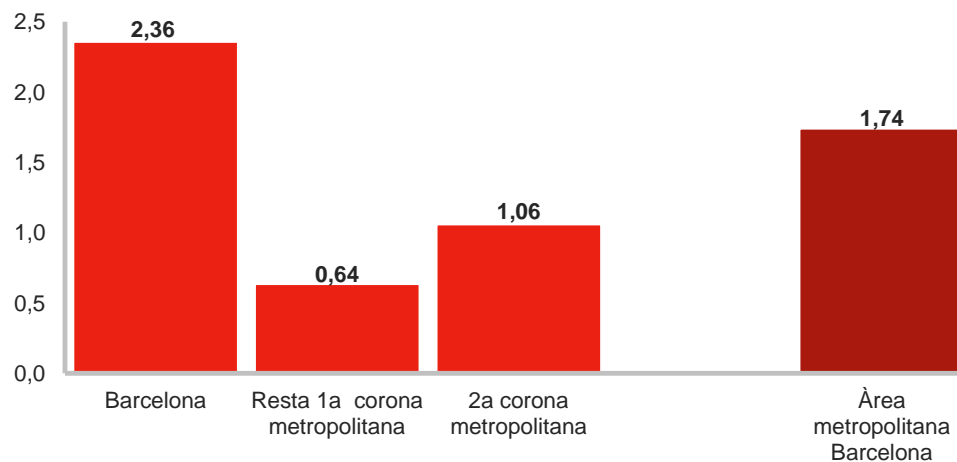
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

- La ràtio d'atracció i emissió (RAE) és un indicador utilitzat per conèixer les relacions d'un àmbit territorial amb la resta. Així, la RAE permet classificar els àmbits com a receptors o generadors de desplaçaments. És el quocient entre el nombre de desplaçaments atrets i el nombre de desplaçaments emesos. Valors inferiors a 1 indiquen que l'àmbit és emissor i valors per sobre d'1 que és receptor.

$$\text{RAE} = \frac{\text{Desplaçaments atrets realitzats per no residents a l'àmbit}}{\text{Desplaçaments emesos realitzats per residents a l'àmbit}}$$

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,36. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, d'1,74. Únicament el territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat és més emissor de mobilitat que receptor.



COMPARATIVA TEMPORAL



1.1. Presentació

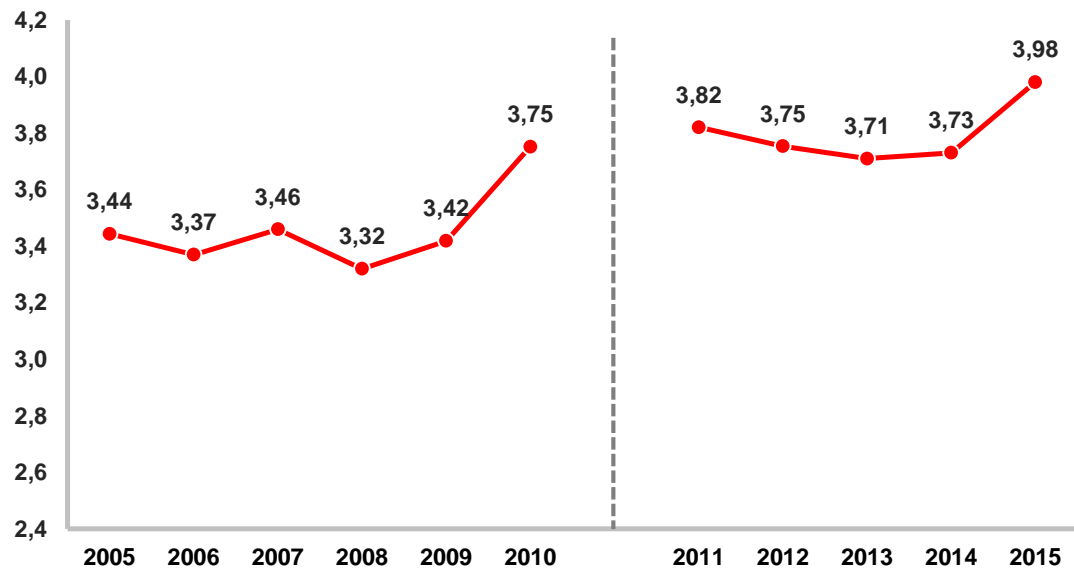
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2005-2015, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes deu edicions de l'enquesta.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons el període temporal, tenint en compte que des de l'any 2011 la mostra es dissenya per tal que l'àrea metropolitana de Barcelona pugui tenir un tractament específic.
 - Període 2005-2010: residents a la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (18 municipis)
 - Període 2011-2015: residents a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'aixecament poblacional per a l'any 2005 està calculat en base a les dades del Registre de població de l'any en curs. L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013. En aquesta edició 2015, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2014.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
- En l'edició del 2006, les dades de l'EMEF, corresponen a la primera onada del treball de camp de l'EMQ 2006.
 - Per tal de fer comparables les dades de l'EMEF amb l'EMQ 2006, en les dades utilitzades de l'EMQ només es consideren els desplaçaments realitzats per la població de 16 i més anys en dia feiner.
- En l'anàlisi de l'evolució temporal de la dimensió subjectiva de la mobilitat, en algun cas, no s'han pogut comparar les dades de totes les edicions existents, ja que o bé no s'ha realitzat la pregunta al qüestionari o bé el tractament i explotació estadística de les respostes no ha estat la mateixa.

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2015 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

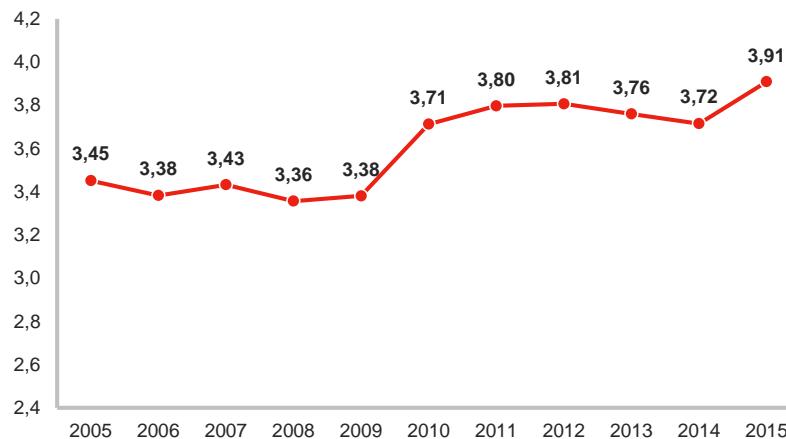
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

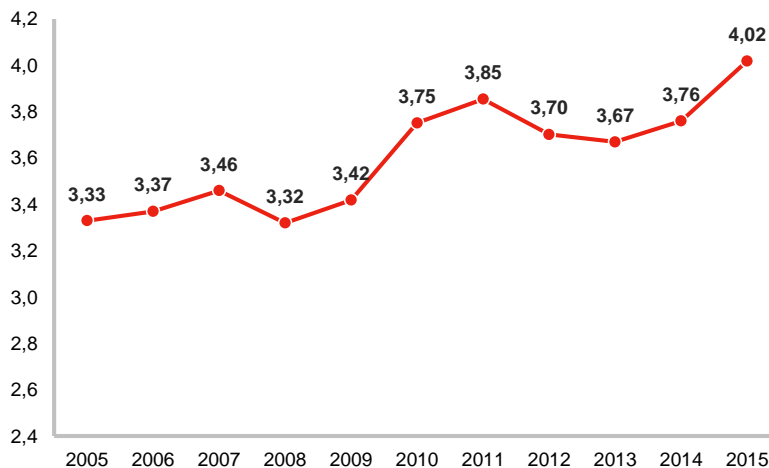
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona

