

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2021 (EMEF 2021)

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

Juliol de 2022

MARC DE REFERÈNCIA	6
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
1.4 Població no mòbil	18
2 Motiu del desplaçament	21
2.1 Dades generals	21
2.2 Teletreball i ensenyament a distància	23
3 Mode de transport	24
3.1 Dades generals	24
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	30
3.3 Anàlisi territorial	31
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	33
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	34
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	36
4 El temps de la mobilitat	37
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	37
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	40
5 La distància dels desplaçaments	44
5.1 Dades generals	44
5.2 Distància segons motiu del desplaçament	45
5.3 Distància segons mode de transport	46
5.4 Anàlisi territorial	47

6	La mobilitat segons segments de població	48
6.1	Pautes de mobilitat segons segments de població	48
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA		52
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. 2021		53
1	Avaluació de la xarxa de transport públic	53
1.1	Segons variables territorials	53
1.2	Segons variables sociodemogràfiques	54
2	Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport	55
2.1	Segons variables territorials	55
2.2	Segons variables sociodemogràfiques	56
3	Avaluació de la por a patir un accident	57
3.2	Segons variables sociodemogràfiques	57
4	Afectacions de les restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona	58
4.1	Segons variables territorials	58
4.2	Segons variables sociodemogràfiques	59
4.3	Solucions a les afectacions segons variables territorials	60
5	Nivell d'ocupació dels mitjans de transport públic segons franges horàries	61
5.1	Dades generals	61
6	Ús habitual dels títols de transport públic	62
6.1	Segons variables territorials	62
6.2	Segons variables sociodemogràfiques	63
7	Grau de confiança dels mitjans de transport	64
7.1	Dades generals	64
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. COMPARATIVA ENTRE ONADES		65
1	Recuperació dels hàbits de mobilitat	65
1.1	Segons variables territorials	65

2	Canvi de mitjà de transport	66
2.1	Segons variables territorials	66
3	Motiu per canviar de mitjà de transport	67
3.1	Dades generals	67
4	Perspectives en l'ús del transport públic	68
4.1	Dades generals	68
5	Efectivitat de les mesures contra la covid-19 al transport públic	69
5.1	Dades generals	69
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. ESPECÍFIC ONADES		70
1	Disposició de permís de conduir. 1a onada	70
1.1	Segons variables territorials	70
1.2	Segons variables sociodemogràfiques	71
2	Nombre mitjà de vehicle per llar i tipus. 1a onada	73
2.1	Segons variables territorials	73
2.2	Segons variables sociodemogràfiques	74
3	Titularitat del cotxe. 1a onada	75
3.1	Segons variables territorials	75
4	Afectacions a la gratuïtat dels peatges. 2a onada	76
4.1	Segons variables territorials	76
4.2	Segons variables sociodemogràfiques	77
5	Desplaçaments afectats per la gratuïtat dels peatges. 2a onada	78
5.1	Segons variables territorials	78
5.2	Segons variables sociodemogràfiques	79
6	Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges. 2a onada	80
6.1	Segons variables territorials	80
6.2	Segons variables sociodemogràfiques	81

7	Conseqüències de la gratuïtat dels peatges. 2a onada	82
7.1	Dades generals	82
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SIMMB		83
1	Dinàmiques territorials de la mobilitat	84
1.1	Tipus de fluxos	84
1.2	Motiu de desplaçament	87
1.3	Mode de transport	88
1.4	Autocontenció	92
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	93
COMPARATIVA TEMPORAL		94
1	Comparativa temporal EMEF 2011 - EMEF 2021	95
1.1	Presentació	95
1.2	Principals indicadors de mobilitat	96
1.3	Principals indicadors de la dimensió subjectiva	109
FITXA TÈCNICA		111
QÜESTIONARI		115

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 2021, de la població de 16 i més anys resident a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- En l'edició del 2021, el treball de camp es va dur a terme en dues onades:
 - La primera, durant els mesos de maig i juny de 2021.
 - La segona, durant els mesos d'octubre i novembre de 2021.
- Durant el període de treball de camp s'ha realitzat un seguiment constant dels principals condicionants externs els quals podien ser motiu de modificació de pautes de mobilitat com les incidències en la xarxa viària (SCT) i en la xarxa de transport públic (ATM), les condicions meteorològiques (Meteocat) i les mesures per a la prevenció i la seguretat relacionades amb la pandèmia de la Covid-19. El treball de camp no s'ha interromput en cap moment.
- L'informe s'estructura 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
 - La distància dels desplaçaments
 - La mobilitat diferencial segons el segment de població

BLOC III. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En el tercer bloc de l'informe s'estudia la dimensió subjectiva de la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. En aquesta edició hi ha tres tipus d'anàlisi:
 - Anàlisi que fa referència al conjunt de l'operació, amb dades pel total del 2021. Són preguntes que s'han fet en les dues onades i que entre d'altres es pregunta sobre l'avaluació de la xarxa de transport públic, la satisfacció en l'ús dels mitjans de transport, les afectacions a les restriccions per la ZBE rondes de Barcelona,...
 - Anàlisi en el que es poden comparar les dades entre les dues onades, ja que fan referència a moments temporals diferents. S'estudien els canvis de pautes de mobilitat entre la situació en el moment del treball de camp de les dues onades i la previsible a curt termini, a partir de la tardor del 2021 i del hivern del 2022, segons onades.
 - Anàlisi amb les dades específiques de cada onada, amb les preguntes que només s'han fet en el període esmentat. De la primera onada s'analitzen dades en relació a la tinença i permisos de vehicle a la llar i de la segona onada dades sobre l'impacte de la gratuïtat de peatges a algunes autopistes catalanes i els canvis de pautes de mobilitat que això ha generat.

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.

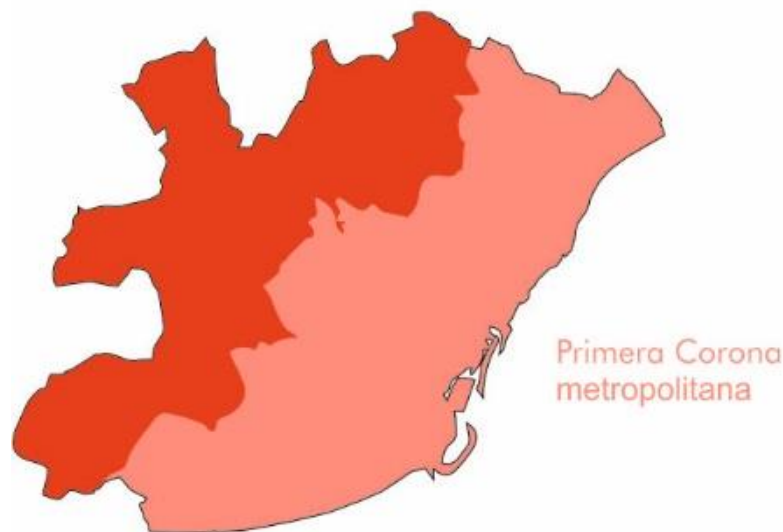
BLOC V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat durant el període 2011 – 2021 i per les corones metropolitanes: Barcelona, resta de la 1a corona metropolitana i la 2a corona metropolitana.

Marc de referència

- 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 638 km². La superfície de sòl urbà (290,4 km²), representa el 45,5% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,30 milions) es manté pràcticament estable respecte l'any 2020.

Àrea Metropolitana Barcelona	2021	Font d'informació
Superfície (km ²)	638,0	Idescat
Superfície en sòl urbà* (km ²)	290,4	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	5.178,6	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	11.377,2	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		2020		2021		Diferències 2020-2021		Font d'informació
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total àrea metropolitana de Barcelona	3.339.279	100%	3.303.927	100%	-35.352	-1,1%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.664.182	49,8%	1.636.732	49,5%	-27.450	-1,6%	
	Resta 1a Corona SIMMB	1.275.475	38,2%	1.283.741	38,9%	8.266	0,6%	
	Total 1a Corona SIMMB	2.939.657	88,0%	2.920.473	88,4%	-19.184	-0,7%	
	Segona corona metropolitana	399.622	12,0%	383.454	11,6%	-16.168	-4,0%	
Evolució població 2009-2021 (AMB)						85.856	2,6%	
Taxa d'atur	Província de Barcelona	13,7%		9,6%		-4,1%		INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona	12,5%		6,6%		-5,9%		

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

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

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 10,3 milions de desplaçaments, 3,7 desplaçaments per persona al dia.
 - Sense tenir en compte els desplaçaments *in labore* dels professionals (durant la jornada laboral), la mitjana de desplaçaments per persona i dia de la població general és de 3,5.
 - Els professionals de la mobilitat representen el 1,5% del la població i fan 585.867 desplaçaments *in labore*, suposant una mitjana diària per persona de 14,3 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.551.408	90,5%	9.737.473	94,3%	3,8
Població general sense mobilitat	268.485	9,5%	0	0,0%	-
Total població general	2.819.893	100%	9.737.473	94%	3,5
Professionals	*41.092	1,5%	585.867	5,7%	14,3
Total àrea metropolitana Barcelona	2.819.893	100%	10.323.340	100%	3,7

* Els 41.092 individus professionals estan integrats als 2.819.893 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): 2.819.893 individus que realitzen **9.737.473 desplaçaments en un dia laborable**.

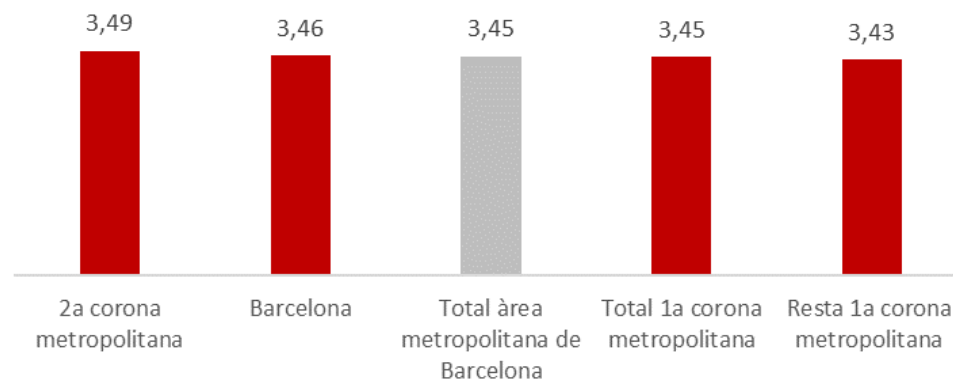
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

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	Mitjana
		Absoluts	%		
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.295.186	90,8%	4.933.058	3,8
	Població general sense mobilitat	130.580	9,2%	-	-
	Total	1.425.766	100%	4.933.058	3,5
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	959.602	90,1%	3.656.714	3,8
	Població general sense mobilitat	105.607	9,9%	-	-
	Total	1.065.209	100%	3.656.714	3,4
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.254.788	90,5%	8.589.772	3,8
	Població general sense mobilitat	236.187	9,5%	-	-
	Total	2.490.975	100%	8.589.772	3,4
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	296.620	90,2%	1.147.701	3,9
	Població general sense mobilitat	32.298	9,8%	-	-
	Total	328.918	100%	1.147.701	3,5
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.551.408	90,5%	9.737.473	3,8
	Població general sense mobilitat	268.485	9,5%	-	-
	Total	2.819.893	100%	9.737.473	3,5

Mitjana de desplaçaments segons corona de residència



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

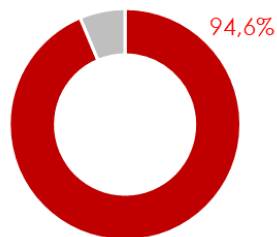
1.2. Anàlisi territorial

1.2.1 Tipus de fluxos

- El 94,6% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit, un 4,9% són de connexió, i només el 0,6% dels seus desplaçaments són externs, és a dir, es realitzen fora d'aquest àmbit.

Interns

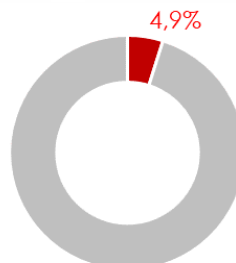
Desplaçaments que tenen com a origen i destinació municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.



9.208.415 desplaçaments

De connexió exterior

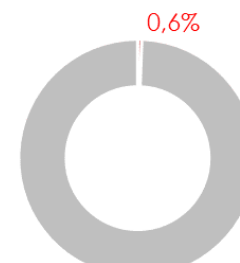
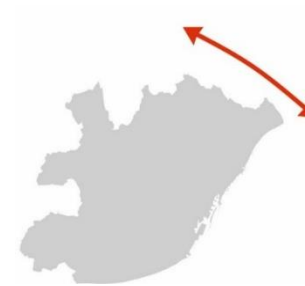
Desplaçaments que connecten l'àrea metropolitana de Barcelona i l'exterior.



474.303 desplaçaments

Externs

Desplaçaments realitzats fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.



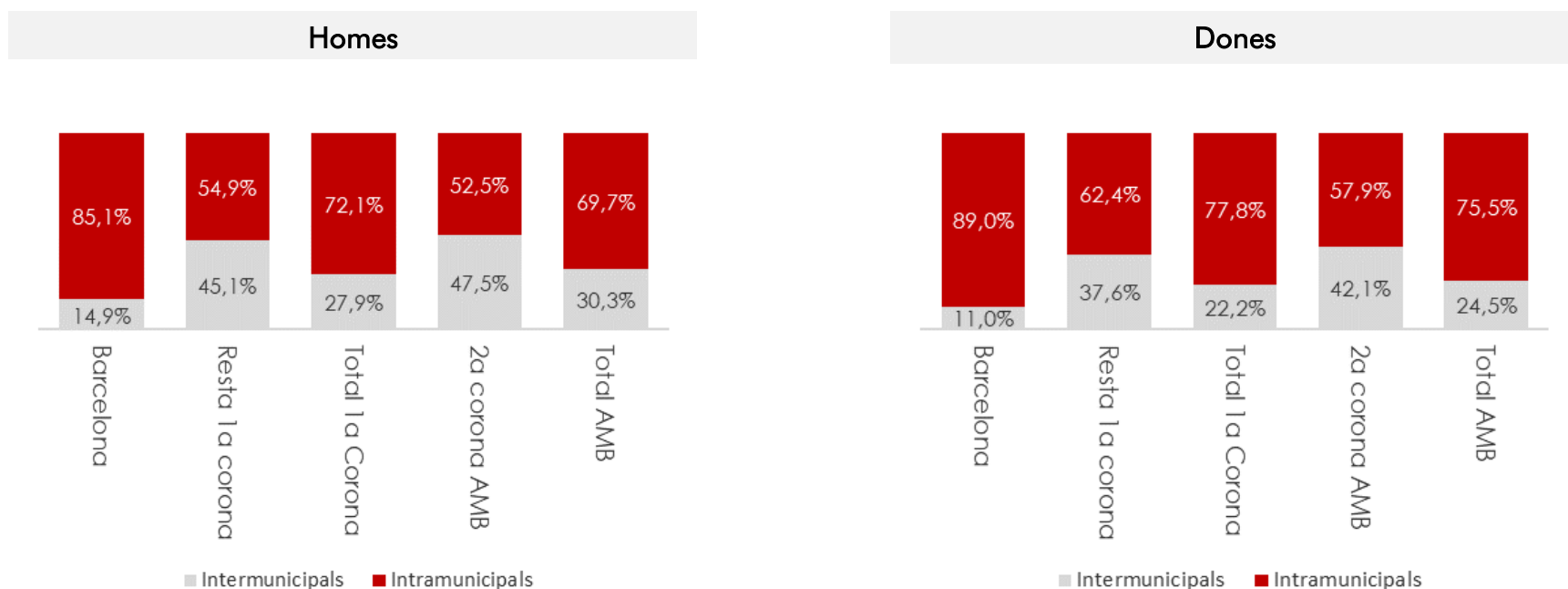
54.755 desplaçaments

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

1.2.2 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, tant entre els homes com entre les dones.



Desplaçaments intramunicipals: desplaçaments dins del mateix municipi

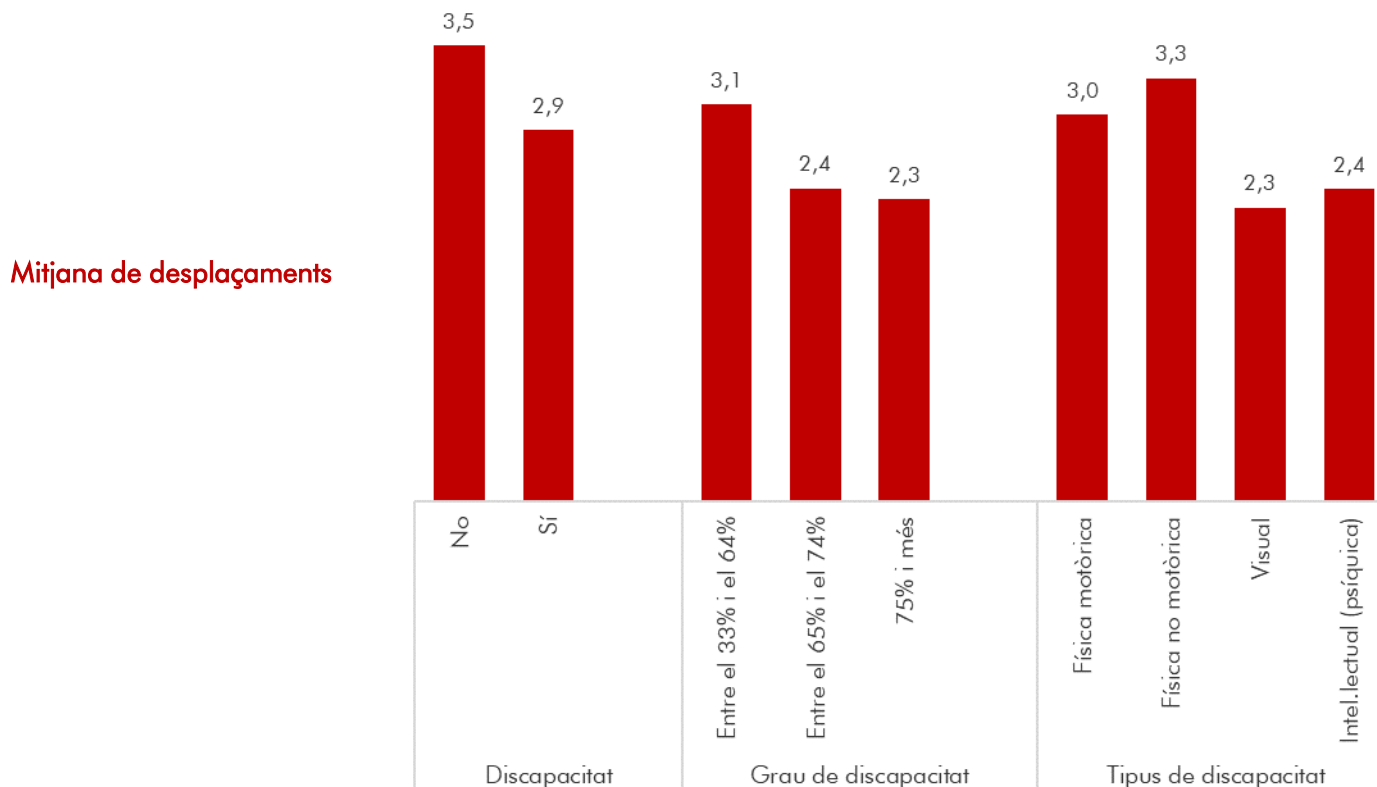
Desplaçaments intermunicipals: desplaçaments entre municipis diferents

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.
- **Tipus de discapacitat.** De les persones amb discapacitat, el grau de mobilitat és superior per aquelles persones que presenten una discapacitat física motòrica i no motòrica.

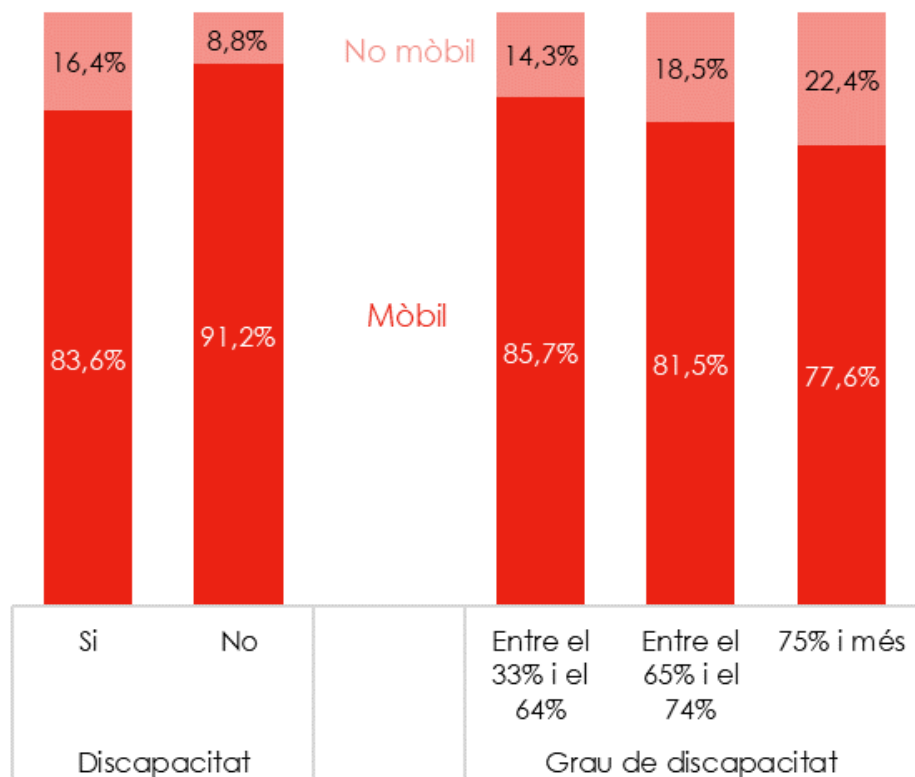


1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

1.3.2 Segons població mòbil i no mòbil

- El 16,4% 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 8,8%.

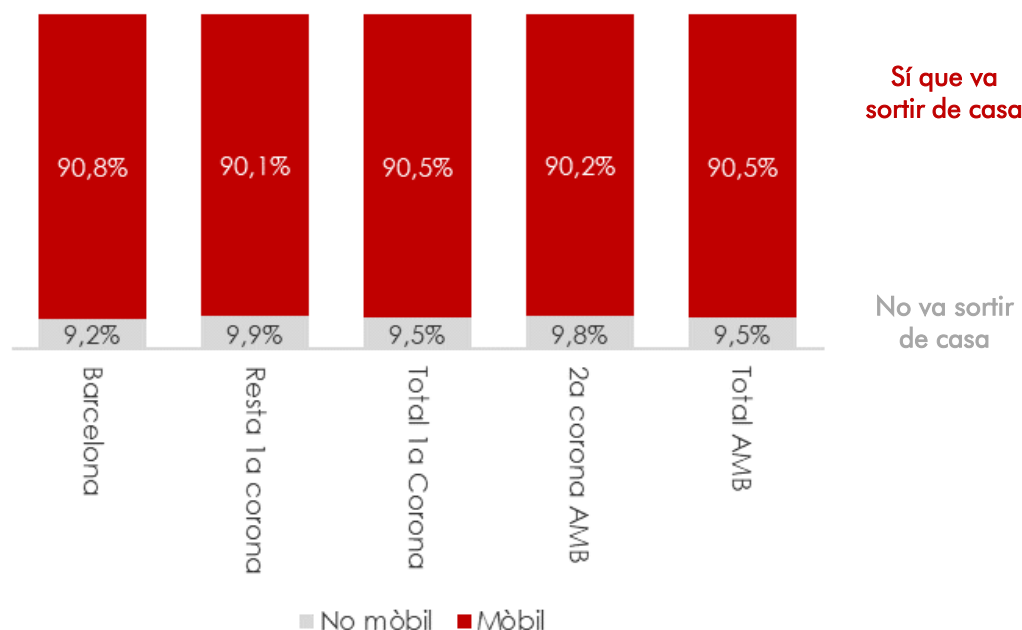


1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.4. Població no mòbil

1.4.1. Anàlisi territorial

- En funció de la corona de residència dins l'àrea metropolitana de Barcelona els percentatges de població no mòbil són pràcticament els mateixos, sent el menor el de Barcelona, amb un 9,2% d'entrevistats que no van sortir de casa el dia anterior a l'enquesta.
- Al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona, un 9,5% de la població no va sortir de casa el dia anterior a l'enquesta, un total de 268.485 persones.



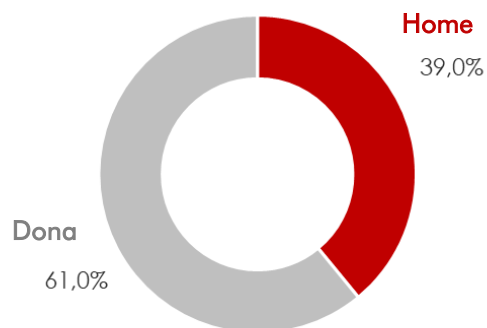
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.4. Població no mòbil

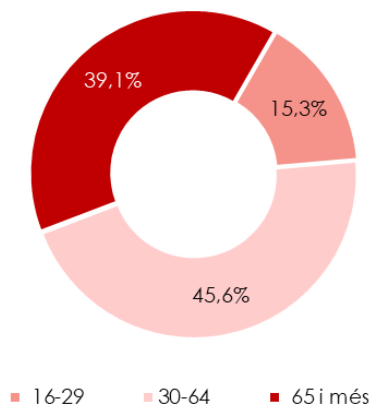
1.4.2. Anàlisi per dades sociodemogràfiques

- El col·lectiu amb un major percentatge de població no mòbil, per sexe, són les dones, que representen un 61% del total de persones entrevistades que declaren no haver sortit de casa el dia anterior.
- Per franja d'edat el col·lectiu de 30 a 64 anys és el majoritari i representa un 45,6% de població no mòbil resident a l'àrea metropolitana de Barcelona.
- En funció de la situació professional, un 36,2% de la població no mòbil està representada per persones actives ocupades on s'entreveu clarament l'impacte del teletreball, i aquest any destaca també el 5,3% d'estudiants dins aquesta població no mòbil.

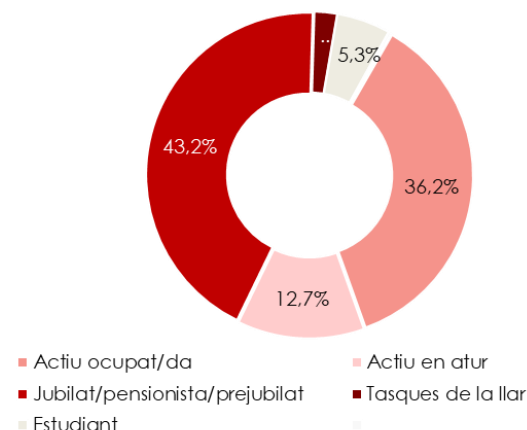
Sexe de la població no mòbil



Grup d'edat de la població no mòbil



Situació professional de la població no mòbil



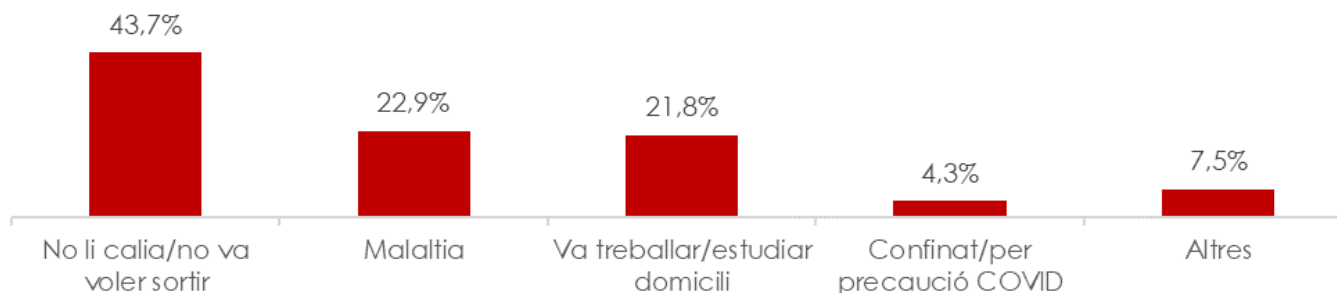
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.4. Població no mòbil

1.4.3. Motius de no sortida

- Els principals motius per no sortir de casa són variats. El grup majoritari està format per persones que no tenen la necessitat de desplaçar-se, o bé no volen (43,7%), seguit dels que declaren estar malalts i malaltes (22,9%) i dels que van treballar o estudiar des de casa (21,8%). El 4,3% no va sortir de casa perquè estava confinat o per precaució de la covid-19.

