

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2019 (EMEF 2019)

La mobilitat a l'àmbit de
l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Juny de 2020

MARC DE REFERÈNCIA		5
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA		11
1	Característiques bàsiques de la mobilitat	12
1.1	Perfils de mobilitat	12
1.2	Anàlisi territorial	13
1.3	Grau de mobilitat	16
2	Motiu del desplaçament	18
2.1	Dades generals	18
3	Mode de transport	19
3.1	Dades generals	19
3.2	Motiu de desplaçament i mode de transport	24
3.3	Anàlisi territorial	25
3.4	Multimodalitat i cadenes modals	27
3.5	Lloc d'aparcament del vehicle privat	28
3.6	Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	29
3.7	Accions davant del pagament obligatori per aparcar als centres urbans	30
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		43
1	Ús subjectiu dels modes de transport	44
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	44
2	Valoració dels modes de transport	46
2.1	Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	46
3	Avaluació de la xarxa de transport públic	47
3.1	Dades generals	47
3.2	Segons variables sociodemogràfiques	48
4	Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat	49
4.1	Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat ocupacional	49
4.2	Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat personal	52
5	Percepció de seguretat al transport públic	55
5.1	Opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic	55
5.2	Por de patir diferents fets al transport públic	57
5.3	Seguretat que proporcionen diferents mesures al transport públic	59
5.4	Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic	61

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SIMMB 63

1	Dinàmiques territorials de la mobilitat	64
1.1	Tipus de fluxos	64
1.2	Motiu de desplaçament	67
1.3	Mode de transport	68
1.4	Autocontenció	73
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	75

COMPARATIVA TEMPORAL 76

1	Comparativa temporal EMEF 2009 - EMEF 2019	77
1.1	Presentació	77
1.2	Principals indicadors de mobilitat	78
1.3	Principals indicadors de la dimensió subjectiva	91

FITXA TÈCNICA 93

QÜESTIONARI 97

MARC DE REFERÈNCIA

- **L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF)** és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 és estadística oficial.
- L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2019, de la població resident a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- El treball de camp es va dur a terme durant els mesos de setembre, octubre i novembre de 2019.
- L'informe s'ha dividit en cinc blocs:

BLOC I. MARC DE REFERÈNCIA

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

BLOC II. LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

- Al segon apartat s'analitza la mobilitat en dia feiner de les persones 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

BLOC III. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En el tercer bloc de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions de les persones 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'avaluació de la xarxa de transport públic
 - Els condicionants meteorològics en els hàbits de mobilitat
 - La percepció de seguretat al transport públic

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

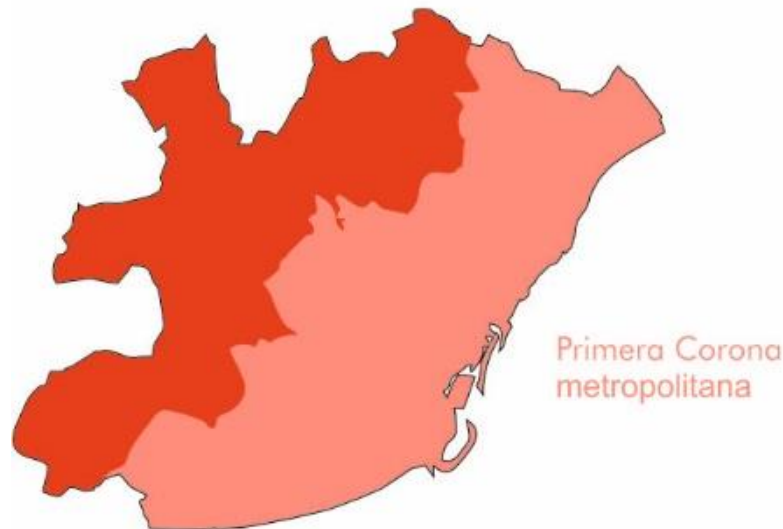
- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels i les residents al Sistema de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de totes les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

BLOC V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat:
 - Per al conjunt de desplaçaments dels i les residents a la primera corona metropolitana (antiga EMT o àmbit de la primera corona), durant el període 2009-2019.
 - Per al conjunt de desplaçaments de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, durant el període 2011-2019.

- L'àmbit territorial d'estudi és l'àrea metropolitana de Barcelona, integrada per 36 municipis, amb la següent divisió territorial:
 - La primera corona metropolitana de Barcelona integrada per 18 municipis
 - El total de àrea metropolitana de Barcelona integrada per 36 municipis

Total Àrea metropolitana
de Barcelona (Primera Corona metropolitana + Resta AMB)



- L'anàlisi de la mobilitat en aquest territori s'ha fet a partir de la segmentació en corones metropolitanes: 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.

- L'àrea metropolitana de Barcelona està formada per 36 municipis, amb una extensió de 635,4 km². La superfície de sòl urbà (284,9 km²), representa el 44,8% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,29 milions) es manté estable respecte l'any 2018.

Àrea Metropolitana Barcelona	2019	Font d'informació
Superfície (km ²)	635,8	Idescat
Superfície en sòl urbà* (km ²)	284,9	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	5.176,9	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	11.443,6	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM

* Sòl urbà: urbanitzat residencial compacte i lax, vies de comunicació, zones d'esport i lleure, zones industrials i comercials, zones verdes urbanes, sòls nus urbans i altres improductiu artificial.

Informació bàsica demogràfica i social		2018		2019		Diferències 2018-2019		Font d'informació
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total àrea metropolitana de Barcelona	3.260.268	100%	3.291.654	100%	31.386	1,0%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.620.343	49,7%	1.636.762	49,7%	16.419	1,0%	
	Resta 1a Corona SIMMB	1.246.290	38,2%	1.259.445	38,3%	13.155	1,1%	
	Total 1a Corona SIMMB	2.866.633	87,9%	2.896.207	88,0%	29.574	1,0%	
	Segona corona metropolitana	393.635	12,1%	395.447	12,0%	1.812	0,5%	
	Evolució població 2008-2019 (AMB)					214.500	7,0%	
Taxa d'atur	Província de Barcelona		11,3%		10,5%		-0,8%	INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona		10,2%		8,4%		-1,8%	

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1.1. Perfils de mobilitat

- Segons les seves pautes de mobilitat, la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona es classifica en : població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, taxistes, repartidors a domicili, etc.).
- En dia feiner, la població mòbil realitza 11,54 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 4,0.
 - Els professionals de la mobilitat representen el 1,4% del la població i fan 454.048 desplaçaments *in labore*, suposant un promig diari per persona d'11,7 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Abs oluts	%	Abs oluts	%	
Població general amb mobilitat	2.603.185	93,2%	11.091.724	96,1%	4,3
Població general sense mobilitat	189.707	6,8%	0	0,0%	-
Total població general	2.792.892	100%	11.091.724	96%	4,0
Professionals	*38.887	1,4%	454.048	3,9%	11,7
Total àrea metropolitana Barcelona	2.792.892	100%	11.545.771	100%	4,1

* Els 38.887 individus professionals estan integrats als 2.792.892 individus de la població general amb mobilitat

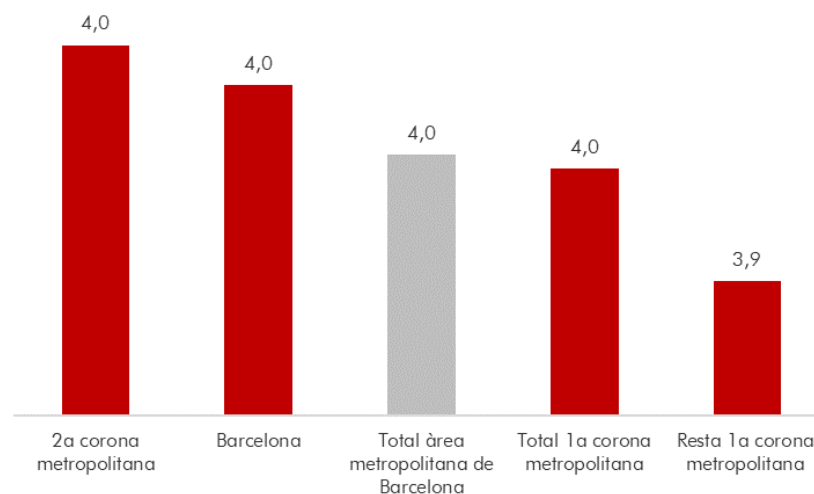
L' apartat sobre la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona considera les dades referents a la població general (mòbil i no mòbil): 2.792.892 individus que realitzen **11.091.724 desplaçaments en un dia laborable**.

1.2. Anàlisi territorial

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

Corona de residència		Individus 16 i més anys		Desplaçaments
		Absoluts	%	
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.333.562	94,0%	5.682.214
	Població general sense mobilitat	84.761	6,0%	-
	Total	1.418.323	100%	5.682.214
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	971.639	92,3%	4.113.442
	Població general sense mobilitat	81.029	7,7%	-
	Total	1.052.668	100%	4.113.442
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.305.200	93,3%	9.795.656
	Població general sense mobilitat	165.791	6,7%	-
	Total	2.470.991	100%	9.795.656
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	297.985	92,6%	1.296.068
	Població general sense mobilitat	23.916	7,4%	-
	Total	321.901	100%	1.296.068
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.603.185	93,2%	11.091.724
	Població general sense mobilitat	189.707	6,8%	-
	Total	2.792.892	100%	11.091.724

Mitjana de desplaçaments segons corona de residència



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

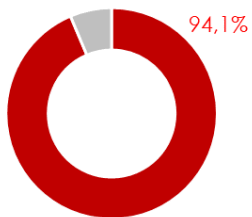
1.2. Anàlisi territorial

1.2.1 Tipus de fluxos

- El 94,1% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit; un 4,4% són de connexió. Només el 1,5% dels seus desplaçaments són externs, és a dir, es realitzen fora d'aquest àmbit.

Interns

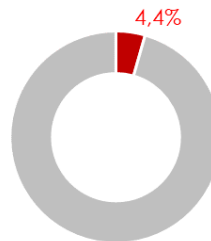
Desplaçaments que tenen com a origen i destinació municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.



10433.644 desplaçaments

De connexió exterior

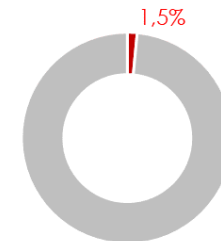
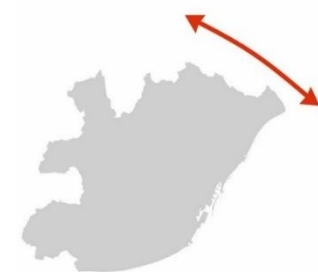
Desplaçaments que connecten l'àrea metropolitana de Barcelona i l'exterior.



491.603 desplaçaments

Externs

Desplaçaments realitzats fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.



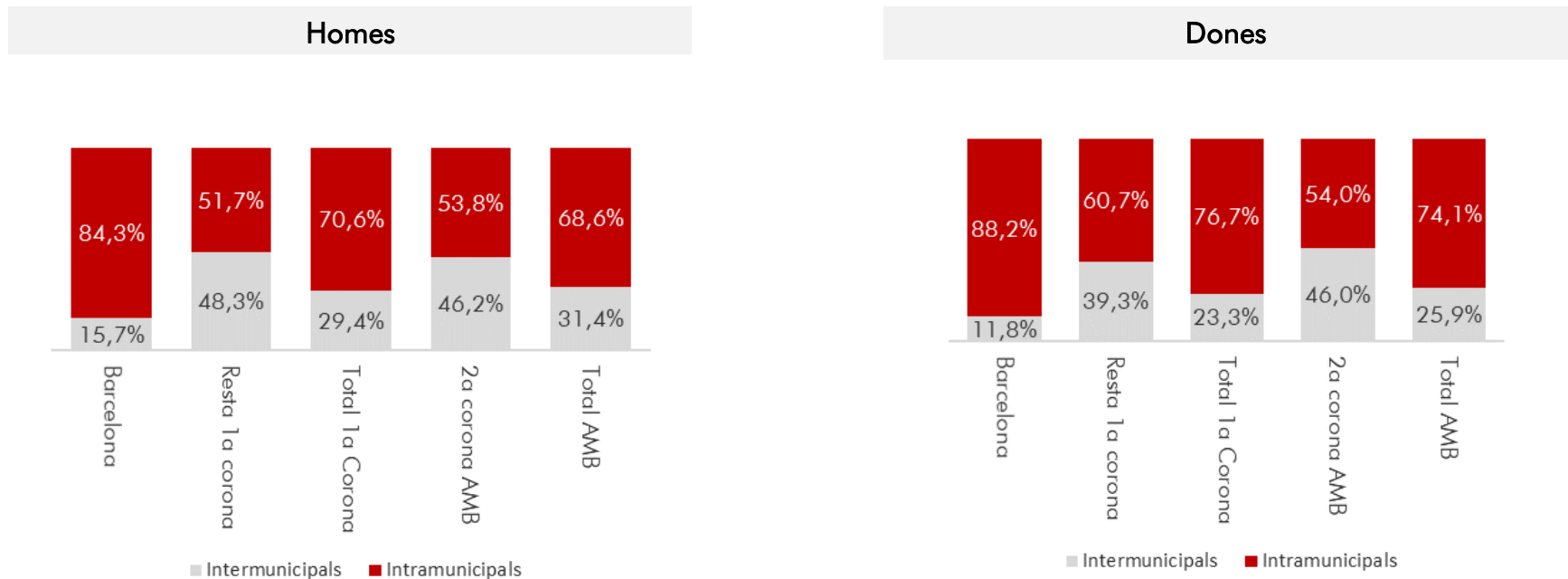
166.477 desplaçaments

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

1.2.1 Tipus de fluxos per sexe i àmbits de residència

- Les dones tenen una mobilitat de més proximitat, en realitzar una major proporció de desplaçaments intramunicipals que els homes. Pel que fa a l'àmbit de residència, Barcelona és on es produeixen més desplaçaments intramunicipals.



Desplaçaments intramunicipals: desplaçaments dins del mateix municipi

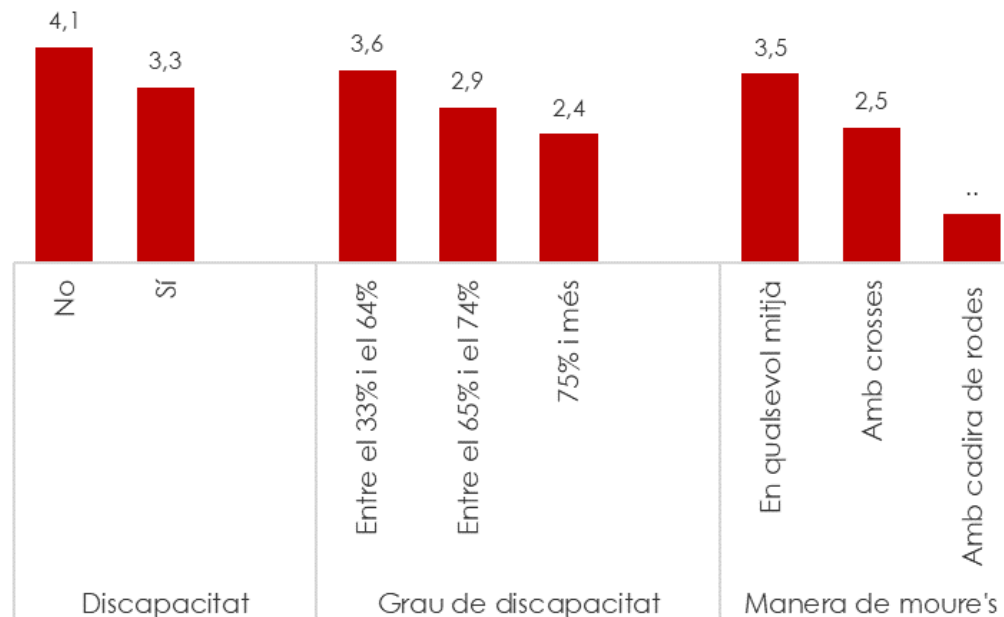
Desplaçaments intermunicipals: desplaçaments entre municipis diferents

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

1.3.1 Segons discapacitat reconeguda legalment

- **Discapacitat.** La població amb discapacitat té un grau de mobilitat menor que la població sense discapacitat.
- **Grau de discapacitat.** Com més gran és el grau de discapacitat reconeguda de la població, menor és el grau de mobilitat.
- **Manera de moure's.** De les persones amb discapacitat, el grau de mobilitat és superior per aquelles persones que es mouen en qualsevol mitjà i disminueix per aquelles persones que es mouen amb croses o cadira de rodes.

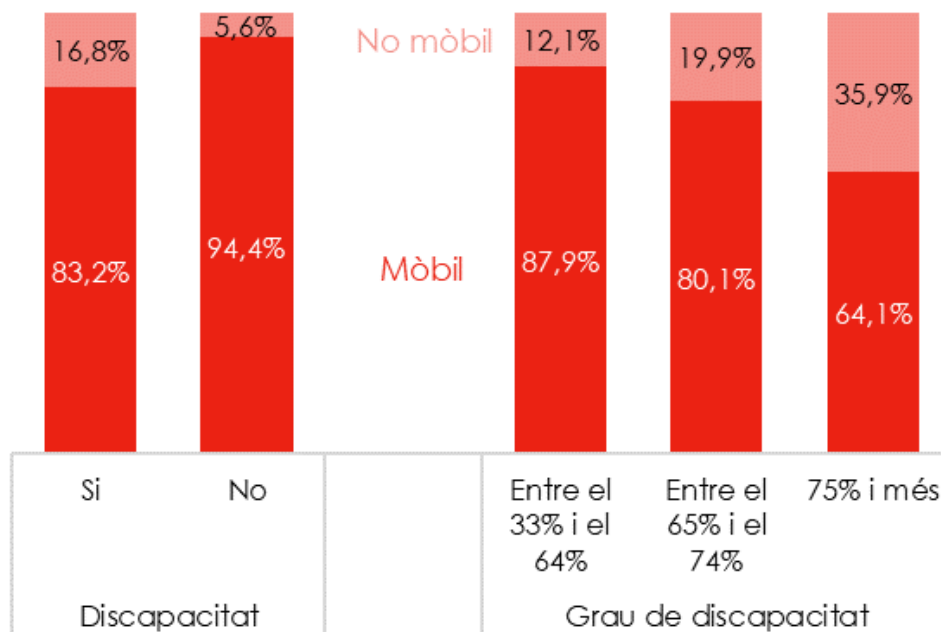


1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

1.3.2 Segons població mòbil i no mòbil

- El 16,8% de la població amb discapacitat reconeguda legalment no es va moure el dia anterior a l'enquesta, mentre que entre aquelles persones que declararen no tenir cap discapacitat, aquesta proporció baixa fins el 5,6%.
- A mesura que el grau de discapacitat de la població és major, s'incrementa també percentatge de població no mòbil o que no va fer cap desplaçament el dia anterior.

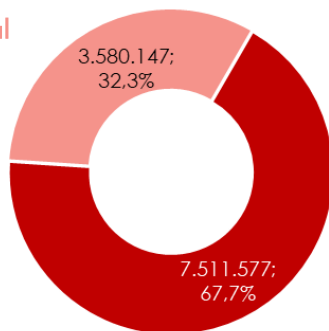


2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

- La mobilitat per motius personals és majoritària: engloba el 67,7% del total de desplaçaments.

Mobilitat ocupacional

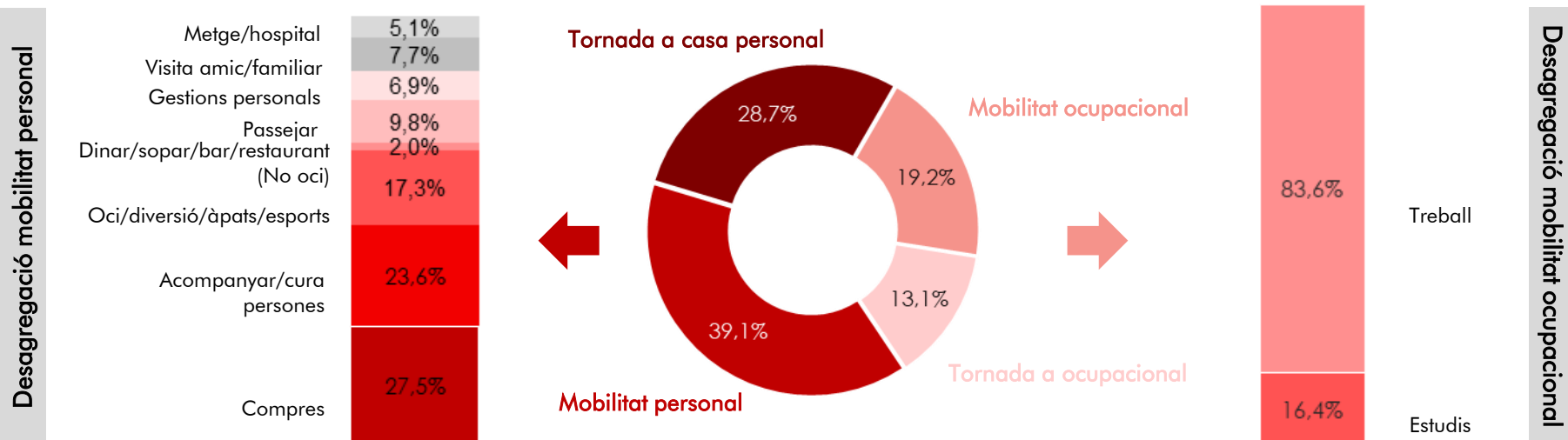


Mobilitat personal

- El primer motiu de desplaçament entre les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és l'anar a treballar, seguit de l'anar a comprar i de l'acompanyar o tenir cura de persones.

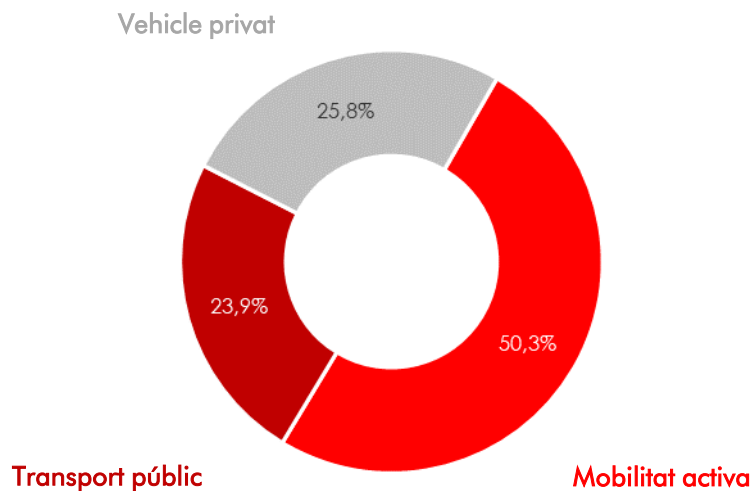
¹ Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

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



3.1. Dades generals

- Els desplaçaments caminant majoritaris: representen el 49,8% de la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana. L'1,9% dels desplaçaments es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del vehicle privat és lleugerament superior a la del transport públic:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (9,5% del global diari) i de l'autobús (8,5%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 16,6% del global de desplaçaments diaris.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	5.313.690	47,9%
Bicicleta	211.993	1,9%
Cadira de rodes i vehicles de mobilitat personal	..	..
Patinet	39.647	0,4%
Segway o altres ginys	..	..
Total mobilitat activa	5.580.219	50,3%
Autobús	945.632	8,5%
Metro	1.055.903	9,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	544.305	4,9%
Resta transport públic	102.146	0,9%
Total transport públic	2.647.986	23,9%
Cotxe conductor	1.843.671	16,6%
Cotxe acompanyant	369.876	3,3%
Moto	552.275	5,0%
Resta vehicle privat	97.696	0,9%
Total vehicle privat	2.863.518	25,8%
Total	11.091.724	100%

* Nota: La mostra de patinet és 65 individus

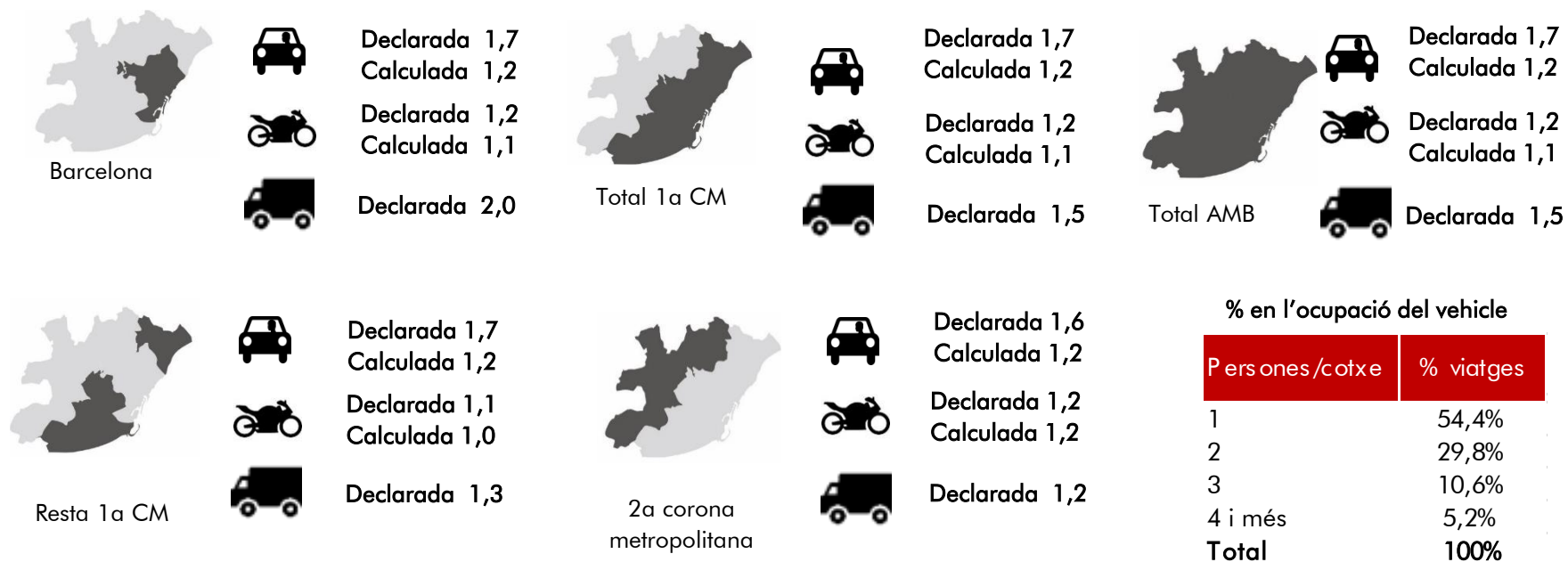
3.1. Dades generals

3.1.1 Ocupació mitjana declarada i calculada – cotxe, moto i furgoneta/camió

- El 54,4% dels viatges en cotxe realitzats per les persones residents en aquest territori es fan amb un únic ocupant. En el cas de les motos, els viatges amb un sol ocupant representen el 84,4%. En el cas de la furgoneta/camió, els viatges amb un sol ocupant representen el 70%.
- L'ocupació mitjana declarada dels cotxes en els viatges que fan les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és d'1,7 persones/vehicle, d'1,2 en el cas de la moto i d'1,5 persones/vehicle en el cas de la furgoneta/camió.
- No s'observen diferències quant a l'ocupació (persones/vehicle) declarada segons zona de residència, ni en cotxes ni en motos. Les furgonetes tenen una ocupació declarada més alta a Barcelona que a la resta de l'AMB.