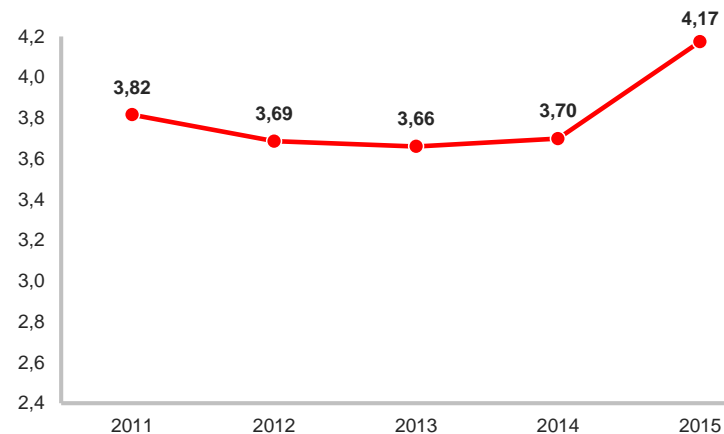
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

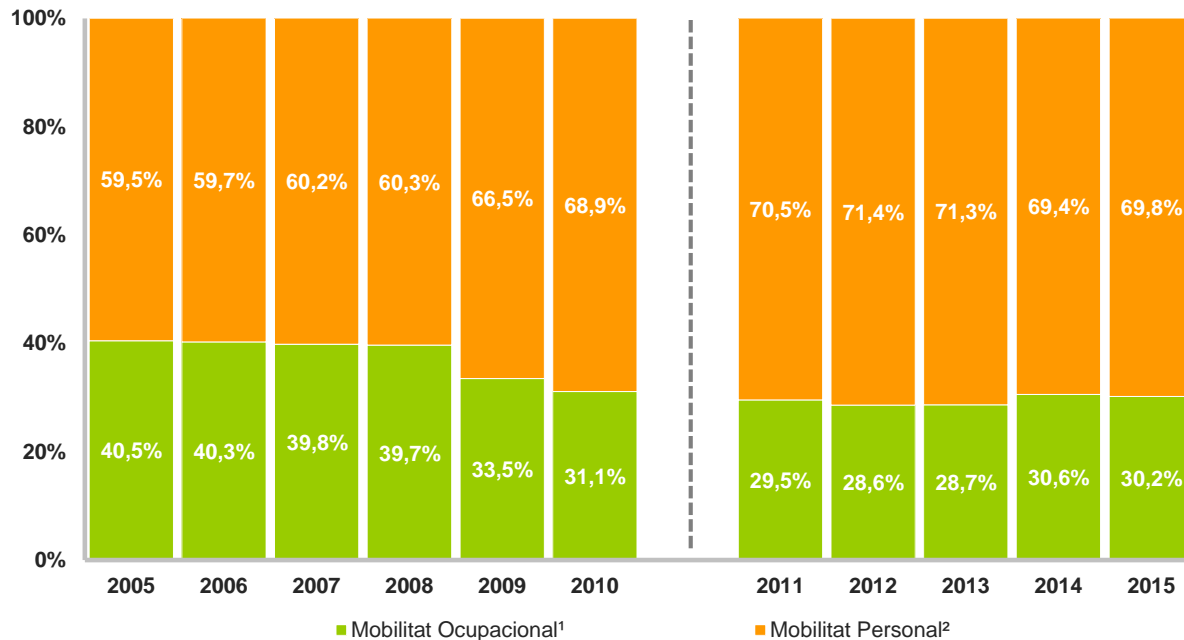


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2015 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

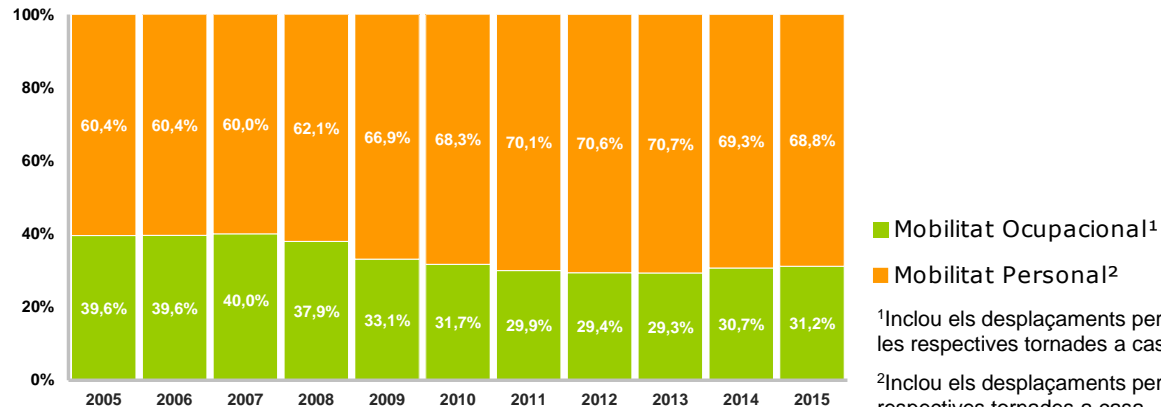
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

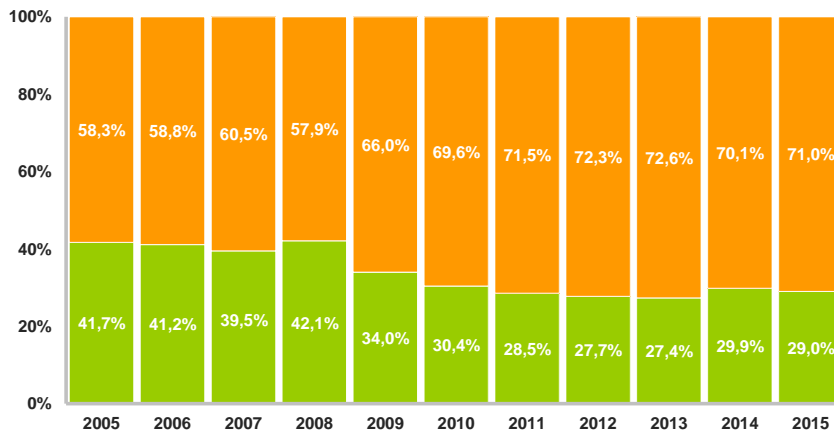
Barcelona



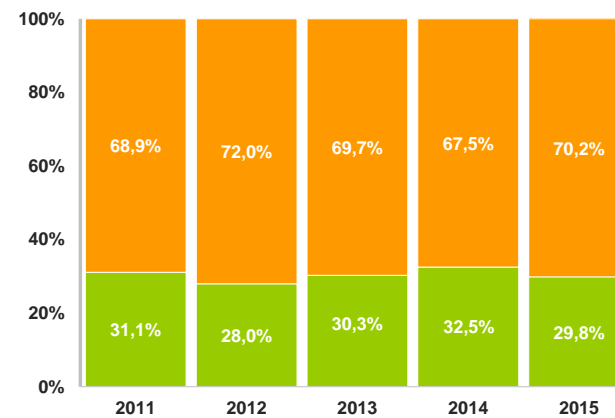
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