Motius de no sortida

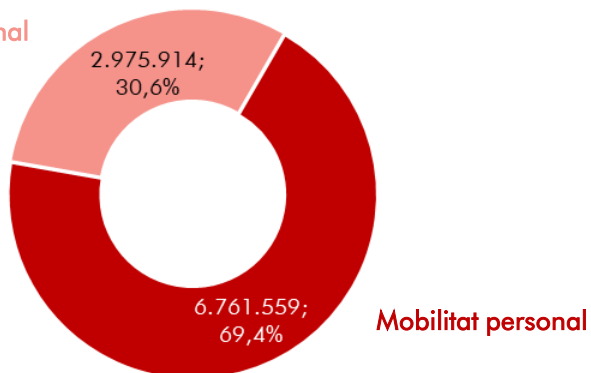


2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

- La mobilitat per motius personals és majoritària, ja que engloba el 69,4% del total de desplaçaments.

Mobilitat ocupacional

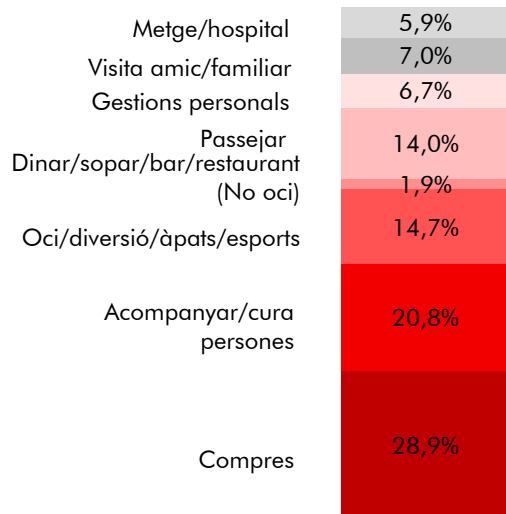


- El principal motiu de desplaçament entre les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és l'anar a treball, seguit de l'anar a comprar i de l'acompanyar o tenir cura de persones.

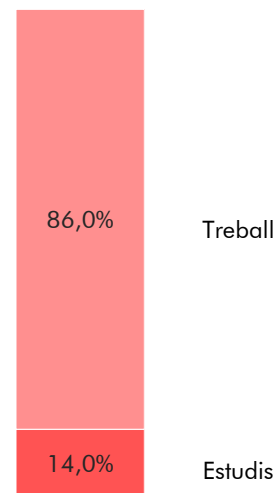
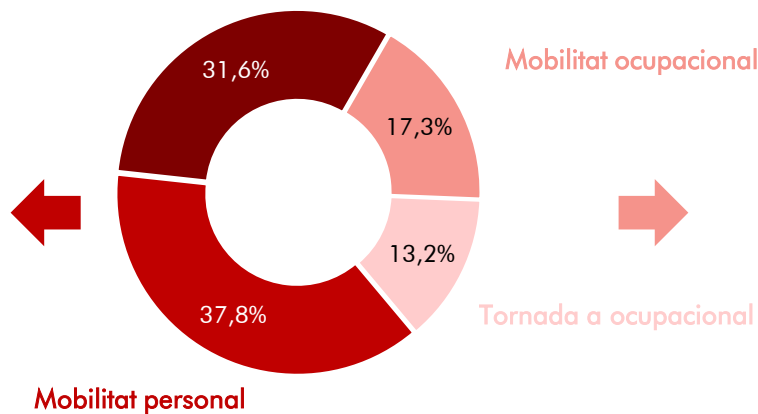
¹ Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

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

Desagregació mobilitat personal



Tornada a casa personal

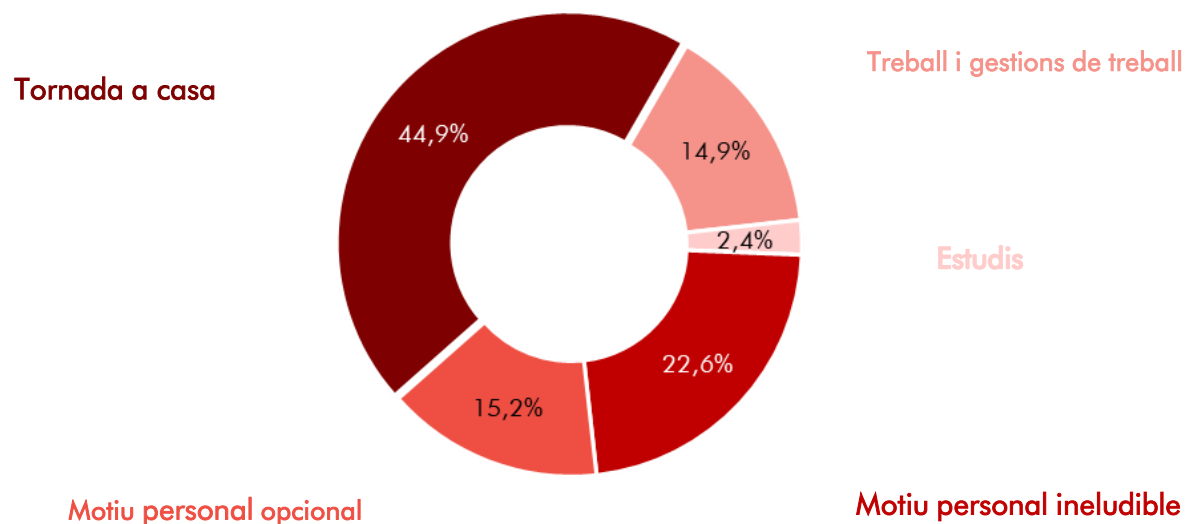


Desagregació mobilitat ocupacional

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

- La mobilitat personal ineludible engloba activitats com les compres quotidianes, anar al metge, acompanyar a persones, entre altres; aquesta representa el 22,6% del total de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona. La mobilitat personal opcional, relacionada amb tasques d'oci, de passeig, etc... és el 15,2% de la mobilitat total.



*Personal ineludible: compres quotidianes + metge + acompanyar + gestions personals + dinar, sopar no oci

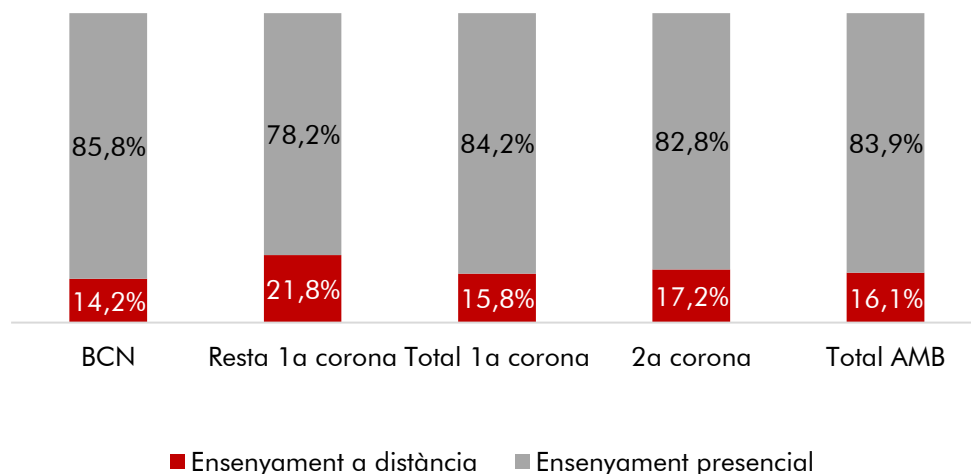
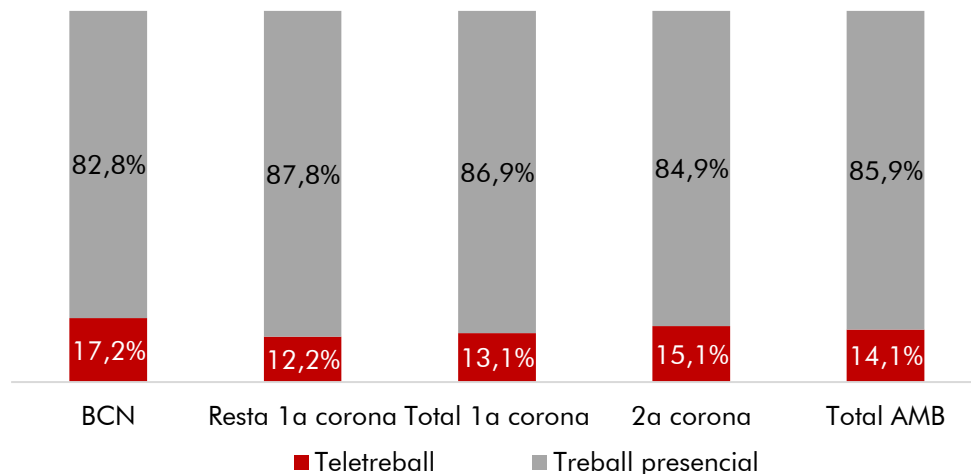
Personal opcional: compres no quotidianes + visita + oci + passeig + altres

2. Motiu de desplaçament

2.2. Teletreball i ensenyament a distància

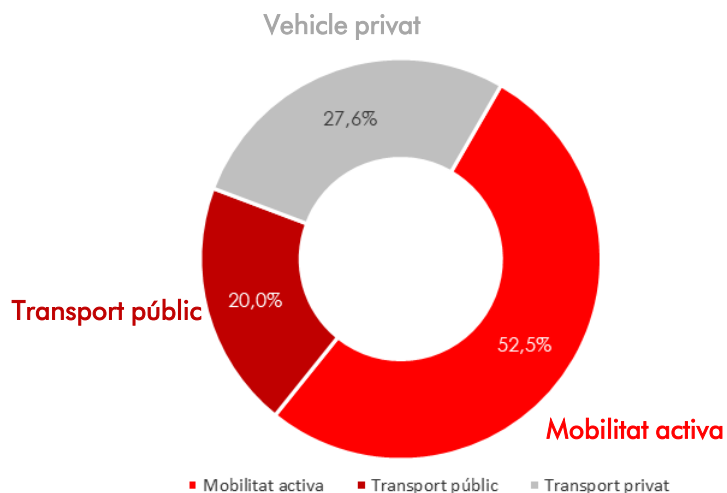
2.2.1. Anàlisi territorial

- El 14,1% de les persones actives ocupades residents a l'àrea metropolitana de Barcelona van teletreballar en un dia feiner tipus el 2021.
- Per àmbits territorials, la població activa de Barcelona va ser qui ho va fer amb major proporció (17,2%), mentre que la població de la resta de la primera corona qui ho va fer en menor proporció (12,2%).
- L'ensenyament a distància en un dia feiner tipus es va donar en el 16,1% dels i les estudiants de 16 anys i més de l'àrea metropolitana de Barcelona (una xifra superior al teletreball).
- Per àmbits territorials, els i les estudiants de la resta de la primera corona són els qui ho van fer amb major proporció (21,8%).



3.1. Dades generals

- Els desplaçaments caminant són majoritaris; representen el 49,5% de la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana. El 2,1% del total dels desplaçaments es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del vehicle privat és superior a la del transport públic, amb un 7,6% de diferència de quota modal:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (8,2% del global diari) i de l'autobús (7,3%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 18,2% del global de desplaçaments diaris.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	4.818.937	49,5%
Bicicleta	205.892	2,1%
Cadira de rodes i mitjans de mobilitat reduïda	..	..
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	80.032	0,8%
Total mobilitat activa	5.107.396	52,5%
Autobús	708.933	7,3%
Metro	796.313	8,2%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	365.510	3,8%
Rest a transport públic	72.129	0,7%
Total transport públic	1.942.885	20,0%
Cotxe conductor	1.770.336	18,2%
Cotxe acompanyant	355.886	3,7%
Moto	470.949	4,8%
Ciclomotor	11.940	0,1%
Rest a vehicle privat	78.082	0,8%
Total vehicle privat	2.687.193	27,6%
Total	9.737.473	100%

* Nota: La mostra de cadira de rodes és 4

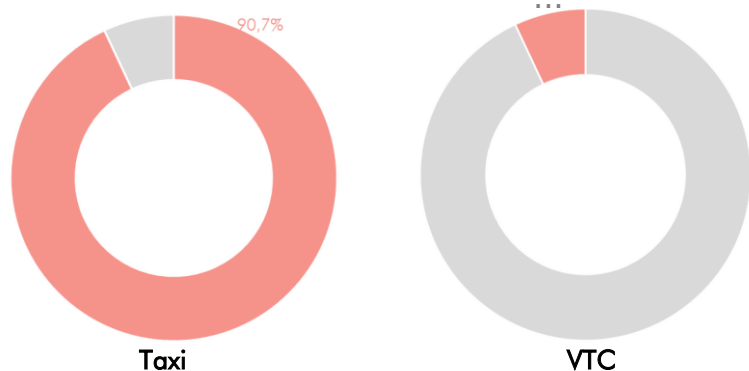
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

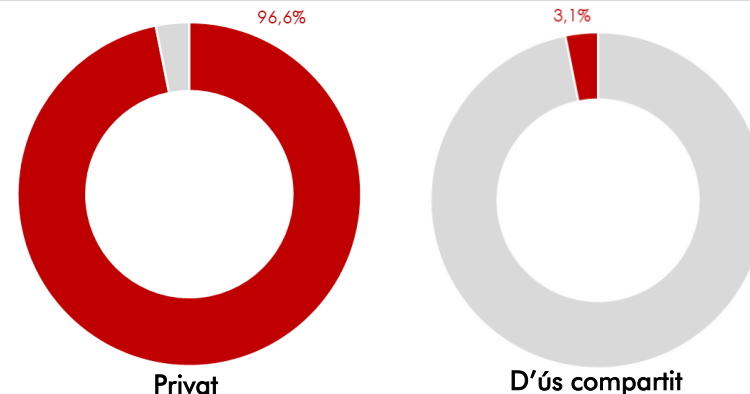
3.1.1. Mobilitat d'ús compartit

- A aquelles persones que es desplaçaren en cotxe, moto, bicicleta o patinets se'ls ha preguntat si ho van fer amb algun servei de mobilitat compartida, mentre que els que ho feren en taxi, si era un taxi convencional o un vehicle de transport amb conductor (VTC). Destaquen els desplaçaments en Bicing (27,6%).
- Cap persona ha declarat fer ús del patinet compartit.

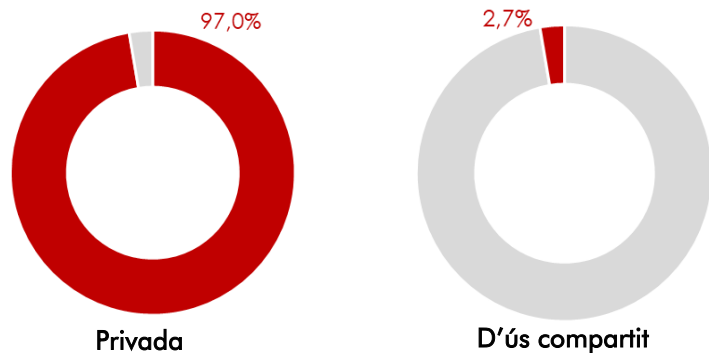
Taxi/VTC



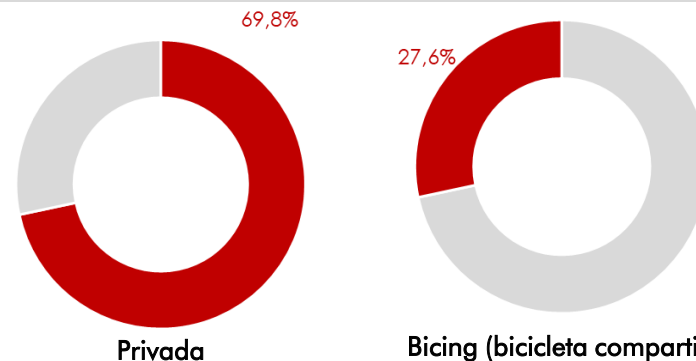
Cotxe



Moto



Bicicleta



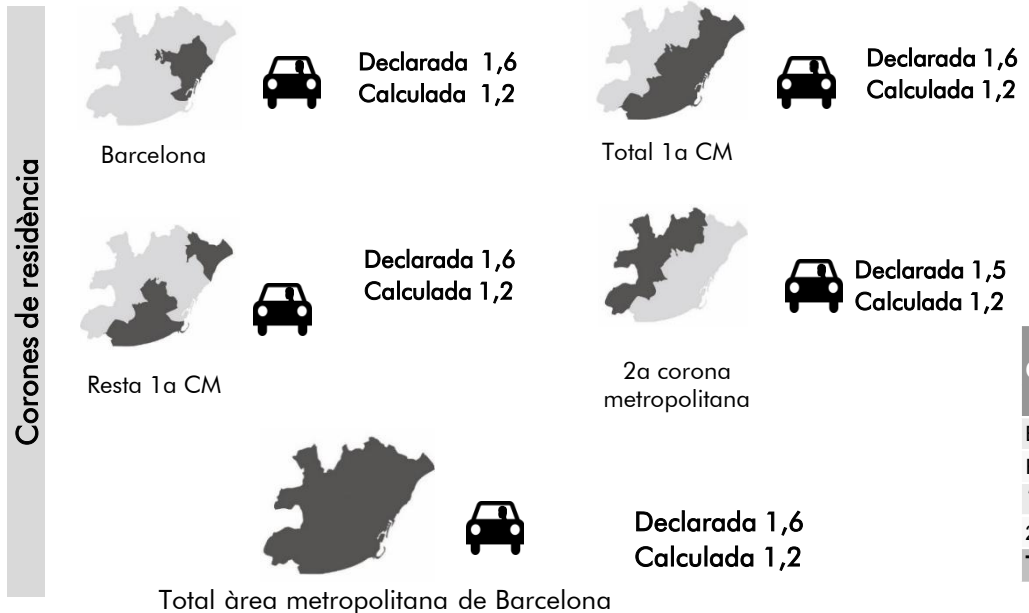
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

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

- El 69,8% 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 89%. En el cas de la furgoneta, els viatges amb un sol ocupant representen el 70,3% i els de camió el 100%.
- L'ocupació mitjana declarada dels cotxes en els viatges que fan les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és d'1,60 persones/cotxe, d'1,15 en el cas de la moto, d'1,06 en el cas de ciclomotor i d'1,38 en el cas de la furgoneta.
- No s'observen diferències quant a l'ocupació (persones/vehicle) declarada segons zona de residència en el cas dels cotxes.

Ocupació mitjana declarada i calculada



% en l'ocupació del cotxe

Persones/cotxe	% viatges
1	69,8%
2	21,4%
3	6,2%
4 i més	2,7%
Total	100%

Corones de residència	Ocupació mitjana declarada			
	Cotxe	Moto	Ciclomotor	Furgoneta
Barcelona	1,59	1,17	..	1,50
Resta 1a CM	1,63	1,12	..	1,26
Total 1a CM	1,61	1,15	1,06	1,37
2a CM	1,55	1,08	..	1,42
Total AMB	1,60	1,15	1,06	1,38

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

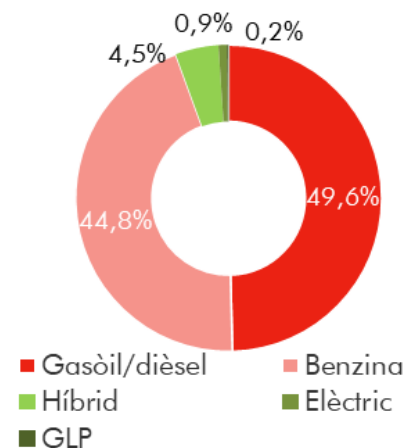
3.1.3. Característiques del parc circulant – cotxe, moto i furgoneta/camió

- Entre les persones que han respost que es desplacen en cotxe, moto o ciclomotor com a conductor, furgoneta o camió, se'ls ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de propulsió utilitzat.
- Pel que fa a l'antiguitat del cotxe, el 69,6% 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 83,3,1% dels viatges en moto i el 84,1% dels viatges en furgonetes tenen 10 o menys anys.
- Els viatges en cotxe de gasoil representen una proporció major als de benzina, el 49,6% i el 44,8%, respectivament. Els cotxes híbrids o elèctrics encara tenen poca presència, el 4,5% i el 0,9% respectivament de la mobilitat diària. Els viatges en moto es fan pràcticament en la seva totalitat amb benzina, tot i que un 3,2% es fan en vehicles elèctrics. Els viatges en furgoneta o camió es fan majoritàriament en vehicles de gasoil, el 97,4%.

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

Antiguitat	Cotxe	Moto	Furgoneta	Total
Menys d'un any	3,5%	7,5%	..	4,2%
De 1 a 5 anys	46,2%	48,3%	47,1%	46,7%
De 6 a 10 anys	19,9%	27,5%	34,1%	21,7%
De 11 a 15 anys	20,4%	11,2%	..	18,4%
De 16 i més anys	10,0%	5,5%	..	9,0%
Total	100%	100%	100%	100%

Propulsió utilitzada en cotxe
(% sobre total de viatges)



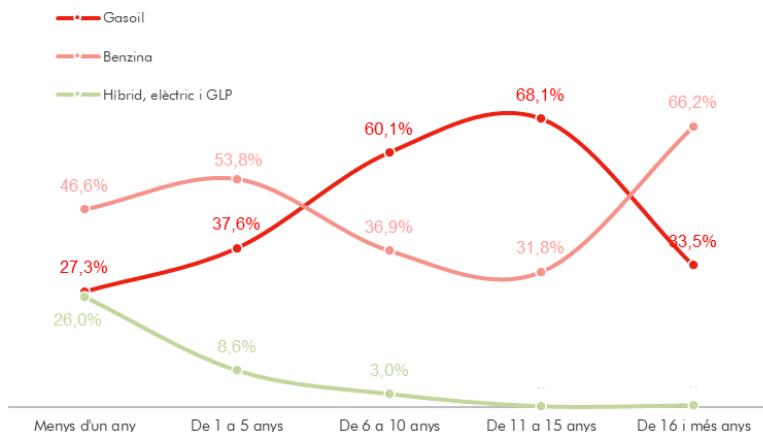
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

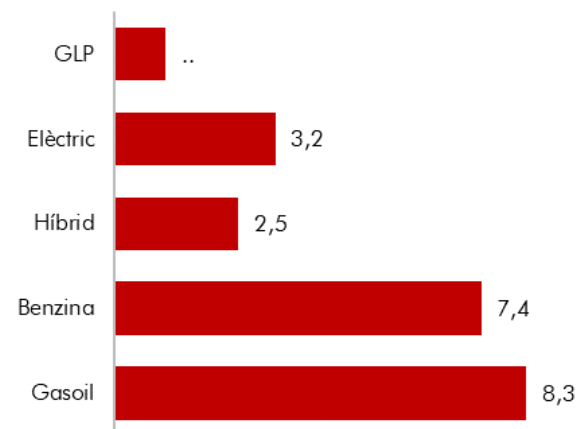
3.1.3. Característiques del parc circulant - cotxe

- La relació entre la propulsió utilitzada i l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - El parc de cotxes circulant de gasoil és sempre superior a la benzina per qualsevol antiguitat, excepte pels vehicles més nous (menys d'un any) i els més antics (de 16 i més anys).
 - La quota de cotxes híbrids, elèctrics i GLP de menys d'un any arriba fins al 26,0%.
 - Els vehicles de benzina son lleugerament més nous que els de gasoil tenen una antiguitat mitjana de 7,4 anys i 8,3 anys, respectivament.
 - Els cotxes híbrids i elèctrics són els més nous, amb una antiguitat mitjana de 2,5 i 3,2 anys respectivament.

Tipus de propulsió segons antiguitat del cotxe



Antiguitat mitjana segons tipus de propulsió del cotxe










3. Mode de transport

3.1. Dades generals

3.1.4. 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 de les persones residents al conjunt de l'AMB:
 - Els homes ocupats d'entre 30 i 64 anys i que es mouen per motius ocupacionals són els principals usuaris tipus de la bici, el cotxe conductor i la moto conductor.
 - Les dones són el perfil d'usuari majoritari dels mitjans de transport públic (l'autobús i 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 cotxe acompanyant, fan desplaçaments a peu o en autobús ho fan per motius personals.
 - Les dones que fan desplaçaments en cotxe com acompanyant són de 65 anys i més 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

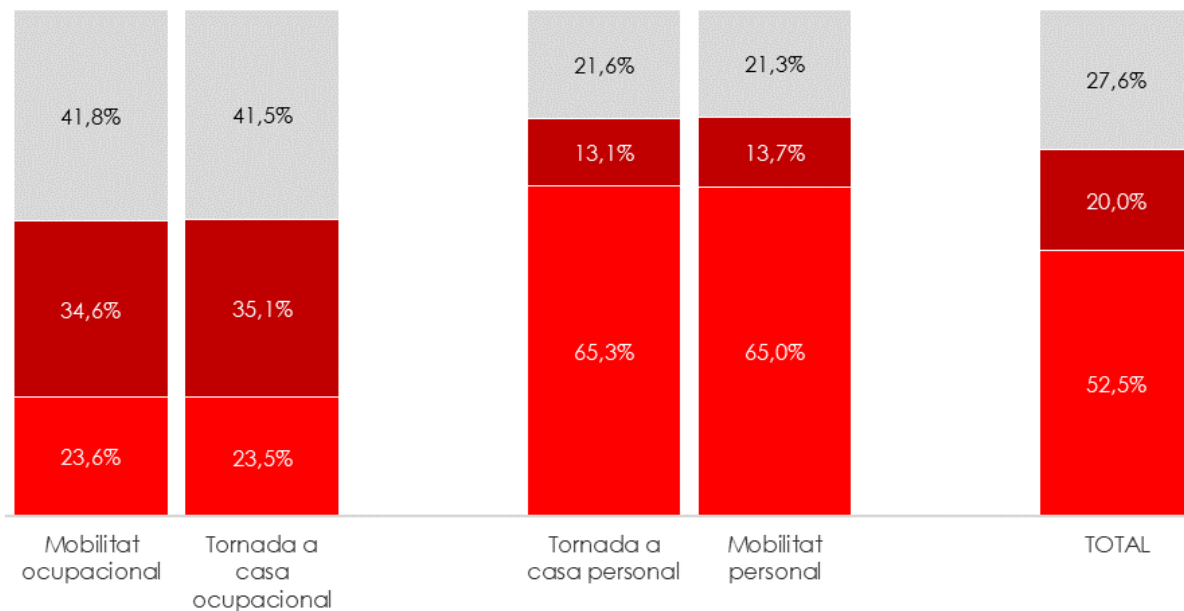
* S'inclou l'anada i la tornada a casa segons motiu

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

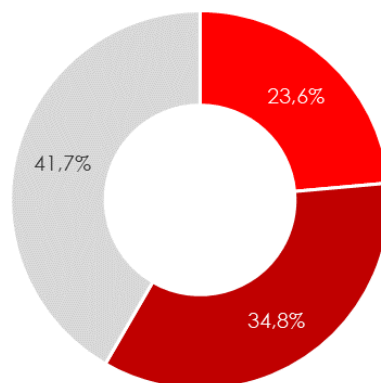
3. Mode de transport

3.2. Motiu de desplaçament i mode de transport

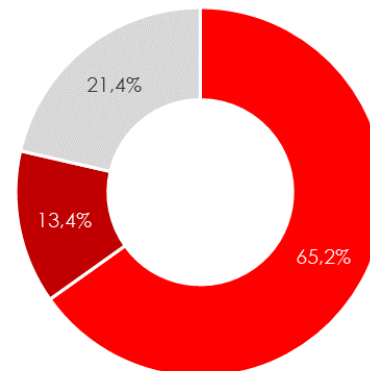
- En la mobilitat personal i les corresponents tornades a casa, predomina l'ús dels modes de mobilitat activa.
- Els modes de transport motoritzats s'usen majoritàriament en els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.
- La quota de vehicle privat és sempre superior a la quota de transport públic.