Ocupació mitjana declarada i calculada

Corones de residència



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

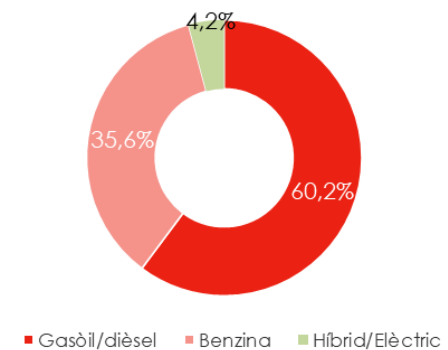
3.1.2 Característiques del parc circulant – cotxe, moto i furgoneta/camió

- Entre les persones que han respost que es desplacen en cotxe i moto com a conductor i furgoneta/camió, se'ls hi ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de propulsió utilitzat.
- Pel que fa a l'antiguitat del cotxe, el 68,9% dels viatges es fan amb vehicles de 10 anys o menys. Pel que fa a les motos i furgonetes, el parc de vehicles circulant és més nou: el 73,8% dels viatges en moto es realitzen amb motos de 10 o menys anys, i el 81,3% de les furgonetes/camions tenen 10 o menys anys.
- Els viatges en cotxe de gasoil representen una proporció major als de benzina, el 60,2% i el 35,6%, respectivament. Els cotxes híbrids o elèctrics encara tenen poca presència, el 4,2% de la mobilitat diària. Els viatges en moto és fan pràcticament en la seva totalitat amb benzina. Els viatges en furgoneta/camió es fan majoritàriament en vehicles de gasoil, el 93,3%.

Antiguitat del parc de vehicles
(% sobre total de viatges)

Antiguitat	Cotxe	Moto	Furgoneta / Camió
Menys d'un any	5,0%	4,9%	..
De 1 a 5 anys	39,7%	45,0%	52,0%
De 6 a 10 anys	24,2%	23,9%	20,2%
De 11 a 15 anys	20,2%	20,1%	7,3%
De 16 i més anys	10,2%	5,6%	..
NS/NC	0,7%	..	..
Total	100%	100%	100%

Propulsió utilitzada en cotxe
(% sobre total de viatges)

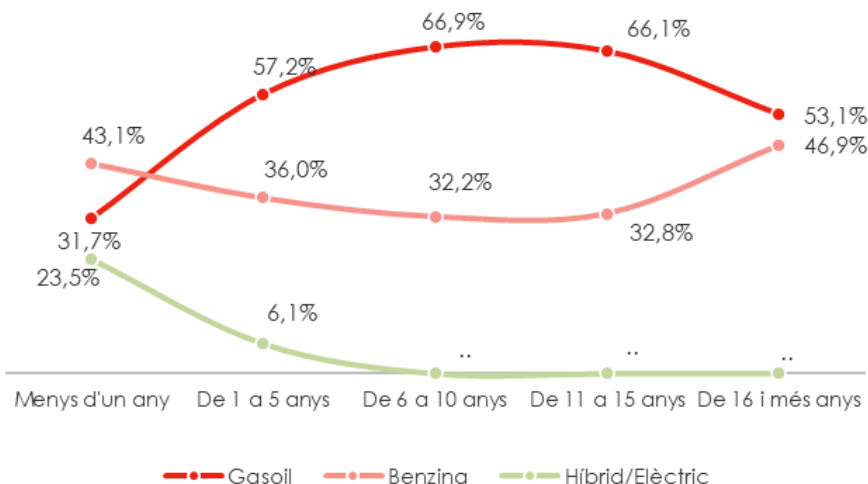


3.1. Dades generals

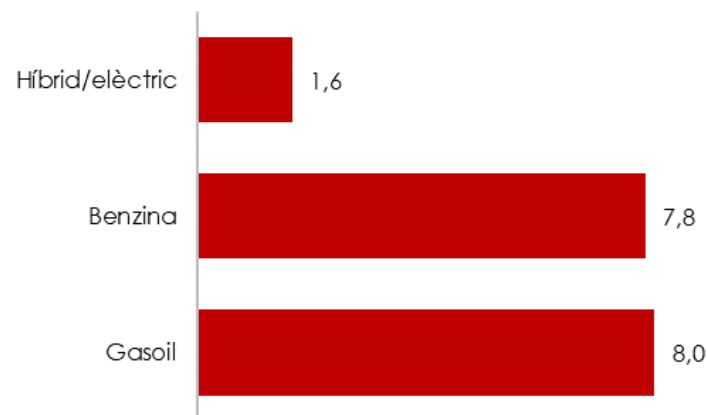
3.1.2 Característiques del parc circulant - cotxe

- La relació entre la propulsió utilitzada i l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - El parc de vehicles circulant de gasoil és sempre superior a la benzina per qualsevol antiguitat, excepte pels vehicles més nous (menys d'un any).
 - Pels vehicles més antics (de 16 i més anys), les diferències entre els vehicles circulants de gasoil i de benzina es redueixen.
 - No s'observen grans diferències en l'edat mitjana dels cotxes segons si el vehicle és de gasoil o benzina. Ara bé, els cotxes híbrids i elèctrics són els més nous, amb una antiguitat mitjana d'1,6 anys.

Tipus de propulsió segons antiguitat del cotxe



Antiguitat mitjana segons tipus de propulsió del cotxe



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

3.1.3 Perfil d'usuari segons mitjà de transport

- S'ha establert quin és el grup poblacional que realitza el volum més gran 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), els desplaçaments a peu i del cotxe acompanyant. Els desplaçaments en modes ferroviaris són per motius ocupacionals, mentre que les dones que van en autobús, cotxe acompanyant o fan desplaçaments a peu ho fan per motius personals.
 - Les dones que fan desplaçaments en autobús i cotxe com acompanyant són majors de 65 anys i són jubilades o pensionistes i ho fan per motius personals.



	Peu	Bici	Autobús	Modes ferroviaris	Cotxe conductor	Cotxe acompanyant	Moto conductor
Sexe	Dona	Home	Dona	Dona	Home	Dona	Home
Edat	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys
Situació professional	Activa ocupada	Actiu ocupat	Jubilada o pensionista	Activa ocupada	Actiu ocupat	Jubilada o pensionista	Actiu ocupat
Motiu del desplaçament*	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional

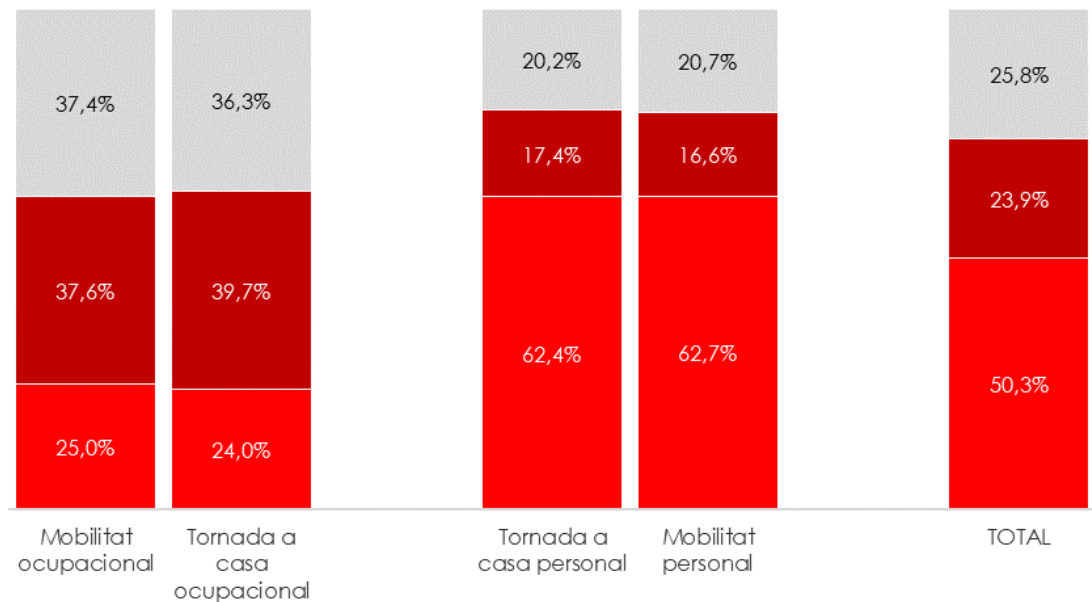
* S'inclou l'anada i la tornada a casa segons motiu

** Modes ferroviaris (Tramvia, Rodalies Catalunya, FGC)

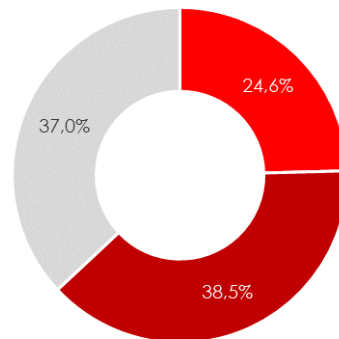
3. Mode de transport

3.2. Motiu de desplaçament i mode de transport

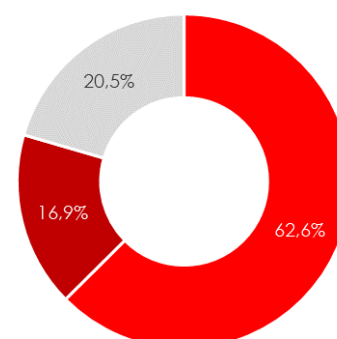
- En la mobilitat personal i les corresponents tornades a casa, predomina l'ús dels modes de mobilitat activa.
- Els modes de transport motoritzats s'usen majoritàriament en els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.
- La quota d'ús del transport públic i del transport privat gairebé es duplica en la mobilitat ocupacional.



Mobilitat ocupacional¹



Mobilitat personal²



Mobilitat activa
Transport públic
Vehicle privat

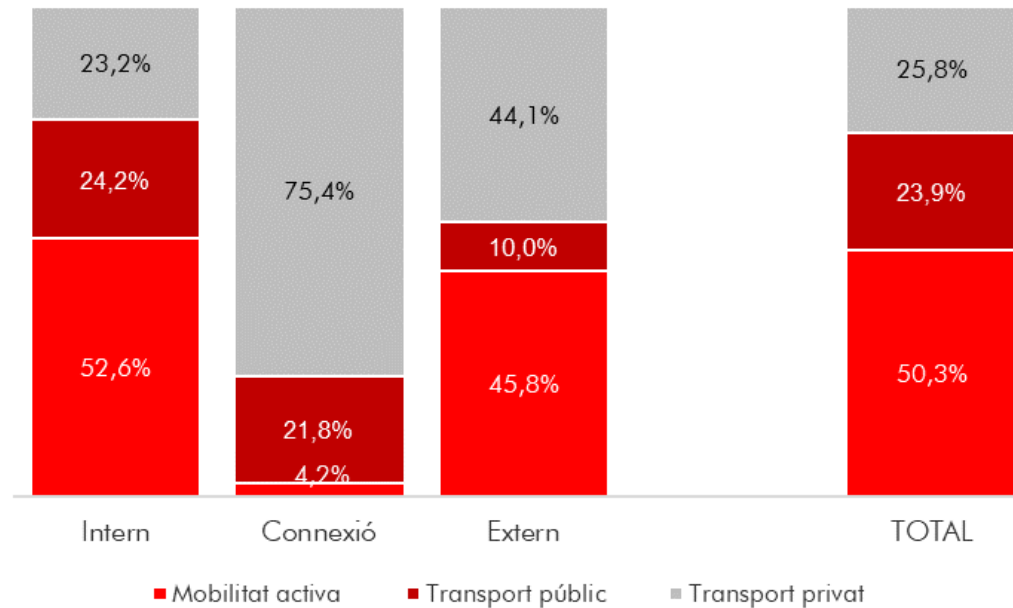
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

3.3. Anàlisi territorial

3.3.1 Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, la mobilitat activa és predominant (amb un 52,6% dels desplaçaments).
 - La ràtio públic/privat en els desplaçaments interns és d'1.
 - Per contra, el 75,4% dels desplaçaments de connexió són realitzats en transport privat.
 - La ràtio públic/privat en els desplaçaments de connexió és de 0,3.

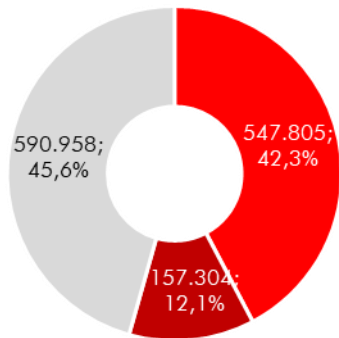


3. Mode de transport

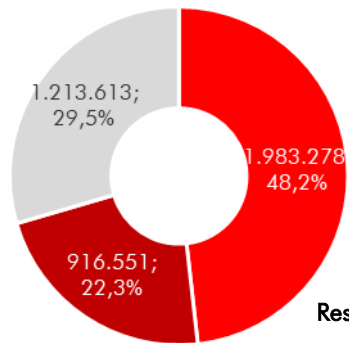
3.3. Anàlisi territorial

3.3.2 Àmbits territorials

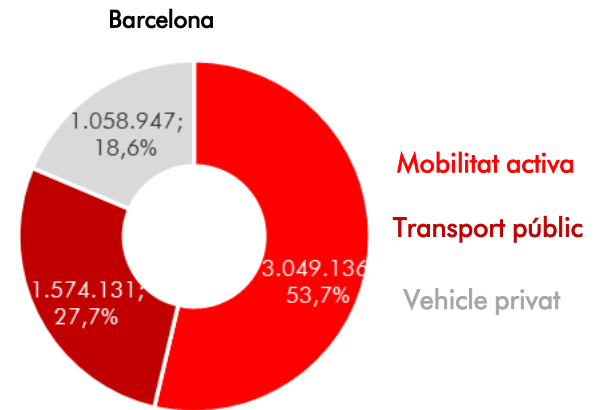
- La quota modal en la mobilitat diària presenta diferències segons la corona de residència:
 - Les persones residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i els modes de mobilitat activa, i el menor del transport privat.
 - En canvi, les persones residents a la segona corona metropolitana, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en transport privat (que engloba el 45,6% de la mobilitat).



2a corona metropolitana de Barcelona



Resta 1a corona metropolitana

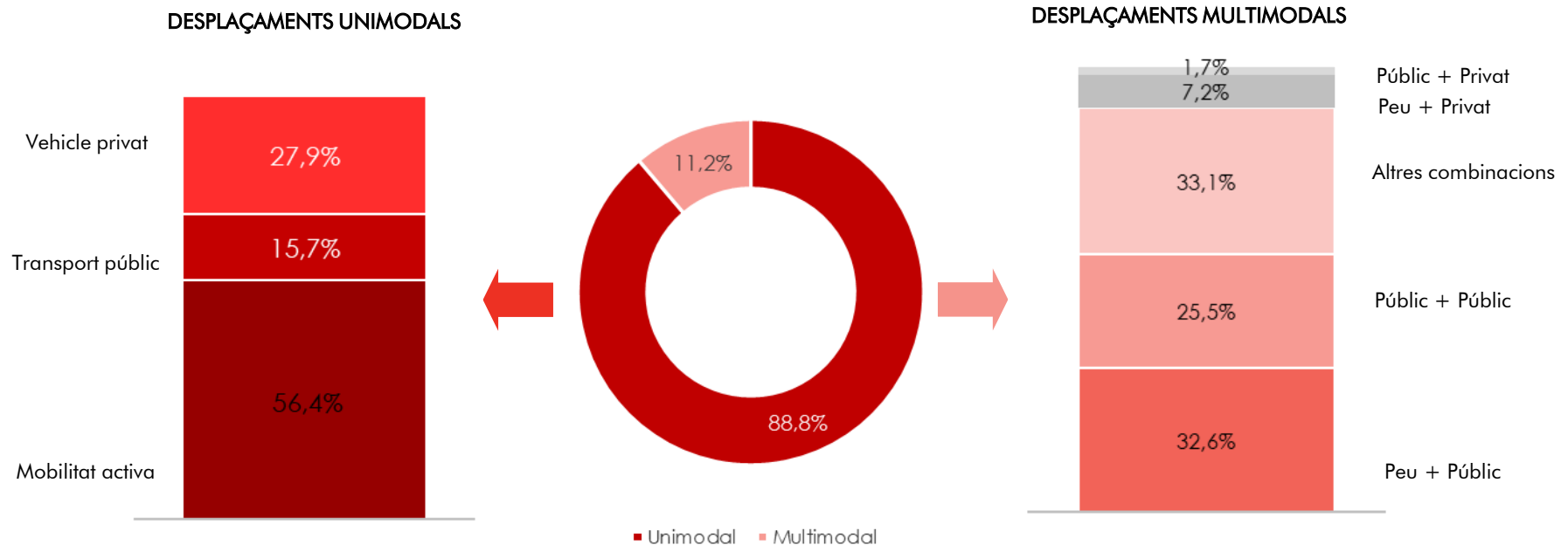


Barcelona

Mobilitat activa
Transport públic
Vehicle privat

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- El 88,8% dels desplaçaments de les persones 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 en mobilitat activa són els més freqüents en un dia laborable.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de l'anar a peu amb el transport públic i la combinació de dos o més mitjans de transport públic.
- El transport públic és el mode amb major multimodalitat (el més present en les diferents cadenes modals). El 19,4% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport públic diferents.



3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

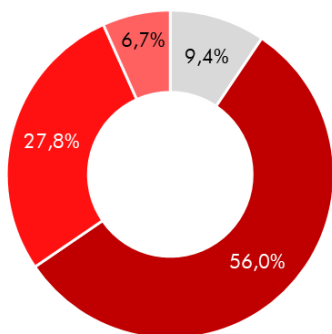
- El carrer és el principal lloc d'aparcament del vehicle privat. En segon lloc, se situa l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, en el cas dels cotxes i motos, i l'aparcament reservat en destinació en el cas de la furgoneta/camió.
- La gratuïtat en l'aparcament és molt freqüent. La gratuïtat de l'aparcament de la furgoneta/camió i la moto és superior al del cotxe (78,7%, 75,6% i 56,0%, respectivament).

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto	Furgoneta / camió
Carrer*	40,6%	66,5%	38,4%
Propietat, lloguer o concessió	27,8%	22,4%	14,2%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	19,9%	9,6%	27,6%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	4,2%	..	..
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,7%	..	..
Altres**	6,8%	..	17,8%
Total	100%	100%	100%

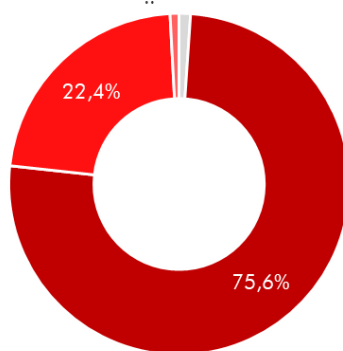
* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta. En el cas de les furgonetes i camions inclou el càrrega i descàrrega (14,2%).

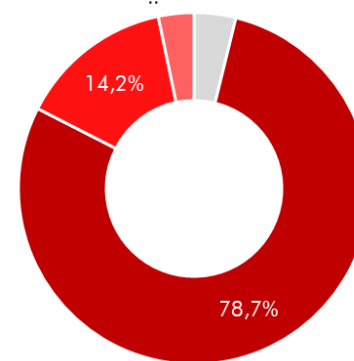
Aparcament cotxe



Aparcament moto



Aparcament furgoneta/camió



Gratuït Propietat, lloguer o concessió Pagament Altres**

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

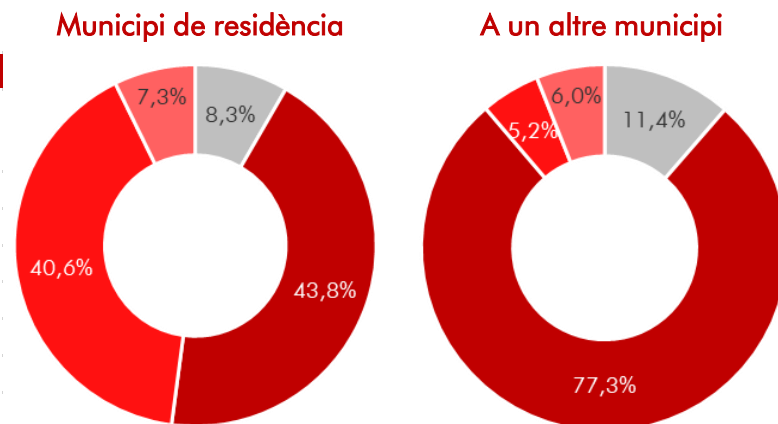
3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

- En els desplaçaments interns al municipi de residència, l'aparcament gratuït és predominant. No obstant això, l'aparcament en propietat, lloguer o concessió ocupa la segona posició a poca distància a l'aparcament gratuït.
- 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 77,3% dels viatges a d'altres municipis, i el 43,8% al propi municipi de residència, mentre que l'aparcament de pagament és del 11,4% en un altre municipi i del 8,3% al municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	37,1%	46,6%
Propietat, lloguer o concessió	40,6%	5,2%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	11,4%	34,8%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	3,1%	6,2%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	1,1%
Altres**	7,3%	6,0%
Total	100%	100%

* Inclou: pagament i gratuït.

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



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

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

3.7. Accions davant del pagament obligatori per aparcar als centres urbans

- A les persones que fan desplaçaments en destinació (és a dir, que no van a casa seva), que utilitzen el vehicle privat motoritzat i que aparquen gratuïtament, se'ls ha preguntat què farien en cas d'haver d'efectuar un pagament per aparcar en els centres urbans. Al conjunt de població resident a l'AMB, l'ús del transport públic i l'acceptació del pagament són les dues respostes més mencionades.
- Segons l'àmbit territorial de residència, s'observa com la proporció de persones que responen que anirien en transport públic disminueix a mesura que s'allunyen de Barcelona i l'àmbit metropolità.

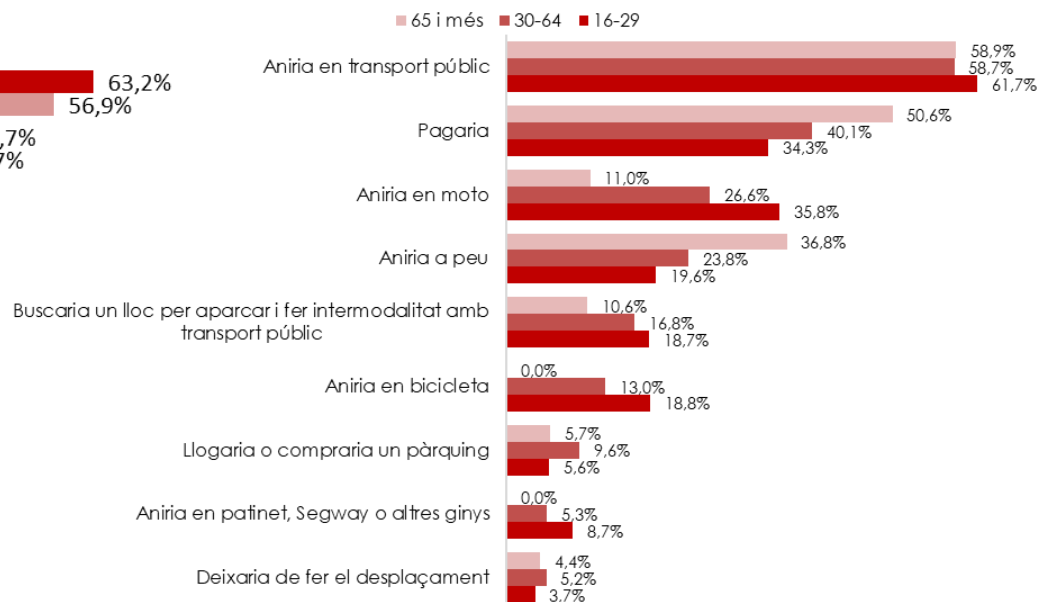
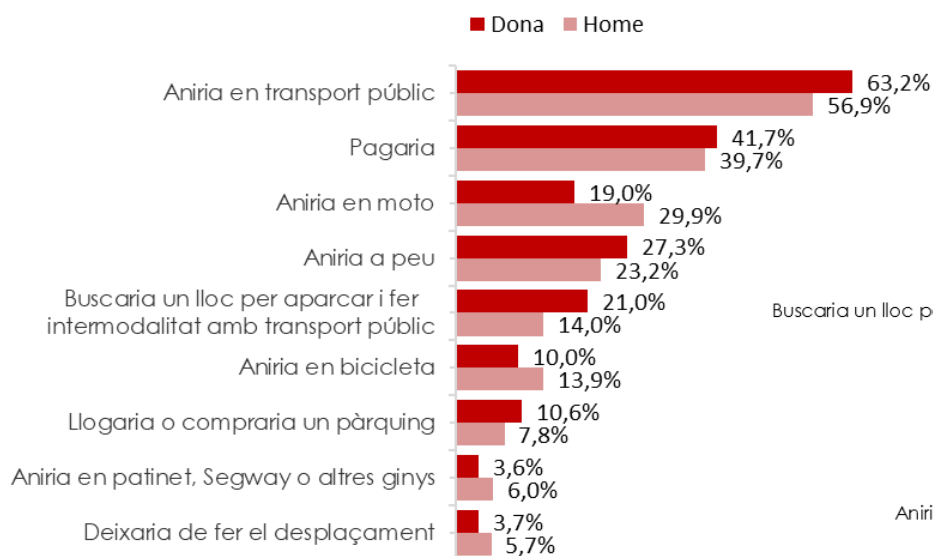
Què faria en cas que tots els vehicles hagués s in de pagar per aparcar als centres urbans ?	Àmbits territorials				
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a Corona	Resta AMB	Total AMB
Aniria en transport públic	61,1%	60,6%	60,9%	51,8%	59,1%
Pagaria	34,5%	41,9%	38,4%	48,4%	40,4%
Aniria en moto	28,1%	23,3%	25,6%	20,5%	24,6%
Aniria a peu	9,6%	18,0%	14,0%	26,0%	16,4%
Buscaria un lloc per aparcar i fer intermodalitat amb transport públic	34,3%	23,9%	28,8%	15,7%	26,2%
Aniria en bicicleta	15,6%	11,3%	13,4%	9,5%	12,6%
Llogaria o compraria un pàrquing	9,6%	6,8%	8,1%	11,3%	8,7%
Aniria en patinet, Segway o altres ginys	4,8%	6,1%	5,5%	4,1%	5,2%
Deixaria de fer el desplaçament	5,0%	4,7%	4,8%	5,6%	5,0%
NS/NC	..	..	3,2%	..	3,2%
Altres opcions	..	..	..	..	1,4%
Compartiria vehicle i despeses	..	..	..	..	..