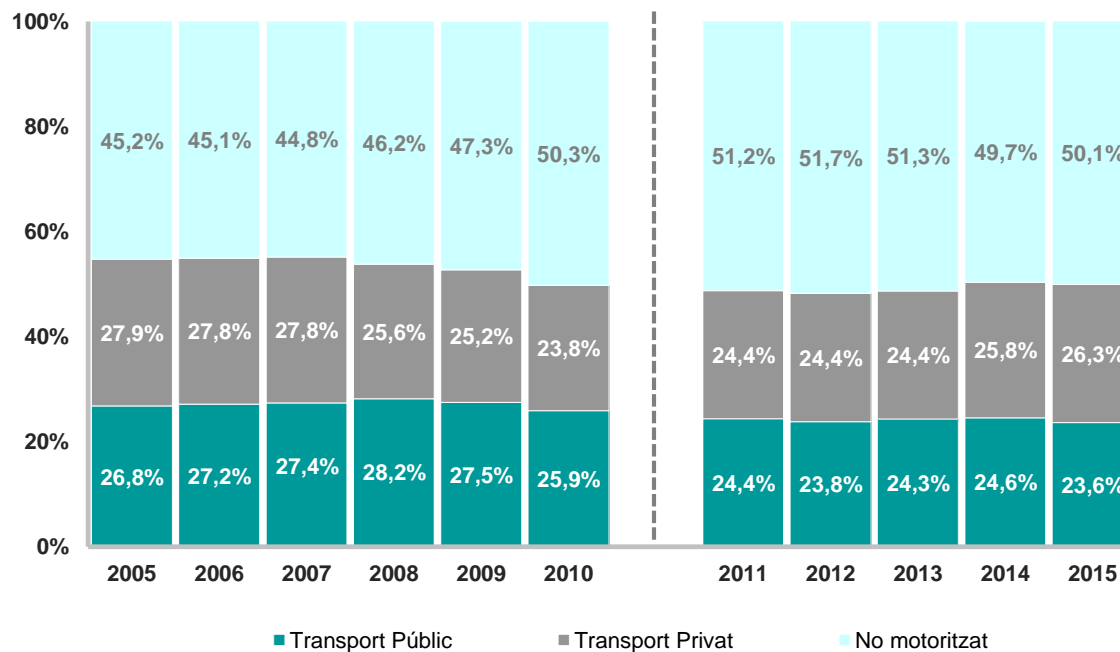


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2015 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

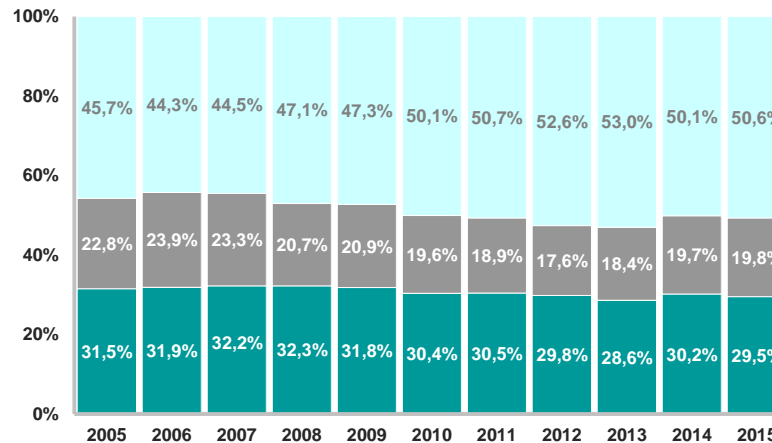
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

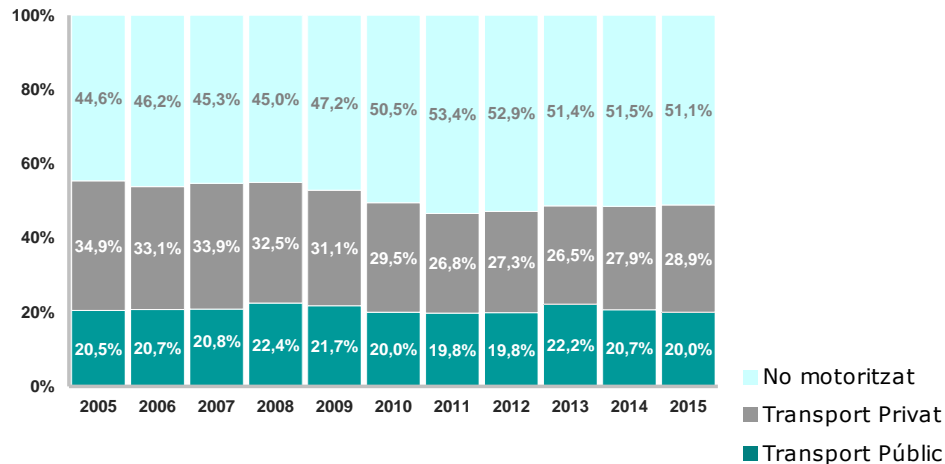
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

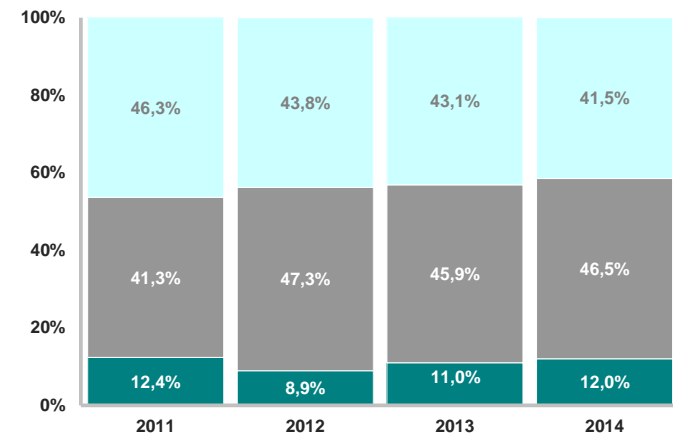
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



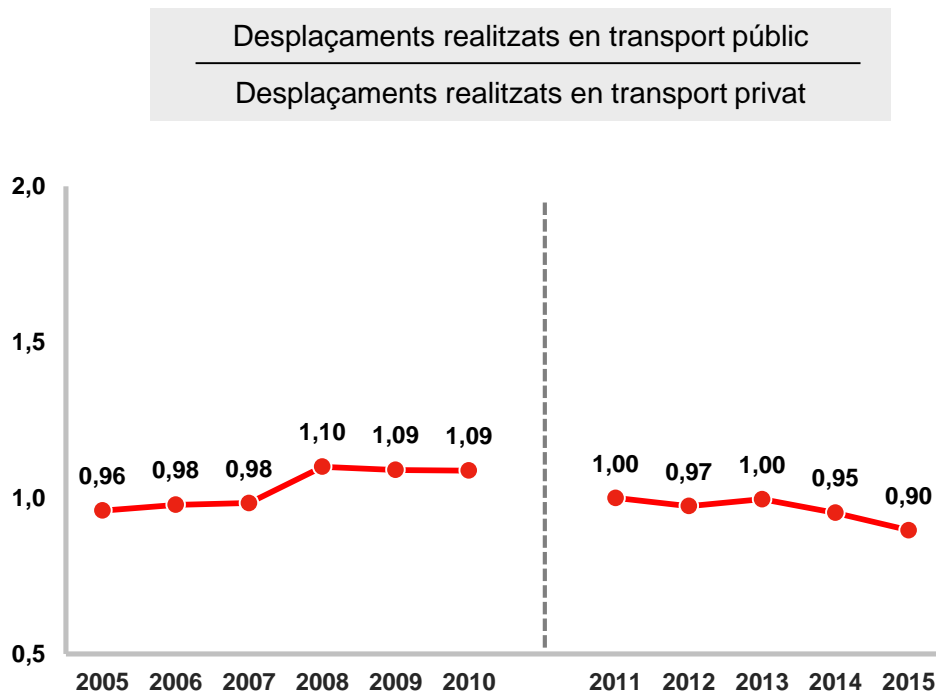
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

- La ràtio entre transport públic i transport privat permet analitzar la relació entre els modes motoritzats. L'obtenció de valors inferiors a 1 denota el predomini del transport privat, mentre valors per sobre d'1 manifesten el predomini del transport públic.