Mobilitat ocupacional¹



Mobilitat personal²



Mobilitat activa
Transport públic
Vehicle privat

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

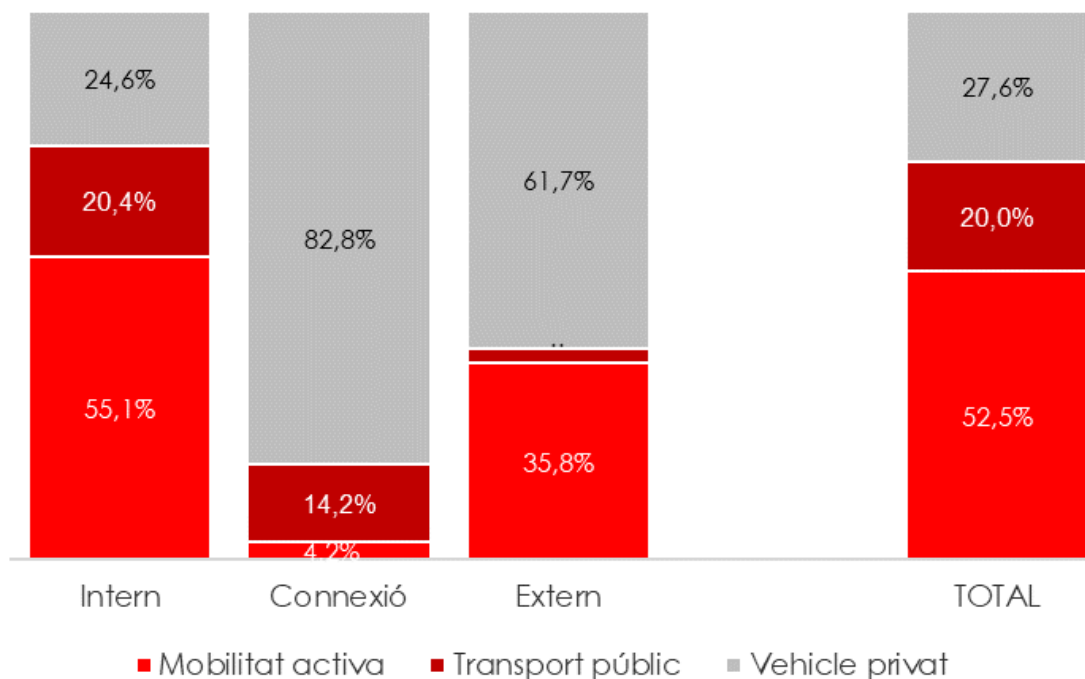
²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

3. Mode de transport

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 55,1% dels desplaçaments).
- La ràtio públic/privat en els desplaçaments interns és de 0,8.
- Per contra, el 82,8% dels desplaçaments de connexió són realitzats en vehicle privat.
- La ràtio públic/privat en els desplaçaments de connexió és de 0,2.

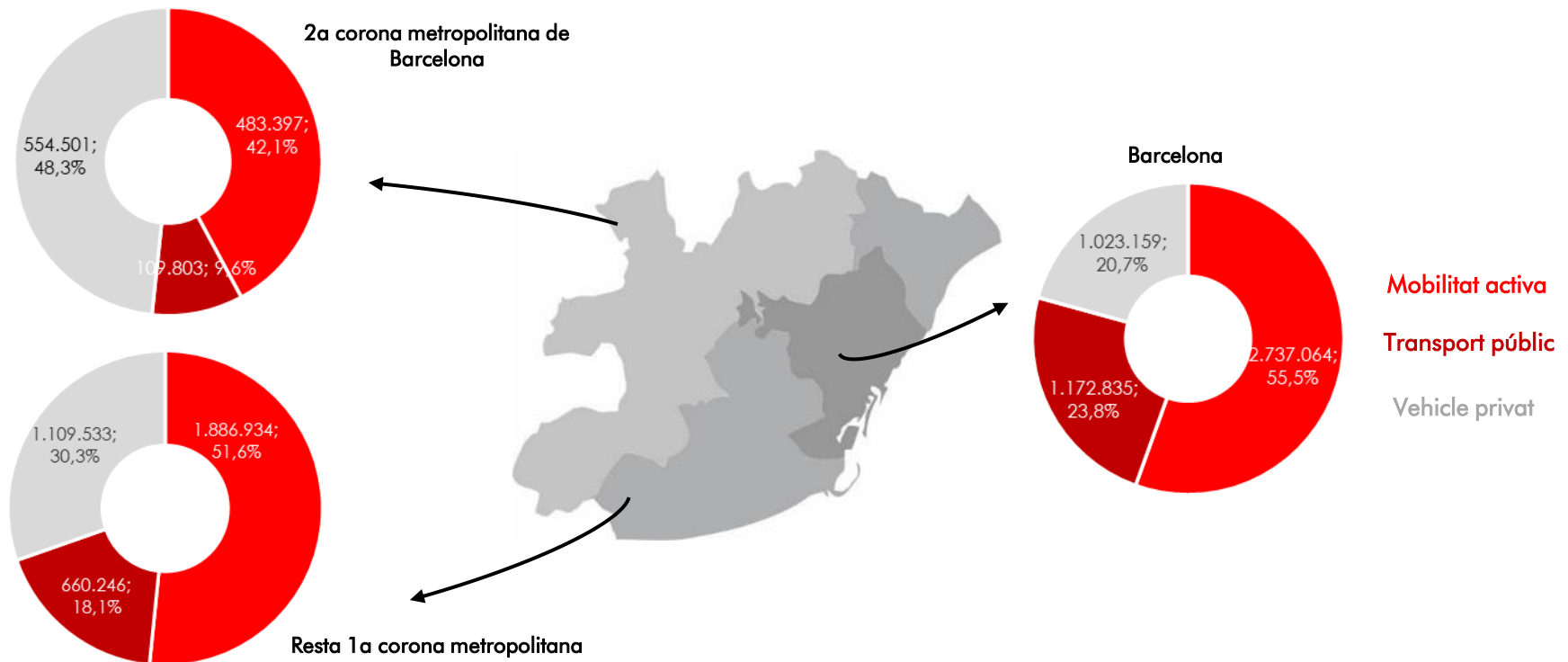


3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

3.3.2 Àmbits territorials

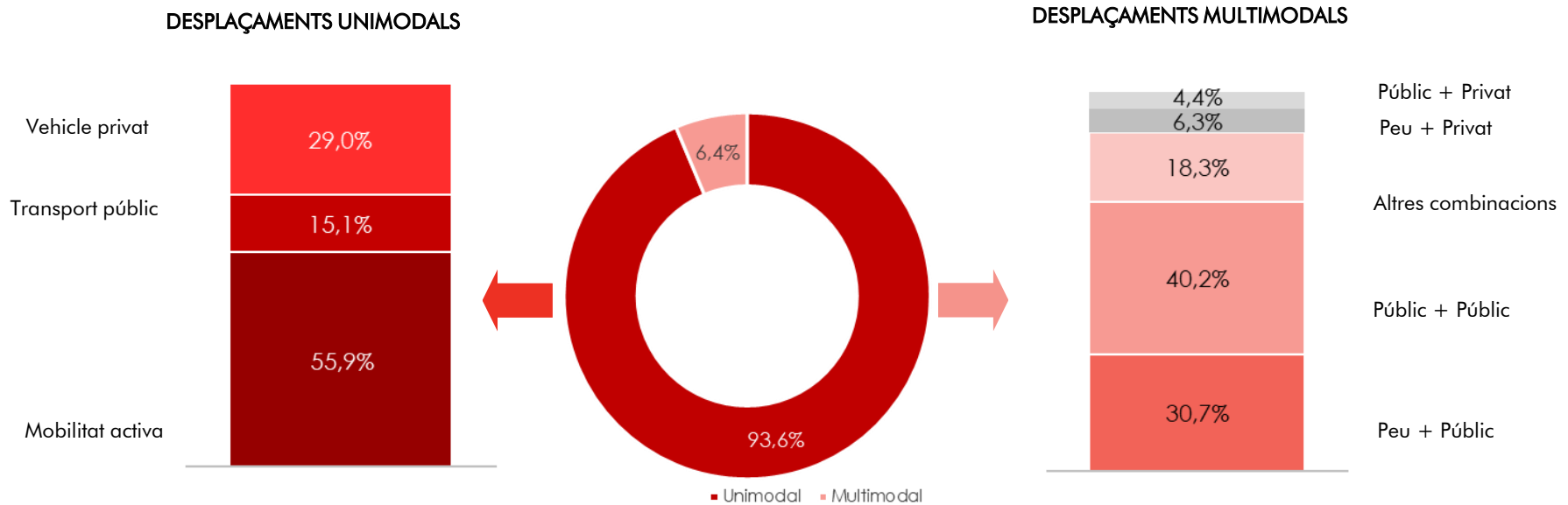
- La quota modal en la mobilitat diària presenta diferències segons la corona de residència:
 - Les persones residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i els modes de mobilitat activa, i el menor del vehicle privat, tot i que aquest any ha decaïgut la mobilitat activa fins un 55,5% i ha augmentat el transport públic a un 23,8%.
 - En canvi, les persones residents a la segona corona metropolitana, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en vehicle privat (que engloba el 48,3% de la mobilitat).



3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- El 93,6% dels desplaçaments de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 6,4% 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.
- El transport públic és el mode amb major multimodalitat (el més present en les diferents cadenes modals). El 29% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport diferents (tots públics o en combinació amb altres mitjans).



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, motos i ciclomotors, i l'aparcament reservat en destinació en el cas de la furgoneta.
- Pel que fa a les bicicletes, l'aparcament en propietat, lloguer o concessió i l'aparcament al carrer son els majoritaris amb valors similars.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto	Furgoneta	Bicicleta ¹
Carrer*	38,3%	60,5%	38,3%	33,9%
Propietat, lloguer o concessió	31,8%	25,2%	16,2%	36,3%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	20,7%	11,7%	19,2%	12,1%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,5%	..	..	..
Altres**	6,6%	..	23,6%	17,1%
Total	100%	100%	100%	100%

* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

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

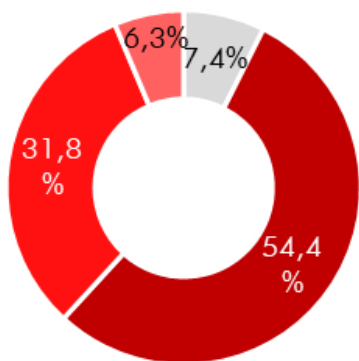
¹Les dades d'aparcament de la bicicleta fan referència a la segona onada del treball de camp

3. Mode de transport

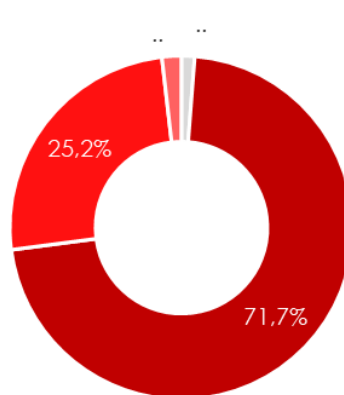
3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

- La gratuïtat en l'aparcament és majoritari. En el cas del cotxe supera el 50%, però en el cas de la moto, el ciclomotor i la furgoneta supera el 66%.

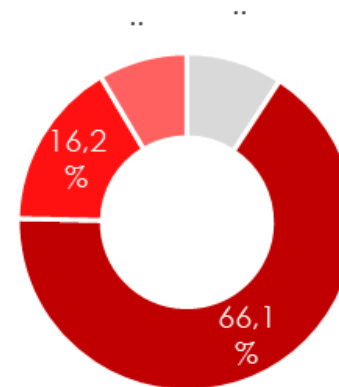
Aparcament cotxe



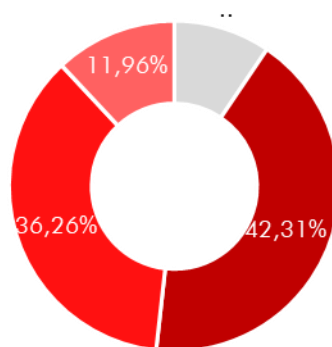
Aparcament moto



Aparcament furgoneta



Aparcament Bicicleta¹



Gratuït Propietat, lloguer o concessió Pagament Altres**

**Inclou: no aparca, només para un moment i no ho sap, no contesta.
¹Les dades d'aparcament de la bicicleta fan referència a la segona onada del treball de camp

3.5. Lloc d'aparcament del cotxe

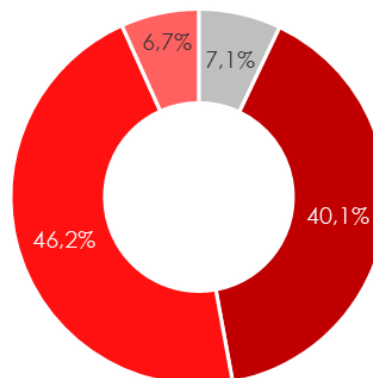
- En els desplaçaments interns al municipi de residència, l'aparcament predominant és en propietat, lloguer o concessió (46,2%), seguit de l'aparcament al carrer (33,2%).
- Quan el desplaçament es fa a un altre municipi, l'aparcament al carrer (48,0%) i l'aparcament reservat en destinació (37,8%) són predominants.
- L'aparcament gratuït s'utilitza en el 81,6% dels viatges a d'altres municipis, i el 46,2% al propi municipi de residència, mentre que l'aparcament de pagament és del 8,1% en un altre municipi i del 7,1% al municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	33,2%	48,0%
Propietat, lloguer o concessió	46,2%	4,7%
Reservat en destinació (carrer/s ubterrani)*	11,7%	37,8%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,2%	3,2%
Altres**	6,8%	6,3%
Total	100%	100%

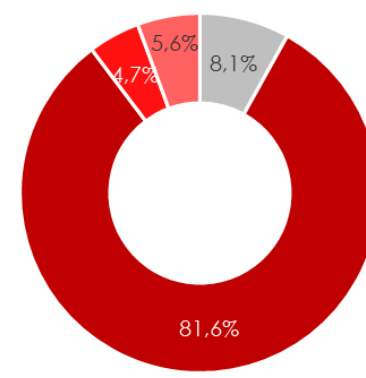
* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; intercanvi (estació de trens o d'autobusos); i no ho sap, no contesta

Municipi de residència



A un altre municipi



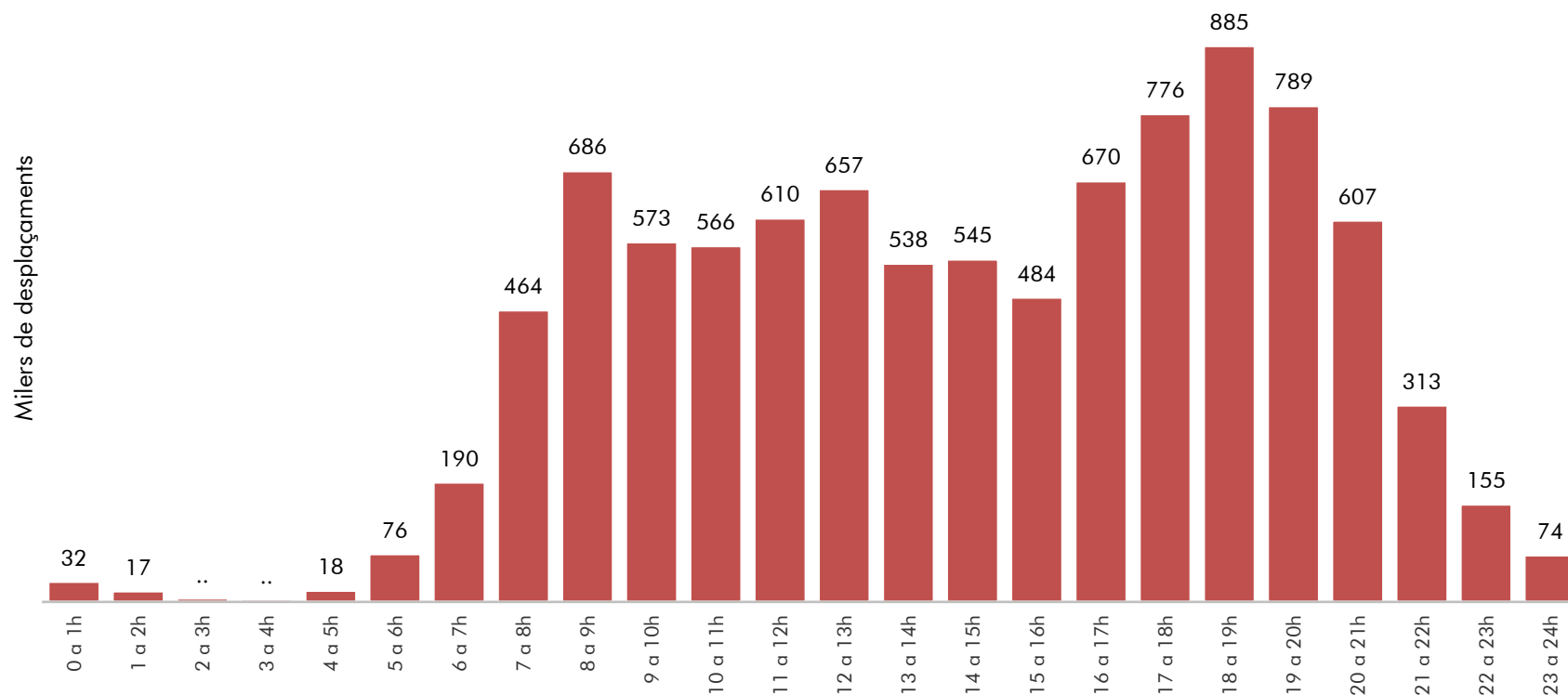
Gratuït, Propietat, lloguer o concessió, Pagament, Altres**

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; intercanvi (estació de trens o d'autobusos); i no ho sap, no contesta

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.

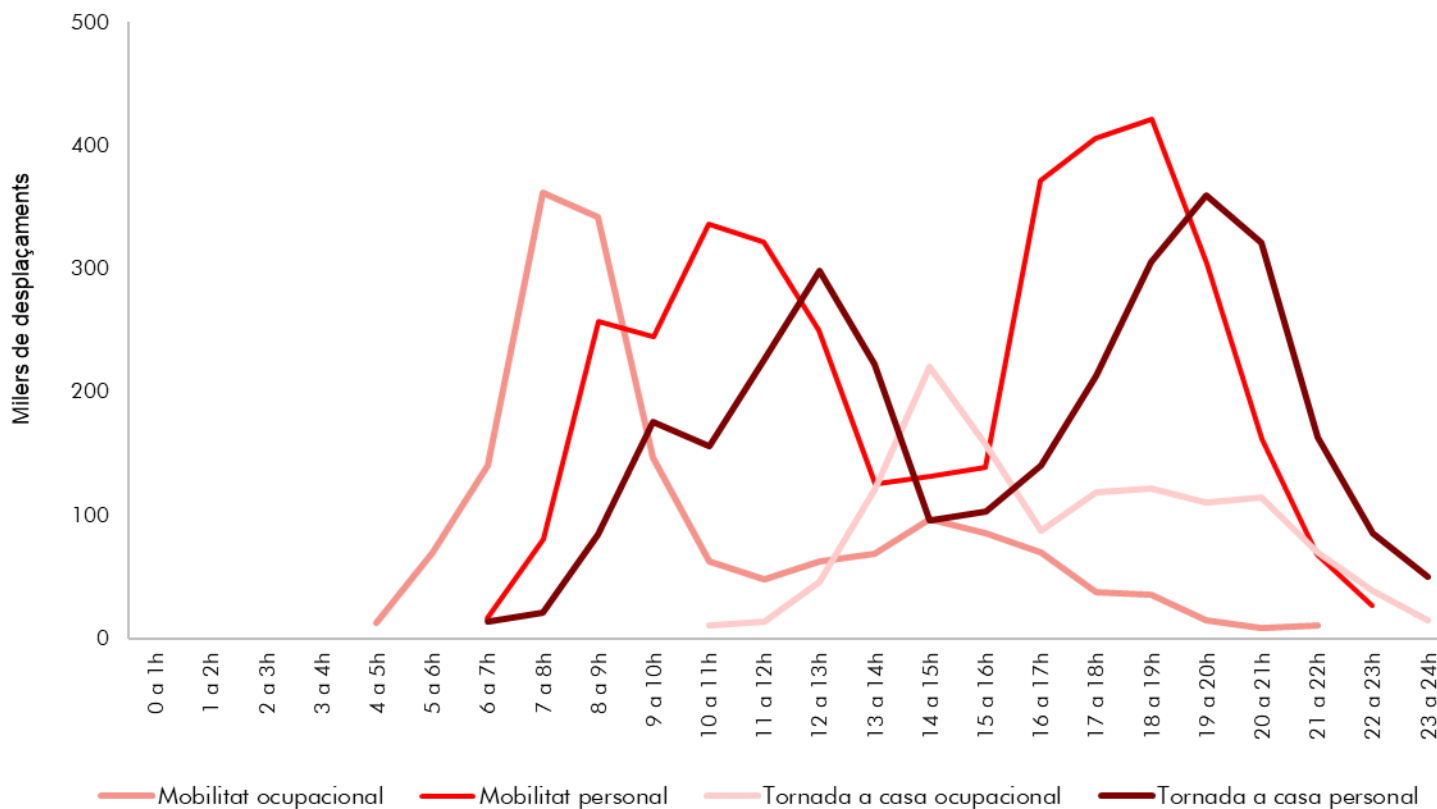


4. El temps de la mobilitat

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 41,8% 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.

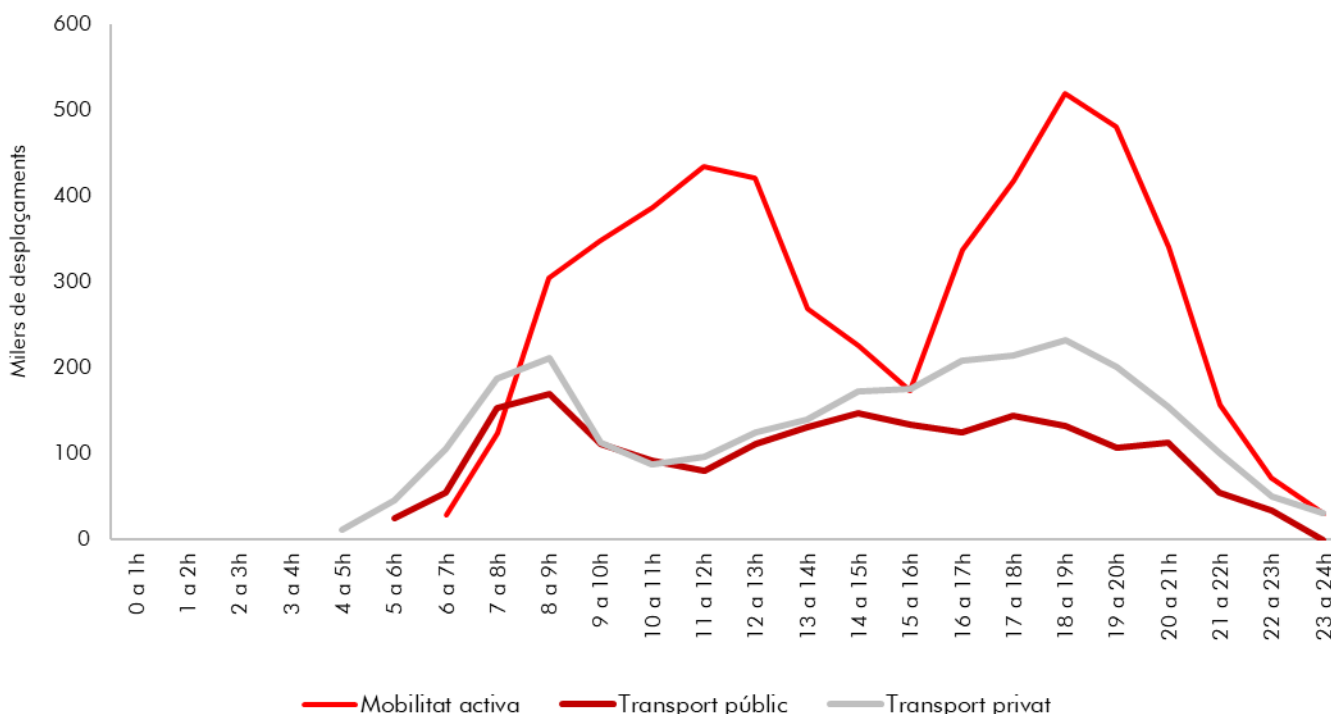


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

4.1.2 Distribució horària segons mode de transport

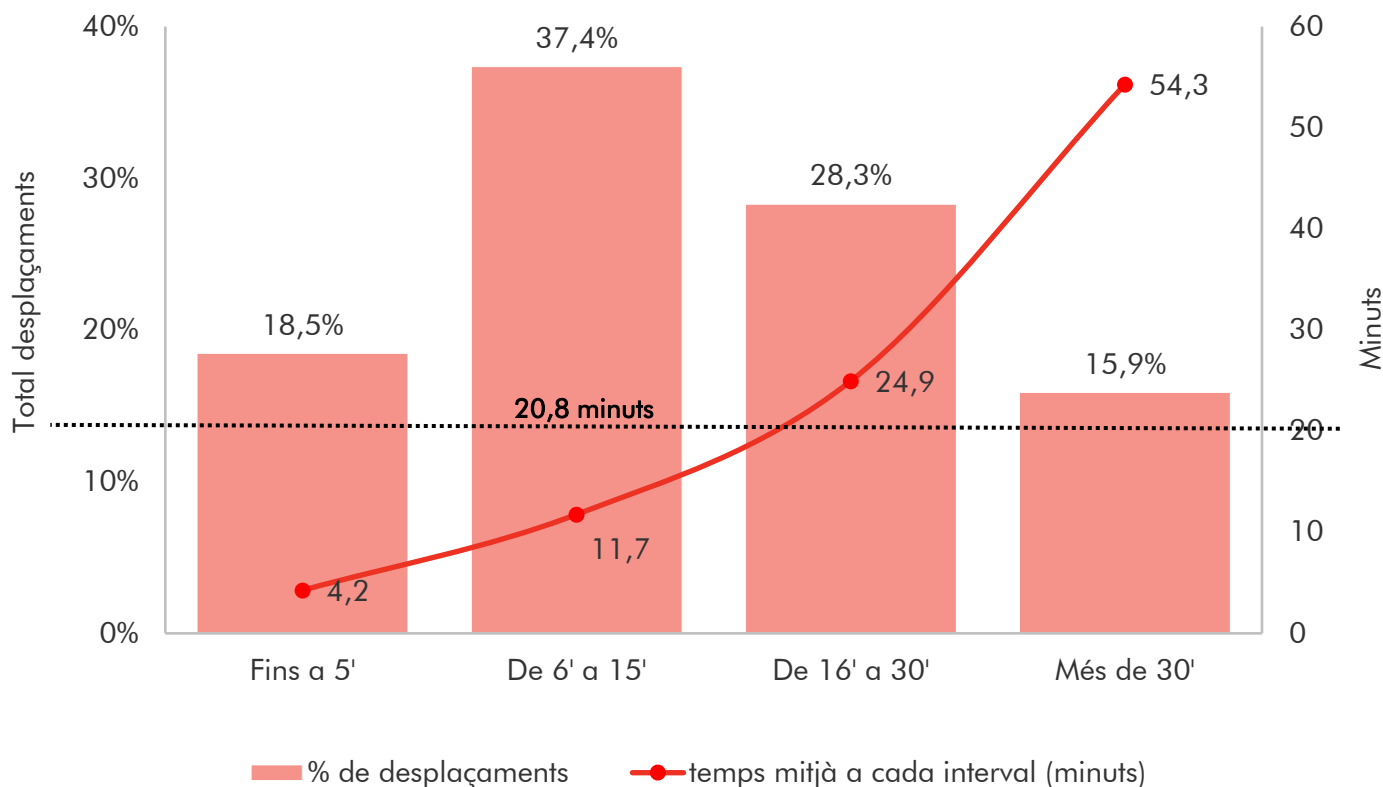
- Els desplaçaments en modes actius predominen en gairebé totes les hores del dia, excepte fins les 8 del matí, quan l'ús dels modes motoritzats és major. Al migdia, entre les 14 i 16 hores, s'equilibra l'ús dels diferents modes de transport. La distribució horària de la mobilitat activa coincideix al 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 més similar al llarg del dia, amb una punta al matí (de 7h a 9h), una punta al migdia (de 14h a 15h) i una punta a la tarda (de 18h a 19h).



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 20,8 minuts.
- El 55,9% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 15,9% dels desplaçaments tenen una durada superior als 30 minuts.