Nota. El percentatge de la taula, es calcula en base als individus. Cada individu podia respondre fins a un màxim de tres respostes

3.7. Accions davant del pagament obligatori per aparcar als centres urbans

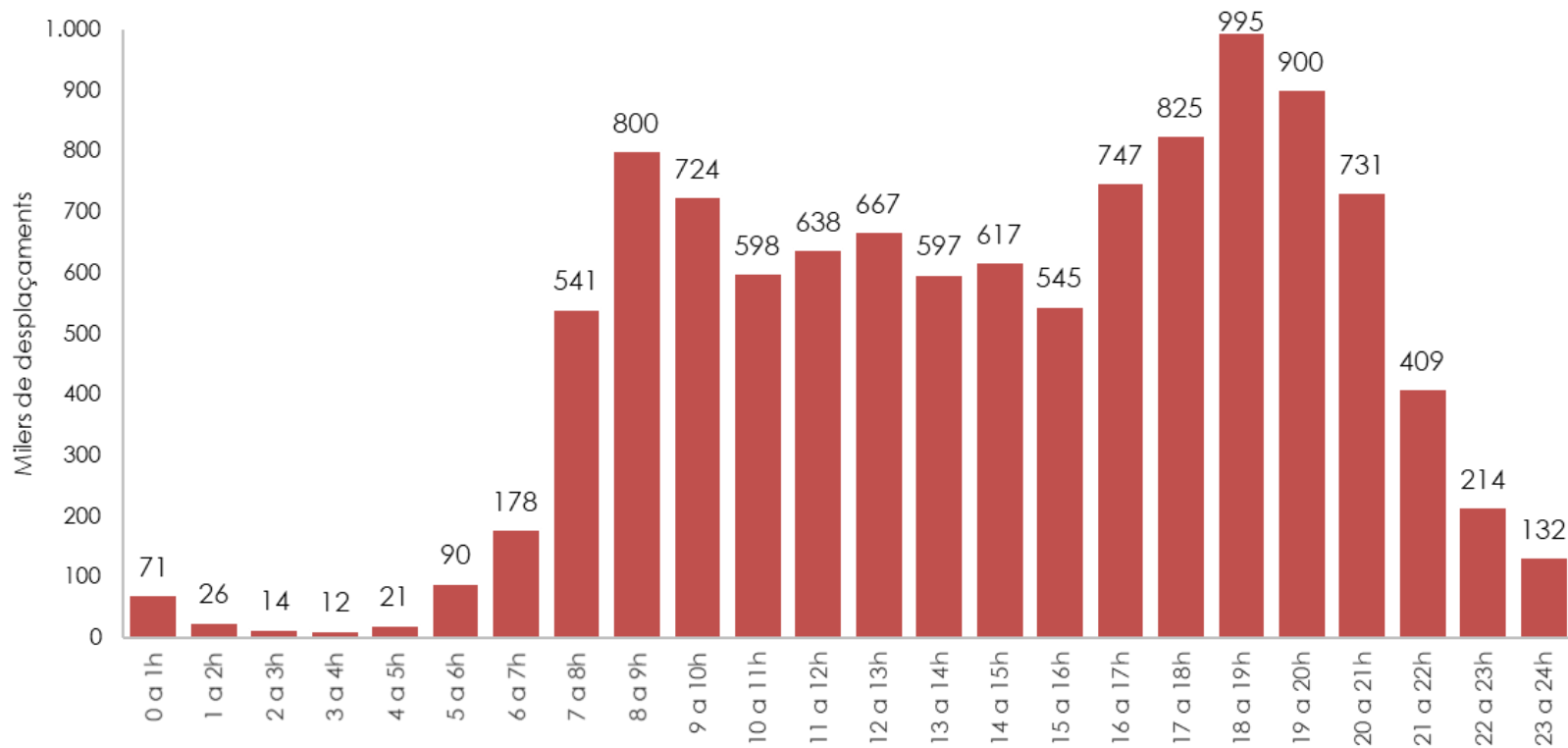
- La majoria de la població i amb independència de l'edat, preferiria anar en transport públic.
- La població més jove buscaria altres alternatives com anar en bicicleta, patinet o en moto.
- L'opció de comprar o llogar una plaça de pàrquing és contemplada en major proporció per la població entre 30 i 64 anys.
- La població de 65 i més anys és la que més disposada està a pagar per aparcar.
- No s'observen diferències significatives entre els homes i les dones exceptuant en que les dones estan menys disposades que els homes a anar en moto, bicicleta o patinet.



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, exceptuant l'hora punta de 8h a 9h). A la tarda apareix una concentració de major intensitat de desplaçaments, de 17 a 20 hores.

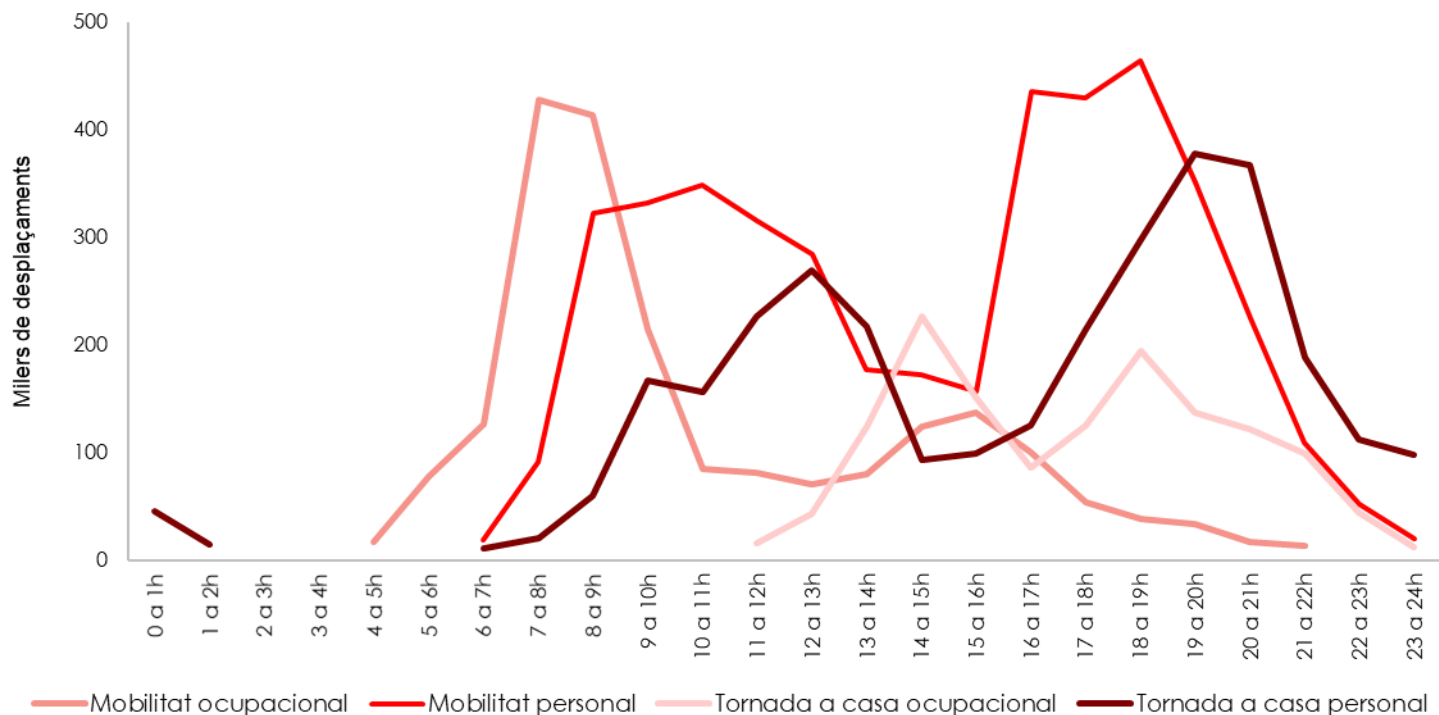


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

4.1.1 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 el 39,5% 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 17h.
- 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 18 hores.

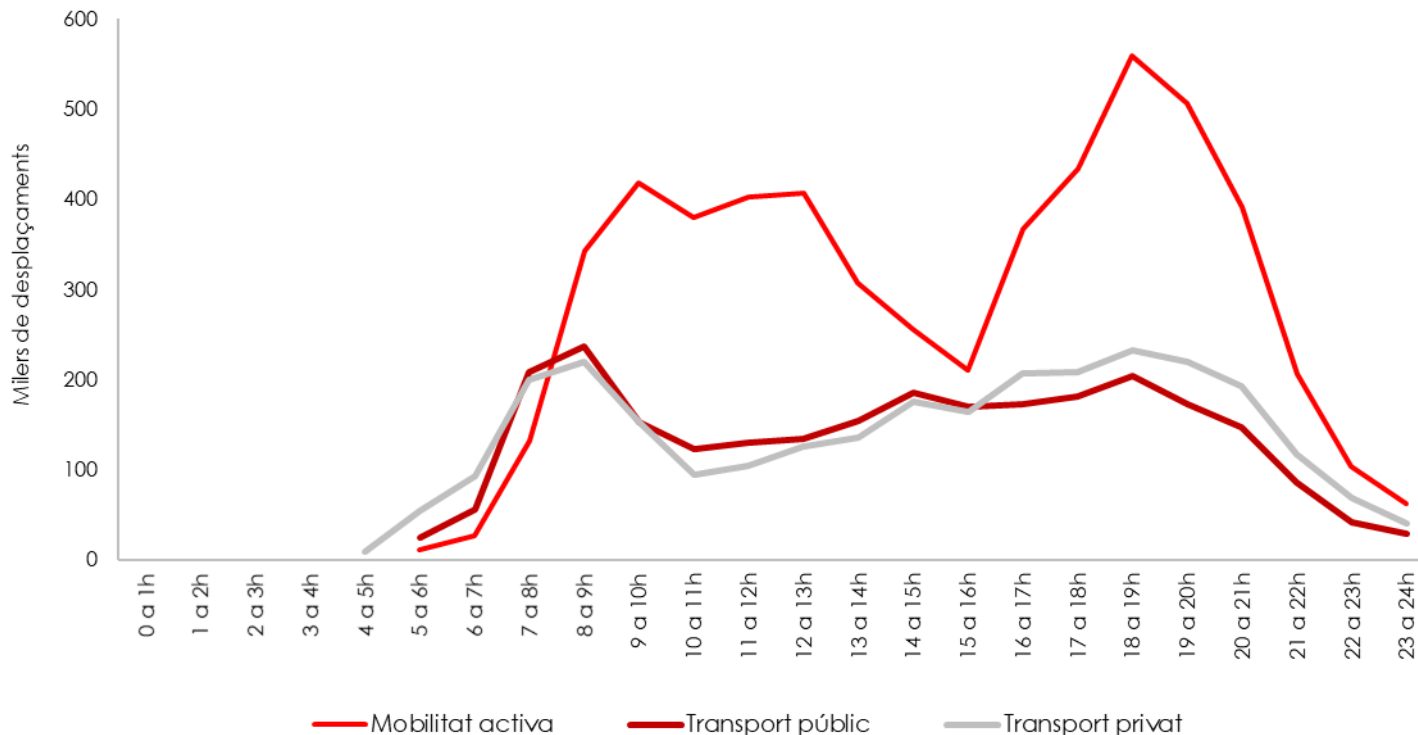


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

4.1.2 Distribució horària segons mode de transport

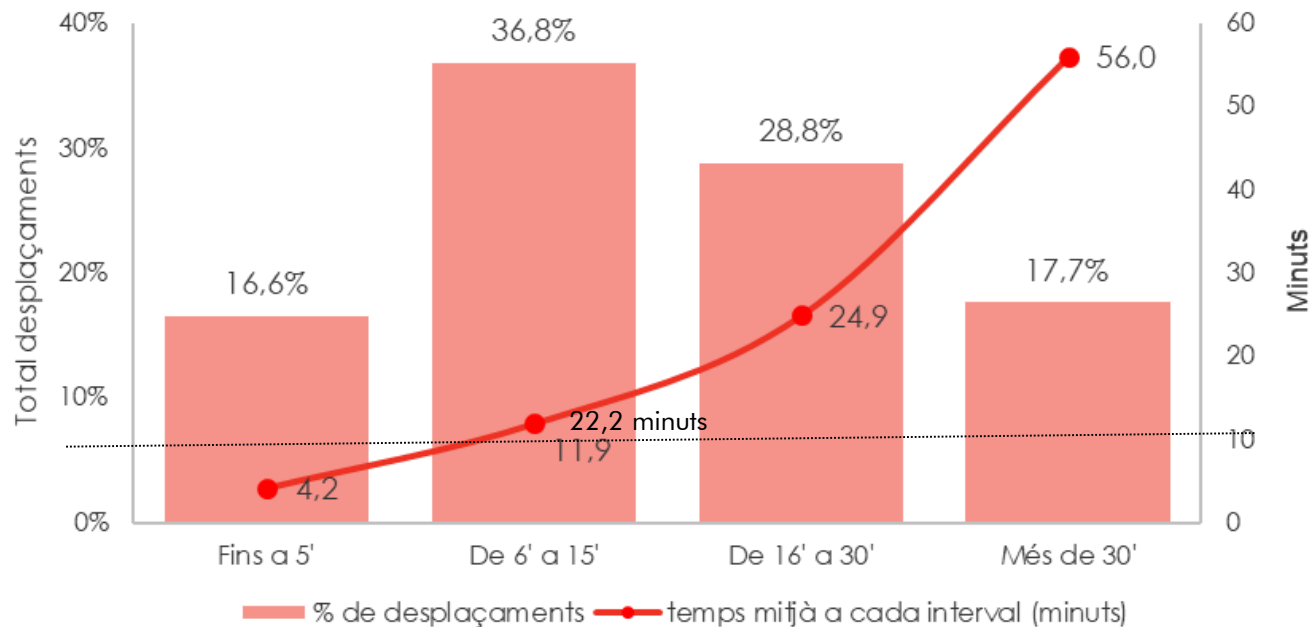
- Els desplaçaments actius predominen en gairebé totes les hores del dia, excepte a la nit i fins les 8 del matí, quan l'ús dels modes motoritzats és major. Al migdia, entre les 14 i 16 hores, s'equilibra l'ús dels diferents modes de transport. La distribució horària de la mobilitat activa coincideix 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 per les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 22,2 minuts.
- El 53,4% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 17,7% dels desplaçaments es realitzen en més de 30 minuts.



4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

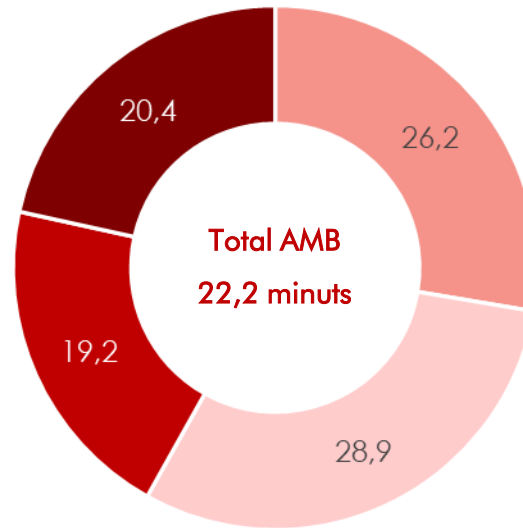
4.2.1 Durada mitjana segons motiu

- En general, els desplaçaments per motius ocupacionals són els de major durada, i en particular les tornades per motiu feina (28,9 minuts). Els de menor durada són per motius personals (19,2 minuts).
- Deixant de banda l'anar a passejar, que té una durada molt superior a la resta de motius:
 - Els desplaçaments de menor durada só per acompanyar persones i anar a comprar.
 - Els desplaçaments de major durada són per anar a estudiar i a treballar i la respectiva tornada.

Mobilitat personal

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Compres	15,3
Acompanyar pers ones	16,7
Oci/divers ió/àpats /es ports	18,9
Gest ions pers onals	19,7
Vis ita amic/familiar	23,5
Metge/Hos pital	22,9
Pas seig	31,6

Temps expressat en minuts



Mobilitat ocupacional

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball i gest ions de treball	25,8
Estudis	28,4

Temps expressat en minuts

- Mobilitat ocupacional
- Mobilitat personal
- Tornada a casa ocupacional
- Tornada a casa personal

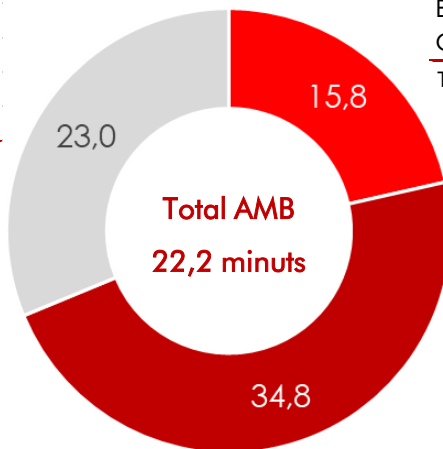
4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

4.2.2 Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en transport privat dels i les residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 23,0 minuts; 34,8 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 15,8 minuts en el cas dels modes de mobilitat activa.
- Els desplaçaments a peu, en cadira de rodes, vehicles de mobilitat personal i en moto són els declarats com els de menor durada mitjana, al voltant dels 14-17 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies, Taxi/VTC i FGC (54,3 minuts en el primer cas, 43,3, en el segon i 40,6 en el tercer).

Mode de transport	Durada mitjana
Cotxe com a conductor	23,7
Cotxe com a acompanyant	26,1
Moto com a conductor	17,1
Moto com a acompanyant	15,5
Furgoneta/camió	30,1
<hr/>	
Temps expressat en minuts	



Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	15,5
Bicicleta	21,7
Cadira de rodes i VMP	17,6
<hr/>	
Temps expressat en minuts	

Mode de transport	Durada mitjana
Autobús	30,2
Metro	32,8
Tramvia	31,2
FGC	40,6
Taxi/VTC	43,3
Renfe Rodalies	54,3
<hr/>	
Temps expressat en minuts	

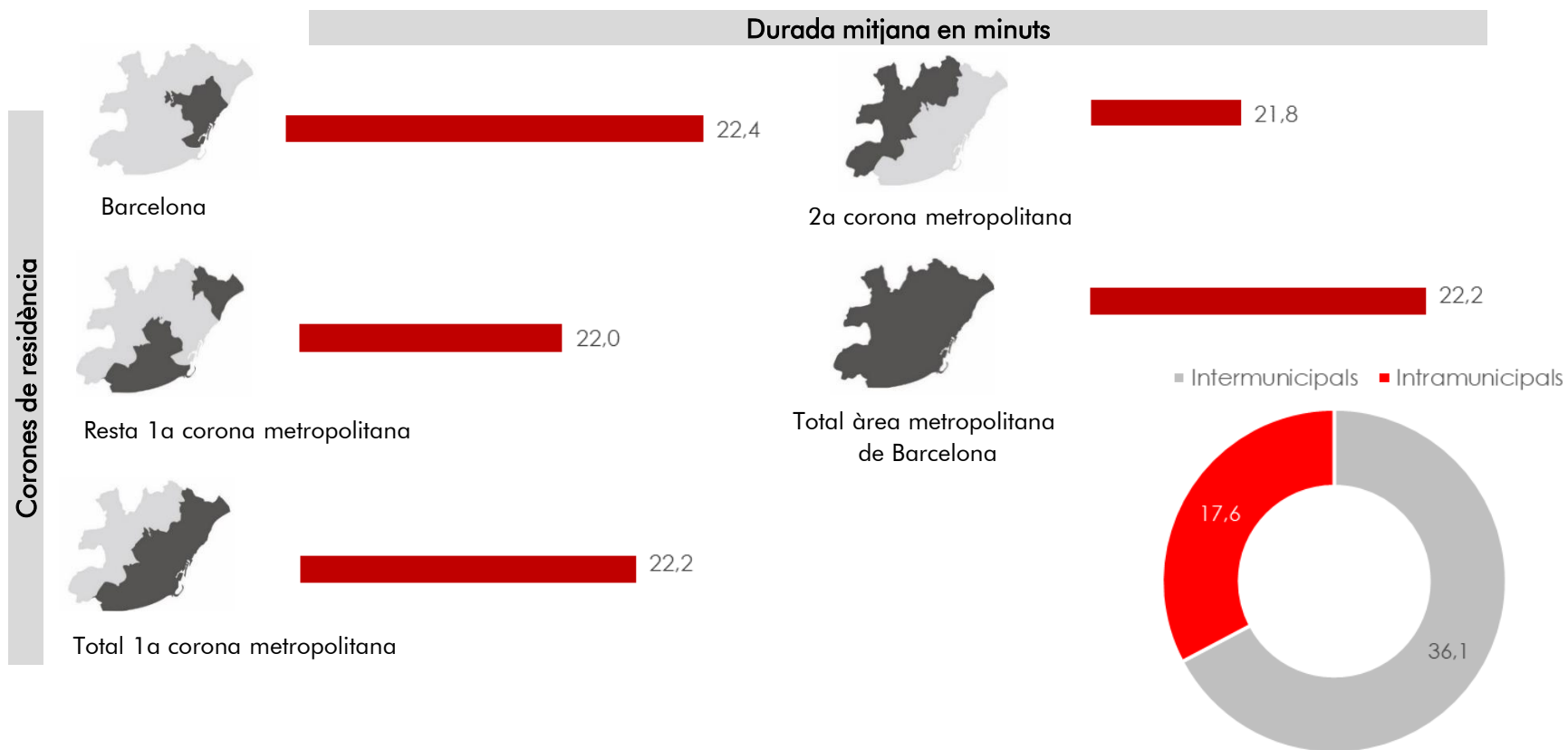
■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

4.2.3 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 això, els i les residents a la 2a corona metropolitana declaren una durada mitjana lleugerament inferior a la resta.
- S'observa com la durada mitjana dels fluxos intermunicipals és el doble que aquella vinculada als desplaçaments interns al municipi de residència.



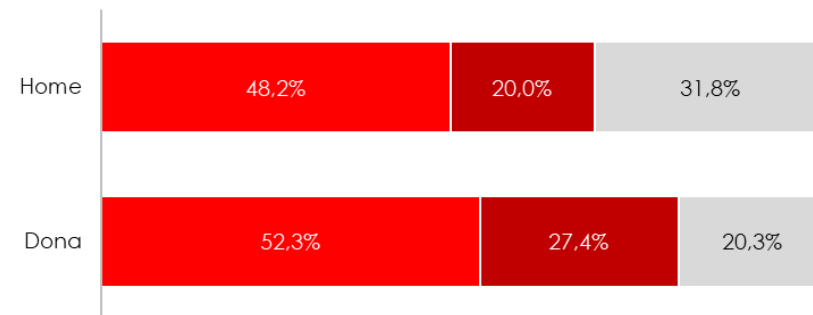
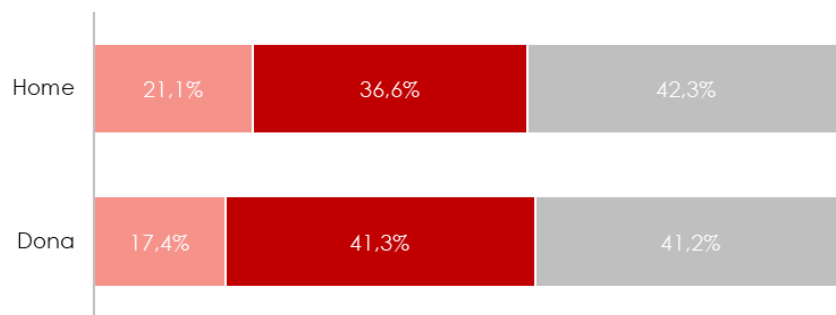
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.1 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 de mobilitat activa, 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	4,0 desplaçaments /dia
Dones	3,9 desplaçaments /dia



■ Mobilitat ocupacional ■ Mobilitat personal ■ Tornada a casa

■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

Segons motiu

Segons mode

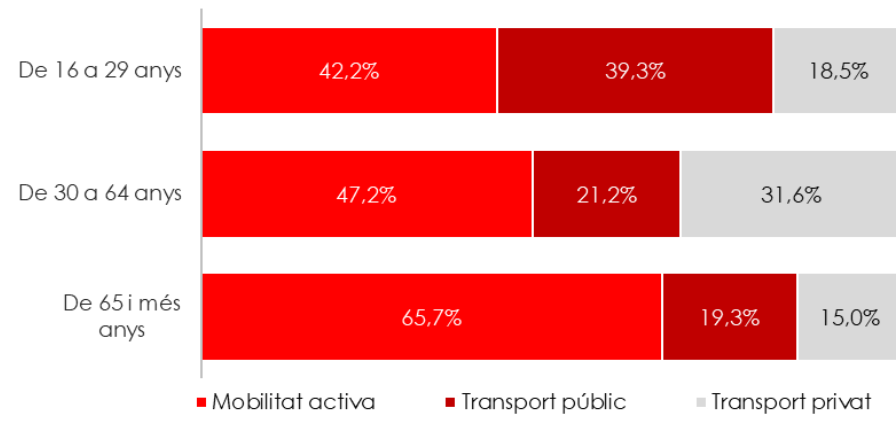
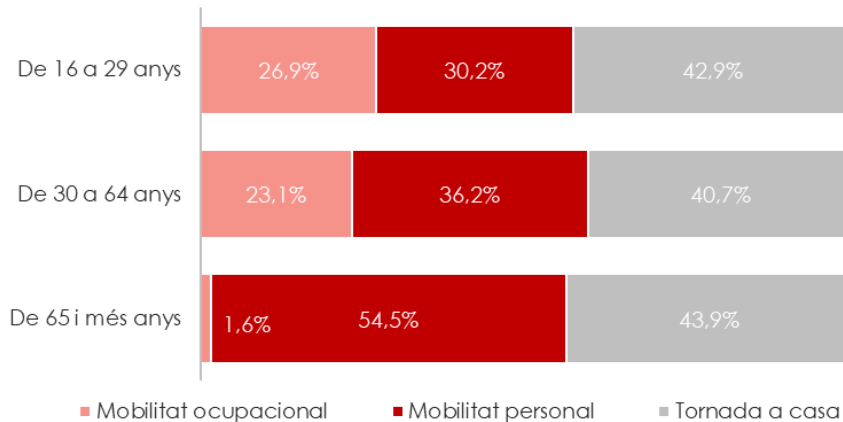
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.2 Edat

- La mobilitat personal és majoritària en el grup poblacional d'entre 30 i 64 anys, 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 de mobilitat activa, 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 transport privat augmenta fins als 64 anys, quan baixa notablement.

De 16 a 29 anys	3,8 des plaçaments /dia
De 30 a 64 anys	4,1 des plaçaments /dia
De 65 i més anys	3,6 des plaçaments /dia



Segons motiu

Segons mode

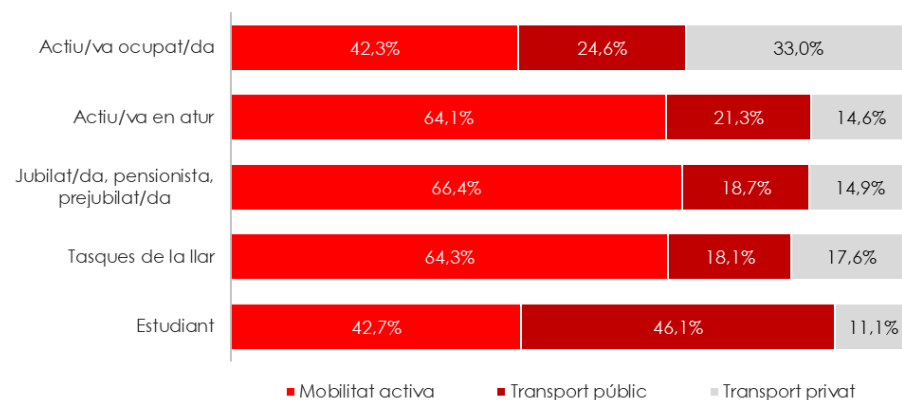
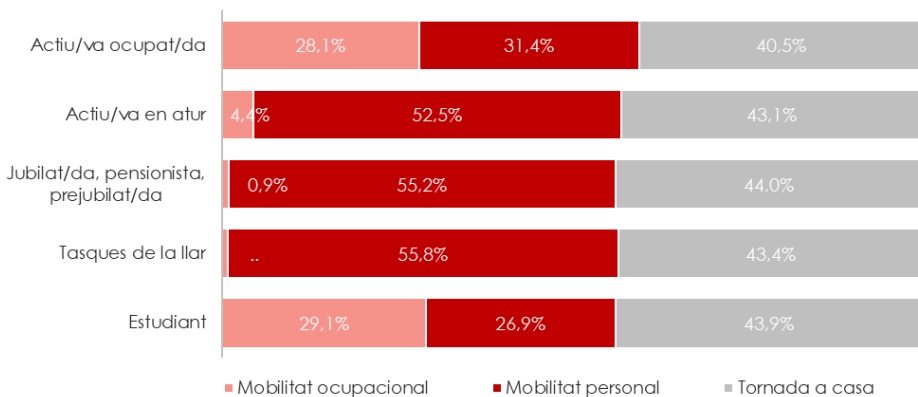
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.3 Situació professional

- Les persones actives ocupades són les que fan un major nombre de desplaçaments diaris de mitjana, 4,2 desplaçaments per persona al dia.
- Les persones dedicades a les tasques de la llar, les persones jubilades/pensionistes i els/les aturats/des mostren un patró similar, on la mobilitat personal i l'ús dels modes de mobilitat activa són majoritaris.
- D'altra banda, els i les estudiants i les persones actives ocupades es desplacen més per motius ocupacionals. En ambdós casos es mouen més en modes motoritzats. Els i les estudiants utilitzen més el transport públic que la població ocupada.