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2015 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

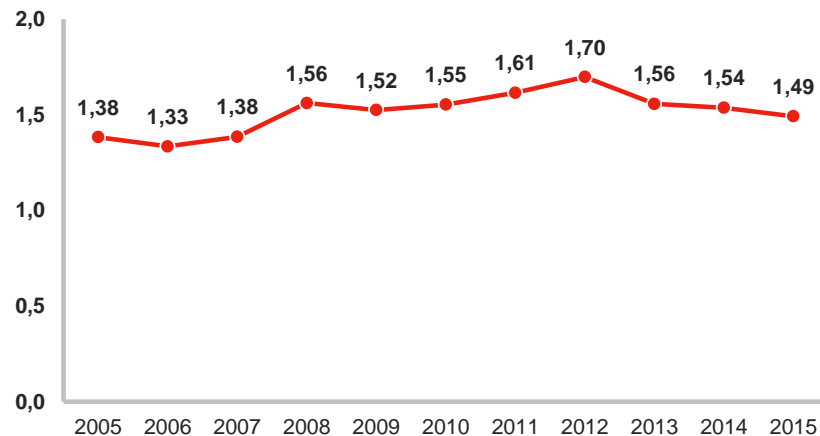
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

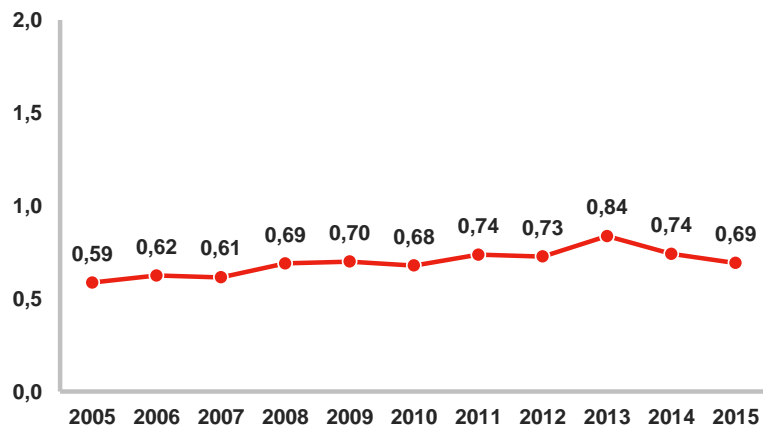
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

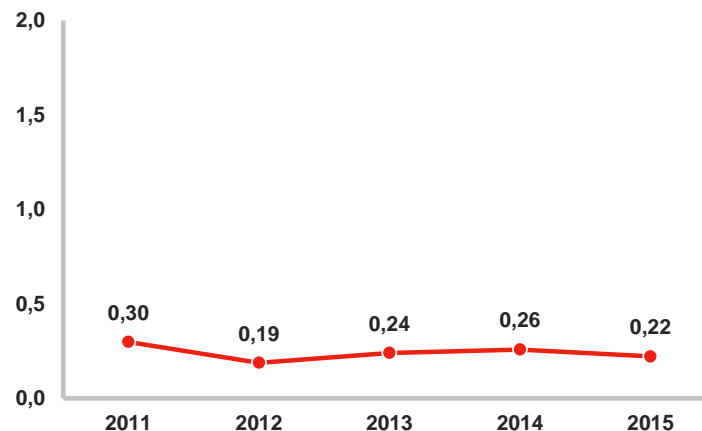
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

COTXE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ocupació calculada	1,21	1,21	1,14	1,15	1,24	1,21	1,20	1,25	1,22	1,18	1,18
Ocupació declarada	nd	nd	nd	nd	nd	nd	1,68	1,74	1,71	1,65	1,64

Ocupació calculada dels vehicles: estimació de l'ocupació dels vehicles entesa com la relació entre el total de viatges (suma dels conductors i acompanyants) respecte dels viatges com a conductor.

Ocupació declarada dels vehicles: persones per vehicle en cadascuna de les etapes en els que es fa servir el cotxe/moto (conductor o acompanyant). És una dada declarada per l'entrevistat que inclou a persones menors de 16 anys.

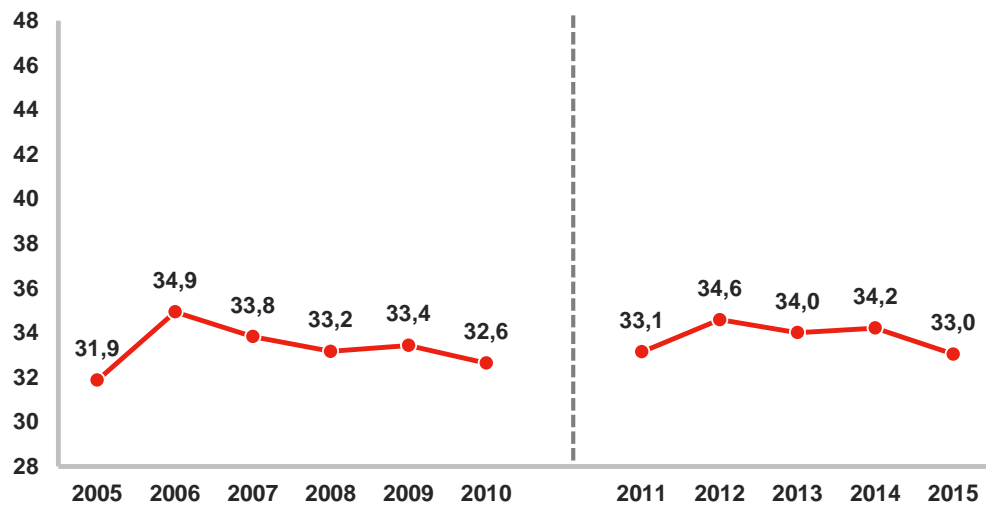
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2015 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



A partir del 2006 l'enquesta inclou els modes de transport ferroviari de mitjana i llarga distància.

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

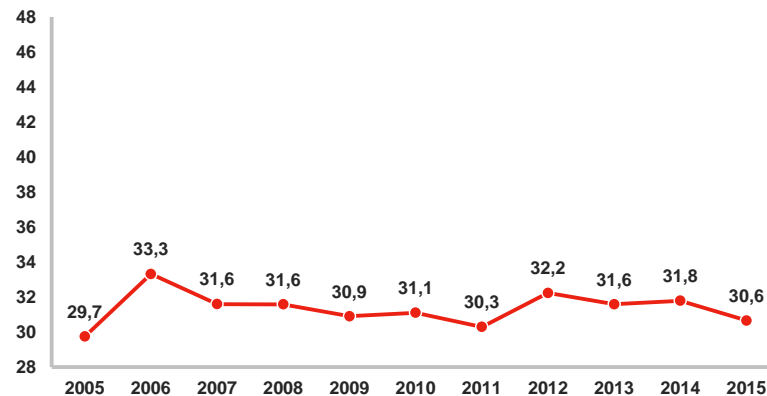
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