4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

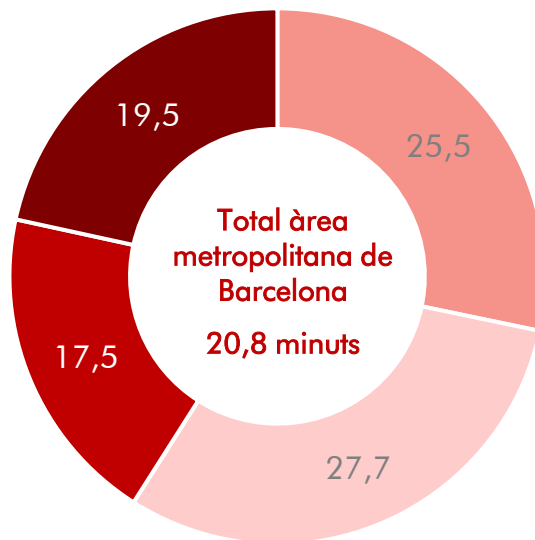
4.2.1 Durada mitjana segons motiu

- Els desplaçaments per motius ocupacionals són de major durada que els desplaçaments personals. Les tornades a casa ocupacionals són les més llargues (27,7 minuts de mitjana).
- Els desplaçaments de major durada són per motiu passeig (28,1 minuts) i estudis (26,7 minuts). El segueixen el motiu treball i gestions de treball (25,3 minuts) i metge/hospital (21,7 minuts).
- Els desplaçaments més curts son per anar a comprar (11,5 minuts) i acompanyar persones (14,2 minuts), activitats que normalment es realitzen en un entorn proper a la residència.

Mobilitat personal

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Compres	11,5
Acompanyar persones	14,2
Oci/diversió/àpats/esports	18,7
Gestions personals	20,3
Visita amic/familiar	21,4
Metge/Hospital	21,7
Passeig	28,1

Temps expressat en minuts



Mobilitat ocupacional

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball i gestions de treball	25,3
Estudis	26,7

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

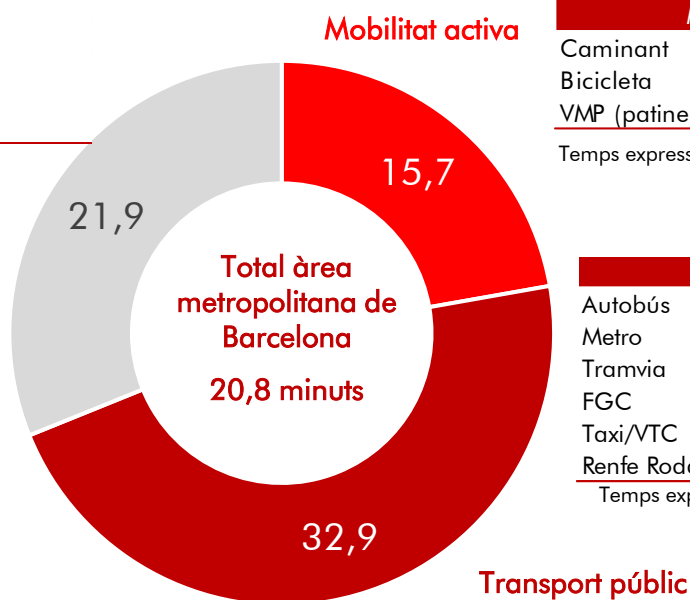
4.2.2 Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en vehicle privat dels i les residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 21,9 minuts; 32,9 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 15,7 minuts en el cas dels modes de mobilitat activa.
- Els desplaçaments a peu, en VMP, en moto o ciclomotor són els declarats com els de menor durada mitjana, al voltant de 15 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies i FGC (53,3 minuts en el primer cas i 41,4 en el segon). El segueixen els desplaçaments en camió, de 49,7 minuts de durada.

Mode de transport	Durada mitjana
Cotxe com a conductor	22,8
Cotxe com a acompanyant	21,9
Moto com a conductor	16,7
Ciclomotor	16,1
Furgoneta	33,1
Camió	49,7

Temps expressat en minuts

Vehicle privat



Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	15,3
Bicicleta	25,1
VMP (patinet, segway i altres ginys)	13,3

Temps expressat en minuts

Mode de transport	Durada mitjana
Autobús	28,5
Metro	32,2
Tramvia	29,5
FGC	41,4
Taxi/VTC	19,9
Renfe Rodalies	53,3

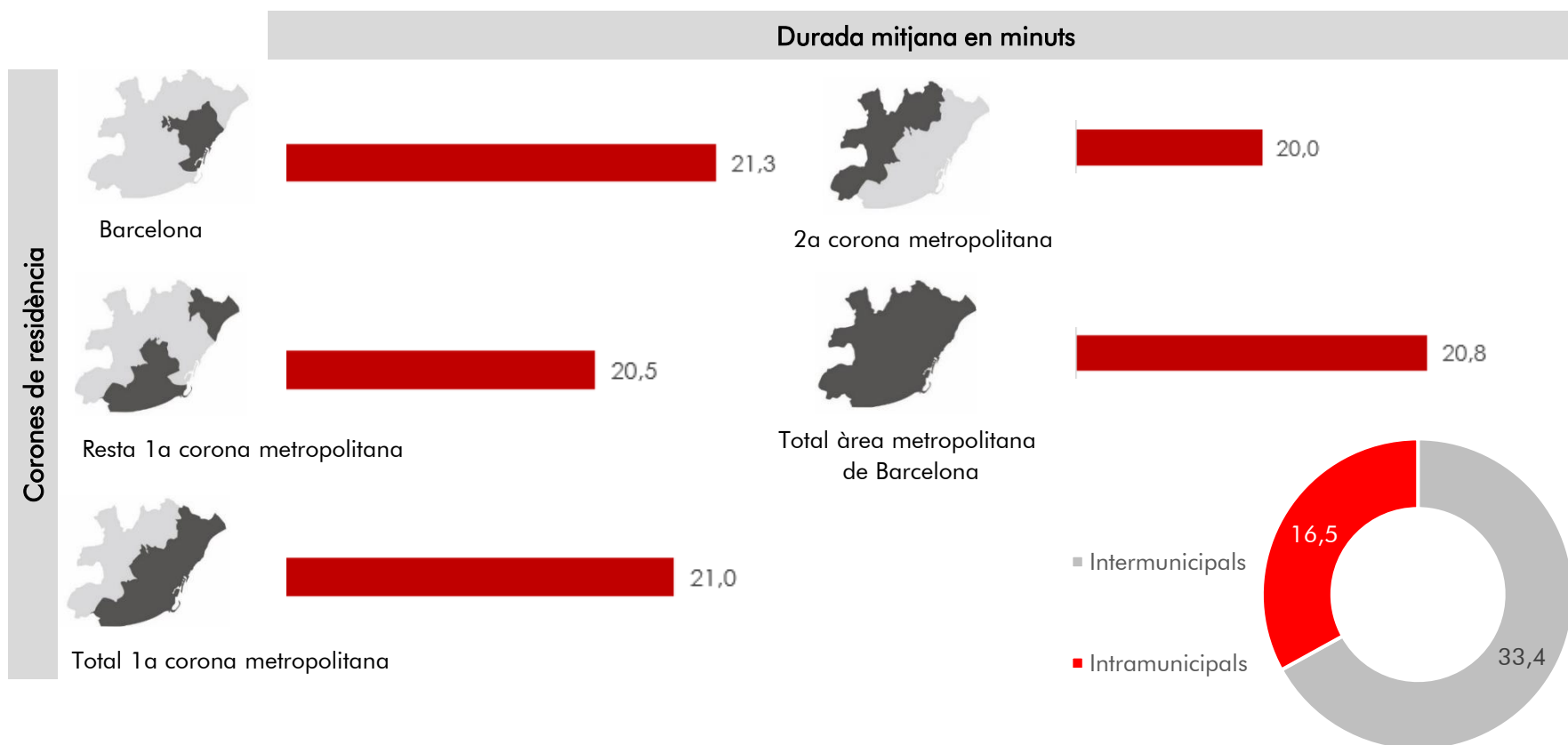
Temps expressat en minuts

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

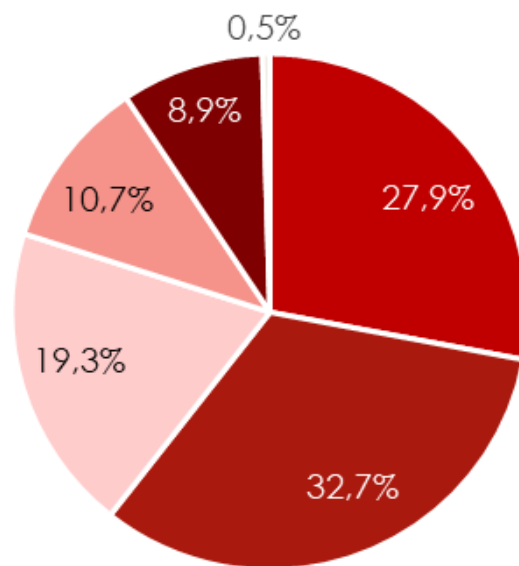
4.2.3 Durada mitjana segons àmbits territorials i tipus de fluxos

- No s'observen diferències importants en la durada mitjana declarada dels desplaçaments segons la corona de residència. No obstant això, els i les residents de Barcelona declaren una durada mitjana superior 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.



5.1. Dades generals

- La distància mitjana dels desplaçaments totals de l'àmbit AMB és de 3,8 km.
- La majoria de desplaçaments, el 60,6% són de menys de 2 km de distància.

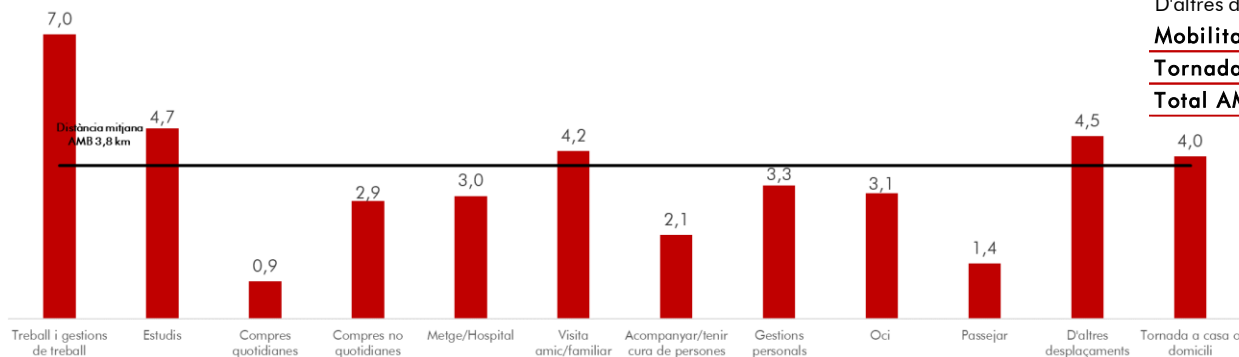


- Menys de 500 metres
- De 500 metres a 2 km
- De 2 a 5 km
- De 5 a 10 km
- De 10 a 50 km
- Més de 50 km

5.2. Distància segons motiu del desplaçament

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els motius s'observa com els desplaçaments per compres quotidianes i per passeig tenen les distàncies més curtes, de 0,9 km i d'1,4 km respectivament. Seguit dels acompanyaments i les compres no quotidianes (2,1 i 2,9 km en cada cas).
- Els desplaçaments per treball i estudis superen de llarg la distància mitjana dels 3,8 km, sent en el primer cas de 7,0 km i en el segon de 4,7 km.
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància entre els motius dels desplaçaments s'observa com la mobilitat ocupacional representa una major proporció de la distància total que de desplaçaments totals, al contrari que la mobilitat per motius personals.

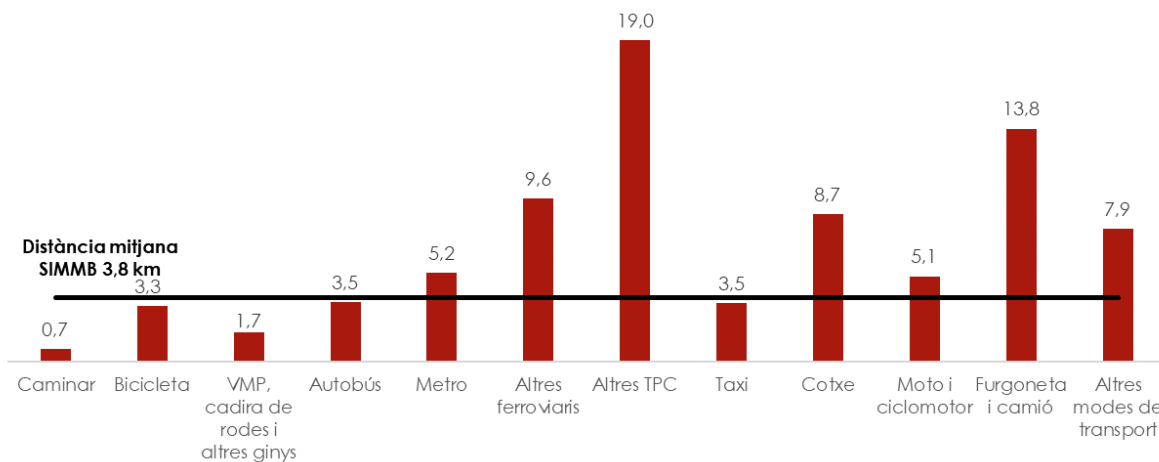
Motiu del desplaçament	% desplaçaments	% distància
Treball i gestions de treball	14,9%	27,7%
Estudis	2,4%	3,0%
Mobilitat ocupacional	17,3%	30,7%
Compres quotidianes	9,2%	2,3%
Compres no quotidianes	1,7%	1,3%
Metge/Hospital	2,2%	1,8%
Visita amic/ga/familiar	2,7%	2,9%
Acompanyar/tenir cura de persones	7,9%	4,3%
Gestions personals	2,5%	2,2%
Oci/diversió/espectacles/cinemes /Restaurants/esports	5,5%	5,0%
Passejar	0,7%	1,9%
D'altres desplaçaments	5,3%	..
Mobilitat personal	37,8%	21,7%
Tornada a casa o domicili	44,9%	47,6%
Total AMB	100,0%	100%



5.3. Distància segons mode de transport

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els mitjans de transport s'observa com els modes actius tenen les menors distàncies, especialment el caminar amb menys de 1 km i els desplaçaments amb VMP i altres ginys, amb 1,7 km. Els desplaçaments amb bicicleta tenen una durada mitjana de 3,3 km.
- Entre els mitjans de transport públic els desplaçaments en autobús tenen una durada mitjana de 3,5 km i els mitjans ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe i Tramvia) de 9,6 km.
- Els desplaçaments en moto i ciclomotor són els que tenen una distància mitjana inferior entre els modes privats, seguit del cotxe (5,1 i 8,7 km, en cada cas).
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància segons mitjans s'observa com mentre els desplaçaments en modes actius són els majoritaris, aquests només representen el 11,8% de la distància total. Al contrari que amb el transport públic i el vehicle privat, que tenen un major pes en la distància que en els desplaçaments.

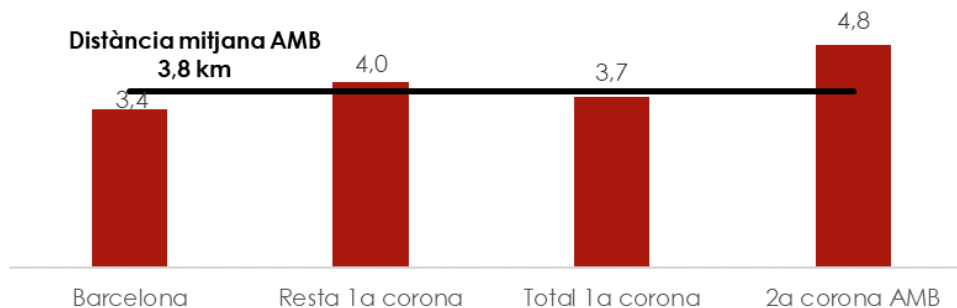
Mode de transport	% desplaçaments	% distància
Caminant	49,5%	9,6%
Bicicleta	2,1%	1,8%
VMP (Patinet, segway o altres ginys) cadira de rodes	0,8%	0,4%
Total mobilitat activa	52,5%	11,8%
Autobús	7,3%	6,7%
Metro	8,2%	11,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	3,8%	9,5%
Resta transport públic	0,1%	0,7%
Taxi	0,6%	0,5%
Total transport públic	19,9%	28,7%
Cotxe	21,8%	50,0%
Moto i ciclomotor	5,0%	6,6%
Furgoneta, camió	0,8%	2,8%
Total vehicle privat	27,6%	59,4%
Altres modes de transport	..	..
Total SIMMB	100%	100%



5. La distància dels desplaçaments

5.4. Anàlisi territorial

- L'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons corones de residència mostra un augment progressiu de la distància a mesura que els desplaçaments es fan més lluny de Barcelona ciutat. Així la distància mitjana dels desplaçaments dels residents a Barcelona és de 3,4 km i dels residents a la resta de l'AMB de 4,8km.



6. La mobilitat segons segments de població

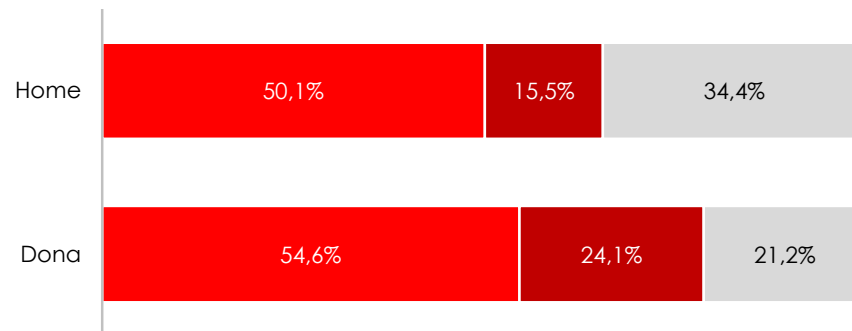
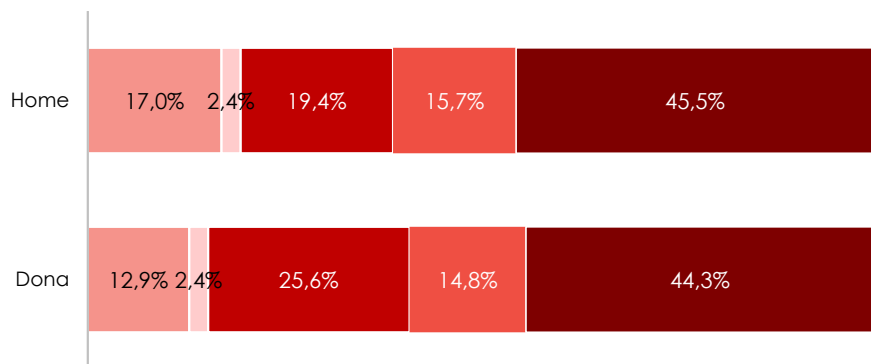
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.1 Sexe

- Els homes recorren una distància de gairebé 5 km superior a les dones, de mitjana cada dia.
- Els homes es desplacen en major proporció per motius de treball que les dones, que ho fan més per motius personals ineludibles.
- 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	3,5 desplaçaments/dia
Dones	3,4 desplaçaments/dia

Homes	17,1 km de distància mitjana/dia
Dones	12,2 km de distància mitjana/dia



■ Treball i gestions de treball ■ Estudis ■ Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional ■ Tornada a casa

■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

Segons motiu

Segons mode

6. La mobilitat segons segments de població

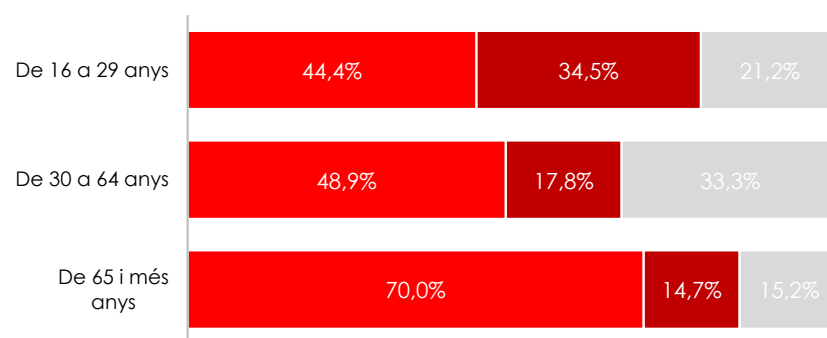
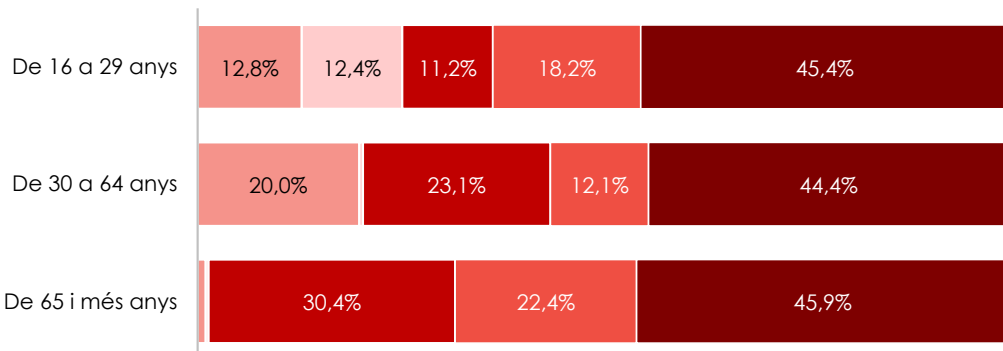
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.2 Edat

- El grup de persones d'entre 30 i 64 anys és el que recorre una distància mitjana diària major, mentre que en la població de 65 i més anys la distància mitjana recorregida per dia és la més baixa.
- La mobilitat personal és majoritària en el grup poblacional de 65 i més 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 65 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	3,2 desplaçaments /dia
De 30 a 64 anys	3,7 desplaçaments /dia
De 65 i més anys	3,0 desplaçaments /dia

De 16 a 29 anys	14,1 km de distància mitjana/dia
De 30 a 64 anys	16,8 km de distància mitjana/dia
De 65 i més anys	8,6 km de distància mitjana/dia



■ Treball i gestions de treball ■ Estudis ■ Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional ■ Tornada a casa

■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

Segons motiu

Segons mode

6. La mobilitat segons segments de població

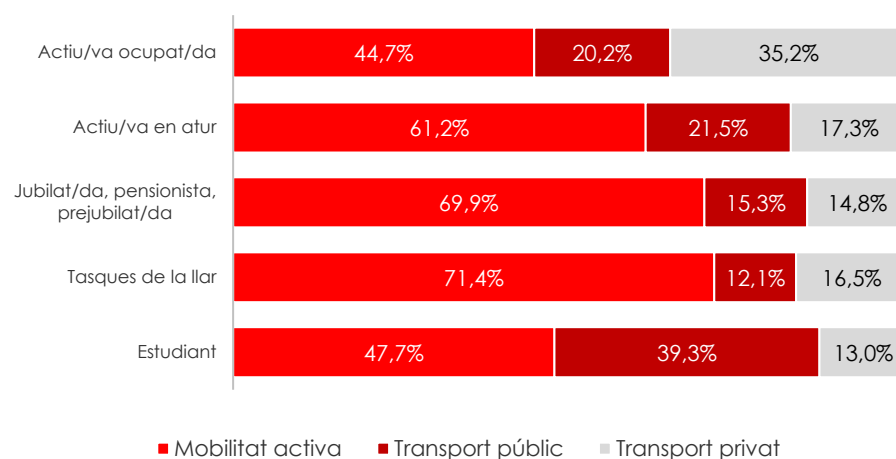
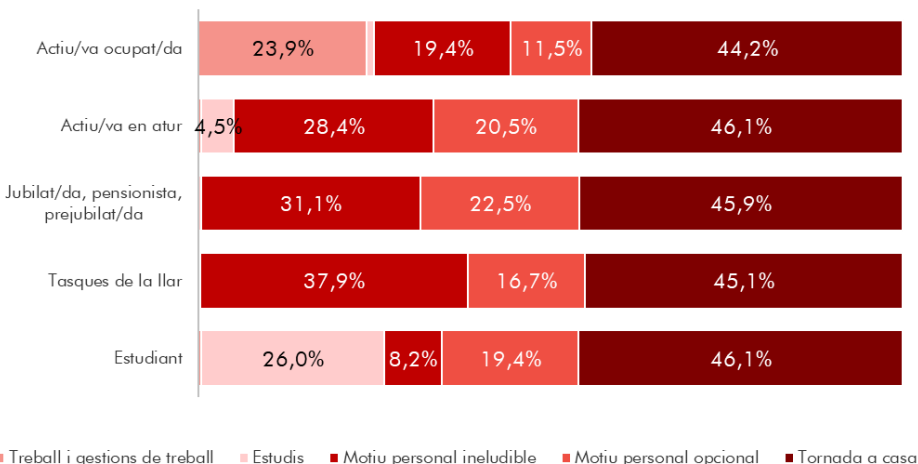
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.3 Situació professional

- Les persones actives ocupades són, juntament a les persones dedicades a les tasques de la llar, les que fan un major nombre de desplaçaments diaris de mitjana, 3,7 desplaçaments per persona al dia, respectivament. Les persones ocupades són les que recorren una major distància mitjana en la mobilitat en dia feiner.
- D'altra banda, els i les estudiants i les persones actives ocupades es desplacen més per motius ocupacionals. Les persones actives ocupades són les que mostren un major percentatge de transport privat (35,2 %). Els i les estudiants són el col·lectiu que més utilitza el transport públic (39,3% dels seus desplaçaments).