Estudiants	3,6 desplaçaments /dia
Tasques de la llar	3,9 desplaçaments /dia
Jubilats/des i pensionistes	3,7 desplaçaments /dia
Ocupats/des	4,2 desplaçaments /dia
Aturats/des	3,8 desplaçaments /dia



Segons motiu

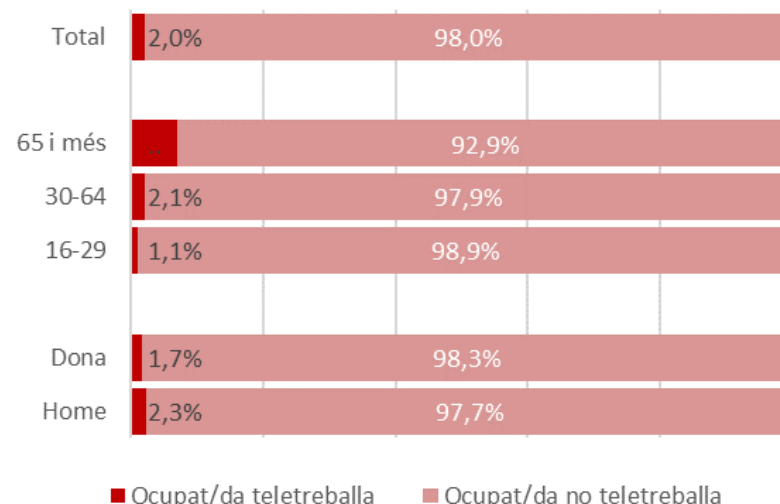
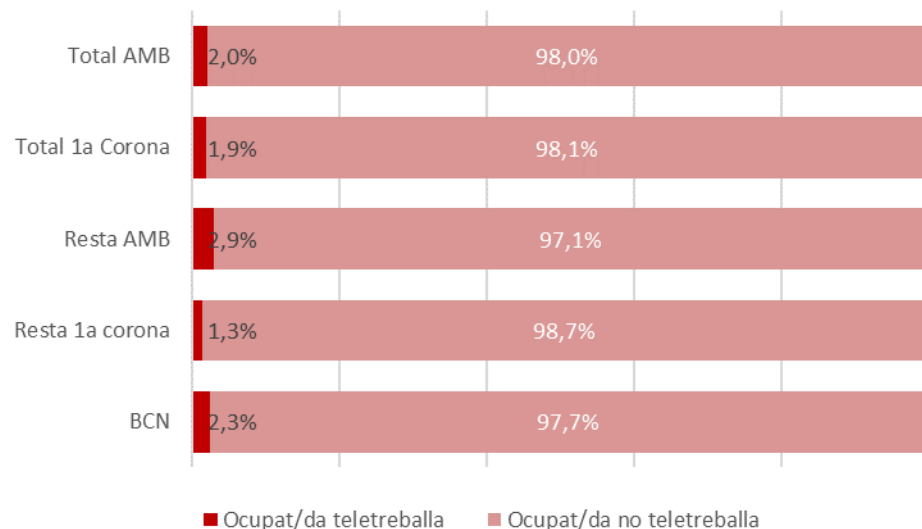
Segons mode

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.3 Situació professional

TELETREBALL

- A la població ocupada de l'àrea metropolitana de Barcelona se li ha preguntat si realitzava teletreball, en el cas que no hagués realitzat cap desplaçament per motius de treball o gestions de treball.
- En el total de l'AMB, un 2,0% de les persones actives ocupades teletreballaven en un dia tipus laborable. A l'àmbit de la resta de l'AMB aquest percentatge arriba al 2,9%. Segons el sexe o edat no s'observen diferències significatives, tot i que són els homes els que presenten un percentatge de teletreball lleugerament superior.



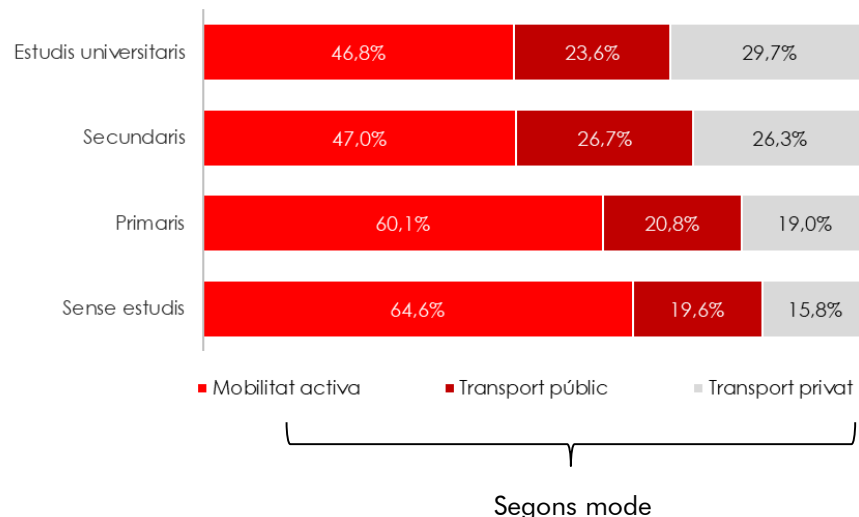
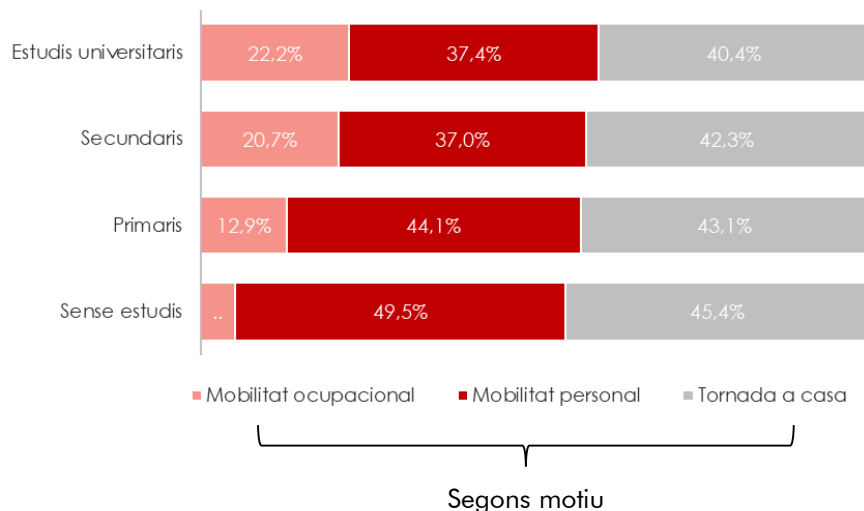
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.4 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 de mobilitat activa disminueix.

Sense estudis	2,6 des plaçaments /dia
Primaris	3,7 des plaçaments /dia
Secundaris	4,0 des plaçaments /dia
Estudis universitaris	4,2 des plaçaments /dia



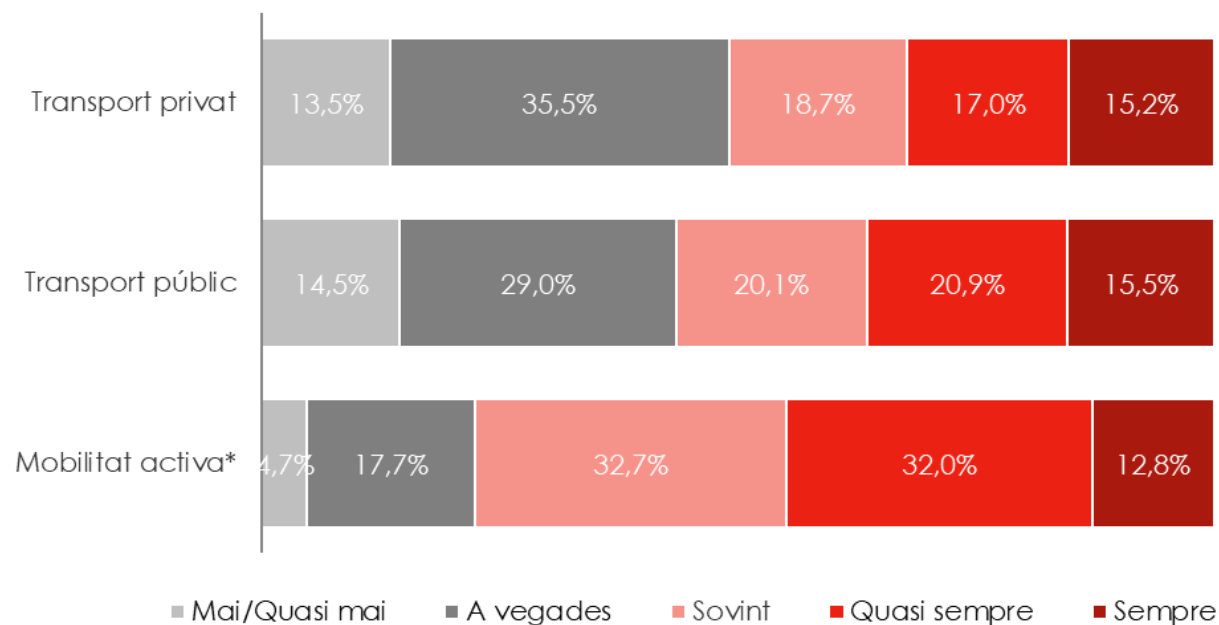
* La majoria de persones sense estudis residents a l'àrea metropolitana de Barcelona tenen 65 anys i més.

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.1 Segons modes de transport

- Un 13,5% de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona es declaren no usuàries del transport privat. Un 35,5% l'utilitza "a vegades".
- En el cas del transport públic, un 14,5% declaren utilitzar-lo "mai/quasi mai" i un 29,0% "a vegades".
- Només un 4,7% de les persones enquestades i residents a l'àrea metropolitana de Barcelona no utilitza ("mai/quasi mai") els modes de mobilitat activa per desplaçar-se.

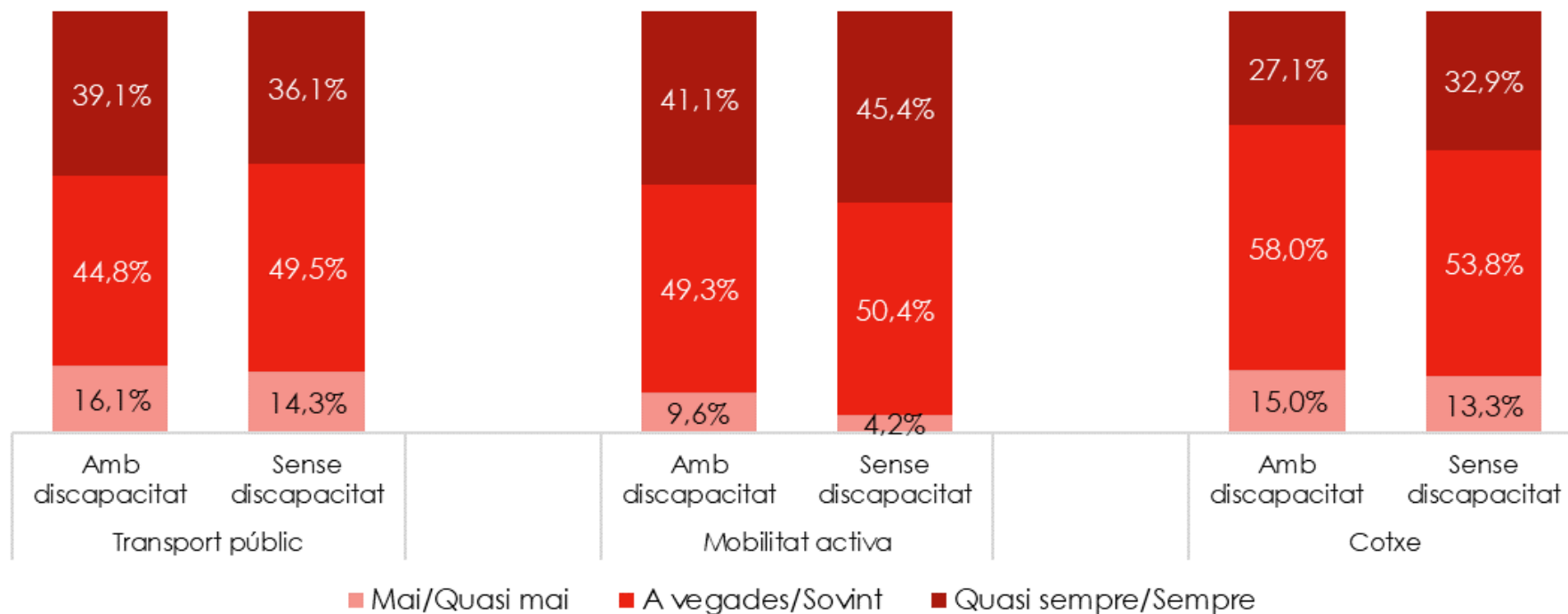


* Nota: la mobilitat activa inclou desplaçaments a peu, bicicleta i vehicles de mobilitat personal

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

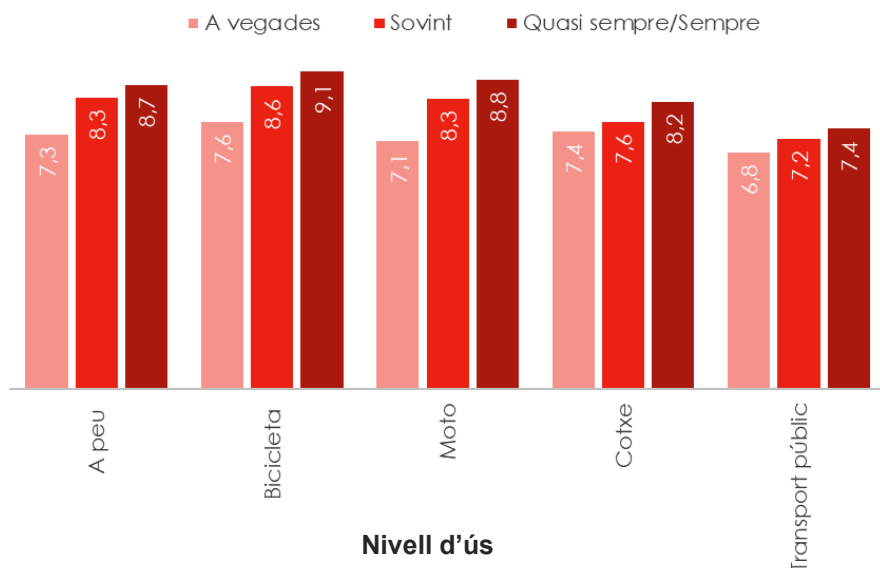
1.1.2 Segons discapacitat reconeguda legalment

- No s'observen grans diferències en l'ús habitual del transport públic entre les persones que declaren tenir una discapacitat reconeguda de les que no ho declaren.
- En canvi, s'observen més diferències entre els modes actiu i el cotxe. Les persones amb discapacitat declaren ser menys usuaris del cotxe.



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

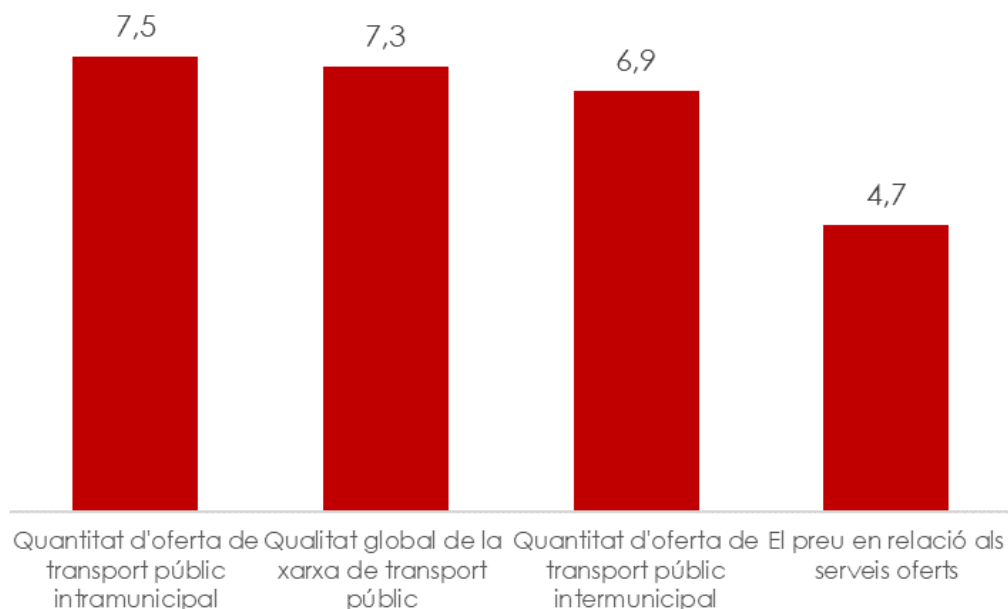
- L'anar a peu, en bicicleta i en moto/ciclomotor són els tres mitjans més ben valorats entre les persones entrevistades (valors superiors a 8 punts). Altrament, el mitjà que obté la valoració més baixa són els serveis de Rodalies Renfe. El tramvia és, com cada any, el mitjà de transport públic més ben valorat (7,6), i el segueix de molt a prop FGC (7,4).
- Els vehicles de mobilitat personal (VMP) es valoren amb la mateixa nota mitjana que el cotxe (7,7).
- 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 l'anar a peu, la bicicleta i la moto, mentre que les menors en el cotxe i transport públic.



Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,3
Bicicleta	8,2
Moto/ciclomotor	8,1
VMP (patinet, segway i altres ginys)	7,7
Cotxe	7,7
Tramvia	7,6
FGC	7,4
Metro	7,0
Bus urbà de Barcelona	7,1
Bus urbà d'altres municipis	6,9
Bus interurbà	6,8
Taxi/VTG	6,7
Renfe regional/mitja distància	6,7
Rodalies Renfe	6,5

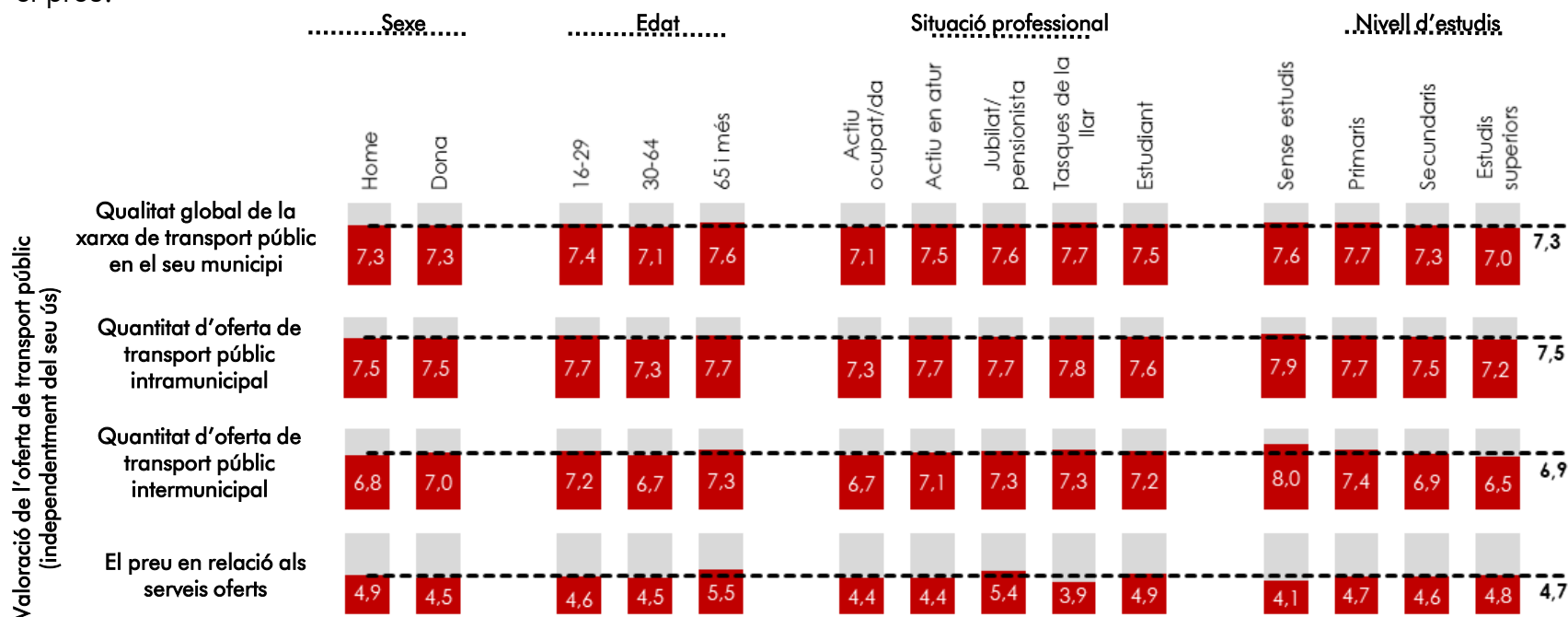
3.1. Dades generals

- 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 el 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 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 se situa en un 4,7.



3.2. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe.** La principal diferència entre homes i dones es dona en la quantitat d'oferta intermunicipal del transport públic i en el preu, si bé, les diferències no són destacables.
- **Edat.** El grup entre 30-64 anys són els que donen menors valoracions a la qualitat i quantitat de l'oferta de transport públic i al seu preu; mentre que el grup de 65 i més són els que fan major valoració d'aquests aspectes, especialment del preu.
- **Situació professional.** Les persones que declaren dedicar-se a les tasques de la llar és el col·lectiu que fa una millor valoració de l'oferta i la qualitat, mentre que la població activa ocupada en fan la més baixa. La població jubilada/pensionista fan una valoració més positiva del preu.
- **Nivell d'estudis.** Amb l'augment del nivell d'estudis disminueix la valoració atorgada al servei de transport públic, exceptuant el preu.



4.1. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat ocupacional (feina/estudis)

- El 30,4% de les persones residents a l'AMB modifiquen el mitjà de transport utilitzat en els seus desplaçaments ocupacionals com a conseqüència de la pluja. Aquest percentatge augmenta fins el 34,1% a la ciutat de Barcelona. Un 0,8% de la població de l'AMB deixa de fer el desplaçament per motius de pluja.
- Per sexe i edat els homes i la població jove (16-29 anys); per situació professional, les persones actives ocupades i per nivell d'estudis els individus amb estudis superiors són els que més modifiquen els seus hàbits de transport.

Les condicions metereològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar a la feina/a estudiar	Corona de residència				
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a Corona	Resta AMB	Total AMB
Sí	34,1%	28,2%	31,6%	21,9%	30,4%
No	65,2%	71,1%	67,7%	77,2%	68,8%
No faig el desplaçament	..	..	0,8%	..	0,8%

Les condicions metereològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar a la feina/a estudiar	Gènere	
	Home	Dona
Sí	32,2%	28,6%
No	67,2%	70,5%
No faig el desplaçament	..	..

Edat		
16-29	30-64	65 i més
34,7%	28,9%	..
65,0%	70,3%	55,8%
..	0,8%	..

Situació professional	
Actiu ocupat/da	Estudiant
30,5%	28,8%
68,7%	70,6%
0,8%	..