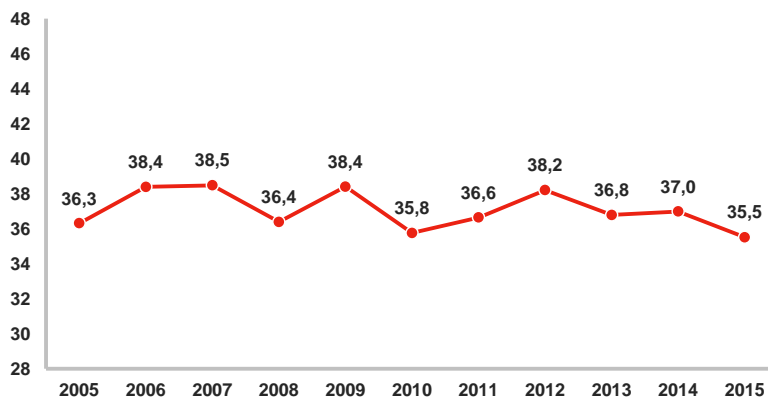
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

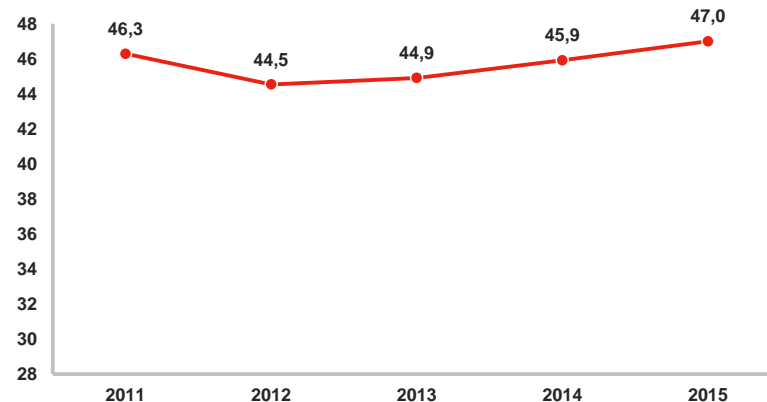
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



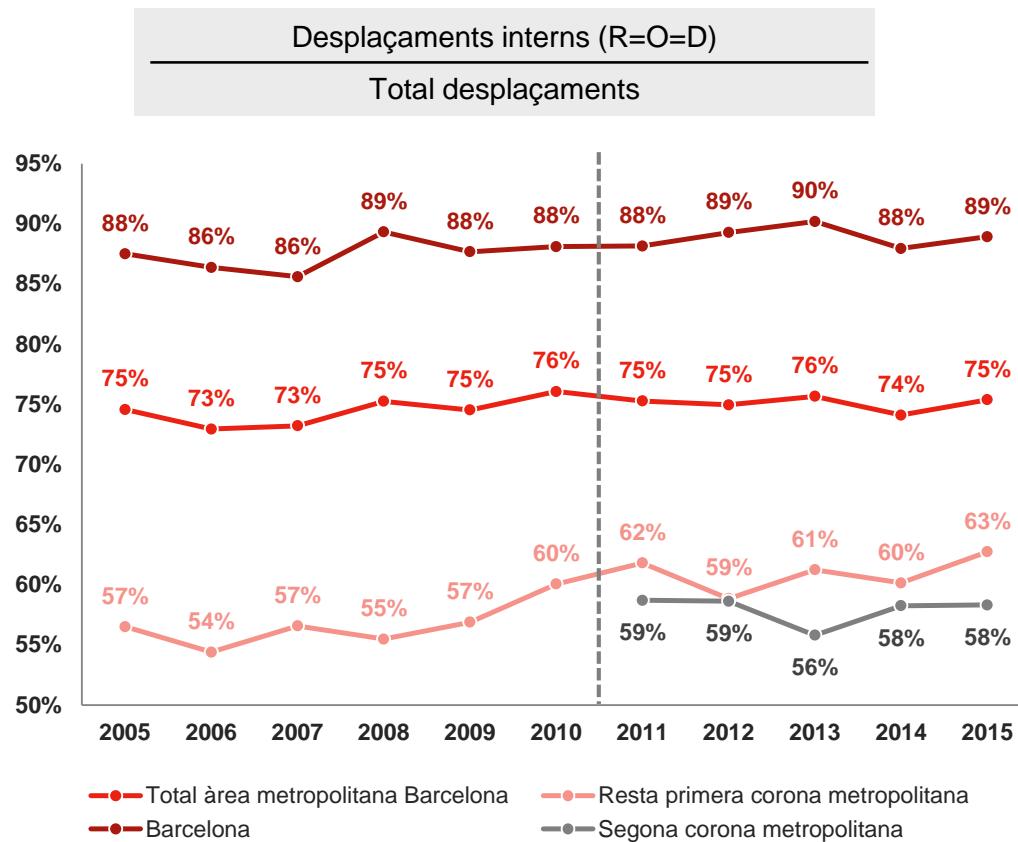
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Autocontenció municipal

- L'autocontenció municipal mesura el percentatge de desplaçaments que tenen com a origen i destinació el propi municipi de residència, respecte el total de desplaçaments realitzats.



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

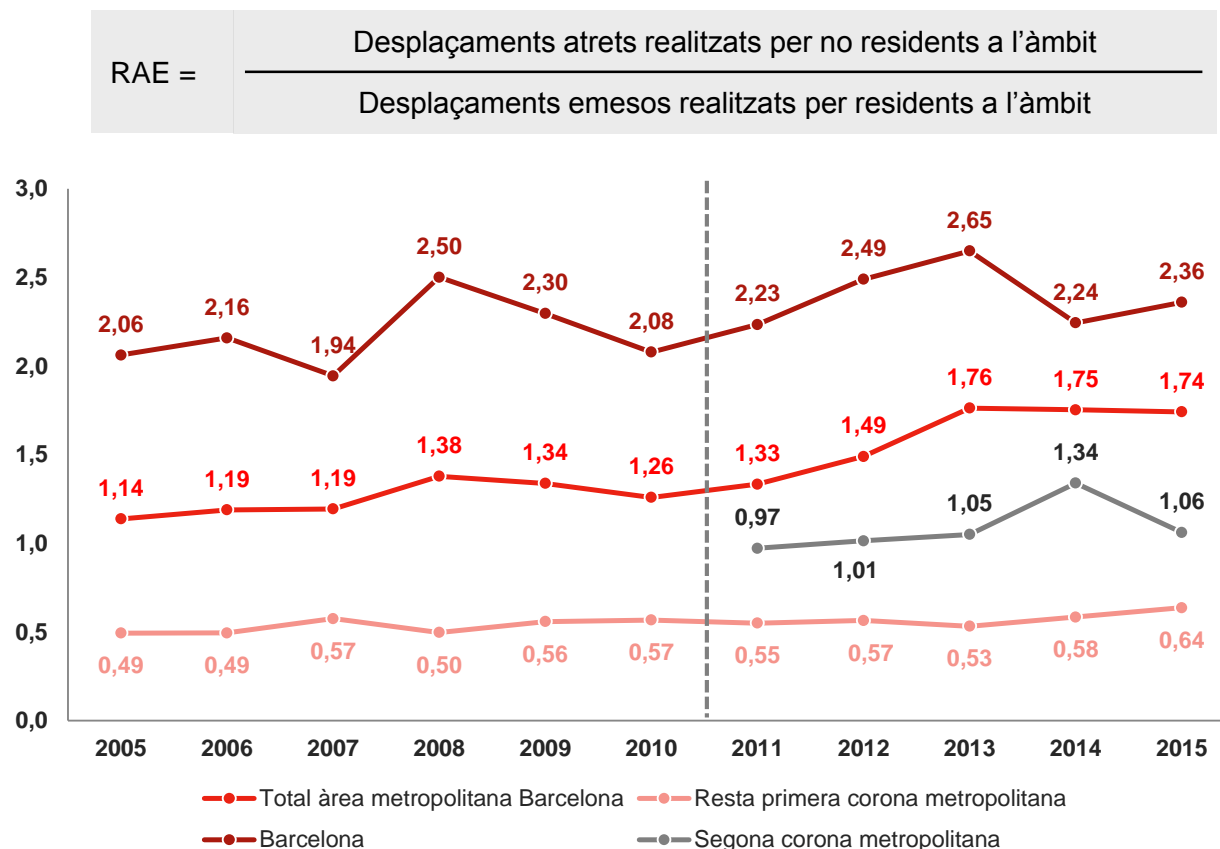
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio atracció i emissió (RAE)

- La ràtio d'atracció i emissió (RAE) permet classificar els diversos àmbits com a receptors o com a generadors de desplaçaments. És el quocient entre el nombre de desplaçaments atrats i el nombre de desplaçaments emesos. Valors inferiors a 1 indiquen que l'àmbit és emissor i valors per sobre d'1 que és atraient.