Estudiants	3,1 desplaçaments/dia
Tasques de la llar	3,7 desplaçaments/dia
Jubilats/des i pensionistes	3,1 desplaçaments/dia
Ocupats/des	3,7 desplaçaments/dia
Aturats/des	3,3 desplaçaments/dia

Estudiants	11,4 km de distància mitjana/dia
Tasques de la llar	11,0 km de distància mitjana/dia
Jubilats/des i pensionistes	8,3 km de distància mitjana/dia
Ocupats/des	17,9 km de distància mitjana/dia
Aturats/des	10,5 km de distància mitjana/dia



Segons motiu

Segons mode

6. La mobilitat segons segments de població

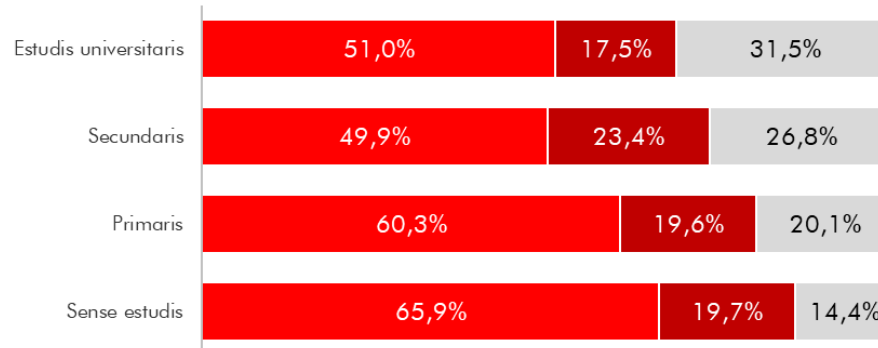
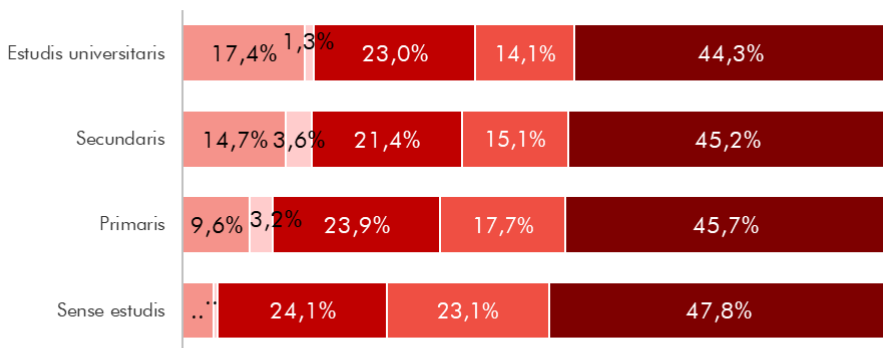
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.3 Nivell d'estudis

- El grau de mobilitat diària augmenta a mesura que incrementa el nivell d'estudis acabats, així com també ho fa la distància mitjana recorreguda al dia.
- La mobilitat de treball i gestions de treball augmenta amb el nivell d'estudis, en detriment de la mobilitat personal ineludible i opcional.
- 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	2,2 des plaçaments /dia
Primaris	3,0 des plaçaments /dia
Secundaris	3.5 des plaçaments /dia
Estudis universitaris	3.7 des plaçaments /dia

Sense estudis	10,1 km de distància mitjana/dia
Primaris	10,8 km de distància mitjana/dia
Secundaris	14,8 km de distància mitjana/dia
Estudis universitaris	16,2 km de distància mitjana/dia



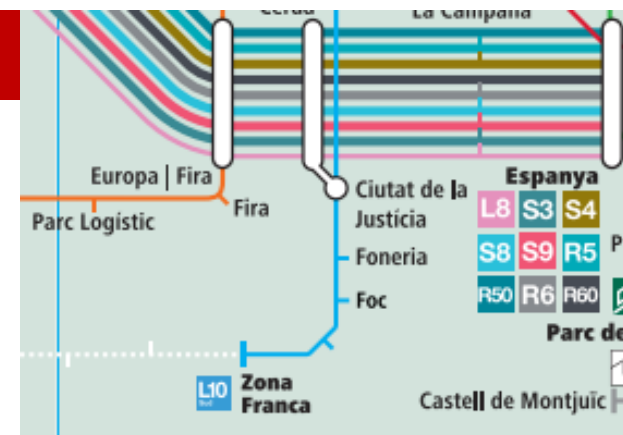
■ Treball i gestions de treball ■ Estudis ■ Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional ■ Tornada a casa

■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

Segons motiu

Segons mode

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA



1. Avaluació de la xarxa de transport públic

1.1. Segons variables territorials

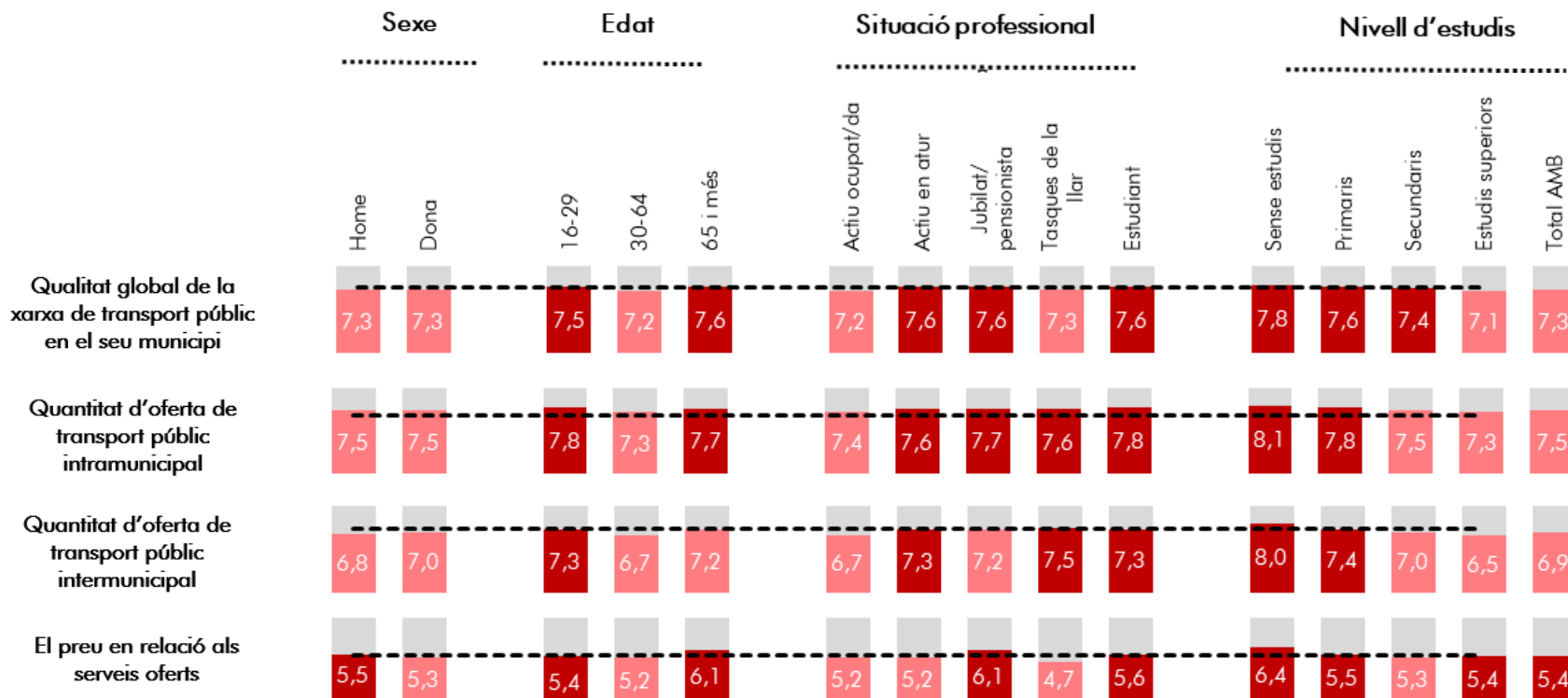
- La valoració de la quantitat d'oferta de transport públic, la qualitat de la seva xarxa i el seu preu disminueix progressivament com més lluny de Barcelona se situen les persones residents.
- En el conjunt de l'àmbit de l'AMB les persones residents valoren amb un 7,3 la qualitat global de la xarxa, amb un 7,5 la quantitat d'oferta intramunicipal, amb un 6,9 la quantitat d'oferta intermunicipal i amb un 5,4 el preu en relació als serveis oferts.



1. Avaluació de la xarxa de transport públic

1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes i les dones fan una avaluació similar dels elements de la xarxa de transport públic.
- Els grups d'edat que millor valoren l'oferta de transport públic són la població de 16 a 29 anys i la de 65 anys i més. La població de 65 i més anys són els que millor valoren el preu en relació als serveis oferts, amb un valor superior al 6.
- La població activa ocupada fa una valoració més baixa que les persones amb altres situacions professionals.
- La població sense estudis o estudis primaris valoren millor la qualitat i oferta del transport públic que la població amb estudis secundaris o superiors.



2.1. Segons variables territorials

- La satisfacció* amb els modes actius és elevada i no presenta diferències entre àmbits territorials.
- La satisfacció expressada per les persones usuàries del cotxe com a conductor augmenta progressivament a mesura que ens allunyem de Barcelona.
- Els modes ferroviaris Renfe regional i Rodalies Renfe són els que reben una valoració més baixa.

Mitjà de transport	Àmbits territorials				
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a Corona	Resta AMB	Total AMB
Bicicleta	8,7	8,8	8,8	8,7	8,7
A peu	8,7	8,6	8,6	8,7	8,6
Moto/ciclomotor	8,4	8,9	8,6	8,8	8,6
Patinet, segways i altres ginys	8,4	8,0	8,3	8,4	8,3
Cotxe com a acompanyant	7,9	8,3	8,0	8,1	8,1
Tramvia	7,9	8,1	8,0	7,6	8,0
Cotxe com a conductor	7,4	8,0	7,7	8,0	7,7
FGC	7,6	7,7	7,6	7,7	7,6
Taxi/VTC	7,5	7,8	7,5	7,6	7,5
Furgoneta/camió	7,3	7,2	7,2	7,6	7,3
Bus urbà de Barcelona (TMB)	7,3	7,4	7,3	6,9	7,3
Bus urbà d'altres municipis	7,3	7,2	7,2	6,5	7,1
Bus interurbà	6,9	7,2	7,1	6,9	7,1
Metro	7,0	7,3	7,1	6,7	7,1
Renfe regional/mitja distància	6,4	7,2	6,7	6,5	6,7
Rodalies Renfe	6,4	7,0	6,7	6,2	6,6

*La satisfacció expressada per la persona usuària en una escala de 0 (gens) a 10 (molt alt).

2.2. Segons variables sociodemogràfiques

Mitjà de transport	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total AMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
Bicicleta	8,8	8,7	8,8	8,7	8,7	8,8	8,3	8,4	..	..	..	8,7	8,7	8,8	8,7
A peu	8,6	8,7	8,5	8,7	8,5	8,8	8,5	8,5	8,5	8,2	8,2	8,4	8,6	8,8	8,6
Moto/ciclomotor	8,7	8,4	8,9	8,5	..	8,5	..	..	..	..	..	..	8,9	8,4	8,6
Patinet, segways i altres ginys	8,2	8,4	8,3	8,4	4,2	8,3	8,1	3,6	..	8,3	..	8,3	8,3	8,2	8,3
Cotxe com a acompanyant	7,7	8,2	8,5	7,8	8,2	7,9	8,1	8,2	..	8,6	..	8,4	8,2	7,7	8,1
Tramvia	7,9	8,0	7,8	7,9	8,3	7,8	8,1	8,4	..	7,5	..	8,2	8,0	7,8	8,0
Cotxe com a conductor	7,7	7,8	8,3	7,6	8,0	7,6	8,1	8,0	7,6	8,5	7,6	8,1	7,9	7,5	7,7
FGC	7,5	7,7	7,5	7,5	8,1	7,5	7,7	8,1	..	7,4	..	8,0	7,6	7,6	7,6
Taxi/VTC	7,4	7,7	7,8	7,3	..	7,5	7,0	..	..	7,9	..	..	7,6	7,5	7,5
Furgoneta/camió	7,2	7,9	7,5	7,2	8,3	7,2	8,0	8,3	8,7	8,7	..	7,5	7,1	7,4	7,3
Bus urbà de Barcelona (TMB)	7,2	7,4	7,3	7,2	7,7	7,1	7,4	7,7	7,0	7,3	8,2	7,6	7,4	7,1	7,3
Bus urbà d'altres municipis	7,1	7,2	7,1	6,9	..	6,9	7,1	..	..	7,1	..	7,4	7,0	7,0	7,1
Bus interurbà	6,9	7,1	7,0	7,0	7,3	6,9	7,2	7,3	..	6,9	..	7,4	7,1	6,8	7,1
Metro	7,2	7,0	7,0	7,0	7,5	6,9	7,2	7,5	..	7,2	..	7,5	7,2	6,8	7,1
Renfe regional/mitja distància	6,6	6,7	6,7	6,5	7,3	6,5	7,1	7,2	..	6,5	..	6,8	6,8	6,6	6,7
Rodalies Renfe	6,6	6,6	6,5	6,5	7,3	6,4	7,0	7,3	7,6	6,7	6,8	7,4	6,8	6,3	6,6

3.1. Segons variables sociodemogràfiques

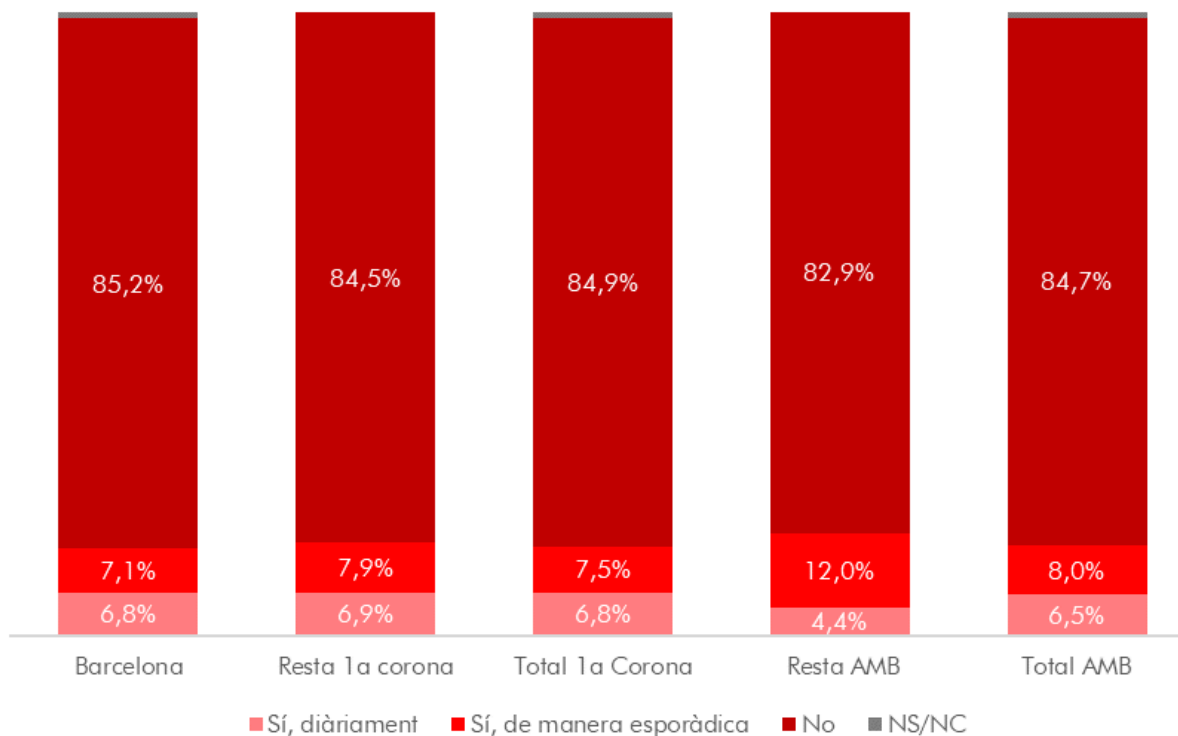
- Les dones valoren de manera més elevada la por a patir un accident amb qualsevol mitjà de transport que els homes.

Mitjà de transport	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total AMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/ pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
Patinet, segways i altres ginys	4,7	5,6	5,3	4,9	..	5,2	5,0	..	..	4,5	..	4,4	5,7	4,7	5,0
Moto/ciclomotor privada	4,8	5,6	5,4	5,0	3,9	5,1	5,0	3,8	..	..	..	4,6	4,7	5,2	5,0
Bicicleta privada	4,0	4,3	3,8	4,2	4,0	4,1	4,5	4,3	..	2,8	..	4,1	3,9	4,1	4,1
Cotxe com a acompanyant	3,7	4,0	3,7	4,2	3,6	4,1	4,2	3,6	4,9	3,3	4,1	3,8	3,9	4,0	3,9
Cotxe com a conductor	3,4	4,4	4,1	3,9	3,1	3,9	4,2	3,1	5,1	4,2	..	3,1	3,8	3,9	3,8
Furgoneta/camió	3,2	3,8	3,8	3,2	..	..	..	..	..	..	..	3,4	3,2	3,3	3,3
Taxi/VTC	3,0	3,4	3,4	3,4	2,7	3,4	3,5	2,7	..	3,0	..	2,7	3,5	3,2	3,2
Bus urbà d'altres municipis	2,4	3,0	2,9	2,8	2,5	2,8	3,1	2,5	..	2,7	..	2,9	2,9	2,5	2,7
Bus interurbà	2,3	2,9	2,3	3,0	2,3	2,7	3,4	2,2	4,3	2,3	2,0	2,7	2,8	2,6	2,7
Bus urbà de Barcelona (TMB)	2,1	2,8	2,6	2,6	2,2	2,6	2,9	2,3	3,7	2,2	2,4	2,6	2,8	2,2	2,5
Rodalies Renfe	2,0	2,9	2,3	2,6	2,4	2,4	3,1	2,5	..	2,2	..	3,1	2,6	2,3	2,5
Renfe regional/mitja distància	2,0	2,8	2,3	2,5	2,6	2,5	3,8	2,2	..	1,3	..	3,2	2,7	2,1	2,4
Tramvia	1,9	2,5	2,2	2,4	1,9	2,2	3,0	2,0	..	1,9	..	2,6	2,4	2,0	2,3
A peu	1,9	2,6	1,8	2,1	3,0	2,0	2,3	3,0	3,2	1,8	3,0	2,8	2,3	2,0	2,3
Metro	1,8	2,6	2,2	2,3	2,2	2,2	2,7	2,2	4,4	2,0	2,0	2,6	2,5	1,9	2,2
FGC	1,7	2,5	1,8	2,2	2,3	2,1	2,3	2,1	..	1,8	..	2,6	2,3	1,8	2,1

4. Afectacions de les restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona

4.1. Segons variables territorials

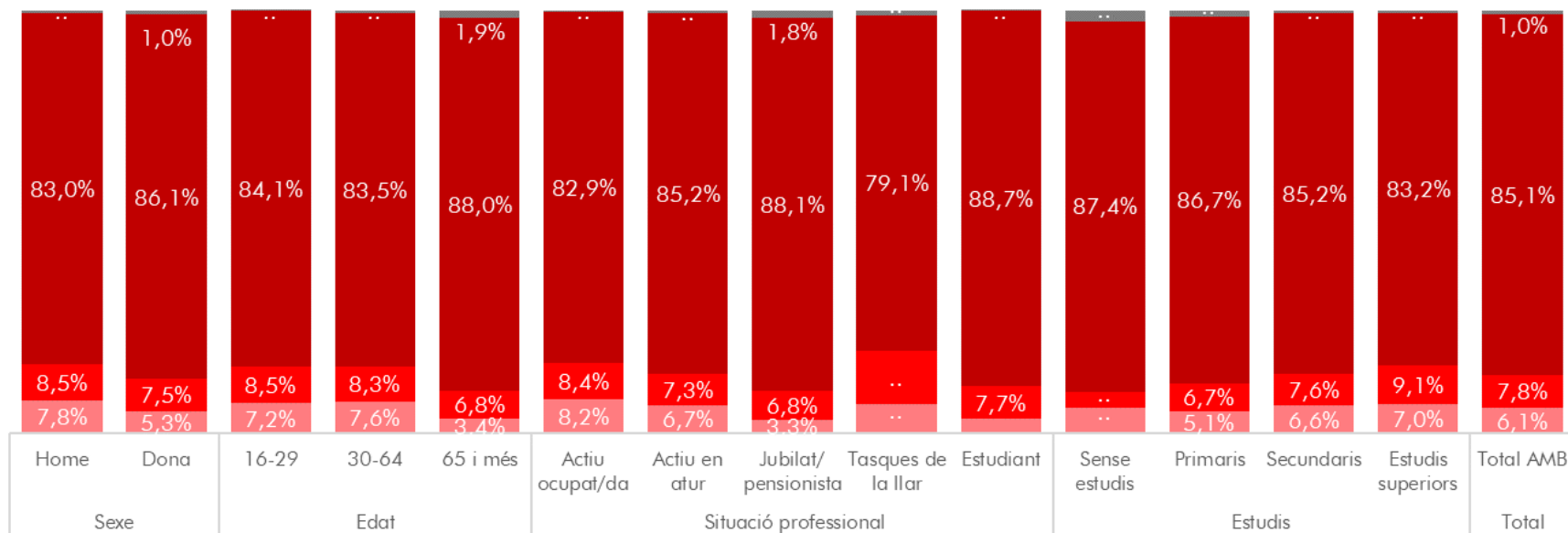
- Les persones més afectades per les restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona, de forma esporàdica i diàriament, són els i les residents a la Resta de l'AMB (amb uns percentatges al voltant del 16%).
- Les persones que declaren una major afectació diàriament són les que viuen a la resta de la Primera corona i a Barcelona ciutat, al voltant del 7%.
- En totes les corones de l'AMB és majoritària la resposta de no haver patit afectacions, amb valors superiors al 80%.



4. Afectacions de les restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona

4.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Les persones més afectades, ja sigui diàriament o de manera esporàdica, per la ZBE Rondes de Barcelona són els homes, les persones de 16 a 64 anys, les persones actives ocupades i a l'atur i les persones amb estudis superiors.



■ Sí, diàriament ■ Sí, de manera esporàdica ■ No ■ NS/NC

4. Afectacions de les restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona

4.3. Solucions a les afectacions segons variables territorials

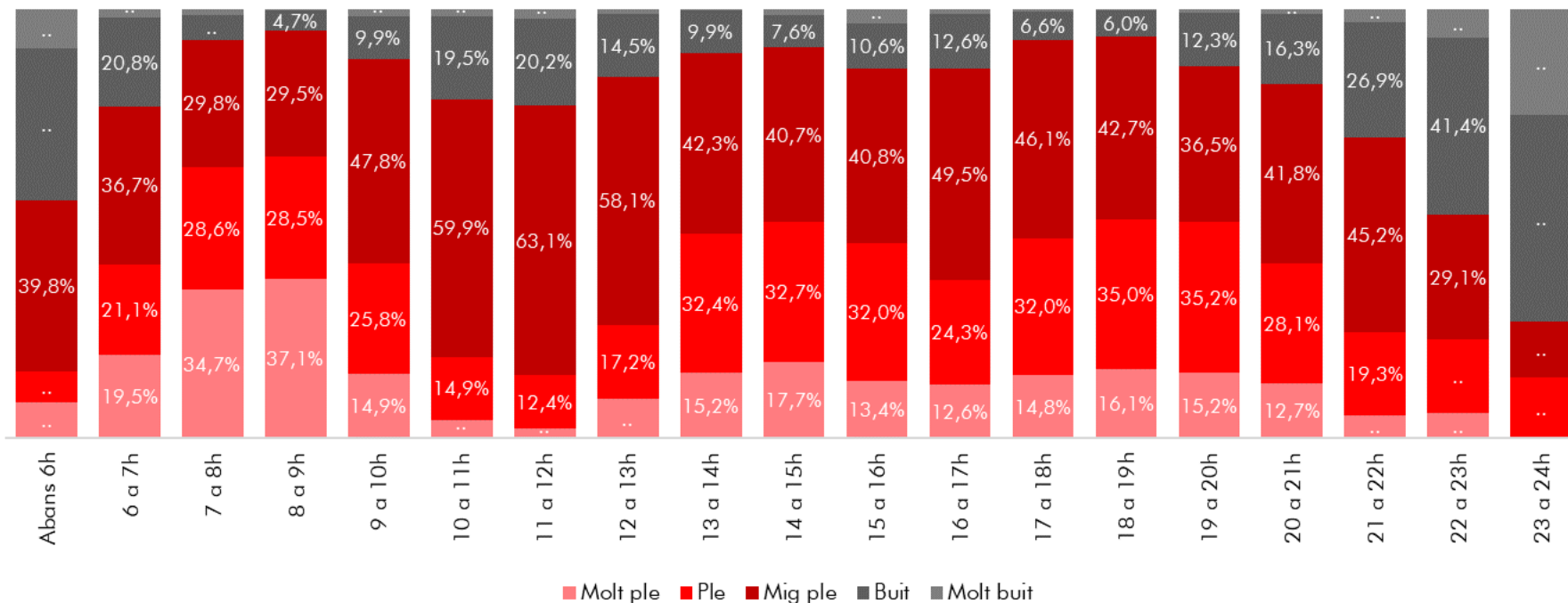
- A les persones que han respòs afirmativament que s'han vist afectades per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental des de setembre de 2020 a la ZBE Rondes de Barcelona se'ls ha preguntat quines solucions han adoptat al respecte.
- Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental és la solució amb més respostes, seguit de fer ús del transport públic. Aquestes dues solucions agrupen el 53% de les respostes totals.
- Segons corones de residència, a Barcelona ciutat és a on hi ha més respostes en relació a adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental, mentre que utilitzar el transport públic té més pesa a la resta de la 1a Corona i la resta de l'AMB.

Solucions a les afectacions	Barcelona	Resta 1a Corona	Total 1a Corona	Resta AMB	Total AMB
Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental	30,6%	28,5%	29,7%	29,0%	29,6%
Utilitzar el transport públic	19,9%	27,7%	23,3%	24,1%	23,4%
Canviar amb un altre vehicle (cotxe/moto) de propietat o prestat	7,3%	6,5%	6,9%	9,2%	7,2%
No fer el desplaçament i no fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, anar la feina, etc)	..	..	4,4%	9,8%	5,2%
Canviar l'horari del desplaçament a una altra hora del mateix dia	6,0%	..	4,4%	..	4,3%
No he canviat la forma de desplaçar-me	..	..	4,1%	..	4,2%
Fer el desplaçament a peu	5,6%	..	4,6%	..	4,0%
Compartir desplaçament amb una persona que disposa d'un vehicle amb etiqueta ambiental	..	..	3,1%	..	3,5%
Canviar el desplaçament a un altre dia	..	..	3,3%	..	3,3%
Altres	15,4%	17,3%	16,2%	9,6%	15,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

5. Nivell d'ocupació dels mitjans de transport públic segons franges horàries

5.1. Dades generals

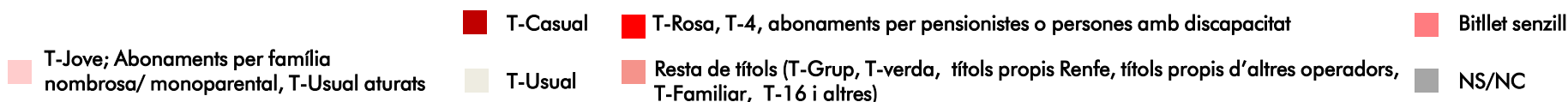
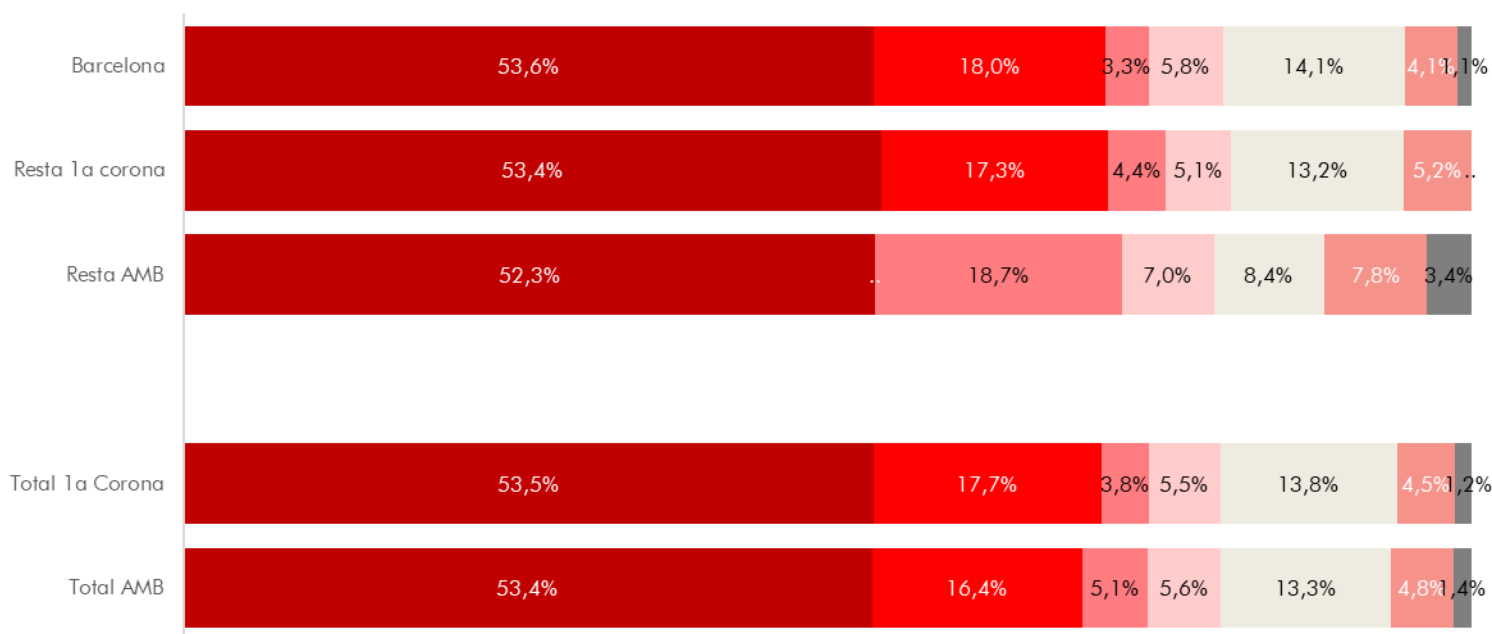
- Entre les persones que utilitzen algun mitjà de transport públic se'ls ha preguntat en quines franges horàries i la percepció del nivell d'ocupació en aquestes hores.
- La sensació de molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones), té els valors més elevats entre les 7 i les 9 hores. Entre les 14 i les 15 hores i les 18 i 19 hores aquesta percepció torna a tenir un pes important. Així, és entre les 7 i les 9 hores, les 14 i les 15 hores i les 18 i 19 hores quan més de la meitat de les persones responen que en aquestes franges el transport públic està ple (persones de peu i no contacte físic) o molt ple.