Nivell d'estudis				
Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	Total AMB
..	22,9%	31,3%	32,5%	30,4%
..	76,0%	68,3%	66,7%	68,8%
..	..	..	..	0,8%

4.1. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat ocupacional (feina/estudis)

- De les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona que en els seus desplaçaments **ocupacionals (feina/estudis)** modifiquen els seu mitjà de transport per la pluja, s'ha demanat quin mitjà de transport utilitzarien:

		Mitjà de transport fet servir quan plou (mobilitat ocupacional)						
Mitjà de transport fet servir quan plou (mobilitat ocupacional)		Caminant	Bicicleta	Altres ginys	Transport públic carretera	Transport públic ferroviari	Cotxe - furgó/camió	Moto
Total AMB	Caminant	0%	0%	0%	34%	34%	31%	1%
	Bicicleta	15%	0%	0%	26%	41%	15%	2%
	Altres ginys	9%	2%	0%	26%	34%	25%	3%
	Transport públic carretera	2%	0%	0%	8%	66%	23%	0%
	Transport públic ferroviari	6%	0%	0%	40%	15%	39%	0%
	Cotxe - furgó/camió	3%	0%	0%	25%	60%	8%	4%
	Moto	5%	0%	0%	17%	31%	47%	0%

- La modificació en el repartiment modal habitual dels desplaçaments ocupacionals quedaria com:

Variació * del mitjà de transport per anar a la feina/estudiar	Àmbit territorial				
	Barcelona	Rest a 1a corona	Total 1a Corona	Rest a AMB	Total AMB
Mobilitat activa	-42,1	-35,1	-39,4	-44,4	-39,9
Transport públic carretera	12,6	7,1	10,5	4,2	10,0
Transport públic ferroviari	41,4	18,0	32,5	3,3	29,9
Cotxe/Furgoneta/Camió	13,9	33,1	21,2	68,8	25,4
Moto	-26,0	-23,4	-25,0	-31,9	-25,6
Altres	0,2	0,3	0,2	0,0	0,2

*Variació en punts percentuals

4.1. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat ocupacional (feina/estudis)

		Mitjà de transport fet servir quan plo u (mobilitat ocupacional)						
		Caminant	Bicicleta	Altres ginys	Transport públic carretera	Transport públic ferroviari	Cotxe - furgó/camió	Moto
Barcelona	Mitjà de transport fet servir quan plo u (mobilitat ocupacional)							
	Caminant	0%	0%	0%	44%	42%	13%	1%
	Bicicleta	17%	0%	0%	25%	51%	4%	3%
	Altres ginys	12%	0%	0%	23%	45%	15%	5%
	Transport públic carretera	1%	0%	0%	11%	75%	13%	0%
	Transport públic ferroviari	7%	0%	0%	47%	16%	30%	0%
	Cotxe - furgó/camió	..	..	..	..	..	..	..
Restat 1a corona	Moto	6%	0%	0%	22%	41%	31%	0%
	Caminant	0%	0%	0%	26%	32%	43%	0%
	Bicicleta	9%	0%	0%	32%	13%	47%	0%
	Altres ginys	..	..	..	..	..	..	..
	Transport públic carretera	5%	0%	0%	6%	61%	28%	0%
	Transport públic ferroviari	4%	0%	0%	37%	15%	44%	0%
	Cotxe - furgó/camió	3%	0%	0%	31%	52%	10%	4%
Total 1a corona	Moto	3%	0%	0%	13%	19%	65%	0%
	Caminant	0%	0%	0%	36%	38%	25%	1%
	Bicicleta	15%	0%	0%	26%	44%	12%	3%
	Altres ginys	10%	3%	0%	24%	36%	24%	3%
	Transport públic carretera	2%	0%	0%	9%	69%	19%	0%
	Transport públic ferroviari	5%	0%	0%	42%	16%	38%	0%
	Cotxe - furgó/camió	2%	0%	0%	24%	62%	8%	4%
Restat AMB	Moto	5%	0%	0%	18%	33%	43%	0%
	Caminant	0%	0%	0%	16%	6%	78%	0%
	Bicicleta	..	..	..	..	..	..	..
	Altres ginys	..	..	..	..	..	..	..
	Transport públic carretera	..	..	..	..	..	..	..
	Transport públic ferroviari	..	..	..	..	..	..	..
	Cotxe - furgó/camió	..	..	..	..	..	..	..
Total AMB	Moto	3%	0%	0%	6%	10%	81%	0%
	Caminant	0%	0%	0%	34%	34%	31%	1%
	Bicicleta	15%	0%	0%	26%	41%	15%	2%
	Altres ginys	9%	2%	0%	26%	34%	25%	3%
	Transport públic carretera	2%	0%	0%	8%	66%	23%	0%
	Transport públic ferroviari	6%	0%	0%	40%	15%	39%	0%
	Cotxe - furgó/camió	3%	0%	0%	25%	60%	8%	4%
Moto	5%	0%	0%	17%	31%	47%	0%	

4.2. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat personal

- El 29,0% de les persones residents a l'AMB modifiquen el mitjà de transport utilitzat en els desplaçaments personals com a conseqüència de la pluja. Aquest percentatge augmenta fins el 32,4% en el cas de la ciutat de Barcelona. Un 3,4% de la població de l'AMB deixa de fer el desplaçament per motius personals a causa de la pluja.
- Per sexe i edat els homes i els joves (16-29 anys); per situació professional les persones actives en atur, i les persones dedicades a les tasques de la llar, i per nivell d'estudis els individus amb estudis superiors són els que més modifiquen els seus hàbits de transport.

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar als desplaçaments personals	Corona de residència				
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a Corona	Resta AMB	Total AMB
Sí	32,4%	25,3%	29,4%	25,8%	29,0%
No	64,2%	71,2%	67,2%	71,0%	67,6%
No faig el desplaçament	3,4%	3,5%	3,4%	3,2%	3,4%

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar als desplaçaments personals	Gènere	
	Home	Dona
Sí	31,2%	27,0%
No	66,2%	68,9%
No faig el desplaçament	2,6%	4,1%

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar als desplaçaments personals	Edat		
	16-29	30-64	65 i més
Sí	34,0%	29,8%	23,2%
No	65,0%	68,0%	68,7%
No faig el desplaçament	..	2,3%	8,0%

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar als desplaçaments personals	Situació professional				
	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista /prejubilat	Tasques de la llar	Estudiant
Sí	28,3%	41,6%	25,1%	40,3%	29,9%
No	69,9%	56,0%	67,0%	57,1%	69,2%
No faig el desplaçament	1,8%	..	7,9%	..	..

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar als desplaçaments personals	Nivell d'estudis				
	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	Total AMB
Sí	..	22,9%	29,5%	33,3%	29,0%
No	72,3%	72,4%	67,7%	64,2%	67,6%
No faig el desplaçament	..	4,7%	2,7%	2,4%	3,4%

4.2. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat personal

- De les persones residents a Barcelona que en els seus desplaçaments **personals** modifiquen el seu mitjà de transport per la pluja:

		Mitjà de transport fet servir quan plou (mobilitat personal)						
Mitjà de transport fet servir habitualment (mobilitat personal)		Caminant	Bicicleta	Altres ginys	Transport públic carretera	Transport públic ferroviari	Cotxe - furgó/camió	Moto
Total AMB	Caminant	0%	0%	0%	33%	22%	44%	1%
	Bicicleta	16%	0%	0%	28%	38%	17%	2%
	Altres ginys	28%	0%	0%	17%	29%	26%	0%
	Transport públic carretera	4%	0%	0%	15%	46%	34%	1%
	Transport públic ferroviari	3%	0%	0%	45%	10%	43%	0%
	Cotxe - furgó/camió	10%	0%	0%	33%	47%	9%	1%
	Moto	7%	0%	0%	21%	24%	48%	1%

- La modificació en el repartiment modal habitual dels desplaçaments personals quedaria com:

Variació* del mitjà de transport per anar als desplaçaments personals	Àmbit territorial				
	Barcelona	Reste 1a corona	Total 1a Corona	Reste AMB	Total AMB
Mobilitat activa	-48,6	-45,0	-47,3	-54,0	-48,0
Transport públic carretera	14,8	3,4	10,6	-0,3	9,5
Transport públic ferroviari	31,2	10,0	23,4	-0,8	20,9
Cotxe/Furgó/Camió	16,6	44,6	26,9	69,2	31,2
Moto	-15,2	-13,3	-14,5	-13,6	-14,4
Altres	1,2	0,4	0,9	-0,5	0,7

*Variació en punts percentuals

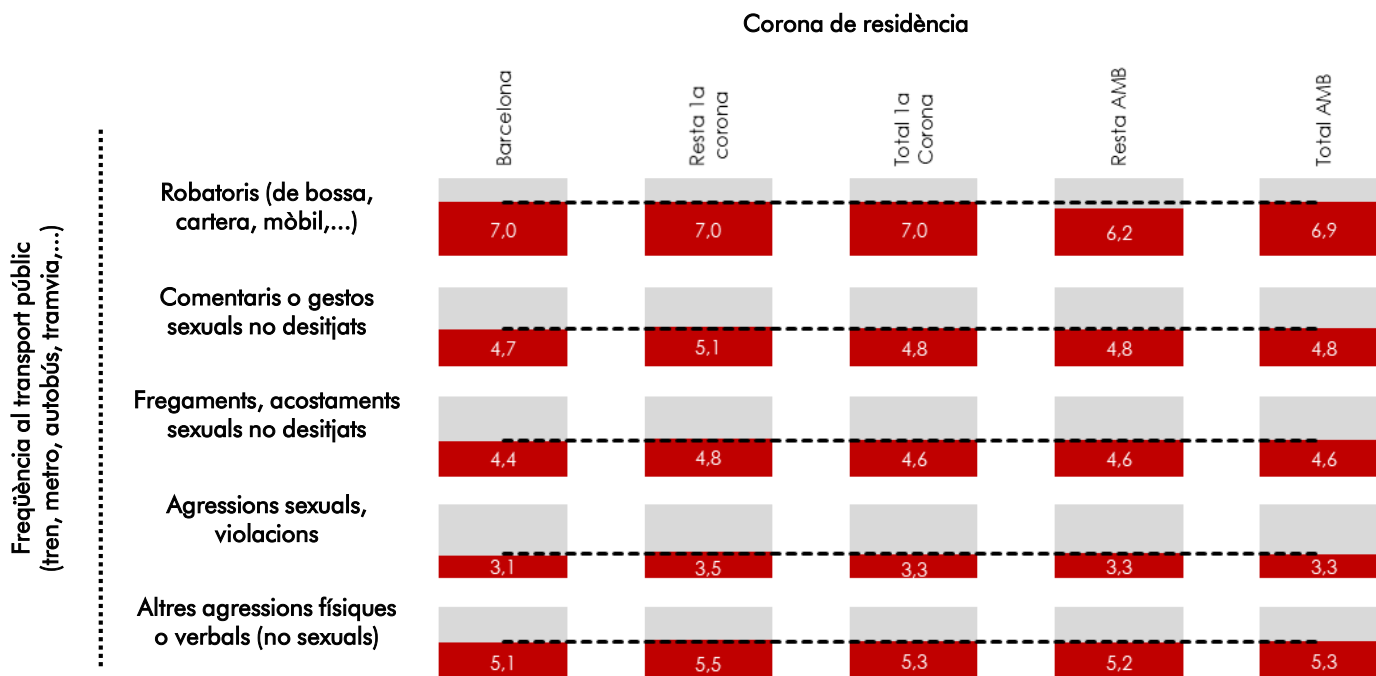
4.2. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat personal

	Mitjà de transport fet servir habitualment (mobilitat personal)	Mitjà de transport fet servir quan plou (mobilitat personal)						
		Caminant	Bicicleta	Altres ginys	Transport públic carretera	Transport públic ferroviari	Cotxe - furgó/camió	Moto
Barcelona	Caminant	0%	0%	0%	42%	33%	25%	1%
	Bicicleta	15%	0%	0%	32%	47%	2%	3%
	Altres ginys	..	..	..	..	..	..	..
	Transport públic carretera	2%	0%	0%	19%	56%	23%	0%
	Transport públic ferroviari	6%	0%	0%	61%	4%	29%	0%
	Cotxe - furgó/camió	8%	0%	0%	38%	54%	0%	0%
	Moto	8%	0%	0%	31%	33%	26%	1%
Reste 1a corona	Caminant	0%	0%	0%	28%	11%	60%	2%
	Bicicleta	..	..	..	..	..	..	..
	Altres ginys	..	..	..	..	..	..	..
	Transport públic carretera	7%	0%	0%	10%	32%	48%	2%
	Transport públic ferroviari	0%	0%	0%	31%	17%	52%	0%
	Cotxe - furgó/camió	10%	0%	0%	31%	48%	11%	1%
	Moto	7%	0%	0%	6%	13%	74%	0%
Total 1a corona	Caminant	0%	0%	0%	33%	22%	44%	1%
	Bicicleta	16%	0%	0%	28%	38%	17%	2%
	Altres ginys	28%	0%	0%	17%	29%	26%	0%
	Transport públic carretera	4%	0%	0%	15%	46%	34%	1%
	Transport públic ferroviari	3%	0%	0%	45%	10%	43%	0%
	Cotxe - furgó/camió	10%	0%	0%	33%	47%	9%	1%
	Moto	7%	0%	0%	21%	24%	48%	1%
Reste AMB	Caminant	0%	1%	0%	6%	5%	86%	2%
	Bicicleta	..	..	..	..	..	..	..
	Altres ginys	..	..	..	..	..	..	..
	Transport públic carretera	3%	0%	0%	4%	14%	77%	3%
	Transport públic ferroviari	0%	0%	0%	20%	7%	73%	0%
	Cotxe - furgó/camió	17%	0%	0%	23%	21%	31%	8%
	Moto	3%	0%	0%	7%	1%	89%	0%
Total AMB	Caminant	0%	0%	0%	33%	22%	44%	1%
	Bicicleta	16%	0%	0%	28%	38%	17%	2%
	Altres ginys	28%	0%	0%	17%	29%	26%	0%
	Transport públic carretera	4%	0%	0%	15%	46%	34%	1%
	Transport públic ferroviari	3%	0%	0%	45%	10%	43%	0%
	Cotxe - furgó/camió	10%	0%	0%	33%	47%	9%	1%
	Moto	7%	0%	0%	21%	24%	48%	1%

5.1. Opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic

Les persones residents han valorat fins a quin punt són freqüents diferents situacions en el transport públic.

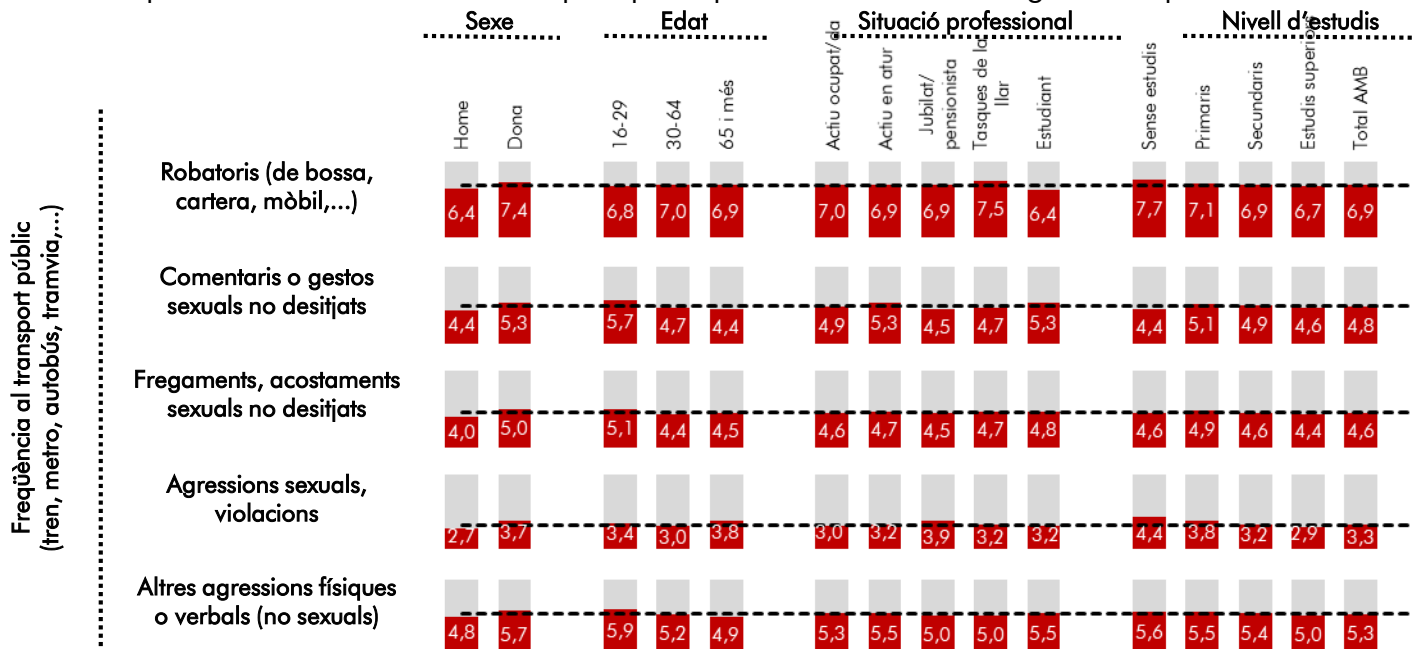
- Referent a robatoris al transport públic, els individus residents a la 1a corona són els que perceben una major freqüència.
- Pel que fa als comentaris o gestos no desitjats la resposta és molt similar a tot l'àmbit.
- En general, la percepció sobre la freqüència dels fets és inversament proporcional a la gravetat d'aquests.



5.1. Opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic

Les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona han valorat fins a quin punt són freqüents diferents situacions en el transport públic.

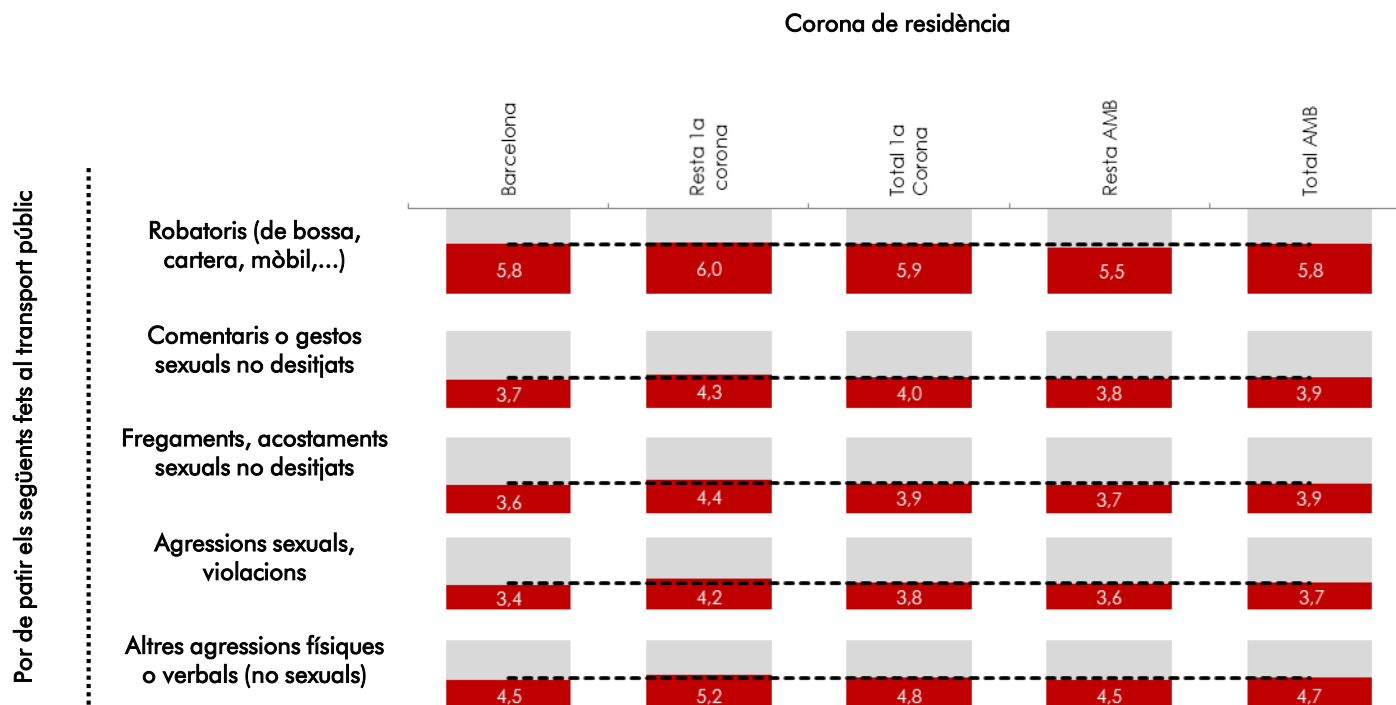
- **Sexe.** Les dones opinen que les situacions descrites són més freqüents que els homes.
- **Edat.** Les persones de 65 i més anys opinen amb una valoració més elevada una major freqüència d'agressions sexuals, violacions. El grup d'edat de 16 a 29 anys valoren la resta de situacions amb un valor més elevat. La població entre 30 i 64 anys són les consideren que hi ha més robatoris.
- **Situació professional.** Les persones que es dediquen a les tasques de la llar valoren amb uns nivells superiors la freqüència dels robatoris. Les persones actives en atur i estudiants destaquen la major freqüència de comentaris i gestos sexuals no desitjats i altres agressions físiques no sexuals.
- **Nivell d'estudis.** La població sense estudis és els que opina que els robatoris i les agressions passen amb una major freqüència.



5.2. Por de patir diferents fets al transport públic

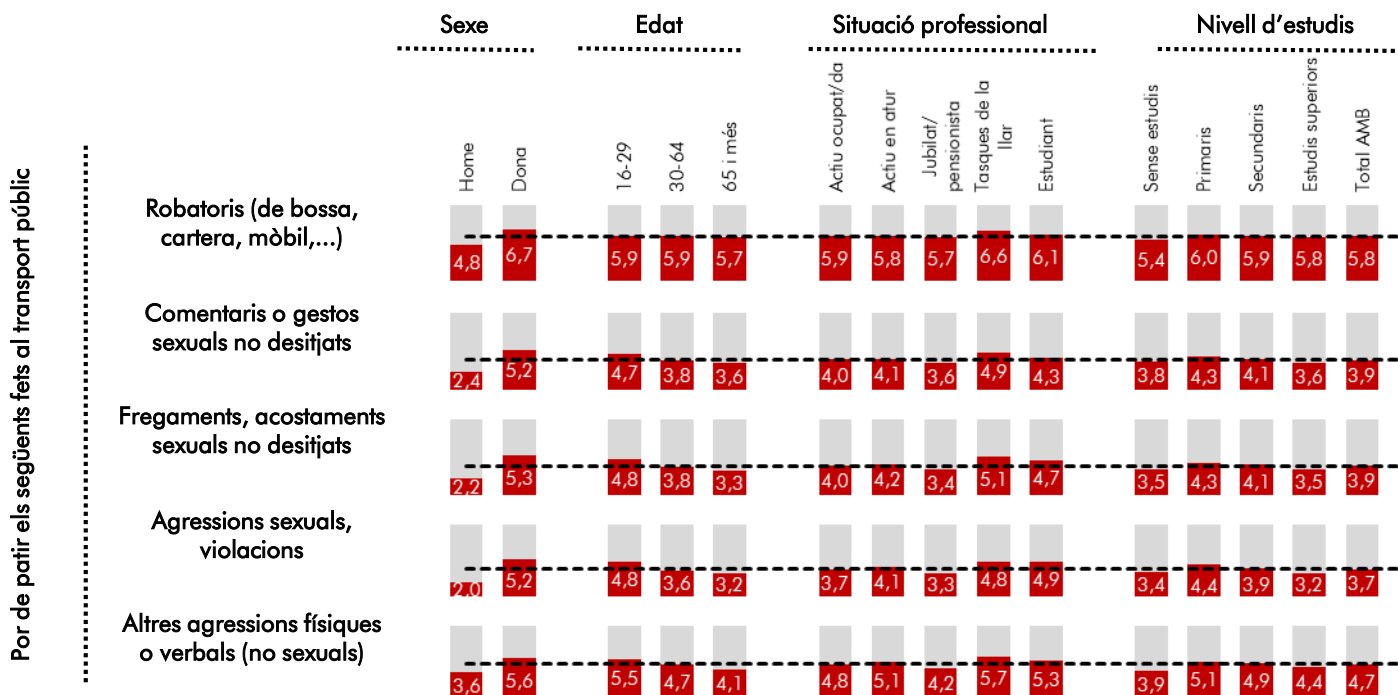
Les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona i usuàries del transport públic han valorat la por que tenen a patir diferents fets amb aquests mitjans de transport:

- La població resident a la resta de la 1a corona i usuària del transport públic és la que percep una major por a patir els diferents fets descrits al transport públic.



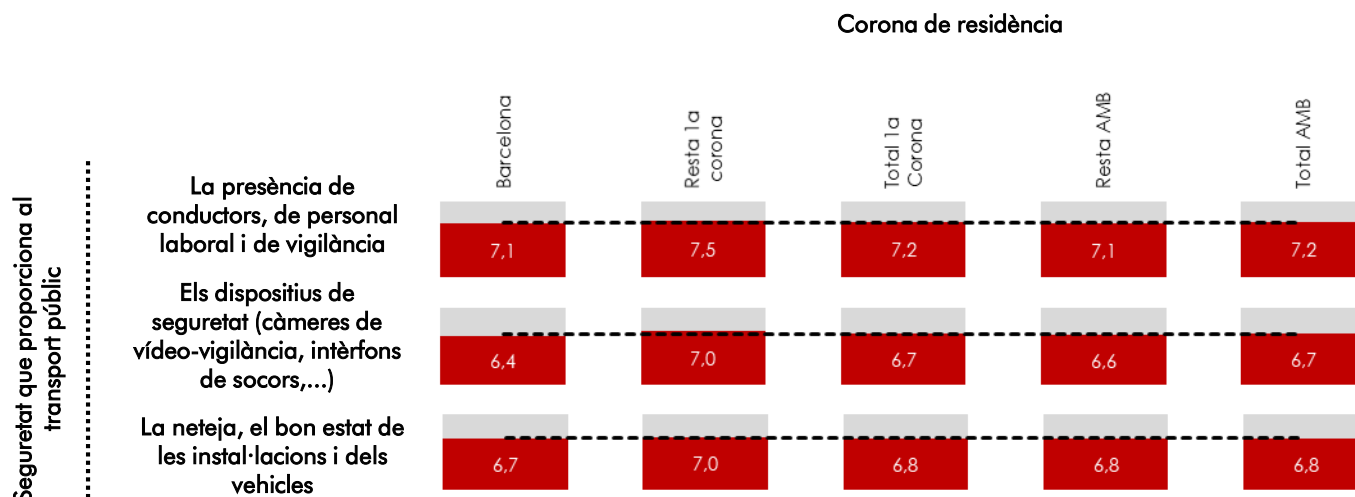
5.2. Por de patir diferents fets al transport públic

- **Sexe.** Les dones usuàries del transport públic perceben, amb una diferència important respecte els homes, una major por de patir els fets descrits al transport públic.
- **Edat.** La població de 16 a 29 anys és els que percep una major por a patir els fets descrits.
- **Situació professional.** Les persones que es dediquen a les tasques de la llar i els i les estudiants valoren amb uns nivells superiors la por a patir els fets descrits.
- **Nivell d'estudis.** La població amb estudis primaris i secundaris perceben més por.



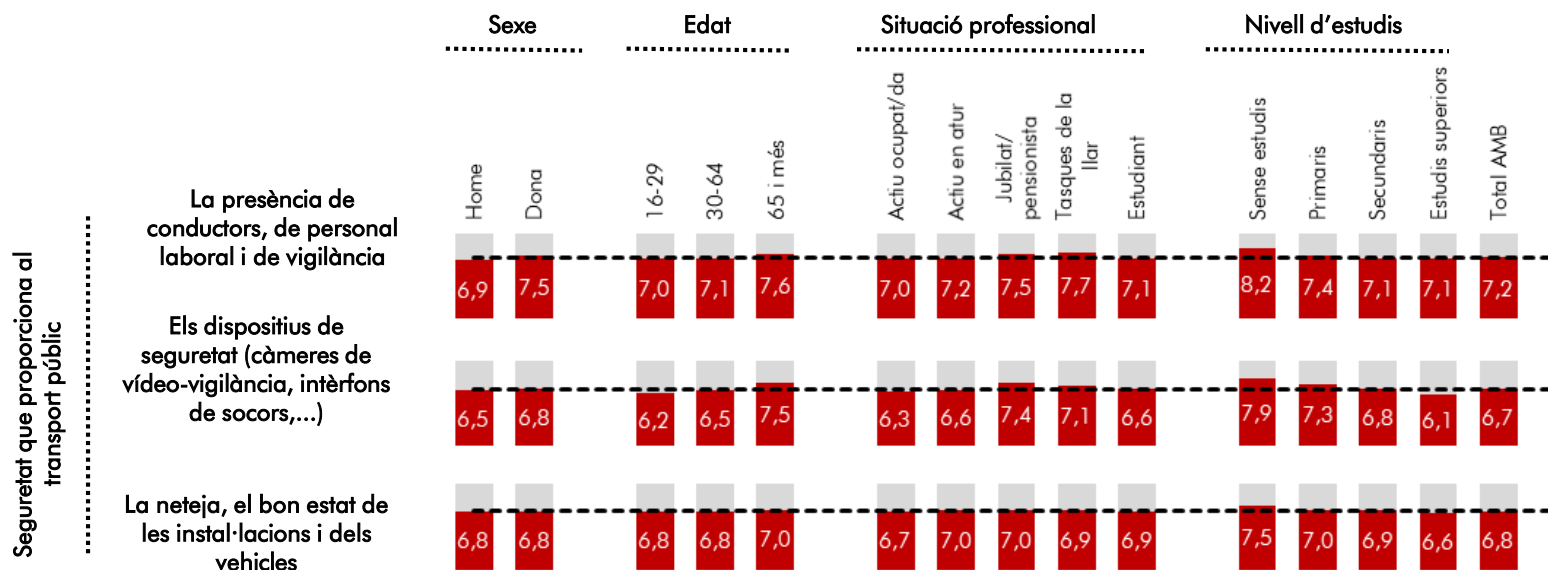
5.3. Seguretat que proporcionen diferents mesures al transport públic

- Les persones usuàries del transport públic han valorat positivament la seguretat que els proporcionen diferents aspectes.
 - En general, es valoren més positivament la presència de personal, conductors i vigilància, que no pas els dispositius de seguretat.
 - La neteja és una percepció associada que repercuteix positivament en la percepció de seguretat.
- No s'observen diferències significatives en la valoració de les mesures de seguretat al transport públic segons territoris de residència.