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius per no utilitzar el transport públic

Motius per no utilitzar el transport públic	2011	2012	2013	2014	2015
No em porta allà on vaig habitualment	17,8%	18,2%	14,2%	16,7%	17,4%
És incomode	13,0%	9,5%	9,6%	10,1%	11,8%
Em moc a prop de casa i prefereixo anar a peu	9,4%	12,8%	10,2%	7,5%	11,8%
És lent	9,8%	11,1%	8,5%	10,8%	11,1%
És car	7,4%	11,2%	11,9%	13,7%	11,1%
No tinc necessitat/no em fa falta	11,3%	7,0%	14,8%	13,1%	10,6%
Prefereix el transport privat al transport públic	14,6%	11,0%	12,8%	11,9%	9,2%
Passa poc sovint	6,6%	6,3%	5,3%	6,3%	6,1%
Problemes de mobilitat	5,4%	6,5%	10,2%	7,0%	6,0%
Altres motius	3,8%	5,8%	2,2%	2,9%	4,2%
Desconec la xarxa de transport públic	0,9%	0,6%	0,3%		0,7%

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius per utilitzar el transport privat

Motius per utilitzar el transport privat	2011	2012	2013	2014	2015
Comoditat	27,2%	28,0%	27,7%	28,1%	27,9%
És més ràpid que el transport públic	20,7%	23,6%	21,3%	20,6%	21,0%
Manca d'oferta/oferta inadeguada en transport públic	13,0%	12,1%	17,4%	14,0%	17,8%
El porten	8,0%	10,1%	10,2%	7,7%	6,7%
És més barat que el transport públic	4,5%	6,7%	6,5%	6,2%	5,6%
Proporciona més llibertat	4,1%	6,0%	3,7%	3,9%	5,4%
No tinc altre remei	4,7%	3,7%	4,0%	4,8%	4,5%
Altres motius	11,3%	2,3%	1,4%	4,7%	3,7%
Allà on vaig és fàcil aparcar	2,1%	2,3%	2,8%	4,6%	2,9%
Prefereix el transport privat al transport públic	2,0%	2,8%	2,4%	2,8%	2,5%
Faig moltes gestions	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%	1,7%
Desconec el transport públic			0,3%	0,3%	0,2%

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius per utilitzar el transport públic

Motius per utilitzar el transport públic	2011	2012	2013	2014	2015
És més còmode	12,4%	13,1%	16,9%	19,0%	18,2%
És difícil aparacar allà on vaig	14,5%	17,4%	16,6%	14,3%	16,1%
És més barat que el cotxe	13,7%	16,9%	16,7%	14,7%	13,4%
És més ràpid que el cotxe	17,4%	9,7%	10,1%	11,9%	9,9%
No disposo de cotxe	7,5%	10,5%	11,6%	9,7%	9,7%
És menys contaminant/consciència social	2,8%	3,8%	4,2%	3,6%	6,9%
No tinc altre remei	4,5%	5,7%	5,1%	6,9%	5,1%
Prefereixo el transport públic al transport privat	4,1%	4,2%	4,1%	3,4%	4,7%
Vaig més tranquil	5,0%	4,0%	4,8%	4,0%	4,5%
No tinc permís de conduir	3,1%	4,6%	4,3%	3,4%	3,7%
Pel bon funcionament i oferta del transport públic	7,5%	4,6%	2,4%	3,6%	3,6%
Per evitar problemes de trànsit	1,8%	2,2%	1,6%	0,9%	2,3%
Tinc menor risc d'accidents	1,2%	1,0%	0,7%	0,9%	1,3%
Altres	21,9%	2,3%	1,0%	3,7%	0,6%

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT	2011	2012	2013	2014	2015
Anar en bicicleta	7,7	8,2	8,4	8,2	8,1
Anar en moto	7,7	8,0	8,2	8,2	8,0
Anar a peu	8,2	8,4	8,5	8,3	8,0
Tramvia	7,2	7,7	7,6	7,6	7,8
Anar en cotxe	7,3	7,8	7,7	7,7	7,3
FGC	7,0	7,5	7,4	7,3	7,2
Bus urbà de Barcelona (TMB)	6,7	7,1	7,1	7,0	6,9
Taxi	6,5	7,2	7,2	7,1	6,9
Bus interurbà	6,0	6,8	6,9	6,8	6,8
Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	5,9	6,9	6,9	6,8	6,8
Metro	6,7	7,2	7,3	7,1	6,6
Renfe regional/mitja distància	6,2	6,8	6,8	6,8	6,5
Renfe rodalies	6,3	6,7	6,7	6,7	6,3

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2015

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració de la xarxa de transport públic

VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2011	2012	2013	2014	2015
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,9	6,8	7,1	7,0	7,2
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçarse dins del seu municipi	7,0	7,0	7,1	7,0	7,1
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçarse cap a altres municipis de la zona	6,5	6,5	6,6	6,6	6,6
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	3,9	2,8	3,1	2,8	3,6

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

FITXA TÈCNICA



Univers.- Residents a l'àmbit territorial de l'STI de 16 i més anys.

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 9.490 persones residents a l'àmbit de l'STI: 2.245 a Barcelona, 3.999 a la Primera Corona de l'STI, 5.225 a l'AMB i 8.098 a l'RMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,0\%$ per als residents al conjunt de l'STI.

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp.- Anàlisis e Investigación SL.

Període d'enquestació.- Del 22 d'octubre al 17 de desembre de 2015.

Ponderació: A partir del padró municipal de l'1 de gener de 2014.

Equip investigador.- Supervisió del treball de camp, codificació i processament de les dades i anàlisi dels resultats a càrrec de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Criteri general de publicació de dades.- En la publicació de resultats s'ha tingut en compte les exigències de precisió que estableix Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60% de les cel·les amb valors vàlids. Les cel·les o dades no publicables es marquen amb “..”.

Zones metropolitanes	Mostra	Error
Barcelona	2.245	2,1%
Resta 1a corona STI	1.754	2,4%
TOTAL 1a corona STI	3.999	1,6%
Resta AMB	1.226	2,9%
TOTAL AMB	5.225	1,4%
Resta RMB	2.873	1,9%
TOTAL RMB	8.098	1,1%
Resta STI	1.392	2,7%
TOTAL STI	9.490	1,0%

Desplaçament: trajecte que es fa des d'un origen fins a una destinació per qualsevol motiu fent servir un o més modes de transport.

Mitjà principal del desplaçament: en l'assignació del mitjà principal es prioritzen els mitjans de transport motoritzats i, dins d'aquests, els de caràcter més rígid (Renfe regional, Renfe Rodalies, FGC, Tramvia, Metro, Bus interurbà, Bus TMB, Altres bus urbà i Taxi).