6. Ús habitual dels títols de transport públic

6.1. Segons variables territorials

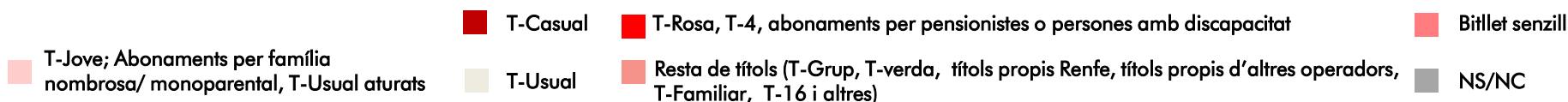
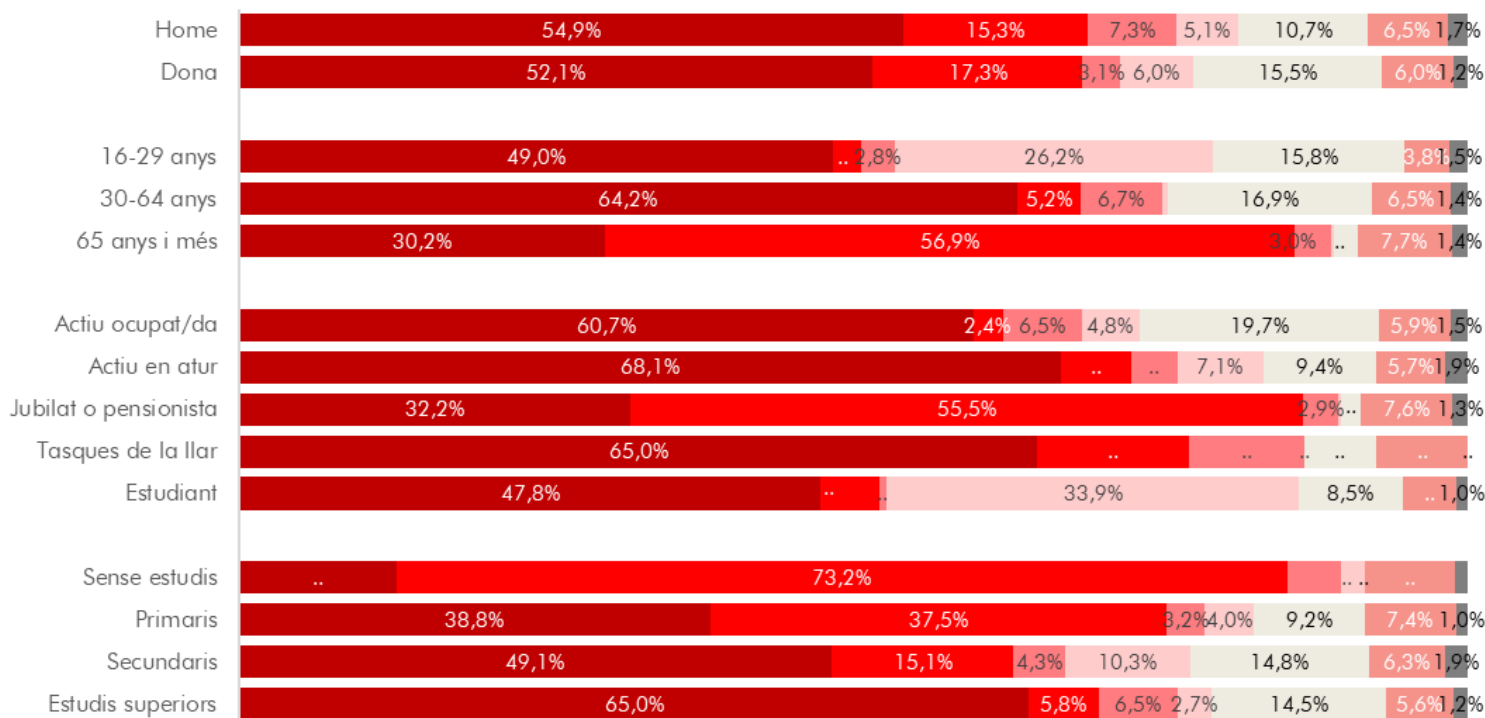
- A les persones usuàries del transport públic també se'ls ha preguntat pel títol de transport més utilitzat habitualment.
- La T-Casual és el títol més utilitzat en tots els àmbits territorials, especialment a Barcelona, la resta de la 1a corona i la resta de l'AMB, a on més de la meitat de les persones han respòs que aquest és el títol més usat habitualment, seguit en aquest àmbit de la T-Rosa, T-4,...



6. Ús habitual dels títols de transport públic

6.2. Segons variables sociodemogràfiques

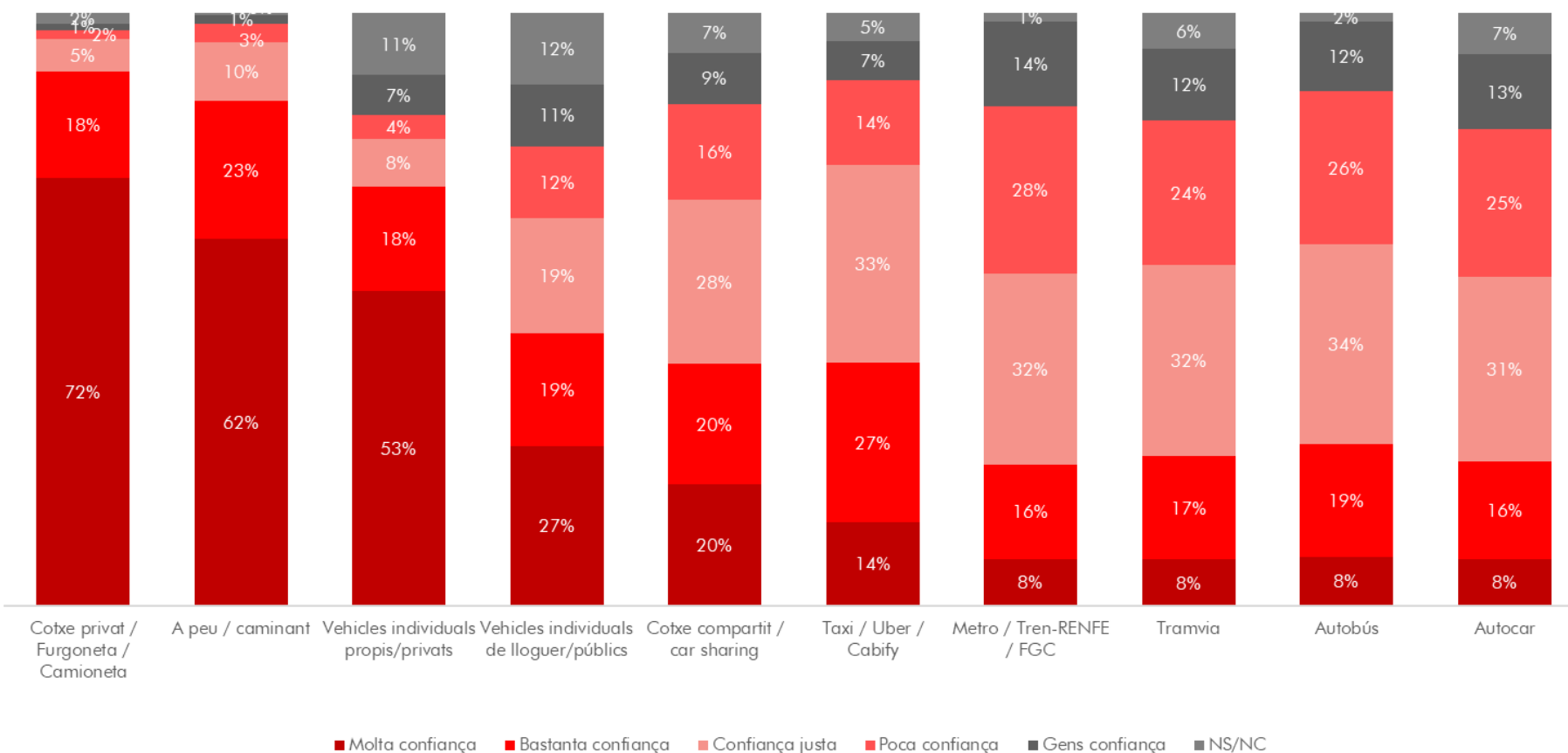
- Les diferències en l'ús dels títols de transport segons les variables sociodemogràfiques mostra un ús més elevat de títols socials entre els col·lectius que poden rebre aquests títols, com la gent gran o les persones jubilades/pensionistes.



7. Grau de confiança dels mitjans de transport

7.1. Dades generals

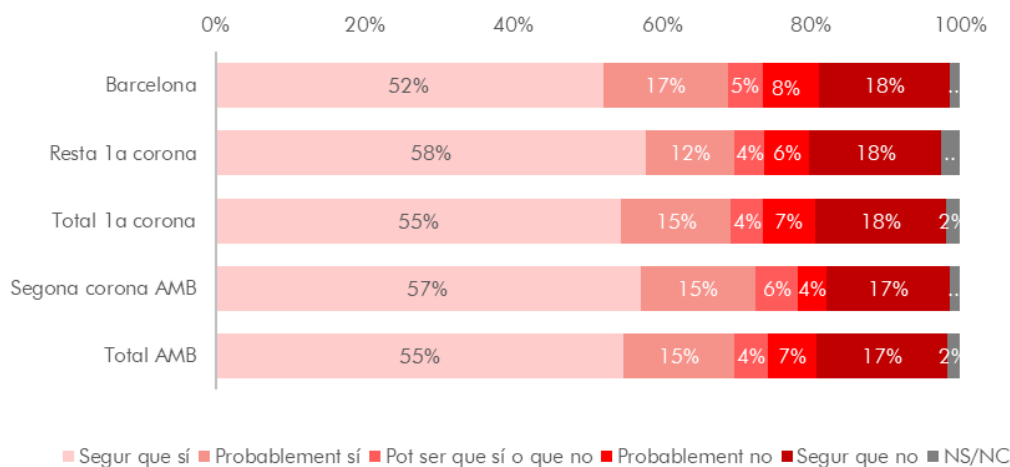
- Els mitjans de transport que generen més confiança entre les persones residents a l'AMB són el cotxe privat i l'anar a peu. La confiança en els mitjans de transport públic és similar en tots els casos, al voltant del 25% amb molta i bastanta confiança.



1. Recuperació dels hàbits de mobilitat

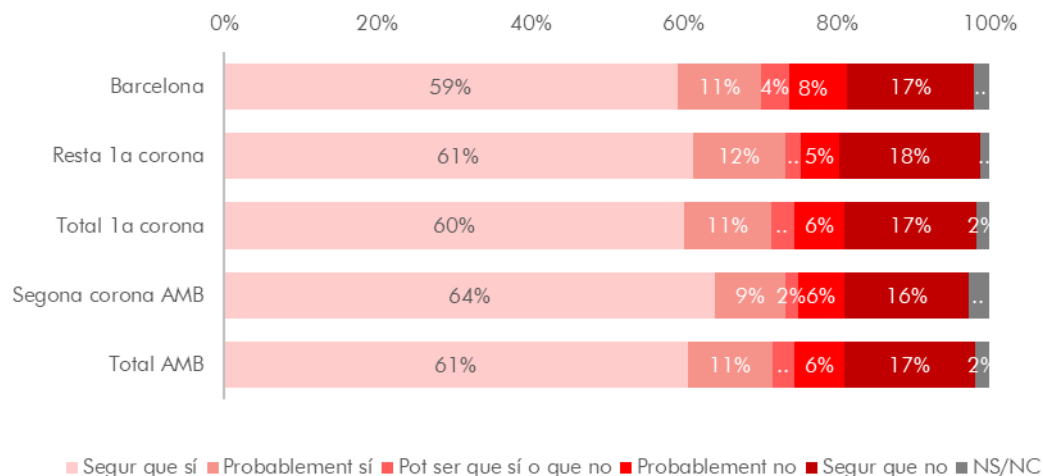
1.1. Segons variables territorials

Primavera
2021 -
Tardor 2021



- A la primavera del 2021 les persones que declaren que segur que sí que recuperaran els mateixos hàbits de desplaçament per feina o estudis d'abans de la pandèmia de la covid-19 son el 55% del total de residents a l'AMB.

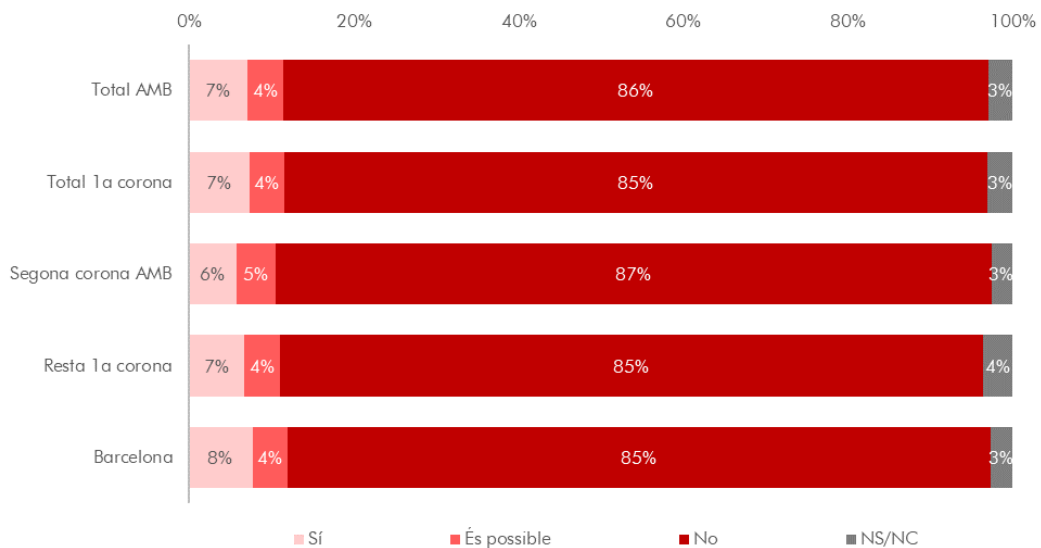
Tardor 2021 -
Hivern 2022



- A la tardor del 2021 les persones que declaren que segur que sí que recuperaran els mateixos hàbits de desplaçament per feina o estudis d'abans de la pandèmia de la covid-19 han augmentat fins el 61%.

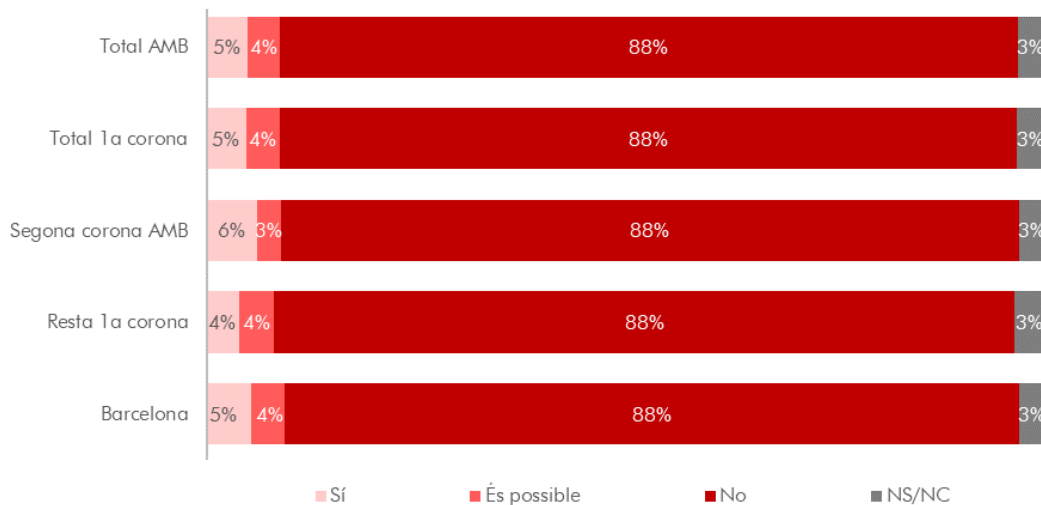
2.1. Segons variables territorials

Primavera 2021 - Tardor 2021



- A la primavera del 2021 les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona que declaren un possible canvi de mitjà de transport a partir de la tardor del 2021 eren del 11%.

Tardor 2021 - Hivern 2022

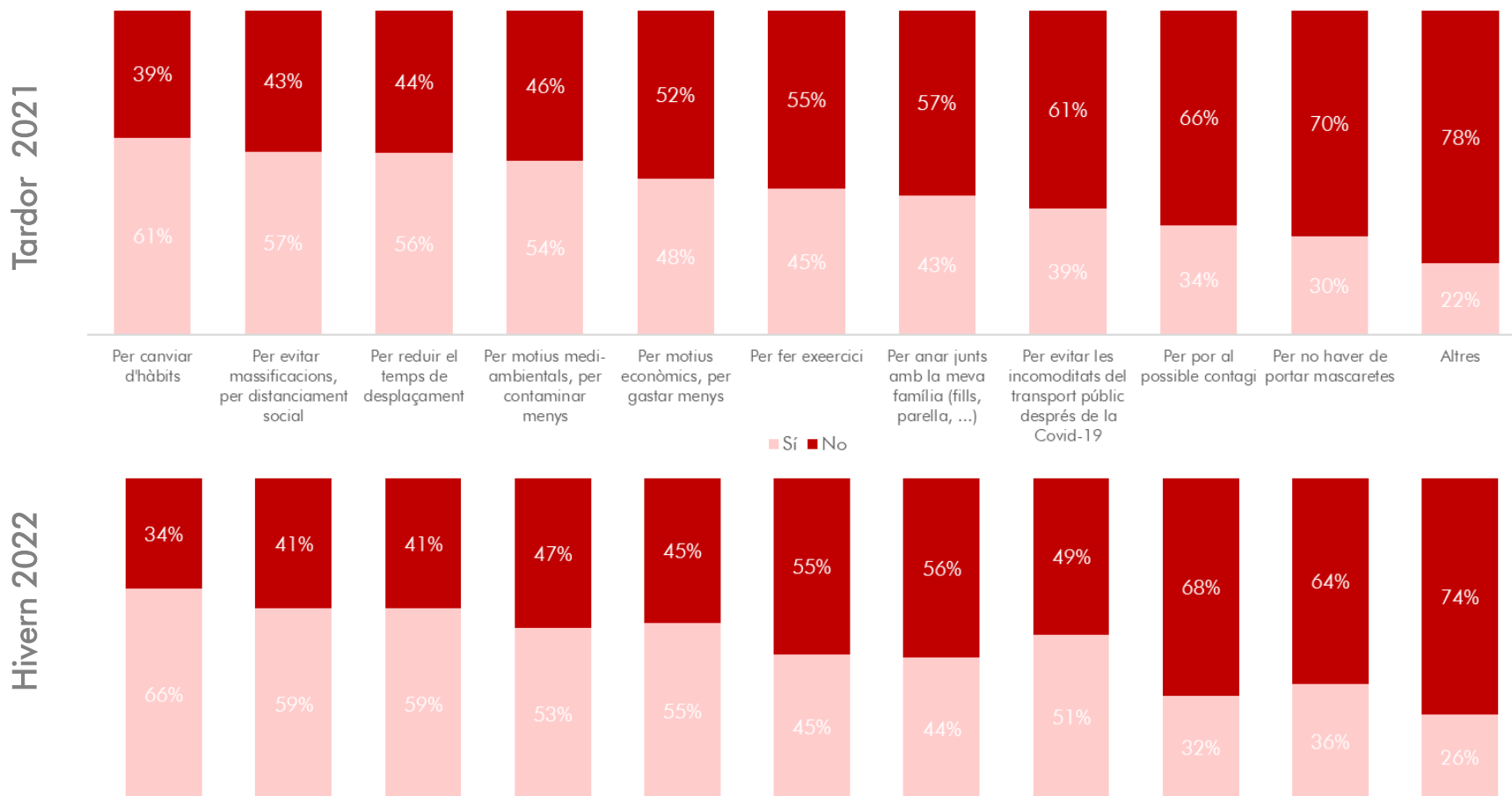


- A la tardor del 2021 les persones que han declarat un possible canvi de mitjà de transport a partir de l'hivern del 2022 són del 9%.

3. Motius per canviar de mitjà de transport

3.1. Dades generals

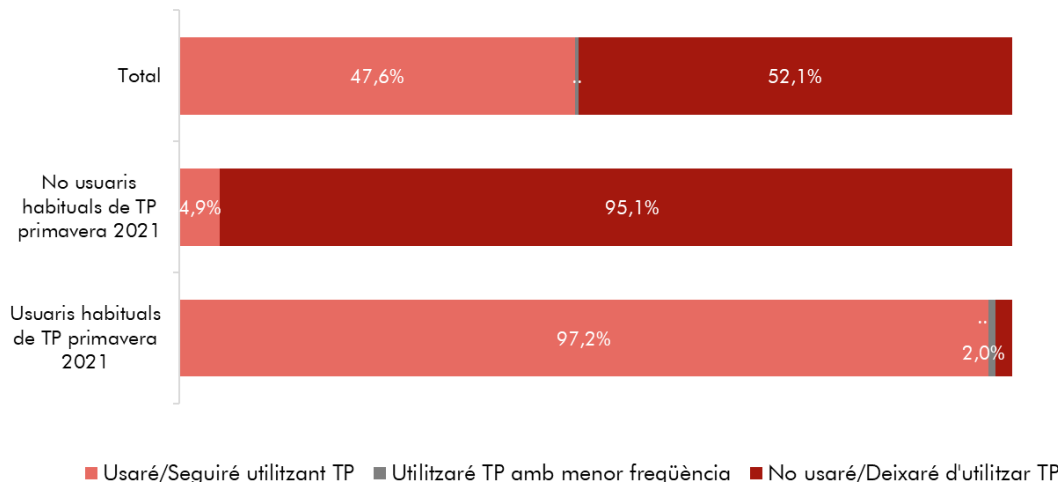
- A diferència dels resultats obtinguts en la primera onada de l'EMEF21, els motius directament relacionats amb la Covid-19 per canviar de mitjà de transport –de les persones que van declarar que sí o possiblement sí canviaran de mitjà de transport- perden importància en la segona onada.



4. Perspectives en l'ús del transport públic

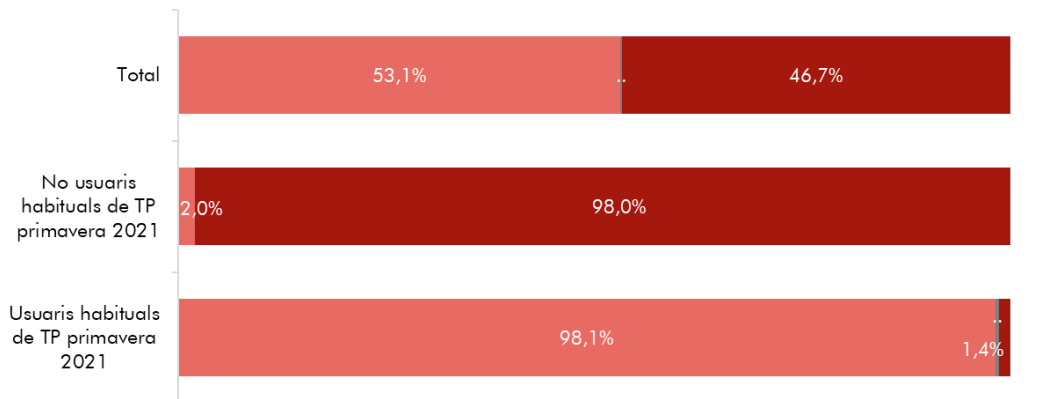
4.1. Dades generals

Primavera 2021 REAL vs Tardor 2021 ESPERAT



- Les perspectives en l'ús dels mitjans de transport públic entre la primavera i la tardor del 2021 són que un 97,2% de les persones considerades usuàries habituals del transport públic declaren que el seguiran utilitzant igual i tan sols un 2,0% declara que el deixaran d'utilitzar.

Tardor 2021 REAL vs Hivern 2022 ESPERAT

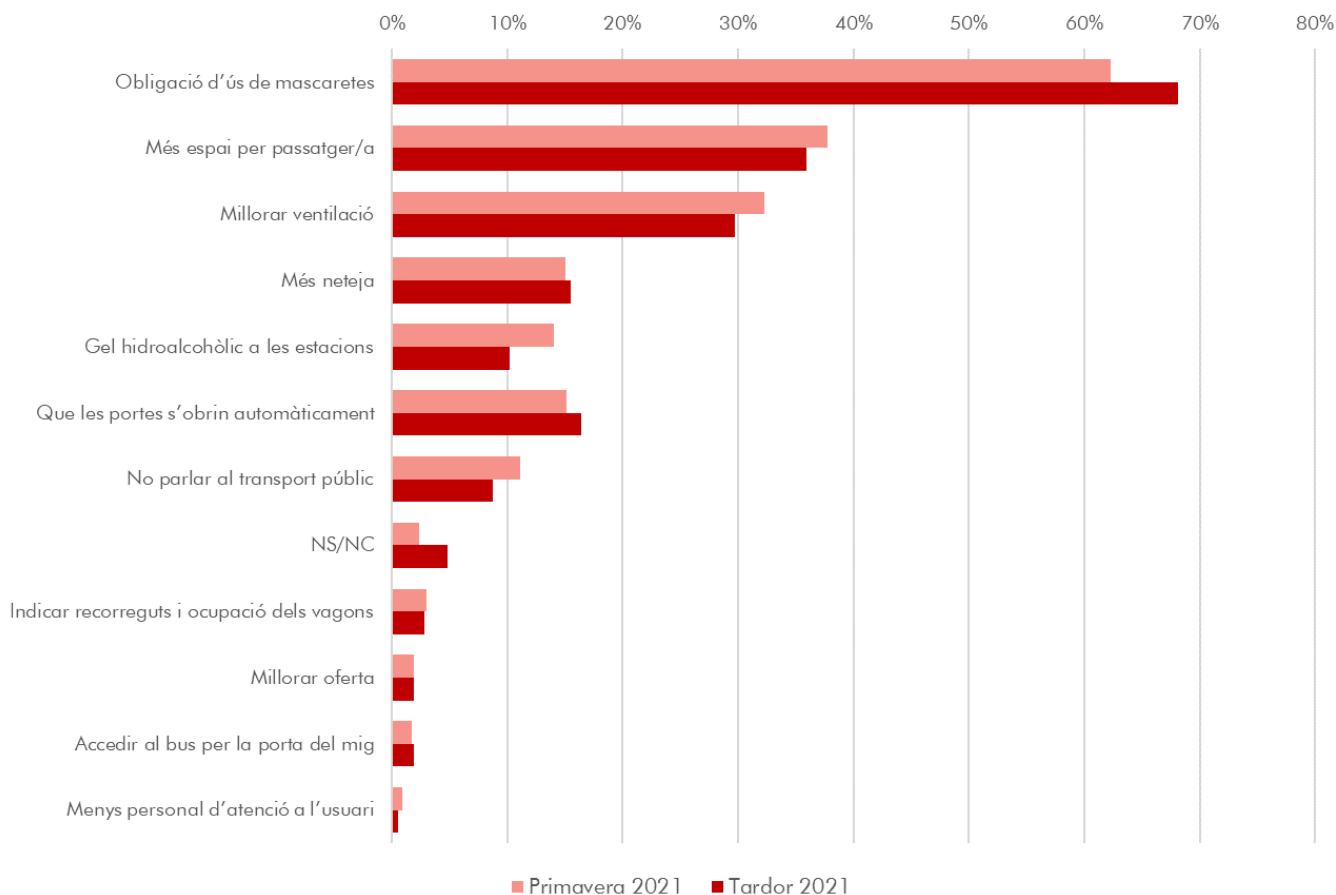


- A la tardor del 2021 aquest percentatge encara és major, ja que un 978,1% de les persones usuàries habituals del transport públic declaren que el continuaran utilitzant i tan sols un 1,4% declara que el deixarà d'utilitzar a l'hivern del 2022.

5. Efectivitat de les mesures contra la covid-19 al transport públic

5.1. Dades generals

- La percepció de l'efectivitat de les mesures contra la covid-19 al transport públic presenta respostes diferents segons el moment en que s'ha realitzat la pregunta. Així, tot i que l'ús obligatori de portar mascareta es percep com a majoritària en les dues onades, a la tardor del 2021 pren més importància que a la primavera.