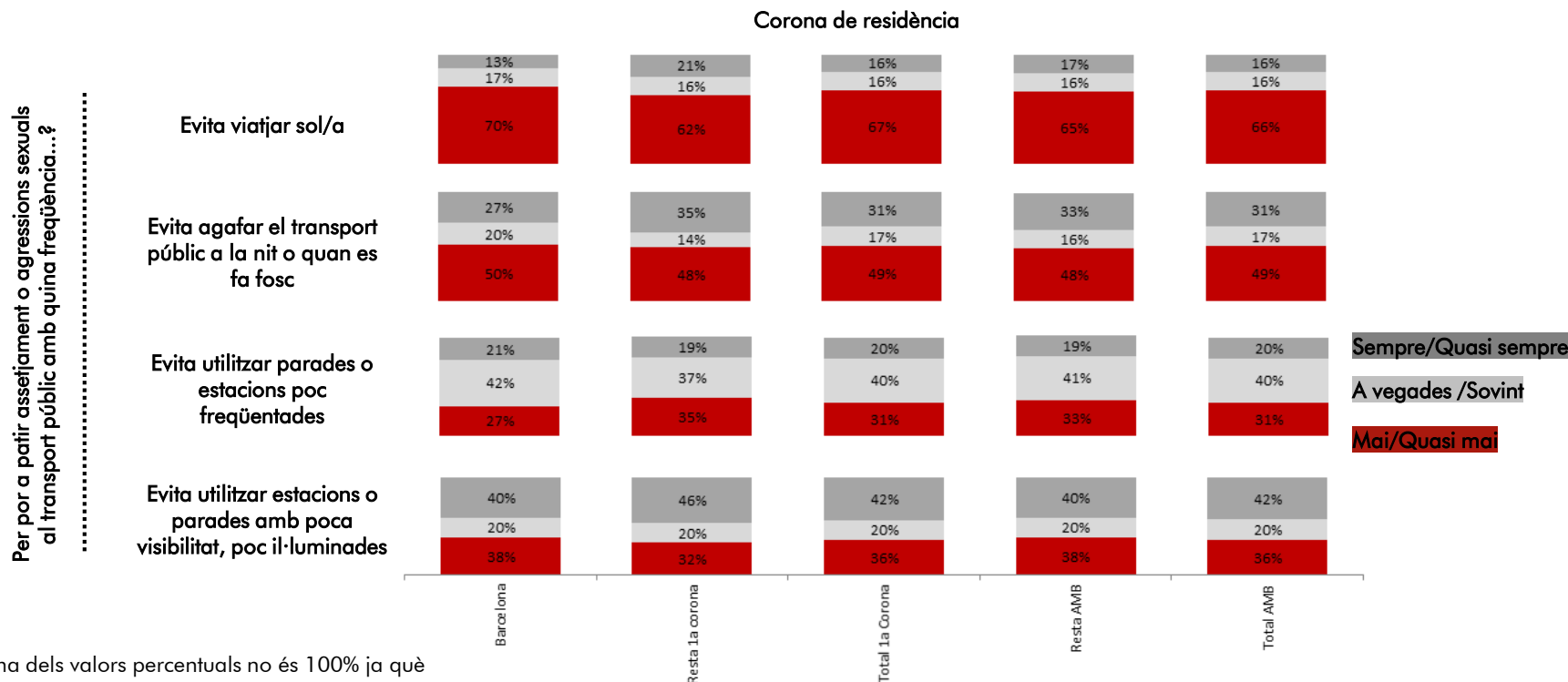
5.3. Seguretat que proporcionen diferents mesures al transport públic

- Segons els col·lectius sociodemogràfics analitzats, els que fan una millor valoració de totes les mesures de seguretat esmentades són:
 - La presència de personal dona més seguretat que els dispositius físics i l'estat de manteniment.
 - La major diferència entre dones i homes es dona en el cas de la presència de personal. No existeix diferència en el cas de l'estat de manteniment.
 - Les persones de 65 i més anys són les que valoren millor totes les mesures de seguretat.



5.4. Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic

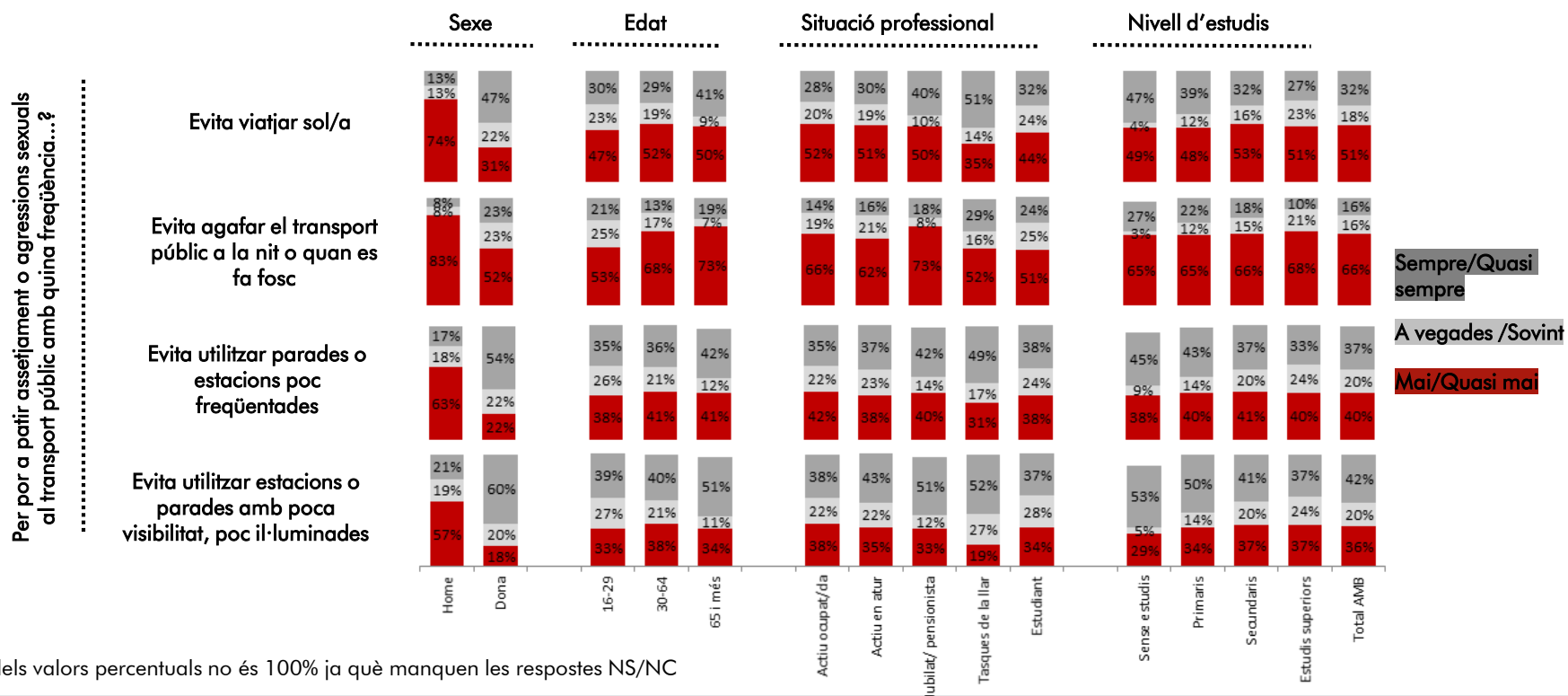
- Les persones usuàries del transport públic també se'ls ha demanat amb quina freqüència canvien les seves conductes per por a patir assetjament o agressions al transport públic.
- Evitar utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat, poc il·luminades, és la conducta que, independentment del territori de residència, una major proporció dels usuaris i usuàries del transport públic declara que fa sempre/quasi sempre.
- Les persones residents a Barcelona són les que amb major proporció declaren que mai o quasi mai canvien de conductes, exceptuant evitar utilitzar parades o estacions poc freqüentades.



* La suma dels valors percentuals no és 100% ja que manquen les respostes NS/NC

5.4. Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic

- Sexe.** Les dones fan amb major freqüència els canvis de conductes esmentats; especialment eviten utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat i poc il·luminades, i eviten utilitzar parades o estacions poc freqüentades.
- Edat.** A mesura que augmenta l'edat de les persones usuàries del transport públic es redueixen els canvis de conducta per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic. Aquest fet es reflecteix també entre les persones jubilades o pensionistes.
- Nivell d'estudis.** Amb l'augment del nivell d'estudis es redueixen els canvis de conducta per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic, tot i que s'observen poques diferències.



* La suma dels valors percentuals no és 100% ja que manquen les respostes NS/NC

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BCN DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SIMMB

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

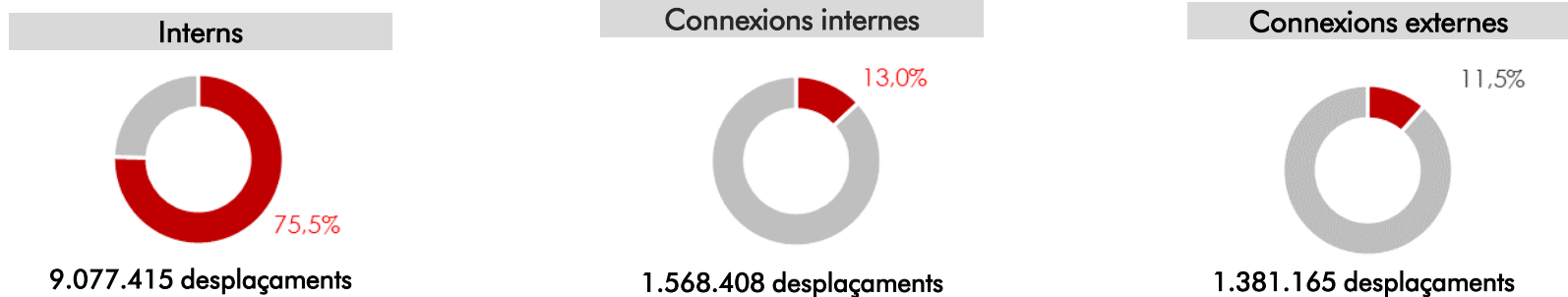
1.1. Tipus de fluxos

- 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 de les persones residents a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).
- 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.

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

- Les persones residents al SIMMB fan un total de 12.026.987 desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Dels més de 12 milions de fluxos són majoritaris els desplaçaments interns (75,5%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan 5,2 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 més de mig milió de desplaçaments per sentit.
 - 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.

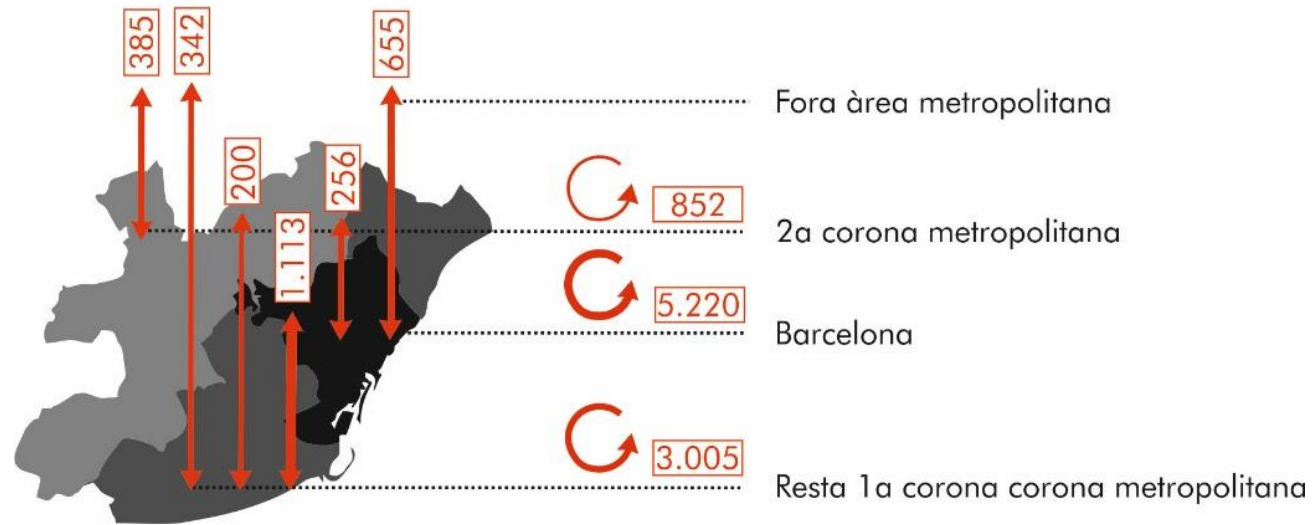


Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	5.220.308	560.347	126.202	326.994	6.233.852
Resta 1a corona metropolitana	552.160	3.004.676	100.462	174.303	3.831.602
2a corona metropolitana	130.109	99.127	852.431	190.600	1.272.267
Fora àrea metropolitana de Barcelona	328.117	167.244	193.906	..	689.267
Total	6.230.694	3.831.395	1.273.001	691.898	12.026.987

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

Desplaçaments interns i connexions



(Desplaçaments expressats en milers)

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 i tornades ocupacionals.
- En canvi, la mobilitat ocupacional pren més importància en els fluxos connectius entre els àmbits.

Mobilitat ocupacional i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.536.870	317.586	81.204	201.751	2.137.411
Resta 1a corona metropolitana	336.835	650.590	60.258	98.670	1.146.353
2a corona metropolitana	83.653	60.361	194.606	113.087	451.708
Fora àrea metropolitana de Barcelona	230.959	99.561	125.338	..	455.858
Total	2.188.317	1.128.099	461.406	413.509	4.191.330

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	3.683.438	242.761	44.998	125.243	4.096.441
Resta 1a corona metropolitana	215.325	2.354.086	40.204	75.633	2.685.249
2a corona metropolitana	46.456	38.766	657.825	77.513	820.559
Fora àrea metropolitana de Barcelona	91.251	53.247	68.142	..	233.409
Total	4.042.377	2.703.296	811.595	278.389	7.835.657

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

- La matriu d'òrigens 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 (Barcelona i resta 1a CM) i fets en modes de mobilitat activa. De fet, existeixen poques relacions connectives fetes en modes actius.
 - El transport públic 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 transport 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.

Mobilitat activa

Connexions	Total
Dins el mateix àmbit de residència	
Barcelona-Barcelona	3.105.859
Resta 1a corona-Resta 1a corona	1.866.746
2a corona-2a corona	515.694
Entre diferents àmbits de residència	
Resta 1a corona-Barcelona	40.472
Barcelona-Resta 1a corona	40.767
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	10.715
Altres	18.496
Total	5.598.749

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.391.280	302.478	60.046	135.585	1.889.390
Resta 1a corona metropolitana	299.749	389.376	16.038	35.542	740.704
2a corona metropolitana	59.353	17.045	30.991	27.421	134.810
Fora àrea metropolitana de Barcelona	147.400	38.397	29.080	-	214.878
Total	1.897.781	747.296	136.154	198.549	2.979.781

Transport privat

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	723.169	217.102	65.059	188.667	1.193.997
Resta 1a corona metropolitana	211.940	748.555	81.723	135.805	1.178.022
2a corona metropolitana	69.435	79.509	305.746	158.033	612.724
Fora àrea metropolitana de Barcelona	177.812	126.645	159.257	-	463.715
Total	1.182.356	1.171.811	611.786	482.504	3.448.457

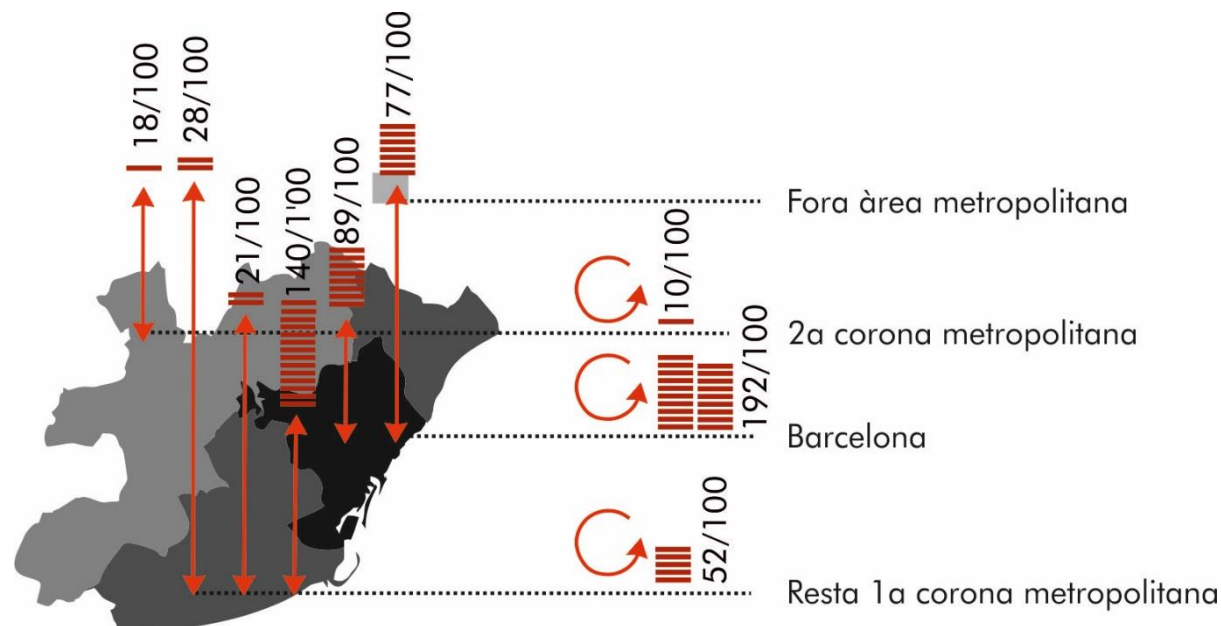
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.1 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 transport 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 transport privat es realitzen gairebé dos desplaçaments en transport públic.
- En la resta de fluxos, el transport privat té un major pes que el transport públic.



Ràtio: Desplaçaments en transport públic/
100 desplaçaments en vehicle privat

1.3. Mode de transport

1.3.2. Ocupació mitjana per àmbits de residència

- A les persones enquestades conductores o acompanyants de cotxe o moto, i conductores de furgoneta/camió se'ls hi ha preguntat per l'ocupació del vehicle, segons els fluxos realitzats.
- En l'ocupació del cotxe, la mitjana declarada és de 1,66 persones/cotxe. Els desplaçaments interns són els que mostren una major ocupació (1,74), seguit dels fluxos de connexió exterior (1,60).
- En moto, l'ocupació mitjana al total de l'àmbit de l'àrea metropolitana és de 1,15 persones/moto. Els desplaçaments interns (1,17 persones/moto) presenten una ocupació lleugerament superior als desplaçaments de connexió externa (1,13 persones/moto).

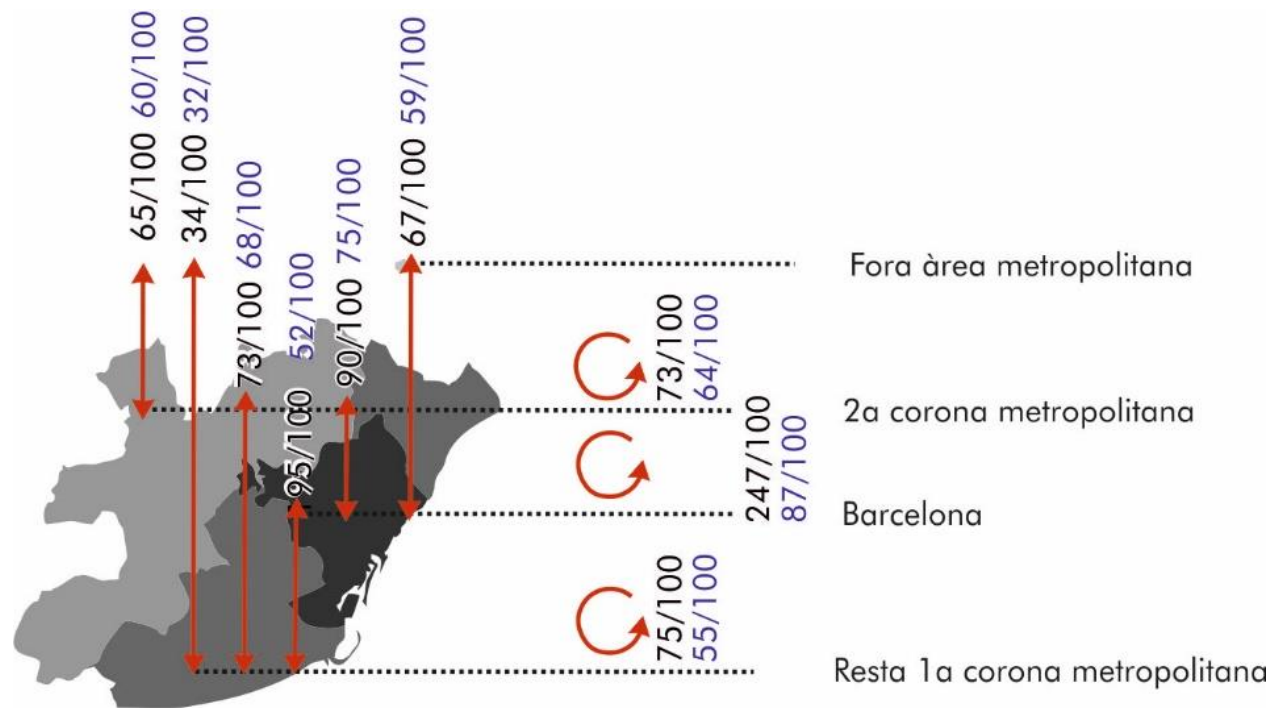


		Interns	De connexió interna	De connexió exterior
Ocupació cotxe	Declarada	1,74 persones/cotxe	1,59 persones/cotxe	1,60 persones/cotxe
	Calculada	1,21 persones/cotxe	1,16 persones/cotxe	1,19 persones/cotxe
Ocupació moto	Declarada	1,17 persones/moto	1,11 persones/moto	1,13 persones/moto
	Calculada	1,07 persones/moto	1,05 persones/moto	1,07 persones/moto
Ocupació Furgoneta/camió	Declarada	1,26 persones/furgoneta-camió	1,24 persones/furgoneta-camió	1,94 persones/furgoneta-camió

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

Ràtio benzina/gasoil en els desplaçaments en vehicle privat

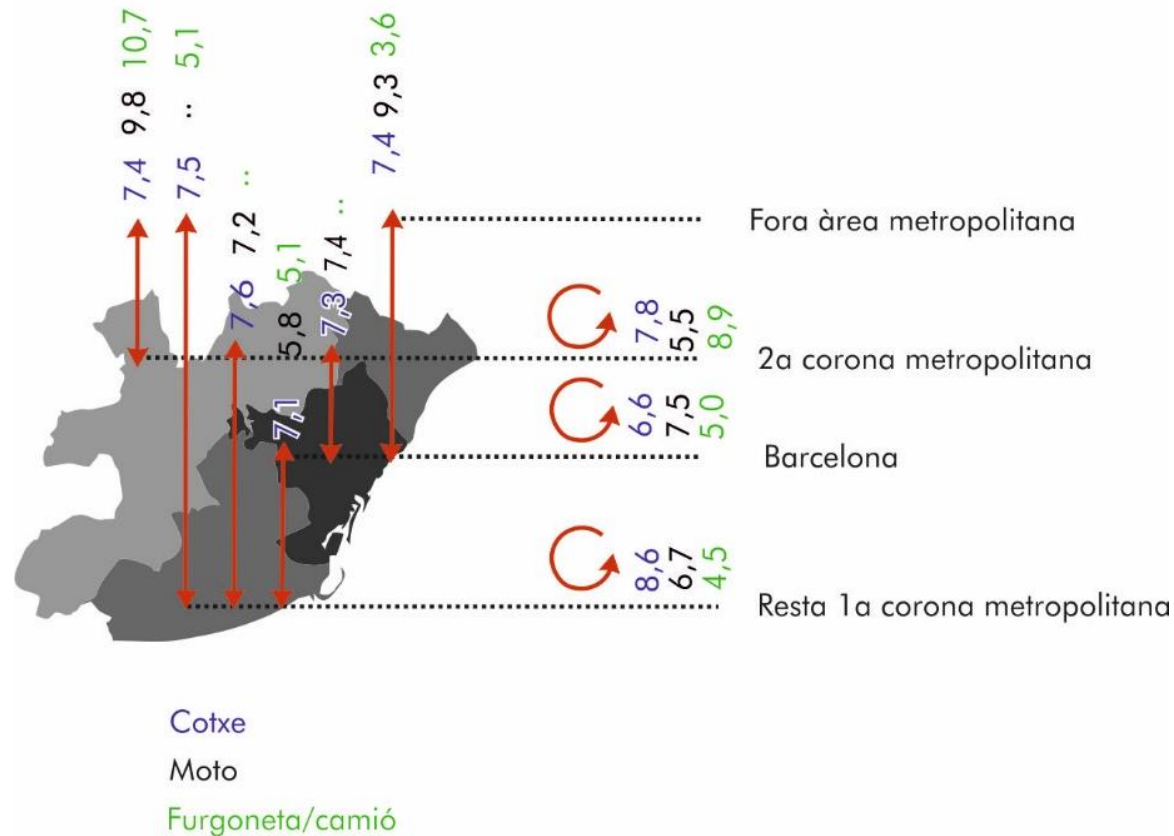


1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

Antiguitat del cotxe, de la moto i de la furgoneta/camió



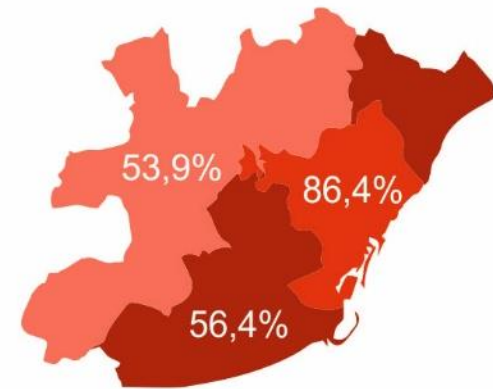
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

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.
- **L'autocontenció municipal** a la ciutat de Barcelona és la major en comparació a la resta d'àmbits, el 86,4% dels desplaçaments de les persones residents es fan dins de la ciutat. No succeeix el mateix amb la resta de persones residents a la 1a corona metropolitana i els i les residents a la 2a corona metropolitana, on aquesta proporció és menor (56,4% i 53,9% respectivament).