Mode de transport:

- Modes no motoritzats: caminant, bicicleta.
- Transport públic: autobús urbà, autobús interurbà, metro, tramvia, FGC, Renfe rodalies, Renfe regional, autobús empresa, autobús escolar, autocar, taxi.
- Transport privat: cotxe com a conductor, cotxe com acompanyant, moto com a conductor, moto com acompanyant, furgoneta/camió.

Etales i multimodalitat: un desplaçament pot estar constituït per més d'una etapa, cadascuna de les quals es pot dur a terme amb modes de transport diferents. Quan només s'utilitza un mitjà els desplaçaments són unimodals i quan s'utilitza més d'un mitjà són multimodals.

Població professional: aquella part de la població que afirma haver realitzat 7 ó més desplaçaments diaris per motius laborals. Es tracta de persones que tenen l'acció de desplaçar-se com a un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc). En el present informe només s'inclouen els desplaçaments d'anada i tornada a la feina, així com els desplaçaments personals que l'entrevistat hagi fet al llarg del dia anterior.

Autocontenció: proporció de desplaçaments interns a un àmbit (al qual es resideix) sobre el total de desplaçaments generats d'aquest àmbit. Es pot calcular des de la perspectiva de municipi, corona o comarca.

$$\frac{\text{Desplaçaments interns (R=O=D)}}{\text{Total desplaçaments}}$$

Ràtio atracció i emissió (RAE): és el quocient entre el nombre de desplaçaments atrets i el nombre de desplaçaments emesos. Valors inferiors a 1 indiquen que l'àmbit és emissor i els valors per sobre d'1 que és receptor.

$$\text{RAE} = \frac{\text{Desplaçaments atrets realitzats per no residents a l'àmbit}}{\text{Desplaçaments emesos realitzats per residents a l'àmbit}}$$

Índex d'obertura (IO): és el quocient dels desplaçaments de connexió amb l'exterior (entrades més sortides al territori) i els desplaçaments interns. Valors inferiors a 1 indiquen que la mobilitat interna té un major pes relatiu (territori tancat) i valors superiors a 1 que la mobilitat connectiva té un major pes relatiu (territori obert).

$$\text{IO} = \frac{\text{Desplaçaments de connexió de l'àmbit amb l'exterior}}{\text{Desplaçaments interns de l'àmbit}}$$

Ocupació declarada dels vehicles: persones per vehicle en cadascuna de les etapes en els que es fa servir el cotxe/moto (conductor o acompanyant). És una dada declarada per l'entrevistat que inclou a persones menors de 16 anys.

Ocupació calculada dels vehicles: estimació de l'ocupació dels vehicles entesa com la relació entre el total de viatges (suma dels conductors i acompanyants) respecte dels viatges com a conductor.

QÜESTIONARI



QÜESTIONARI

EMEF 2015

0. SELECTOR D'INDIVIDU

Confirmar el municipi on es truca.
Confirmar que el domicili és la residència habitual.
Preguntar sexe i edat de cada persona resident al domicili i escollir-ne una a l'atzar per administrar el qüestionari.

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. treballa (actiu ocupat/ocupada) | 5. tasques de la llar (si edat < 65 anys) |
| 2. està a l'atur (actiu en atur) | 6. estudiant |
| 3. jubilat/da / pensionista | 7. altres especificar _____ |
| 4. pre-jubilat/da | |

FILTRE → Tothom excepte treballadors (P1a=1) i jubilats / pensionista /persones de 75 anys i més (P1a=3)
P1a=3 i edat<75 o Pa1=2/4/5/6/7

P1b. LA SETMANA PASSADA VA TREBALLAR A CANVI D'UN SOU ENCARA QUE NOMÉS FOS UNA HORA?

1. Sí (passeu a P2a i recodificar com actiu ocupat a P1a) 2. No

FILTRE → jubilats / pensionista /persones de 65 a 74 anys (P1=3), pre-jubilats (P1=4), tasques de la llar (P1=5), estudiants (P1=6) i altres (P1=7)
P1a=3 i edat<75 o P1a=4/5/6/7

P1c. LA SETMANA PASSADA ESTAVA SENSE FEINA I DURANT EL DARRER MES HA ESTAT FENT RECERCA ACTIVA D'UNA FEINA?

1. Sí (recodificar com actiu en atur a P1a) 2. No

MOBILITAT

P2a. AHIR (o el darrer dia laborable) VA SORTIR VOSTÈ DE CASA?

1. Sí 2. No → P2b. Per quin motiu no va sortir vostè de casa?
- | | |
|--------------------------------------|--------|
| 1. Malaltia | } → P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 98. No calia/no va voler sortir | |
| 98. Altres. Especificar _____ | |

DESPLAÇAMENTS

FILTRE → Només les persones que han sortit de casa

DEFINICIÓ DESPLAÇAMENT → Per desplaçament s'entén un trajecte complet que es fa des d'un lloc (origen) fins a un altre (destinació) per qualsevol motiu i que pot fer-se caminant o fent servir un o més mitjans de transport.

P2c. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BÉ SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT?

FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats (P1b=1) (P2c<7)

P2d. QUANTS D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS VAN SER PER MOTIUS LABORALS?

Si l'entrevistat respon 7 o menys desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P3.
FILTRE → Si l'entrevistat fa més de 7 desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P2e.

P2e. ENS HA DIT QUE AHIR (o el darrer dia laborable) VA FER XX (recuperar de P2d) DESPLAÇAMENTS PROFESSIONALS.

- P2e_1. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Sí 2. No
P2e_2. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Sí 2. No

P2f. ENS POT DIR, A MÉS, QUANTS DESPLAÇAMENTS VA FER PER MOTIU NO LABORAL, INCLOENT ELS DOS D'ANAR I TORNAR DE LA FEINA?

_____ → Preguntar per cada desplaçament seguint esquema de pregunta 3, afegint una casella per registrar en cada desplaçament també el lloc d'origen. DESPRÉS PASSEU A LA PREGUNTA P4

3. ENS POT DIR, PER ORDRE, ELS DESPLAÇAMENTS QUE VA FER, INDICANT-NOS PRIMER, EL MOTIU; SEGON, EL LLOC; DESPRÉS, L'HORA D'INICI, ELS MINUTS I EL MITJÀ DE TRANSPORT DE CADA UN D'ELLS? (des del matí fins a la nit)

MOTIU	A ON	HORA D'INICI	TEMPS EN MINUTS	MITJÀ 1	MITJÀ 2	MITJÀ 3	OCCUPACIÓ	APARCAMENT	ANTIGUITAT	COMBUSTIBLE
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

(preveu espai fins a 12 desplaçaments)
Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe(conductor i acompanyant) / moto com a conductor. Preguntar per aparcament i antiguitat (si no sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula) quan utilitza cotxe com a conductor / moto com a conductor.
Ocupació i antiguitat només preguntar-ho la darrera vegada si hi ha més d'un mitjà privat com a conductor en un mateix desplaçament.
Combustible es pregunta quan utilitza cotxe conductor
En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

- | | |
|--|---|
| 1. Domicili | 12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports |
| 2. Torna a hotel/casa d'altres | 13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci) |
| 3. Treball | 14. Sense destinació fixa, passejar |
| 4. Estudis | 15. Segona residència |
| 5. Compres quotidianes | 98. Altres motius. Especificar _____ |
| 6. Compres no quotidianes | |
| 7. Metge/hospital | |
| 8. Visita amic/familiar | |
| 9. Acompanyar/recollir/buscar persones | |
| 10. Gestions de treball | |