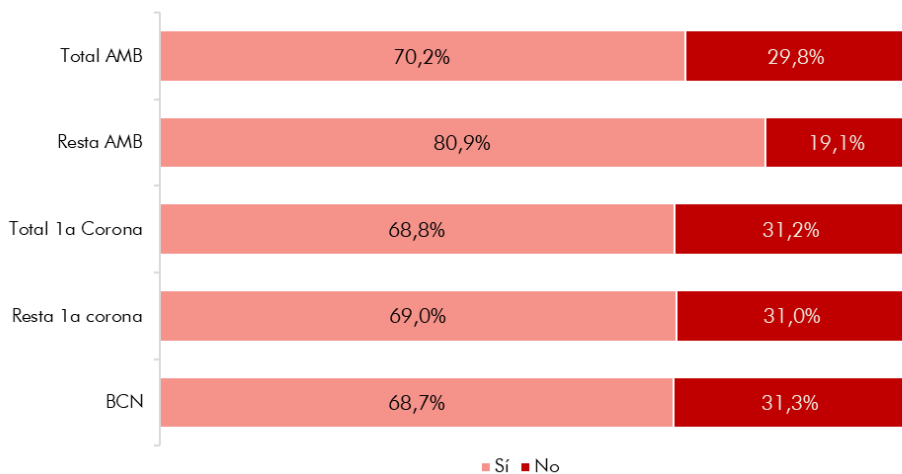


1. Disposició de permís de conduir. 1ra onada

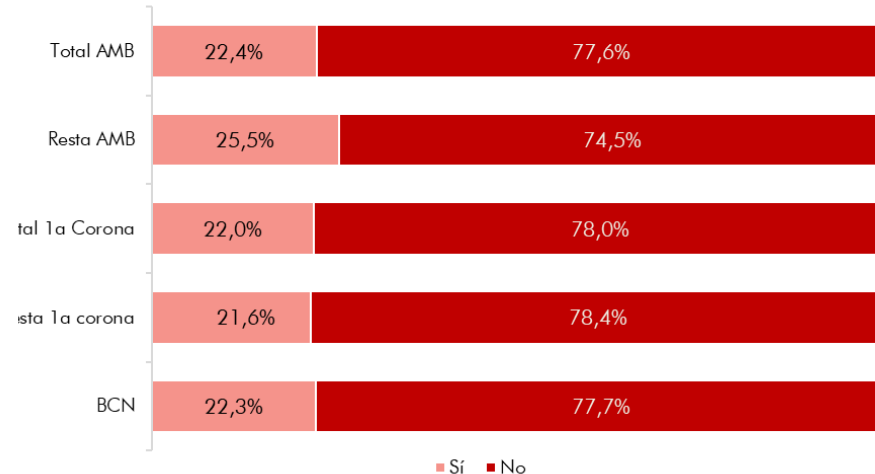
1.1. Segons variables territorials

- Les persones que declaren tenir permís de conduir cotxe augmenta progressivament a mesura que en allunyem de Barcelona, on és d'un 68,7%. Respecte el permís específic per moto els valors són més baixos, sent el més elevat a la resta AMB amb un 25,5%

Permís de conduir cotxe



Permís específic de conduir moto

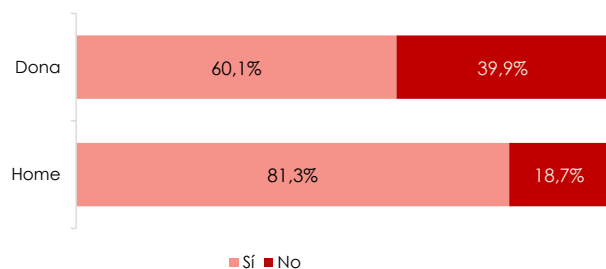


1. Disposició de permís de conduir. 1ra onada

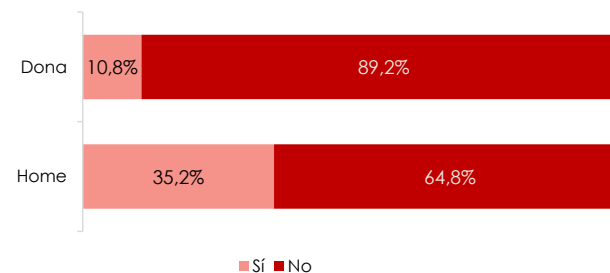
1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Per sexe els homes presenten un major percentatge de disposició de permís de conduir cotxe (81,3%) enfront les dones (60,1%), així com també de permís de moto (35,2% i 10,8% les dones).
- Per edat la franja amb major disposició de permís de conduir tan de cotxe com de moto és la de 30-64 anys.

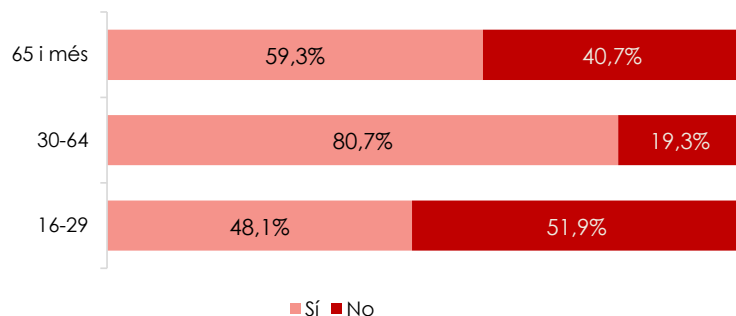
Total AMB. Permís de conduir per sexe



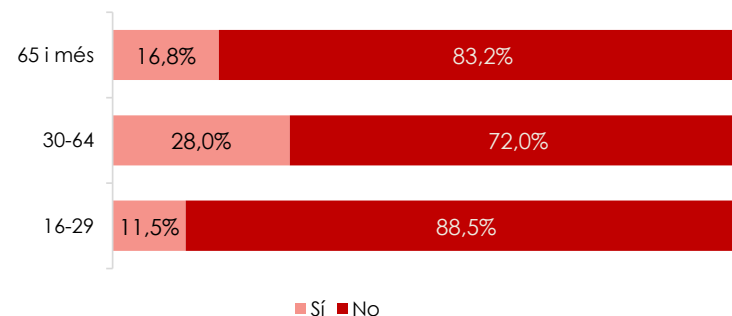
Total AMB. Permís de conduir per sexe



Total AMB. Permís de conduir per edat



Total AMB. Permís de conduir per edat

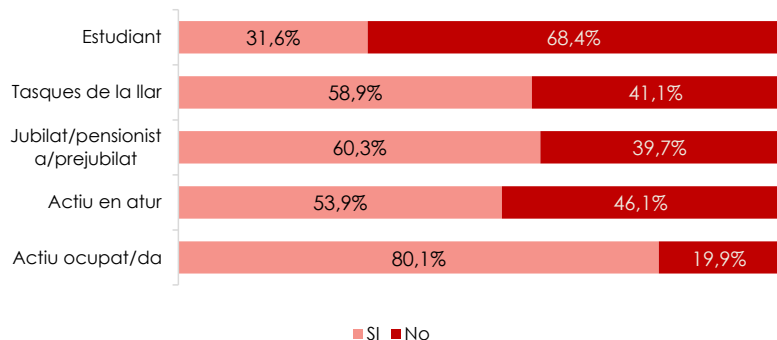


1. Disposició de permís de conduir. 1ra onada

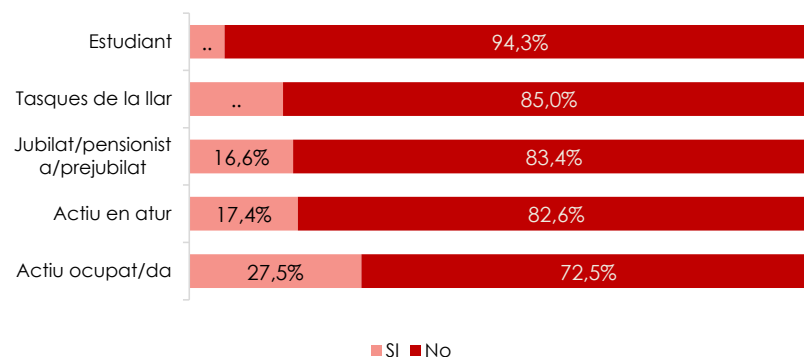
1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Pel que fa a la disposició de permís de conduir segons la situació laboral, el major percentatge de persones que si que en disposa el representa el grup de persones actives ocupades (80,1% de cotxe i 27,5% de moto) i el menor els estudiants.
- Per estudis augmenta significativa i progressivament en funció del nivell d'aquests (85,1% de disposició de carnet de cotxe i 26,1% de moto les persones amb estudis superiors).

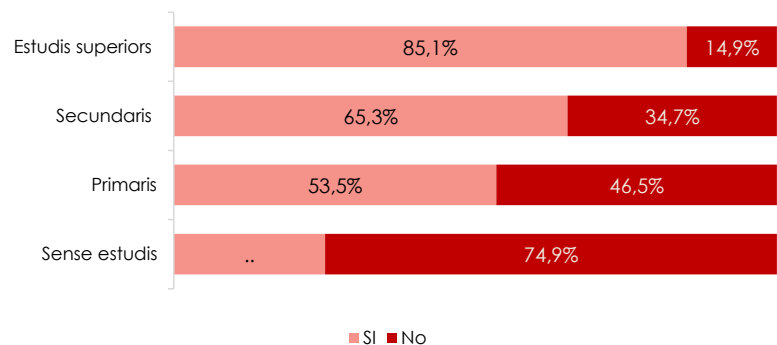
Total AMB
Permís de conduir segons situació laboral 



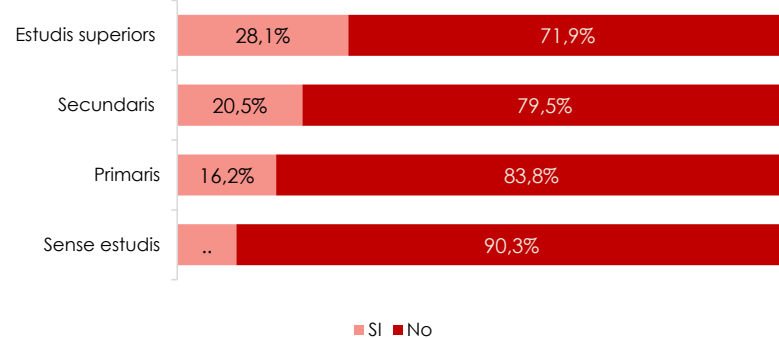
Total AMB
Permís de conduir segons situació laboral 



Total AMB. Permís de conduir segons estudis 



Total AMB. Permís de conduir segons estudis 

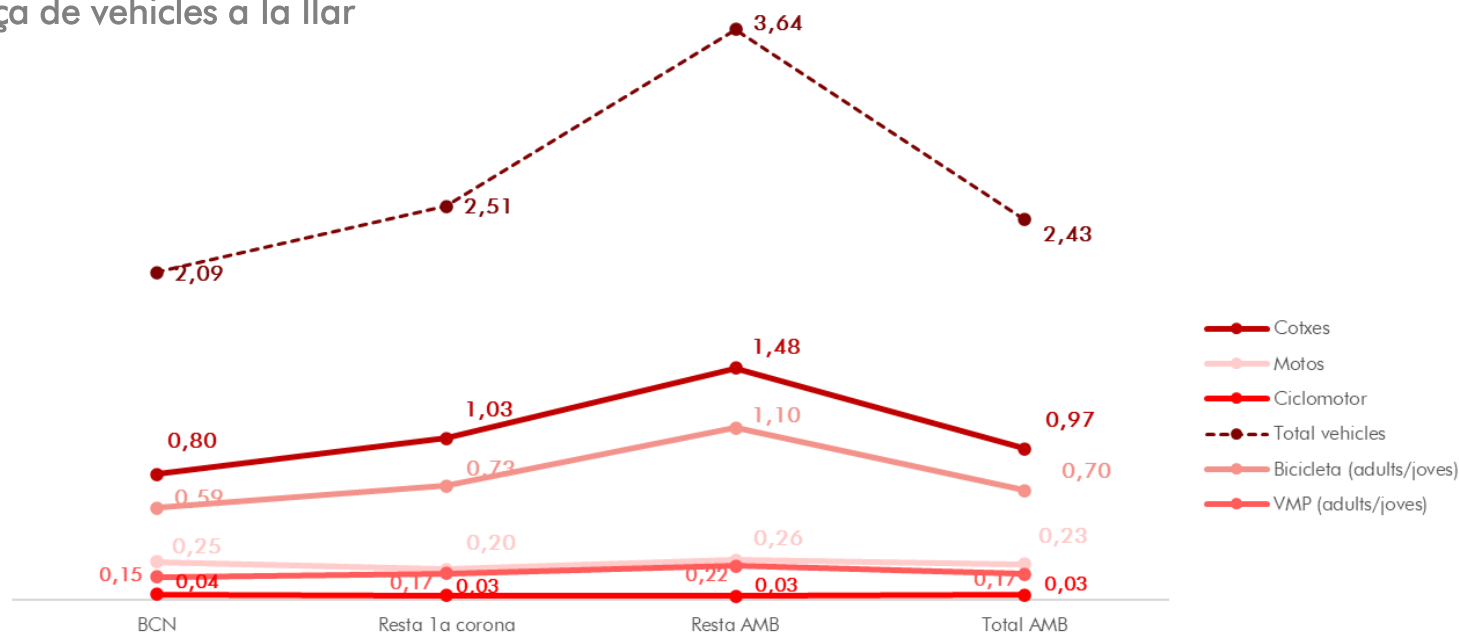


2. Nombre mitjà de vehicles per llar i tipus. 1ra onada

2.1. Segons variables territorials

- Les tinença de vehicles a la llar augmenta a mesura que ens allunyem de Barcelona ciutat.
- A Barcelona la mitjana de cotxes a la llar és menor a 1 (0,8), sent a la Resta AMB l'àmbit amb un valor mitjà major (1,48).
- En quant a la tinença de motos i ciclomotors no hi ha variacions significatives per àmbits territorials sent la mitjana de 0,23 i 0,03 per motos i ciclomotors respectivament al total AMB.
- La tinença de bicicleta a Barcelona per a adults i joves és de 0,59, i augmenta a mesura que ens n'allunyem, sent a la Resta AMB l'àmbit amb un valor mitjà major (1,10).

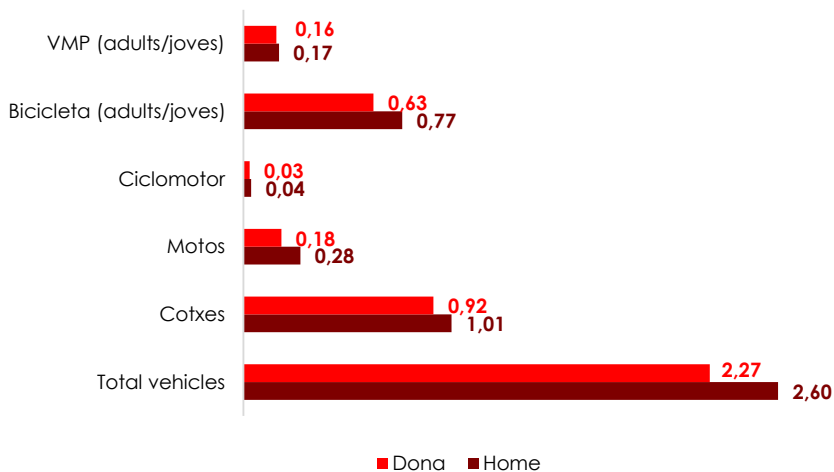
Tinença de vehicles a la llar



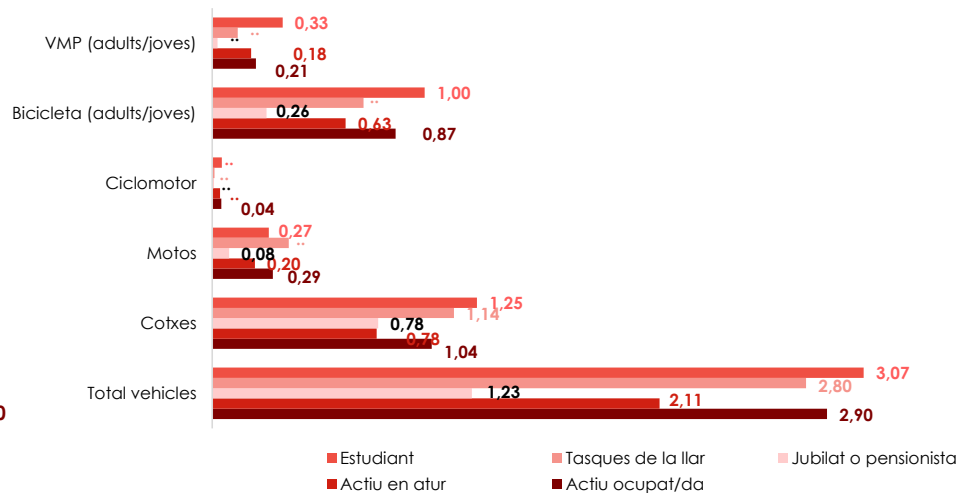
2. Nombre mitjà de vehicles per llar i tipus. 1ra onada

2.2. Segons variables sociodemogràfiques

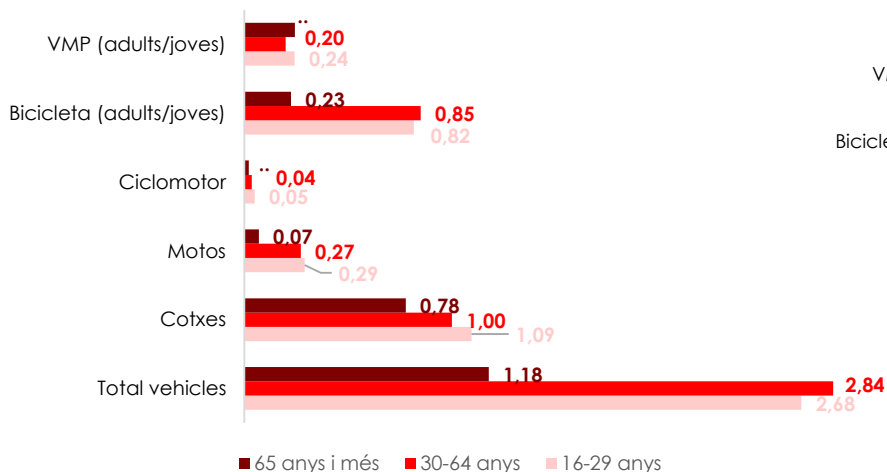
Tinença de vehicles a la llar segons sexe



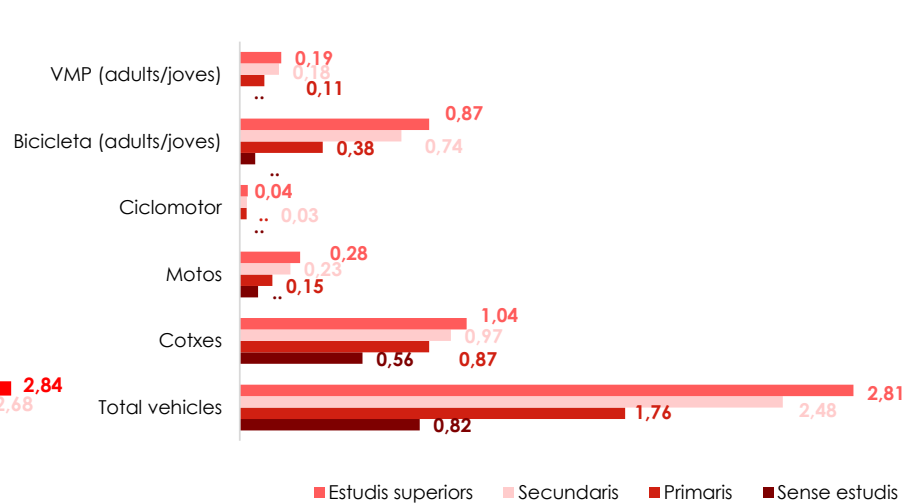
Tinença de vehicles a la llar segons situació laboral



Tinença de vehicles a la llar segons edat



Tinença de vehicles a la llar segons nivell d'estudis



3. Titularitat cotxe. 1ra onada

3.1. Segons variables territorials

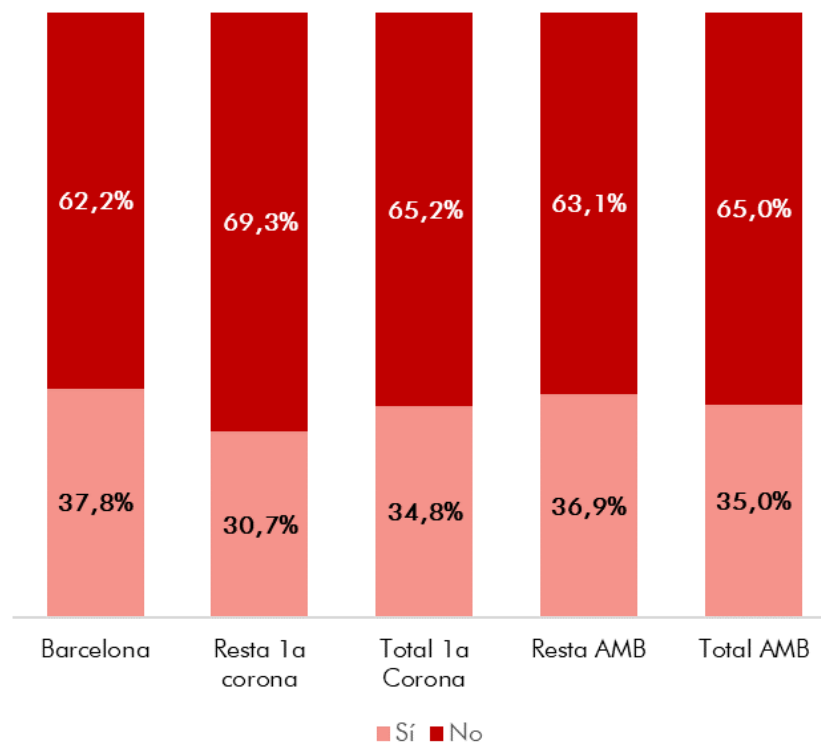
- Aquelles persones que han declarat tenir algun cotxe a la llar se'ls ha preguntat per la titularitat/propietat del mateix. En un 94,5% de les persones residents a l'AMB declaren que la titularitat del cotxe és pròpia o d'algun membre de la llar. Aquest percentatge pren un valor menor a Barcelona (93,0%) i augmenta progressivament a mesura que ens hi allunyem.
- En un 3,2% les persones residents a l'àmbit AMB el cotxe és d'un familiar, en un 2,7% de l'empresa (ús individual, no paga per ell) i en un 2,2% de l'empresa (ús individual, renting, Leasing o similar).

Titularitat cotxe	Vostè mateix/a, la meva llar	Un/a familiar (no de la meva llar)	L'empresa (ús individual; no pago per ell)	L'empresa (ús individual; renting, Leasing o similar)
Barcelona	93,0%	3,5%	2,8%	2,8%
Resta 1a corona	95,5%	..	..	..
<i>Total 1a Corona</i>	94,2%	3,2%	2,5%	1,9%
Resta AMB	96,0%	..	4,0%	..
Total AMB	94,5%	3,2%	2,7%	2,2%

4. Afectacions a la gratuïtat dels peatges. 2a onada

4.1. Segons variables territorials

- S'ha preguntat per l'afectació en els desplaçaments de la retirada de peatges d'algunes autopistes catalanes. En el conjunt de l'àmbit AMB, un 35% de les persones residents declaren que es veuran afectades en els seus desplaçaments quotidians. Aquest percentatge s'eleva fins al 37,8% per Barcelona i disminueix a un 30,7% en l'àmbit resta 1a corona.

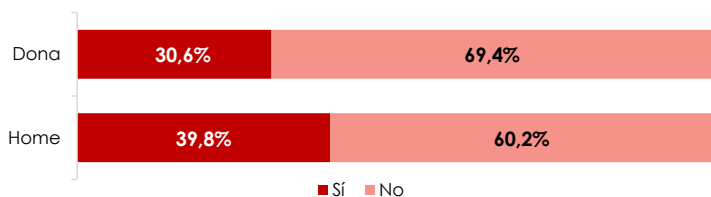


4. Afectacions a la gratuïtat dels peatges. 2a onada

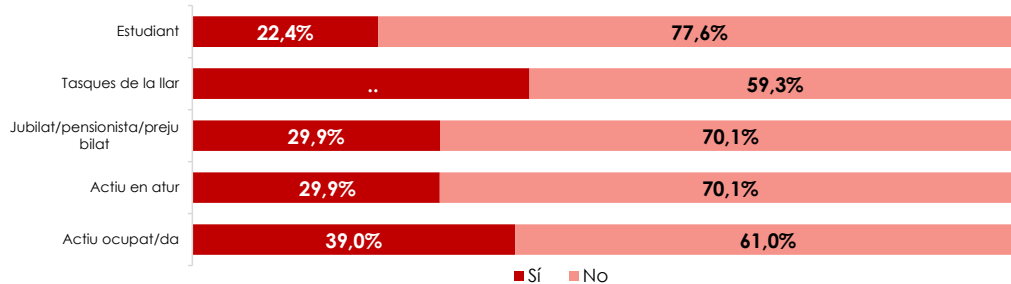
4.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes declaren en un 39,8% dels casos que es veuran afectats en els seus desplaçaments per la gratuïtat de peatges, en front a les dones que declaren en un 30,6% que s'hi veuran afectades.
- Per edat els major afectats són la franja de 30-64 anys (38,4%), per situació laboral les persones actives ocupades (39%) i un 44,2% les persones amb estudis superiors.

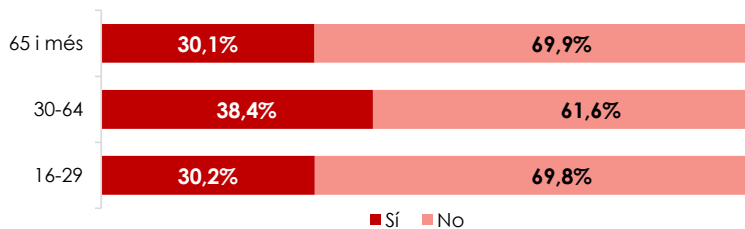
Afectació gratuïtat dels peatges segons sexe



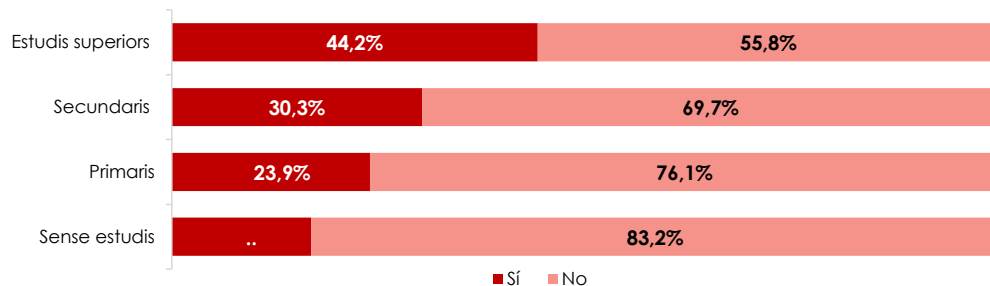
Afectació gratuïtat dels peatges segons situació laboral



Afectació gratuïtat dels peatges segons edat



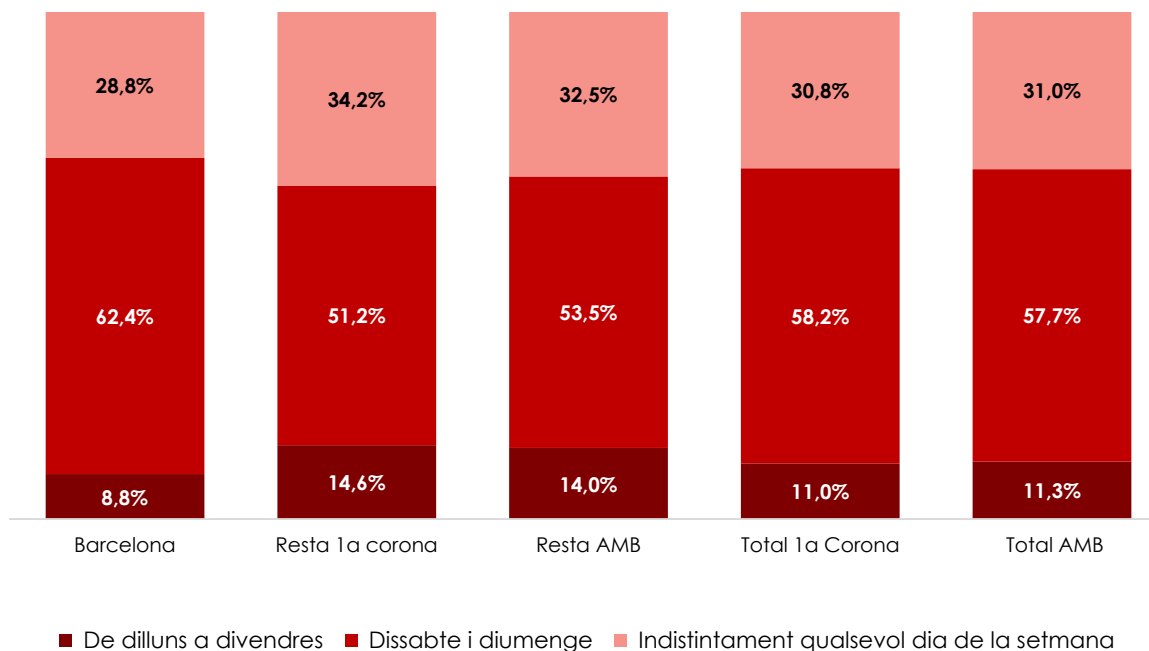
Afectació gratuïtat dels peatges segons nivell d'estudis



5. Desplaçaments afectats per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

5.1. Segons variables territorials

- Les persones que declaren que sí que han experimentat afectacions en les seves pautes de mobilitat a causa de la gratuïtat dels peatges a les autopistes catalanes, se'ls pregunta pels desplaçaments que s'han vist més afectats. En general, al conjunt de l'AMB són els desplaçaments de dissabte i diumenge els més afectats (57,7%). Segons territoris s'observen lleugeres diferències:
- A Barcelona i la 1a corona és a on hi ha una major incidència els dissabtes i festius, mentre que a la resta de la 1a corona i resta de l'AMB són els territoris a on és major la incidència de dilluns a divendres.