Desplaçaments interns (R=O=D)
Total desplaçaments

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona: 71,5%



Corona	Autocontenció municipal		
	Mobilitat activa	Trans port públic	Trans port privat
Barcelona	96,8%	82,9%	61,5%
Rest a 1a corona metropolitana	87,4%	25,1%	29,5%
Total 1a corona metropolitana	93,1%	61,6%	44,4%
2a corona metropolitana	89,0%	10,8%	32,9%
Total àrea metropolitana Barcelona	92,7%	58,6%	42,0%

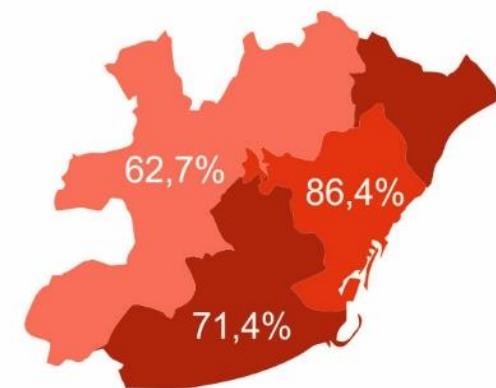
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

- **L'autocontenció per àmbit de residència:** en termes generals, el 78,1% de la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és interna al seu subàmbit de residència.

Autocontenció per corona de residència
àrea metropolitana de Barcelona: 78,1%

Corona	Autocontenció per àmbit de residència		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	96,8%	82,9%	61,5%
Rest a 1a corona metropolitana	92,8%	41,3%	59,2%
Total 1a corona metropolitana	95,2%	67,6%	60,2%
2a corona metropolitana	91,1%	18,2%	48,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	94,8%	64,6%	57,8%



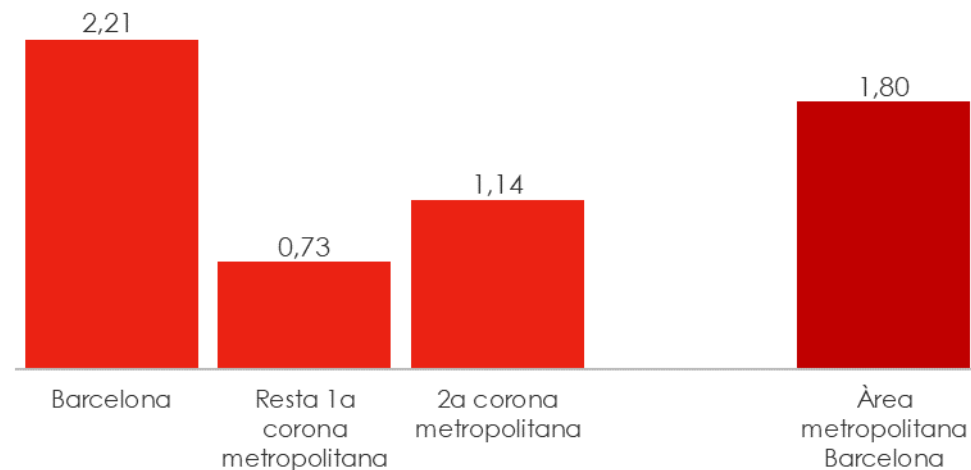
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

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.

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

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,21. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, de 1,80, així com els 18 municipis de la segona corona metropolitana que pren un valor d'1,14. El territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat són més emissors de mobilitat que receptors.



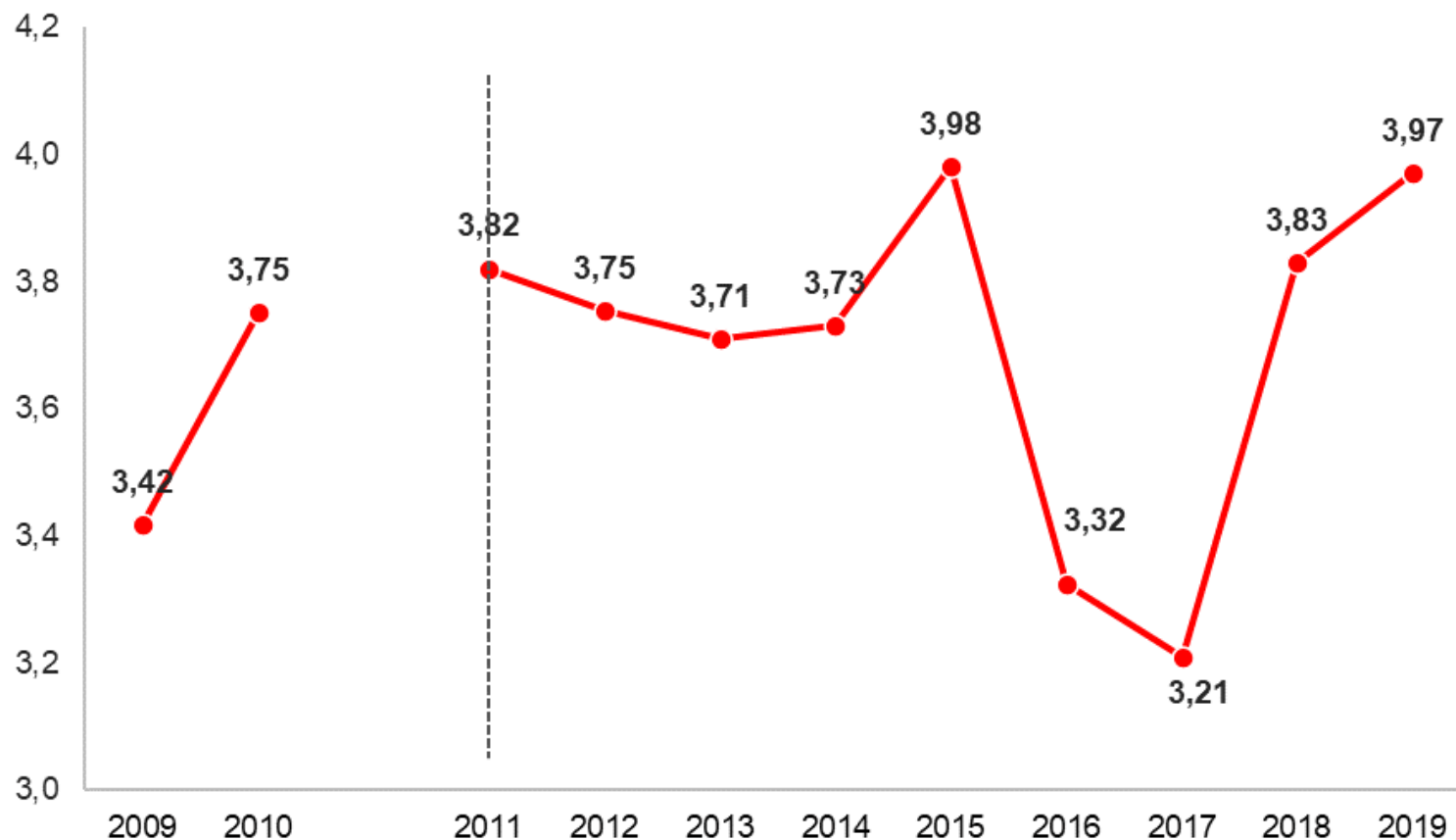
COMPARATIVA TEMPORAL

1.1. Presentació

- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2009-2019, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes edicions de l'enquesta. Tot i que la comparativa és dels darrers 11 anys, a continuació s'expliquen els canvis metodològics de l'EMEF des dels seus inicis.
- 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 2011-2019: 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'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013. En aquesta edició 2019, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2019.
 - 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.

1.2. Principals indicadors de mobilitat

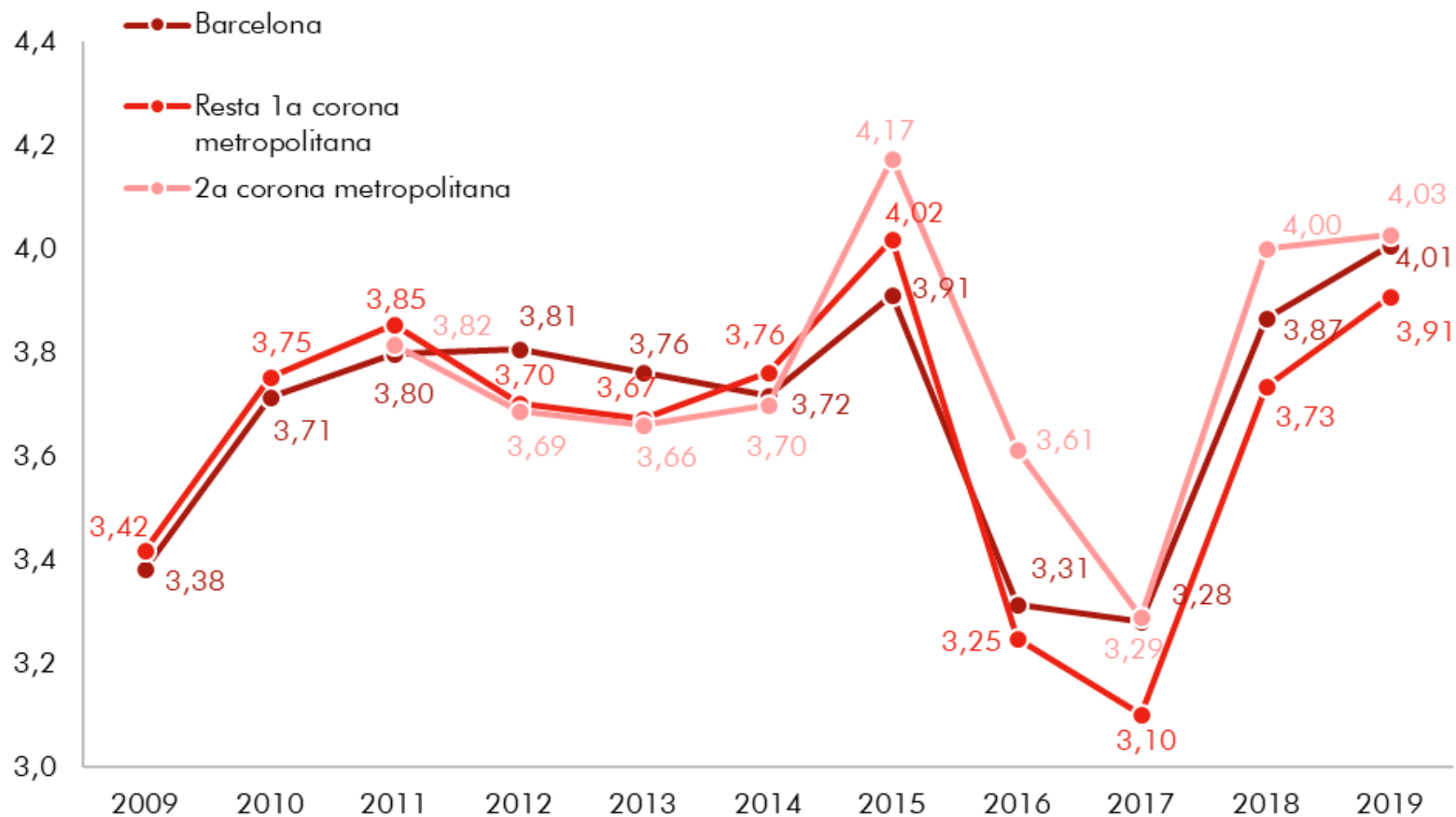
Mitjana de desplaçaments per persona



Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

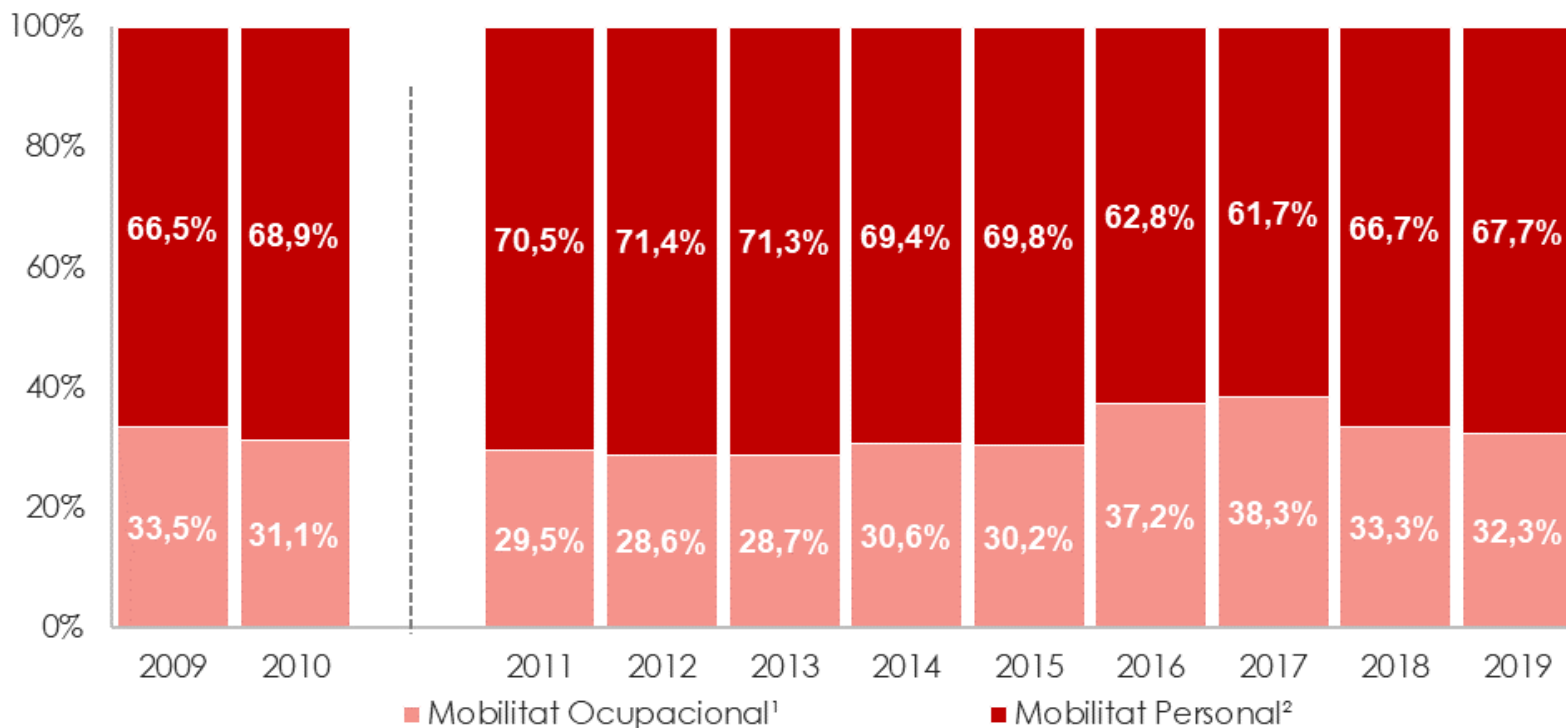
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



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

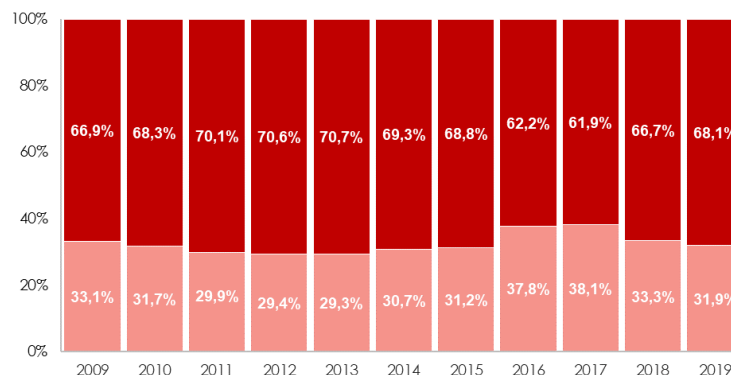
²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

Barcelona



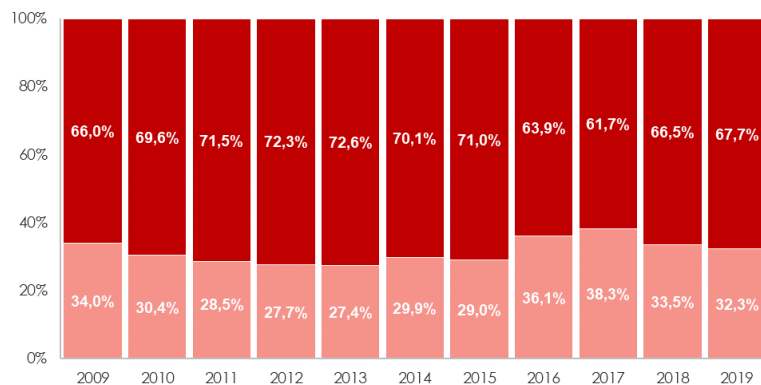
Mobilitat Ocupacional¹

Mobilitat Personal²

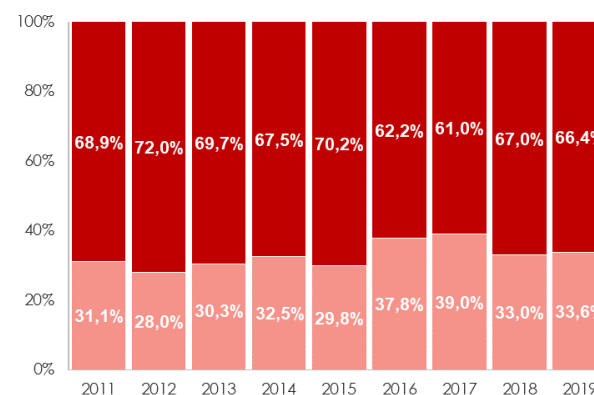
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

Resta primera corona metropolitana

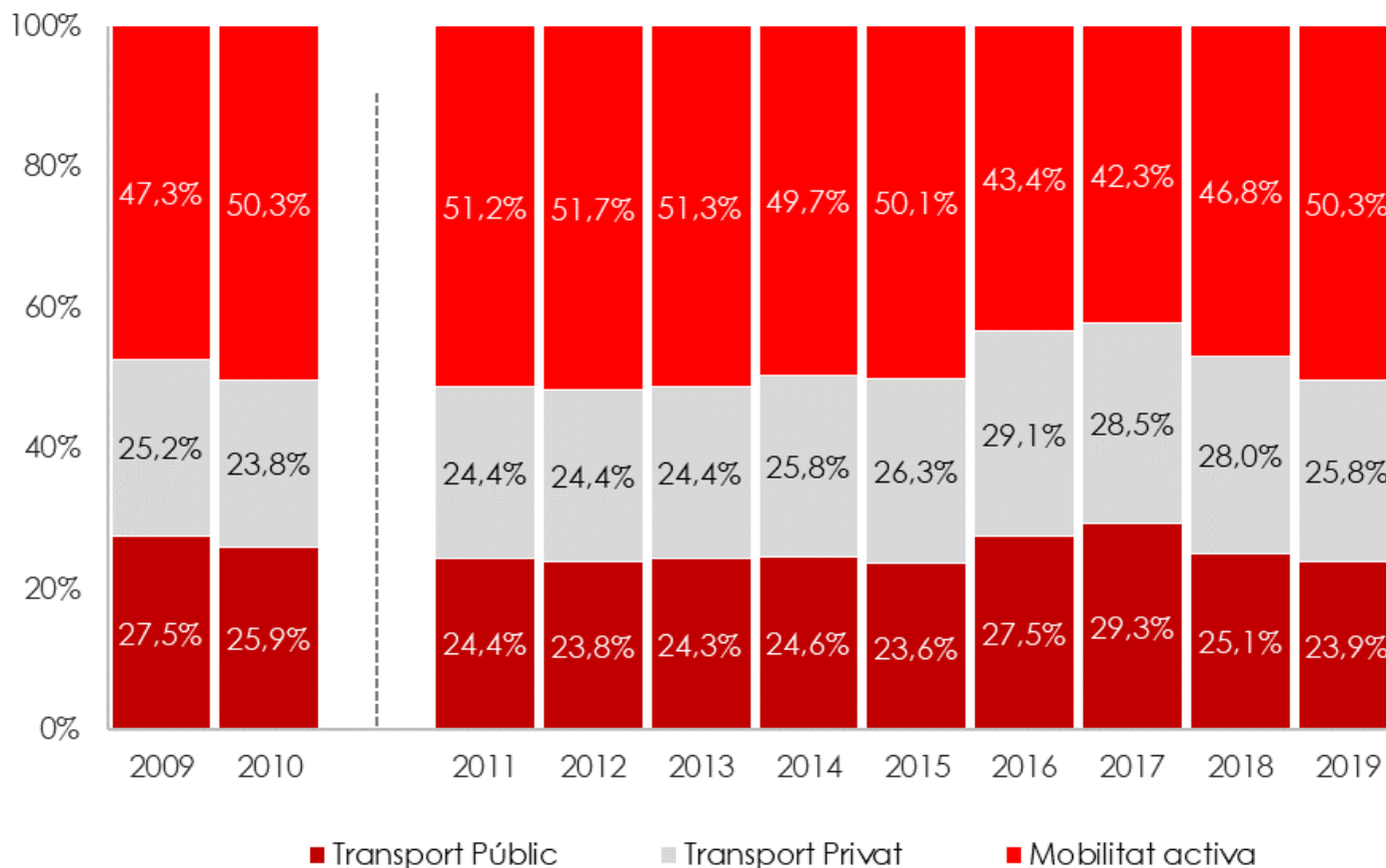


Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

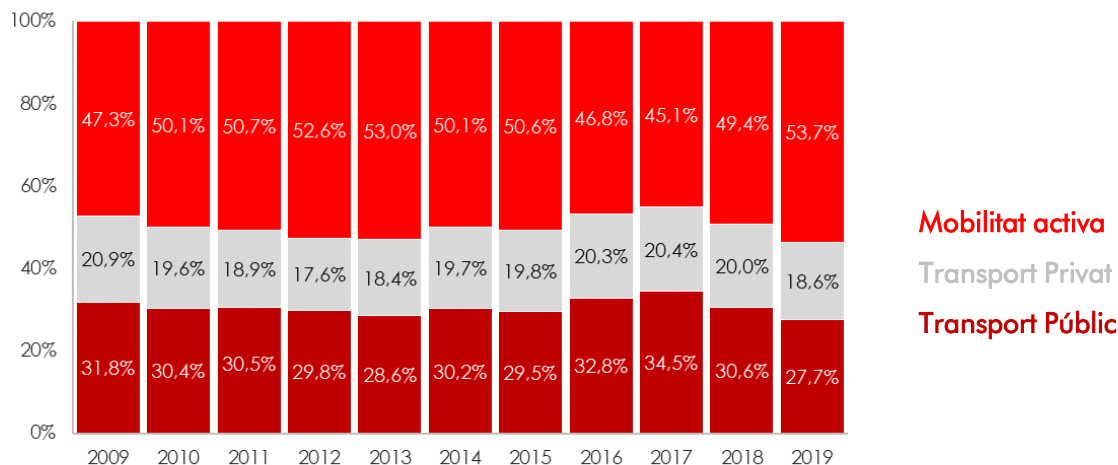


Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

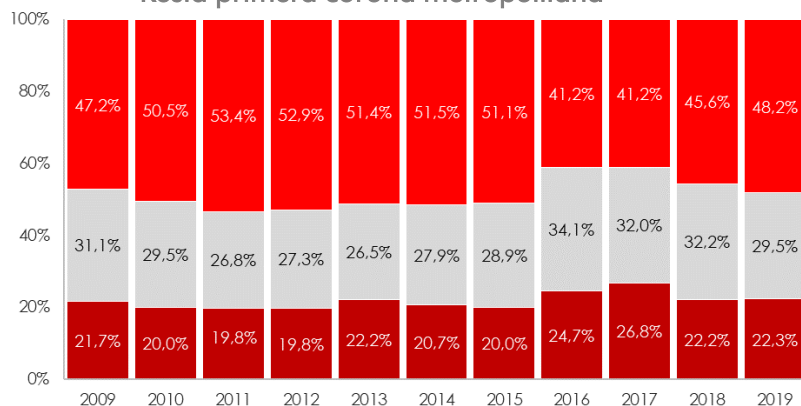
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

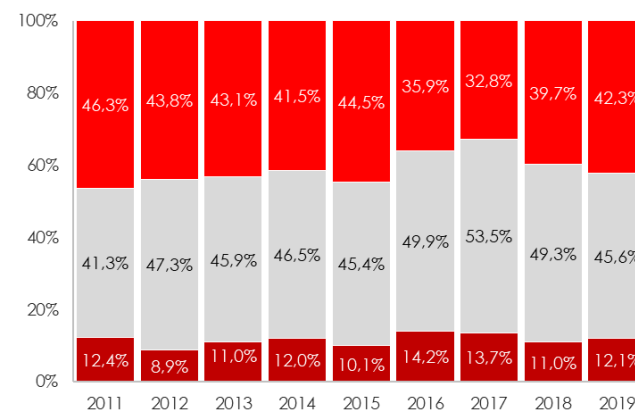
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



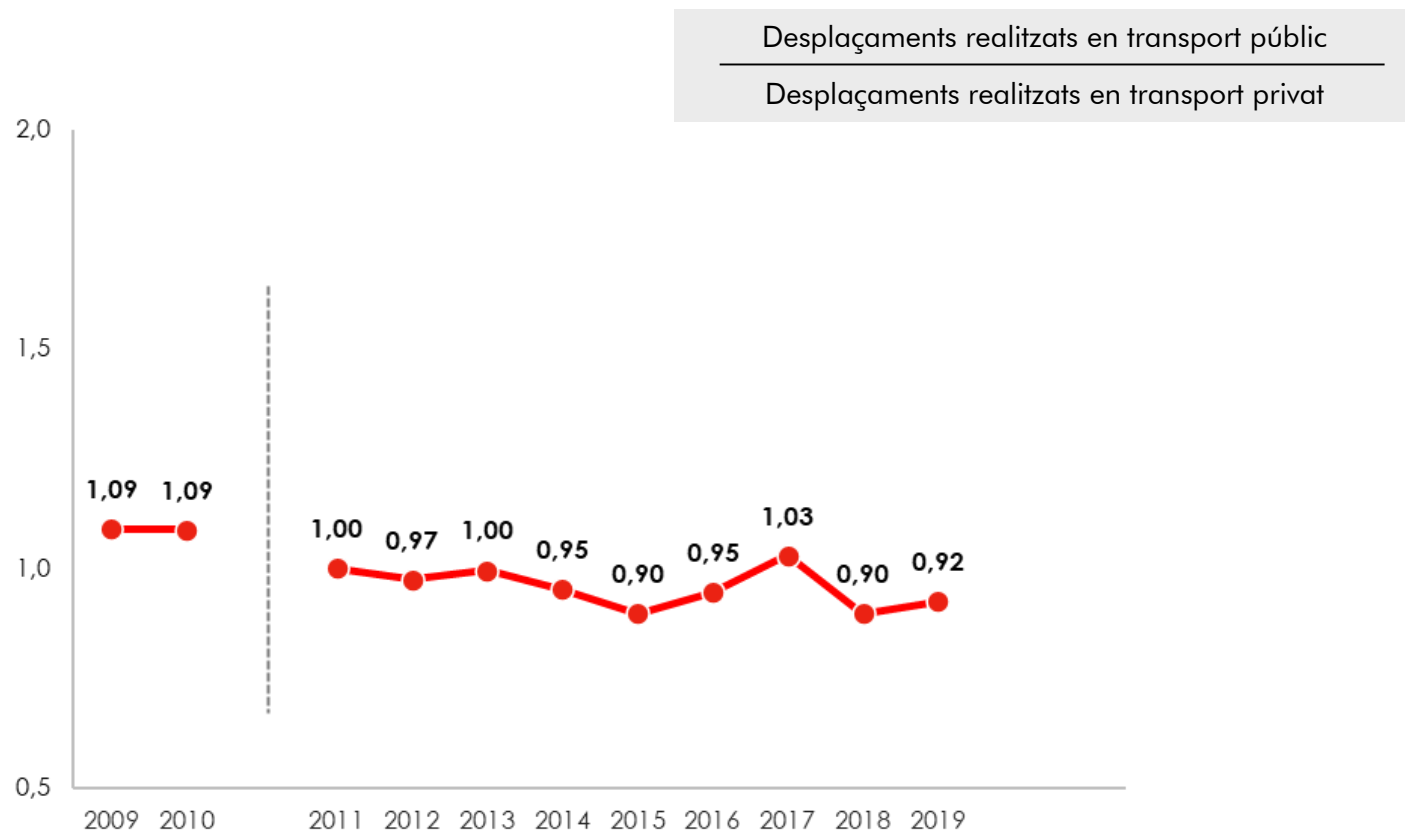
Segona corona metropolitana



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.