CODIFICACIÓ MITJÀ

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Caminant | 11. Taxi |
| 2. Autobús empresa | 12. Cobre com a conductor |
| 3. Autobús escolar | 13. Cobre com acompanyant |
| 4. Autocar | 14. Moto com a conductor |
| 5. Autobús | 15. Moto com acompanyant |
| 6. Metro | 16. Furgoneta/ camió |
| 7. Tramvia | 17. Bicicleta |
| 8. Ferrocarrils Generalitat (FGC) | 98. Altres mitjans. Especificar _____ |
| 9. Renfe Rodalies | |
| 10. Renfe regional | |

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

- A. AL CARRER
1. Sí
- A. Pagat (zone blava, verda, altres colors)
- B. Sense pagar o lliure i enllaç indicada, sobre la vorera, en doble fila, també zona residents, c/ó gratuïta per l'hora, inclòsdescampat)
2. No
- B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)
3. Sí
- A. Pagat
- B. Sense pagar o lliure
4. No
- C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLATS, PER A CLIENTS...)
5. Sí
- A. Pagat
- B. Sense pagar o lliure
6. No
- D. ALTRES
7. Propietat, lloguer, concessió
8. En parquing de pagament (per hores, minuts) fora de calçada
9. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____

FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats (P1b=1) i motiu 3,10

3L. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS ACTIU/OCCUPAT I NO INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS. AIXÒ ÉS CORRECTE?

1. Sí, perquè treballa a casa 3. Sí, estava de baixa 97. No, no és correcte → CORREGIR P3
2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances 98. Altres. Especificar _____ 99. NS/NC

ALTA MOBILITAT LABORAL

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina.

P4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONI?

- | | | |
|--------------------------------------|--|-------------------------------|
| 1. Taxistes i xofers d'automòbils | 4. Distribució amb motocicleta/ciclomotor (missatgers, reparidors) | 98. Altres. Especificar _____ |
| 2. Conductors d'autobús/autocar/fren | 5. Representants de comerç i tècnics de vendes | 99. NS/NC |
| 3. Conductors camió/furgoneta | 6. Tècnics de manteniment i reparacions | |

FILTRE → Només quan no queda clar el mitjà de transport en la pregunta anterior. Representants, tècnics de manteniment i reparacions i altres. (si P4= 5, 6 o 8)

P5. QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA:

- | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1. A peu | 5. Cotxe (particular) | 98. Altres. Especificar _____ |
| 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari) | 6. Cotxe (empresa) | |
| 3. Moto (particular) | 7. Furgoneta / camió (particular) | |
| 4. Moto (empresa) | 8. Furgoneta / camió (empresa) | |

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina P6. UTILITZA EL MATEIX MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?

1. Sí 2. No

OPINIÓ MOBILITAT URBANA

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades que resideixin en municipis de més de 20.000 habitants.

P7. VOSTÈ.....: (rolació)

- | | | | |
|---|-------|-------|------------|
| A. Permetria la circulació de ciclistes en les voreres? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| B. Realitzaria més controls físics de velocitat? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| C. Estaria disposat/da a deixar el cotxe i agafar el transport públic o la bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| D. Crearia més carrils i aparcaments per bicicletes? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| E. Augmentaria el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics ? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P8. VALORI DE 0 (molt malament) a 10 (molt bé) ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:

- | | |
|--|----------------------|
| A. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se per dins del seu municipi. | <input type="text"/> |
| B. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona. | <input type="text"/> |
| C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona). | <input type="text"/> |
| D. El preu del transport públic en relació als serveis oferts, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat). | <input type="text"/> |

ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P9a. AVALUÍ, SI US PLAU, L'ÚS QUE VOSTÈ FA DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT

1. Mai/Quasi mai 2. A vegades 3. Sovint 4. Quasi sempre 5. Sempre

- | | P9a
Ús | P10
Satisfacció | P11
Seguretat viària |
|--|----------------------|----------------------|-------------------------|
| A. Anar a peu | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| B. Anar en bicicleta | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| C. Anar en cotxe com a conductor | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| D. Anar en cotxe com a acompanyant | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| E. Anar en moto | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

FILTRE → Per a les persones que han contestat que sí utilitzen transport públic (P9a F>1)

P9b. DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

1. Sí/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai

- | | P9b
Ús | P10
Satisfacció |
|---|----------------------|----------------------|
| G. Metro | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| H. Bus urbà de Barcelona (TMB) | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| I. Bus urbà d'altres municipis (NO TMB) | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| J. Bus interurbà | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| K. Tramvia | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| L. Renfe rodalies | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| M. Renfe regional/mitja distància | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| N. FGC | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| O. Taxi | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-F>1 i P9b G-O=1)

P10. AVALUÍ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

P11. AVALUÍ LA POR DE TENIR UN ACCIDENT QUAN UTILITZA CADASCUN D'AQUESTS MITJANS, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (molta).

MOTUS D'ÚS I NO ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

FILTRE → Només si no usa el transport públic (P9F=1)

12. PER QUÈ NO UTILITZA O UTILITZA POC EL TRANSPORT PÚBLIC?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

1. Em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta
2. Oferta inadequada (no em porta allà on vaig, no passa a prop d'on visc, he de fer massa transbordaments)
3. Es lent
4. És incòmode
5. Passa poc sovint/ Freqüència és baixa/És poc puntual
6. Prefereixo el transport privat al transport públic
7. És car
8. Desconec la xarxa de transport públic
9. No en tinc necessitat/No em fa falta
10. Edat/Problemes de salut/Mobilitat reduïda/No hi ha escales-ascensor
98. Altres. Especificar _____

FILTRE → Només si usa el cotxe o la moto (P9(C-E) ≥ 2)

13. PER QUÈ UTILITZA EL [cotxe, moto] PER DESPLAÇAR-SE I NO UN MITJÀ DE TRANSPORT PÚBLIC? Preguntar per un únic mitjà, escollint el que tingui un nivell d'ús més alt en P9 entre les opcions C, D, E. En cas d'empat, escollir moto.

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

1. És més barat que el transport públic
2. És més ràpid que el transport públic
3. Desconec el transport públic
4. És fàcil aparcar allà on vaig
5. És més còmode
6. Vaig en cotxe/moto perquè tinc més llibertat
7. Vaig en cotxe/moto perquè no tinc altre remei
8. Faig moltes gestions/acompanyo gent
9. Manca d'oferta/Oferta inadequada del transport públic
10. Perquè em porten
11. Prefereixo el transport privat al transport públic
98. Altres. Especificar _____

FILTRE → Només si usa el transport públic (P9(G-O)=1)

14. PER QUÈ UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC PER DESPLAÇAR-SE I NO UN MITJÀ DE TRANSPORT PRIVAT?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

1. És més barat que el cotxe
2. És més ràpid que el cotxe
3. No dispo de cotxe
4. No tinc permís de conduir
5. És difícil aparcar allà on vaig
6. Vaig en transport públic perquè no tinc altre remei
7. Vaig més tranquil
8. Tinc menor risc d'accidents
9. Prefereixo el transport públic al transport privat
10. És més còmode
98. Altres. Especificar _____

DADES PERSONALS

15. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTE? 19 (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de la persona)

16. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

1. Catalunya
2. Resta d'Espanya
3. Altres. Especificar _____

17. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS):

1. Sense estudis
2. Primaris (EGB, comerç, ESO, graduat escolar)
3. Secundaris (Preu, Batxillerat actual, FP, BUP, COU, cicles formatius de grau mitjà)
4. Estudis superiors (estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
6. Altres. Especificar: _____
9. NS/NC

(llegir): En nom de les administracions responsables del transport públic moltes gràcies per la seva col·laboració.

OBSERVACIONS

1. Als residents a Barcelona ciutat se'ls pregunta l'adreça encara que sigui aproximada. I millor al principi del qüestionari.