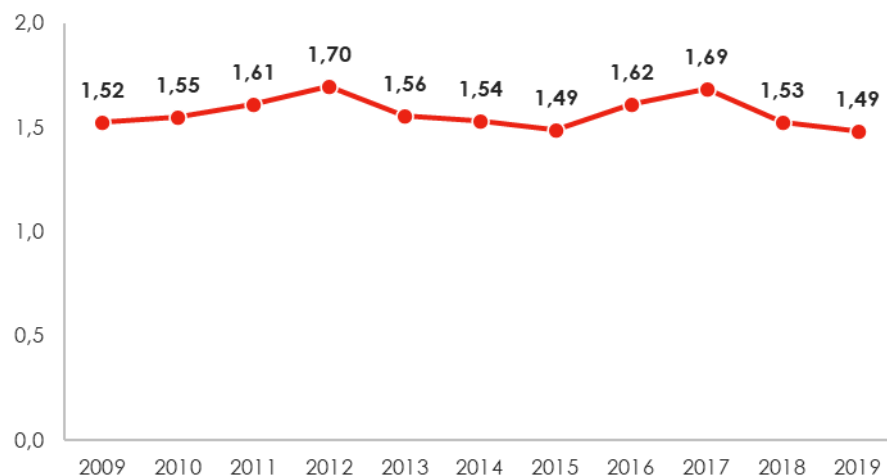


Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

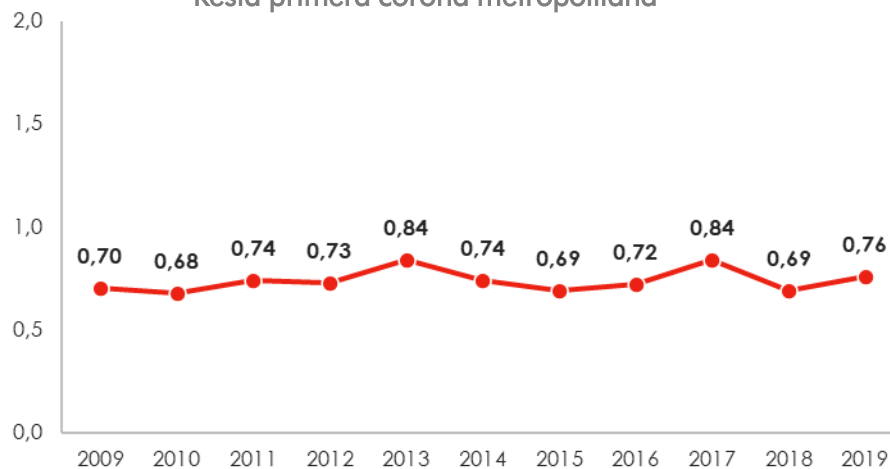
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

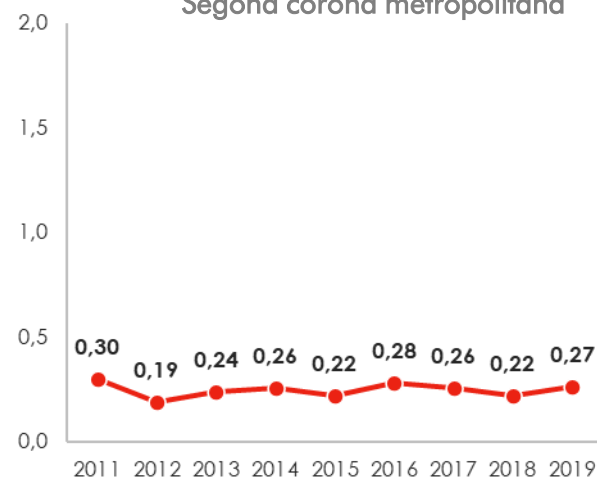
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

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.

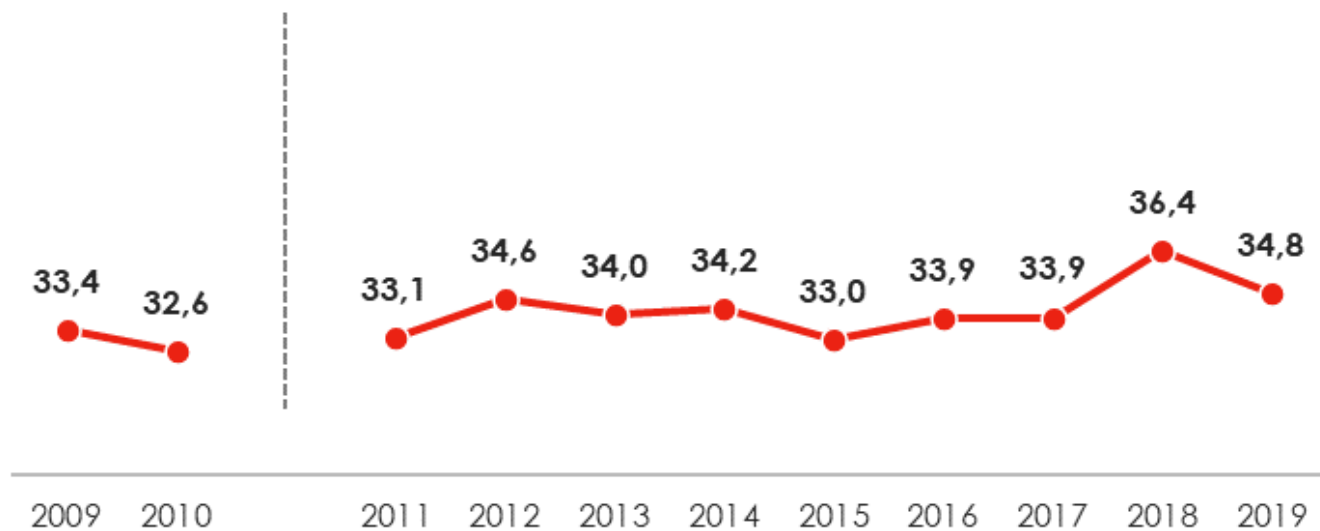
Ocupació declarada dels vehicles: persones per vehicle en cadascuna de les etapes en els que es fa servir el cotxe/moto (conductor o acompanyant). És una dada declarada per l'entrevistat que inclou a persones menors de 16 anys.

COTXE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ocupació calculada	1,24	1,21	1,20	1,25	1,22	1,18	1,18	1,16	1,15	1,19	1,20
Ocupació declarada	nd	nd	1,68	1,74	1,71	1,65	1,64	1,62	1,63	1,64	1,66

Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



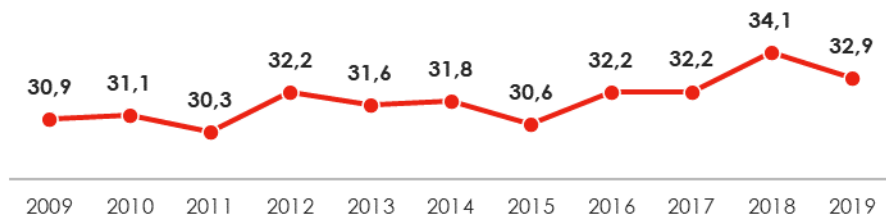
A partir del 2006 l'enquesta inclou els modes de transport ferroviari de mitjana i llarga distància.

Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

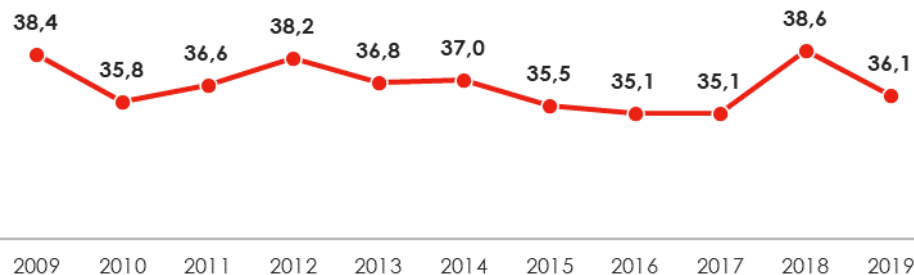
Barcelona



Segona corona metropolitana



Resta primera corona metropolitana

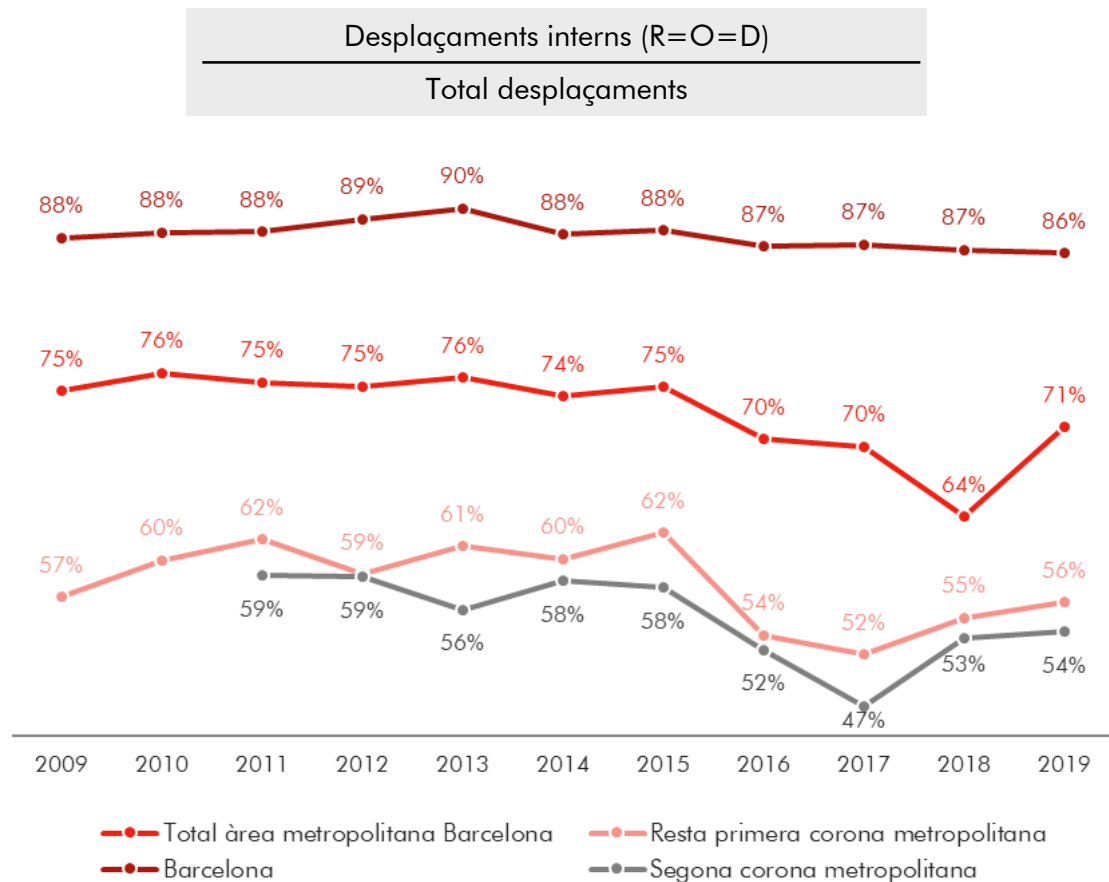


2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

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.



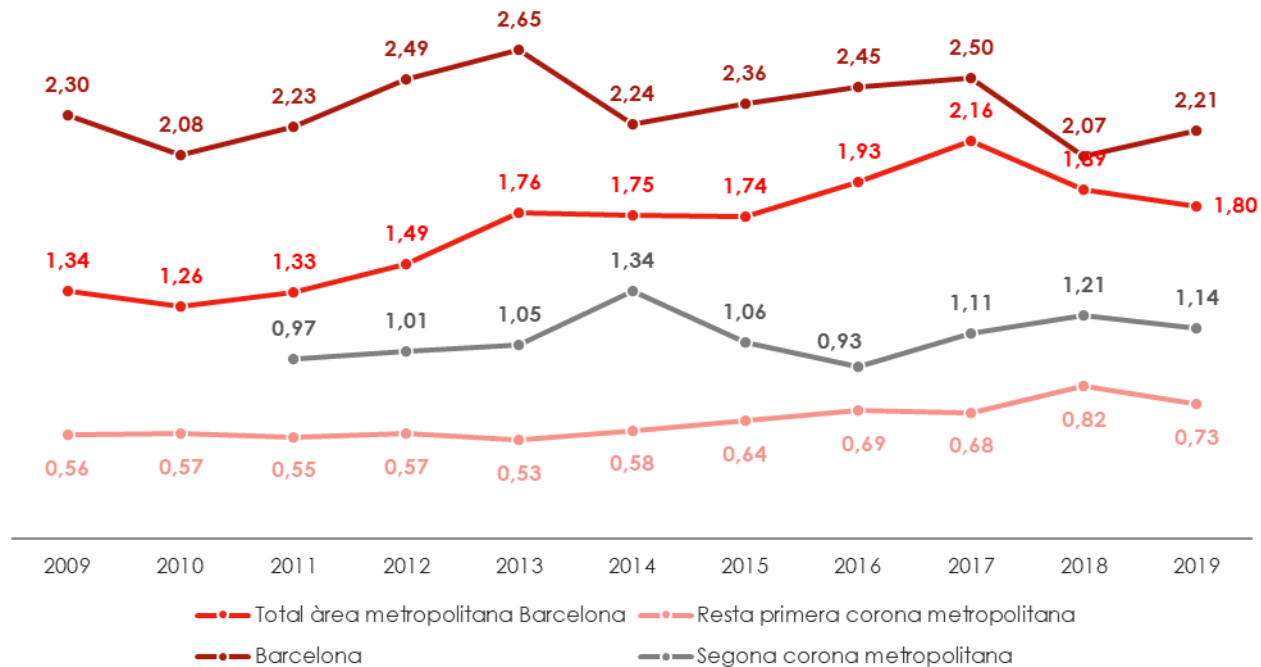
Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

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 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 atraient.

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



Nota.- Les dades 2009-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2019 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Anar a peu	8,2	8,4	8,5	8,3	8,0	8,4	8,4	8,3	8,3
Anar en bicicleta	7,7	8,2	8,4	8,2	8,1	8,2	8,3	8,2	8,2
Anar en moto	7,7	8,0	8,2	8,2	8,0	8,1	8,1	8,0	8,1
VMP (patinet, segway i altres ginys)								7,7	7,7
Anar en cotxe	7,3	7,8	7,7	7,7	7,3	7,6	7,8	7,7	7,7
Tramvia	7,2	7,7	7,6	7,6	7,8	7,6	7,7	7,4	7,6
FGC	7,0	7,5	7,4	7,3	7,2	7,5	7,6	7,3	7,4
Taxi	6,5	7,2	7,2	7,1	6,9	7,1	7,3	7,3	6,7
Metro	6,7	7,2	7,3	7,1	6,6	7,2	7,3	7,0	7,0
Bus urbà de Barcelona	6,7	7,1	7,1	7,0	6,9	7,1	7,2	7,0	7,1
Bus urbà d'altres municipis	5,9	6,9	6,9	6,8	6,8	6,9	7,1	6,7	6,9
Bus interurbà	6,0	6,8	6,9	6,8	6,8	7,0	7,0	6,7	6,8
Renfe regional/mitja distància	6,2	6,8	6,8	6,8	6,5	6,7	6,9	6,5	6,7
Renfe rodalies	6,3	6,7	6,7	6,7	6,3	6,5	6,8	6,5	6,5

Nota.- Les dades 2011-2019 fan referència a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

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	2016	2017	2018	2019
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,9	6,8	7,1	7,0	7,2	7,0	7,3	7,3	7,3
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçars e dins del seu municipi	7,0	7,0	7,1	7,0	7,1	7,1	7,4	7,4	7,5
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçars e cap a altres municipis de la zona	6,5	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,8	6,9	6,9
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	3,9	2,8	3,1	2,8	3,6	3,8	4,4	4,4	4,7

Nota.- Les dades 2011-2019 fan referència a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

FITXA TÈCNICA

Univers. Univers. Població resident a l'àmbit territorial del SIMMB, de 16 i més anys.

Mostra. Mostreig estratificat polietàpic. Extracció prèvia i aleatòria de la mostra del Registre de població de Catalunya. 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 del SIMMB.

Part de la mostra d'aquesta edició és panell (col·laboració durant 3 anys consecutius).

Recollida informació. Entrevista telefònica amb metodologia CATI (8.029) i entrevista autoadministrada per internet amb la metodologia CAWI (2.077).

Treball de camp. Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública SL (GESOP).

Període d'enquestació (incloent retrucades). Del 26 de setembre al 25 de novembre de 2019.

Ponderació. A partir del padró municipal a 1 de gener de 2019.

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 "...".

Àmbit territorial	Mostra	Error
Barcelona	2.200	2,1%
Resta 1a corona	1.758	2,4%
Total 1a corona	3.958	1,6%
Resta AMB	1.207	2,9%
Total AMB	5.165	1,4%
Resta RMB	2.941	1,8%
Total RMB	8.106	1,1%
Resta SIMMB	2.000	2,2%
Total SIMMB	10.106	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/VTC).

Mode de transport:

- **Mobilitat activa:** caminant, bicicleta, bicicleta compartida, cadira de rodes, scooter, patinet, segway o altres ginys.
- **Transport públic:** autobús urbà, autobús interurbà, metro, tramvia, FGC, Renfe rodalies, Renfe regional, autobús empresa, autobús escolar, autocar, taxi i VTC.
- **Transport privat:** cotxe com a conductor, cotxe com acompanyant, moto com a conductor, moto com acompanyant, furgoneta/camió.

Etapes 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 8 o 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.

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/a o acompanyant). És una dada declarada per la persona entrevistada 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/es i acompanyants) respecte dels viatges com a conductor/a.

QÜESTIONARI

Qüestionari EMEF 2019

0. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU
 Confirmar que es parla amb la persona seleccionada de la mostra.
 Confirmar el municipi on es lruca.
 Confirmar que el domicili és la residència habitual.

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

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

FILTRE → Tot hom excepte treballadors (P1a=1) i jubilats / pensionista /persones de 75 anys i més (P1a=3)
 P1a=3 i edat<75 o P1a=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. Eolat (jubilat...)	
5. No vol contestar	
6. No calla/no va voler sortir	
99. 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.
 I 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. CALCULAR ELS DESPLAÇAMENTS MOTIU NO LABORAL, SEGONS LES RESPOSTES (P2c, P2d i P2e)

_____ → 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

P3. 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	MITJA 1	MITJA 2	MITJA 3	Ocupació	APARCAMENT	ANTIGUITAT	COMBUSTIBLE
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

... (preveure espai fins a 16 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/furgoneta i camió. Preguntar per aparcament i antiguitat (si no sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matriculació) quan utilitza cotxe com a conductor/ moto com a conductor/furgoneta i camió. 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/moto conductor/furgoneta i camió. En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

- | | |
|---|---|
| 1. Domicili | 12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports |
| 2. Altres llocs on dormir | 13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci) |
| 3. Anar a la feina | 14. Sense destinació fixe, passejar |
| 4. Estudis | 15. Segona residència |
| 5. Compres quotidianes | 16. Tenir cura d'algun persona (gent gran nens...) |
| 6. Compres no quotidianes | 17. Altres motus. Especificar _____ |
| 7. Metge/CAPi (per visitar-se) | 18. Gestions de treball (fora seu habitual) |
| 8. Visita família o amistats (sense domr | |
| 9. Acompanyar/recollir/buscar persones | |
| 10. Gestions de treball (fora seu habitual) | |

CODIFICACIÓ MITJA

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Caminant | 12. Cotxe com a conductor |
| 2. Autobús empresa | 13. Cotxe com acompanyant |
| 3. Autobús escolar | 14. Moto com a conductor |
| 4. Autocar | 15. Moto com acompanyant |
| 5. Autobús | 16. Furgoneta/ camió |
| 6. Metro | 17. Bicicleta |
| 7. Tramvia | 18. Cadira de rodes, scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat |
| 8. Ferrocarrils Generalitat (FGO) | 19. Patinet |
| 9. Renfe Rodalies | 20. Segway o altres ginyis |
| 10. Renfe regional | 99. Altres mitjans |
| 11. Taxi | |

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

A. AL CARRER

1. Sí
 A. Pagant (zona blava, verda, altres colors)
 B. Sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona residents, c/ld gratuïta per l'hora, indòlescampat)
2. No

B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)

3. Sí
 A. Pagant
 B. Sense pagar o lliure
4. No

C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)

5. Sí
 A. Pagant
 B. Sense pagar o lliure
6. No

D. ALTRES

7. Propietat, lloguer, concessió
 8. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de calçada
 9. No apareca, només para un moment
 99. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE → Només en cas de desplaçaments amb destinació no casa (V03A#1), fets en Cotxe/Moto/Furgoneta i camió (V03G-I=12,14,16) i que aparquen sense pagar (P3J,K=1aB, 3bB, 5bB)

P30. ENS HA DIT QUE NO VA PAGAR PER APARCAR EN DESTINACIÓ. EN CAS QUE TOTS ELS VEHICLES HAGUÉSIN DE PAGAR PER APARCAR ALS CENTRES URBANS, QUÈ FARIÀ?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)(rotar respostes)

- | | | |
|-------------------------------|---|------------------------------------|
| 1. Pagaria | 5. Aniria en moto | 9. Deixaria de fer el desplaçament |
| 2. Aniria en transport públic | 6. Aniria en patinet, Segway o altres ginyis | 98. Altres _____ |
| 3. Aniria en bicicleta | 7. Buscaria un lloc per aparcar i fer intermodalitat amb transport públic | |
| 4. Aniria a peu | 8. Llogaria o compraria un pàrquing | 99. NS/NC |

P3L. 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 4. Només va treballar unes hores 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 PROFESSIONIÓ:

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

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

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

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

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P7. VALORI ELS SEGUENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:

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

US DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P8a. INDICUI, 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

	P8a Ús	P9 Satisfacció
A. Anar a peu	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B. Anar en bicicleta	<input type="text"/>	<input type="text"/>
C. Anar en cotxe com a conductor	<input type="text"/>	<input type="text"/>
D. Anar en cotxe com a acompanyant	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E. Anar en moto	<input type="text"/>	<input type="text"/>
F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi/Uber/Cabify	<input type="text"/>	<input type="text"/>
P. Anar en patinet, segway, altres ginys	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FILTRE → Per a les persones que han contestat que si utilitzen transport públic (P8a F>1)

P8b. DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

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

	P8b Ús	P9 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/Uber/Cabify	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FILTRE → Només per a usuaris (P8a A-F>1 i P8b G-O=1)

P9. AVALUÍ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

FILTRE → Només per a persones que treballen i/o estudiants (P1a recod=1,6)

P10a. LES CONDICIONS METEOROLÒGIQUES (PLUJA TEMPERATURA...) MODIFIQUEN EL MITJÀ DE TRANSPORT QUE UTILITZA PER A ANAR A LA FEINA O A ESTUDIAR?

P10a. 1. No 2. Sí > P10b. Quin fa servir habitualment? 3. No faig el desplaçament (No llegir)

P10c. Quin fa servir quan plou?

(CODIFICACIÓ MITJÀ)

(A l'othom) **P11a. LES CONDICIONS METEOROLÒGIQUES (PLUJA TEMPERATURA...) MODIFIQUEN EL MITJÀ DE TRANSPORT QUE UTILITZA A L'HORA DE FER DESPLAÇAMENTS PERSONALS (A COMPRAR, OCI, VISITA AL METGE, ETC.)?**

P11a. No 2. Sí → P11b. Quin fa servir habitualment? 3. No faig el desplaçament (No llegir)

P11c. Quin fa servir quan plou?

(CODIFICACIÓ MITJÀ)

P12. VALORI EN UNA ESCALA DE 0 (no passa mai) A 10 (passa continuament). FINS A QUIN PUNT SÓN FREQUENTS LES SEGUENTS SITUACIONS AL TRANSPORT PÚBLIC (TREN, METRO, AUTOBÚS, TRAMVIA...):

- a. Robatoris (de bossa, cartera, mòbil,...)
- b. Comentaris o gestos sexuals no desitjats
- c. Fregaments, acostaments sexuals no desitjats
- d. Agressions sexuals, violacions
- e. Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a F>1)

P13. VALORI LA POR QUE TÉ DE PATIR ELS SEGUENTS FETS AL TRANSPORT PÚBLIC, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) a 10 (moltíssima por):

- a. Robatoris (de bossa, cartera, mòbil,...)
- b. Comentaris o gestos sexuals no desitjats
- c. Fregaments, acostaments sexuals no desitjats
- d. Agressions sexuals, violacions
- e. Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a F>1)

P14. TAMBE EN RELACIÓ AL TRANSPORT PÚBLIC, VALORI DE 0 (gens) A 10 (moltíssima) LA SEGURETAT QUE LI PROPORCIONA:

- a. La presència de conductors, de personal laboral i de vigilància
- b. Els dispositius de seguretat (càmeres de video-vigilància, interfons de socors,...)
- c. La neteja, el bon estat de les instal·lacions i dels vehicles

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a F>1)

P15. Per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic amb quina freqüència...? (1=Mai/quasi mai 2=A vegades; 3=Sovint; 4=Quasi sempre, 5=Sempre)

- a. Evita viatjar sol/a
- b. Evita agafar el transport públic a la nit o quan es fa fosc
- c. Evita utilitzar parades o estacions poc freqüentades
- d. Evita utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat, poc il·luminades

DADES PERSONALS

P_ANY. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTÈ? 19 o 20 (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de la persona)

P16. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

- 1. Catalunya
- 2. Resta d'Espanya
- 98. Altres. Especificar _____

P17. 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)
- 98. Altres. Especificar: _____
- 99. NS/NC

P18a. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?

1. Sí 2. No

FILTRE → Només si la tenen (P18=1)

P18b. DE QUIN GRAU?

- 1. Entre el 33% i el 64%
- 2. Entre el 65% i el 74%
- 3. Igual o superior al 75%
- 99. NS/NC

P18c. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (llegir)

- 1. Amb cadira de rodes
- 2. No em puc moure, em porten per sortir de casa
- 3. Amb croses
- 4. En qualsevol mitjà de transport (peu, bici, transport públic, cotxe, etc.); No tinc dificultats per moure'm
- 5. Altres. Especificar: _____

(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.