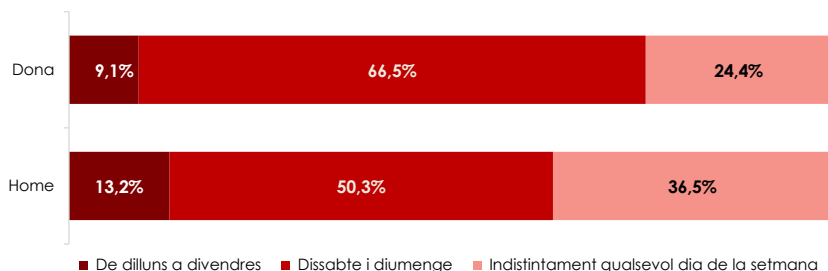


5. Desplaçaments afectats per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

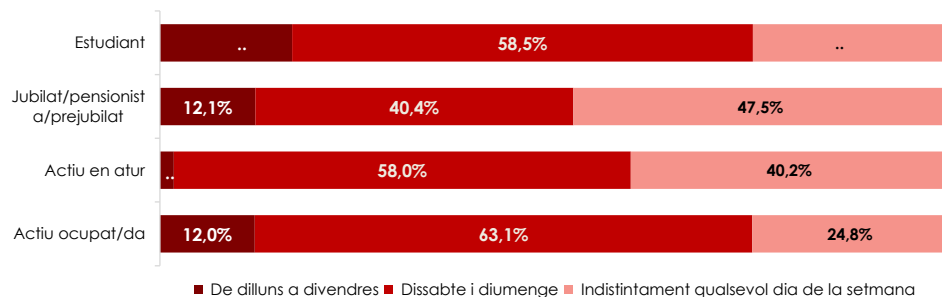
5.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes declaren que en un 13,2% que es veuran afectats de dilluns a divendres en front un 9,1% de les dones, i un 50,3% els dissabtes i diumenges mentre que les dones es veuran més afectades els caps de setmana (66,5%).
- Per edat els major afectats son la franja de 30-64 anys, de dilluns a divendres (11,8%) i dissabtes i diumenges (62,3%). Per situació laboral les persones actives ocupades i els jubilats són les més afectades de dilluns a divendres (12% i 12,1%) i els caps de setmana ho són els ocupats (63,1%) i els estudiants (58,5%).

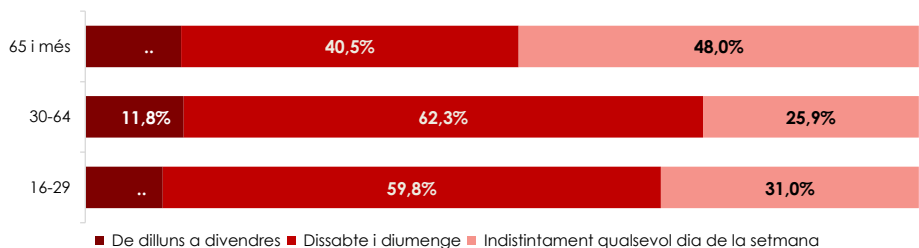
Afectació gratuïtat dels peatges segons sexe



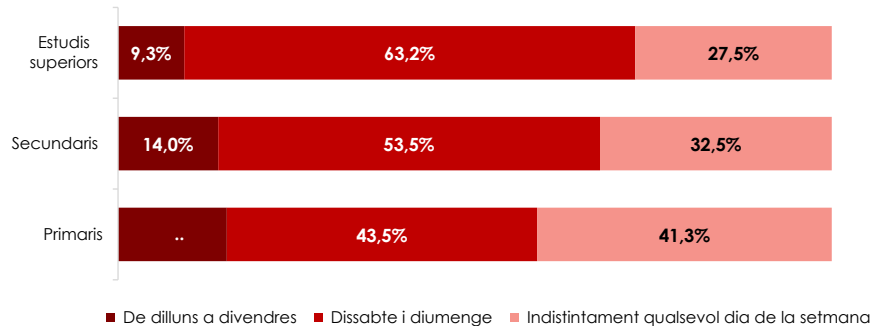
Afectació gratuïtat dels peatges segons situació laboral



Afectació gratuïtat dels peatges segons edat



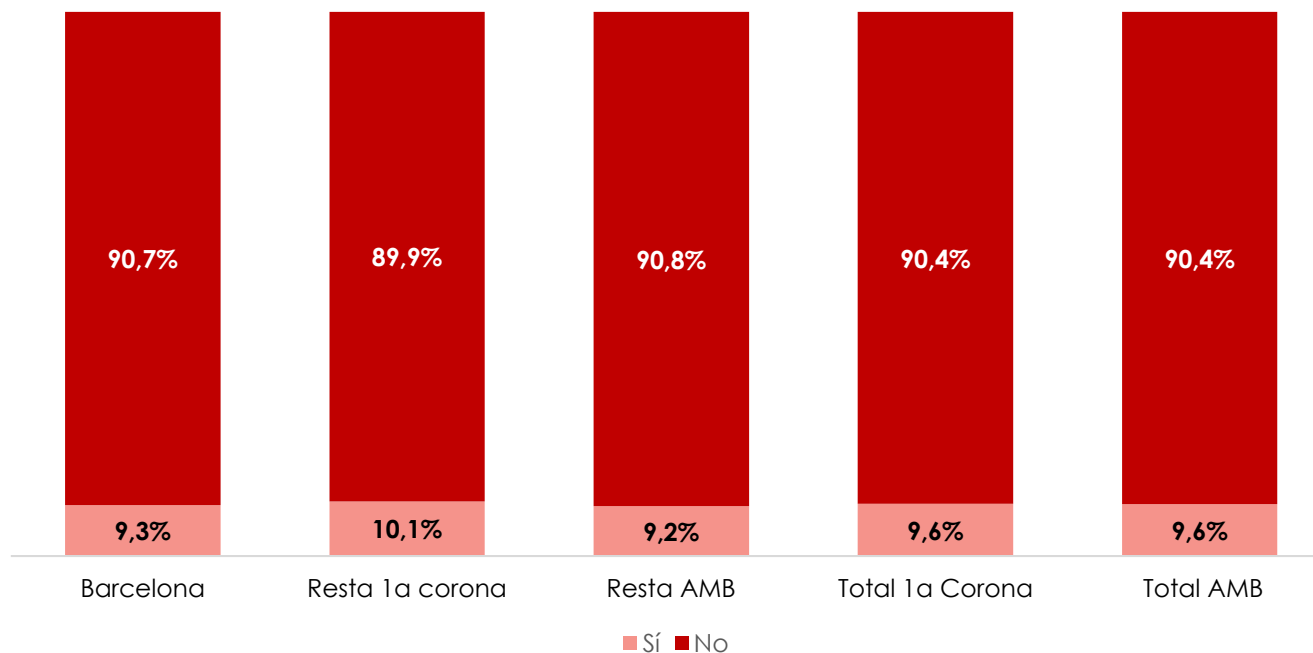
Afectació gratuïtat dels peatges segons nivell d'estudis



6. Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

6.1. Segons variables territorials

- Les persones que declaren que sí que han experimentat afectacions en les seves pautes de mobilitat a causa de la gratuïtat dels peatges a les autopistes catalanes, se'ls pregunta si canviaran el mitjà de transport, el recorregut d'aquests desplaçaments. Un 9,6% de les persones residents de l' AMB declaren que canviaran el mitjà, el recorregut dels desplaçaments. Aquesta dada pren valors similars segons les corones de residència.

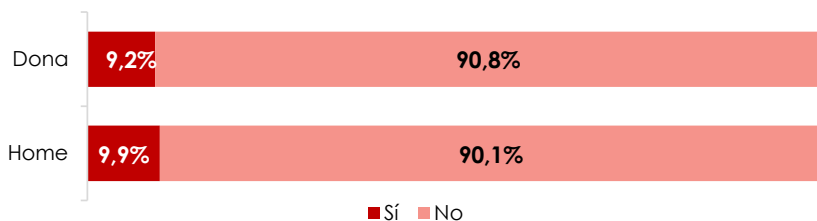


6. Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

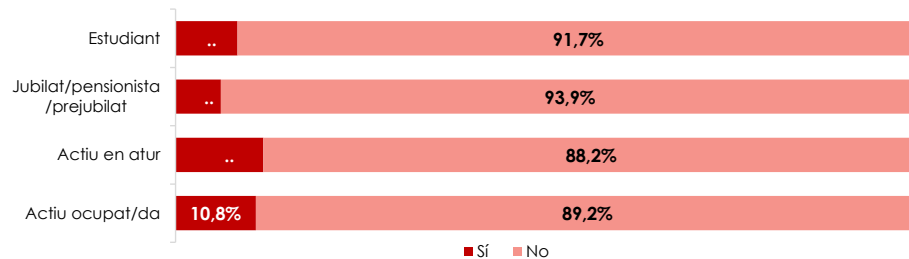
6.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes, la població de 16 a 29 anys, els actius ocupats i les persones amb estudis superiors declaren en major percentatge que realitzaran canvis en els desplaçaments degut a la gratuïtat dels peatges.

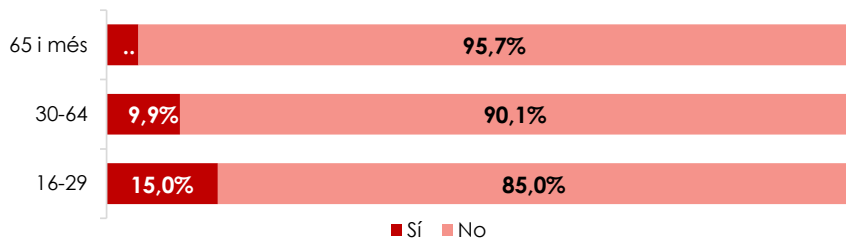
Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons sexe



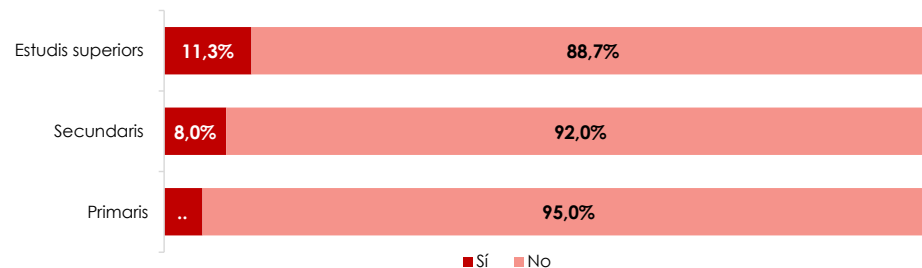
Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons situació laboral



Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons edat



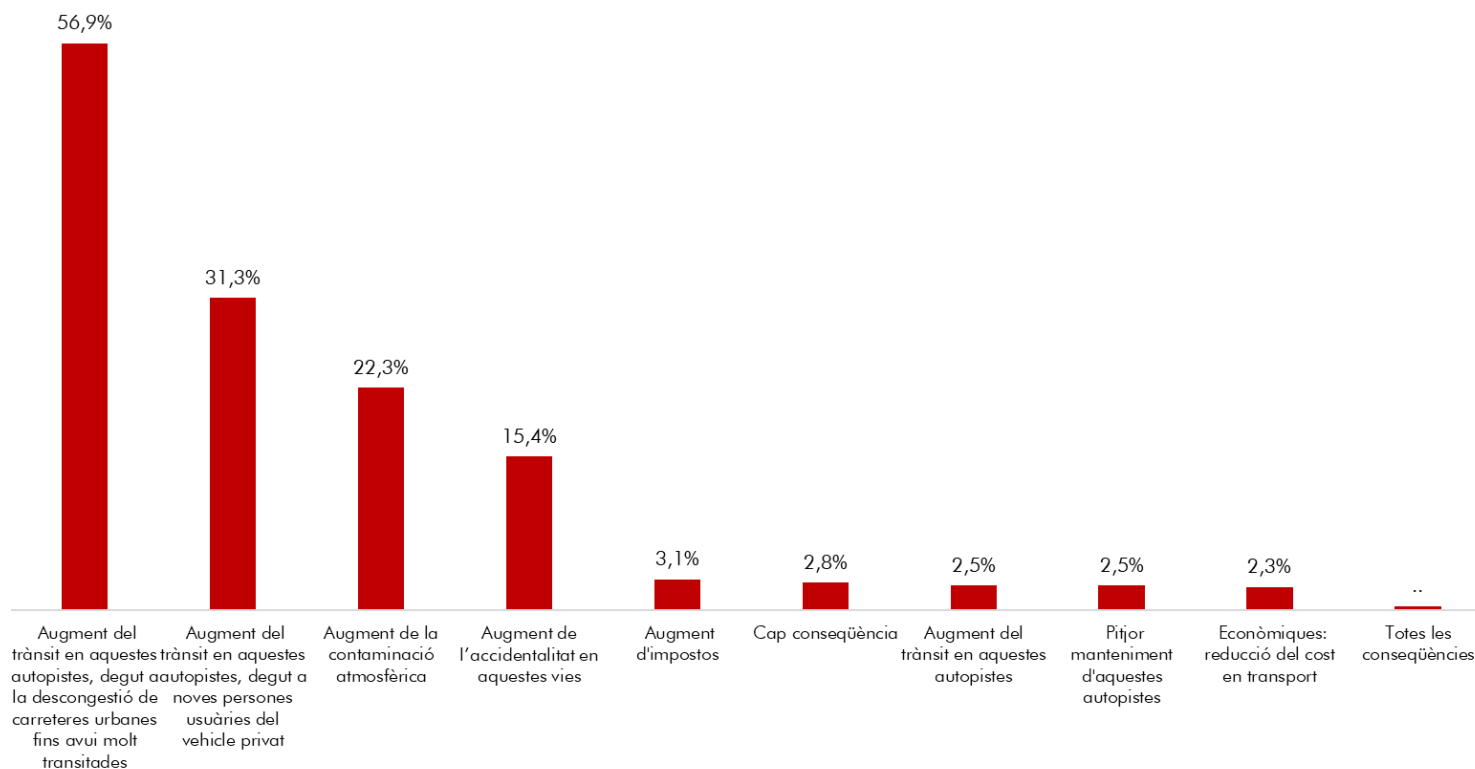
Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons nivell d'estudis



7. Conseqüències de la gratuïtat dels peatges. 2a onada

7.1. Dades generals

- Les conseqüències de la gratuïtat dels peatges s'ha preguntat a totes les persones enquestades; un 56,9% de les persones residents de l'àmbit AMB creuen que la principal conseqüència que patiran serà un augment de trànsit degut a la descongestió de carreteres urbanes fins ara molt transitades; un 31,3% atribueix aquest augment de trànsit a la captació de noves persones usuàries en aquestes vies.
- Un 22,3% també creu que hi haurà una augment de la contaminació atmosfèrica, i un 15,4% declaren un augment dels accidents. Tan sols un 3,1% pensa que la mesura es traduirà en un augment d'impostos, i un 2,3% en una reducció del cost del transport.



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



1.1. Tipus de fluxos

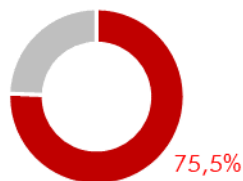
- A continuació s'analitzen les dinàmiques territorials en dia feiner de la mobilitat a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, tenint en compte els desplaçaments de les persones residents a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).
- Els àmbits territorials 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'aquest territori.
 - **Desplaçaments de connexió exterior:** es tracta de desplaçaments amb origen a l'àrea metropolitana de Barcelona i destinació fora d'aquest territori, o viceversa.

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

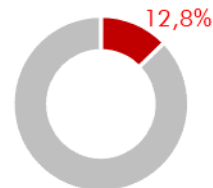
- Les persones residents al SIMMB fan un total de 10.537.862 desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Dels més de 10 milions de fluxos són majoritaris els desplaçaments interns (75,5%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan més de 4,4 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 0,4 milions 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.

Interns



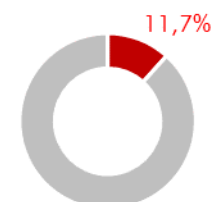
7.960.967 desplaçaments

Connexions internes



1.346.388 desplaçaments

Connexions externes



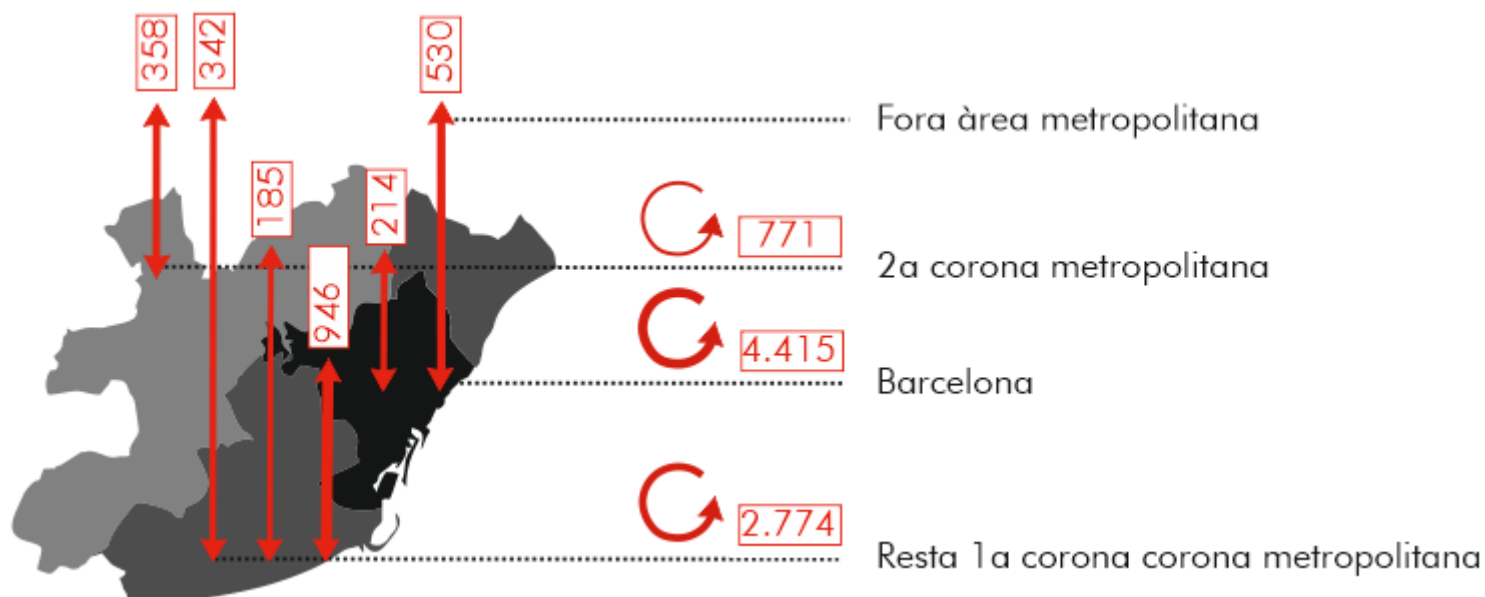
1.230.508 desplaçaments

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	4.415.228	472.952	107.469	268.733	5.264.382
Resta 1a corona metropolitana	473.569	2.774.082	93.605	172.111	3.513.367
2a corona metropolitana	106.999	91.794	771.657	179.331	1.149.780
Fora àrea metropolitana de Barcelona	261.089	170.499	178.746	-	610.334
Total	5.256.885	3.509.327	1.151.477	620.174	10.537.862

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	1.130.665	281.864	72.545	172.962	1.658.036
Resta 1a corona metropolitana	290.475	590.507	55.014	105.252	1.041.248
2a corona metropolitana	71.060	54.890	153.147	103.178	382.275
Fora àrea metropolitana de Barcelona	182.028	109.919	102.783	-	394.731
Total	1.674.229	1.037.181	383.490	381.391	3.476.291

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	3.284.564	191.088	34.923	95.771	3.606.346
Resta 1a corona metropolitana	183.094	2.183.575	38.591	66.859	2.472.118
2a corona metropolitana	35.938	36.904	618.510	76.153	767.504
Fora àrea metropolitana de Barcelona	79.060	60.580	75.963	-	215.603
Total	3.582.656	2.472.146	767.987	238.783	7.061.572

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

- La matriu d'òrgens i destinacions segons el mode de transport utilitzat en el desplaçament mostra que:
 - Els fluxos més importants són de caràcter intern a la 1a corona (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	2.749.183
Resta 1a corona-Resta 1a corona	1.800.164
2a corona-2a corona	466.748
Entre diferents àmbits de residència	
Resta 1a corona-Barcelona	38.996
Barcelona-Resta 1a corona	40.771
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	15.940
Altres	21.754
Total	5.133.555

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.005.951	227.253	40.434	88.454	1.362.092
Resta 1a corona metropolitana	227.993	293.309	17.774	16.162	555.238
2a corona metropolitana	40.868	17.228	19.927	19.231	97.254
Fora àrea metropolitana de Barcelona	91.071	15.901	21.580	-	128.551
Total	1.365.883	553.690	99.715	123.847	2.143.135

Transport privat

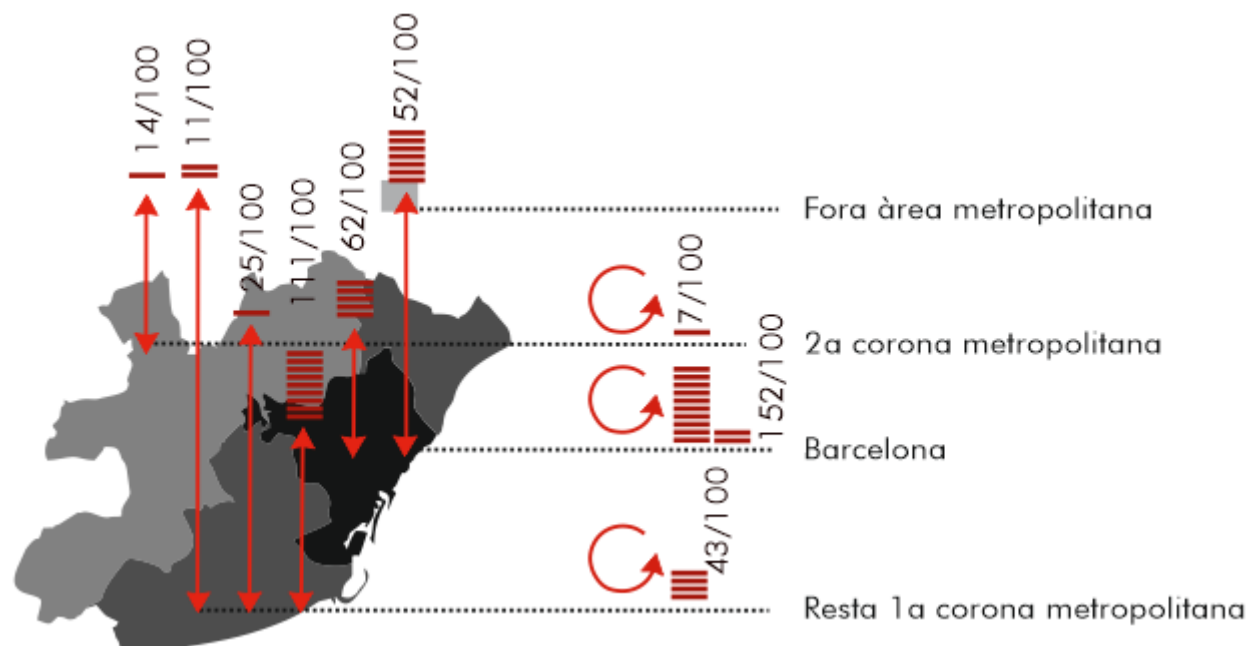
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	660.095	204.928	65.789	178.799	1.109.612
Resta 1a corona metropolitana	206.580	680.609	71.961	152.194	1.111.343
2a corona metropolitana	64.885	70.547	284.982	152.129	572.543
Fora àrea metropolitana de Barcelona	169.115	149.364	149.196	-	467.675
Total	1.100.674	1.105.447	571.929	483.122	3.261.172

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 la de Barcelona amb la resta de la 1a corona.
 - 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

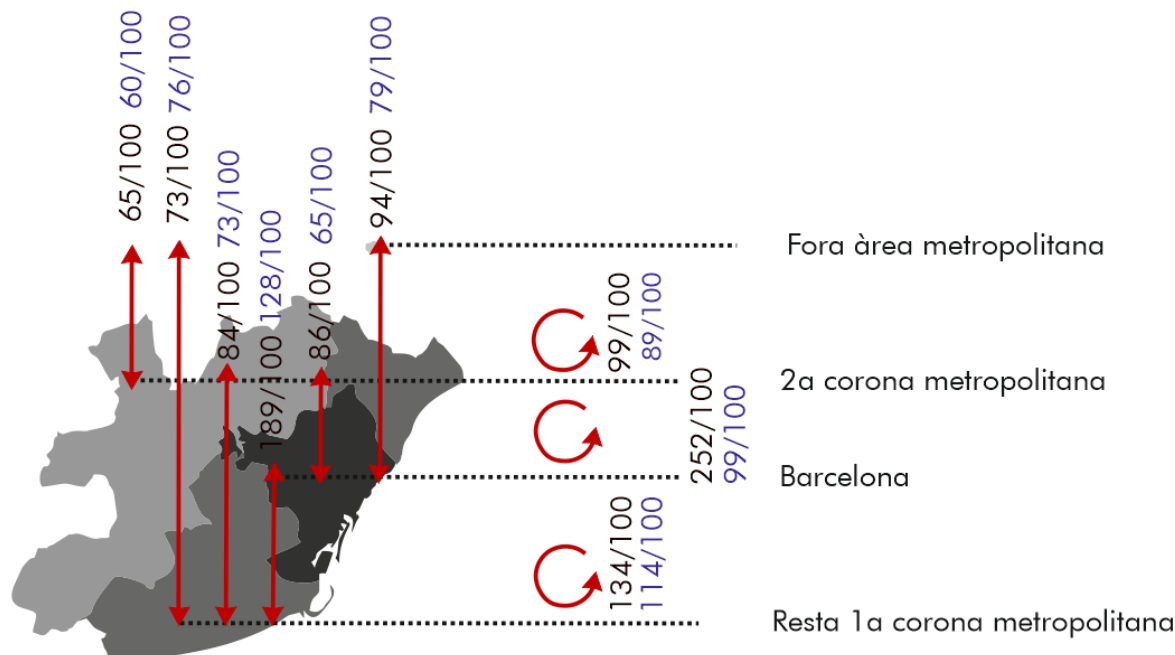
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

- En tots els fluxos, hi ha un major nombre de desplaçaments en cotxes de gasoil que de benzina, tot i que en els desplaçaments interns de Barcelona i de la resta de la 1a corona metropolitana aquesta diferència es redueix.
- En els desplaçaments interns de la ciutat de Barcelona, els vehicles de benzina dupliquen els de gasoil.

Ràtio benzina/gasoil en els desplaçaments en vehicle privat



56/100 Ràtio de cotxes

56/100 Ràtio de vehicles (cotxes, motos, camió, ciclomotor i furgoneta)

Ràtio = desplaçaments amb combustible benzina per cada 100 desplaçaments amb combustible gasoil

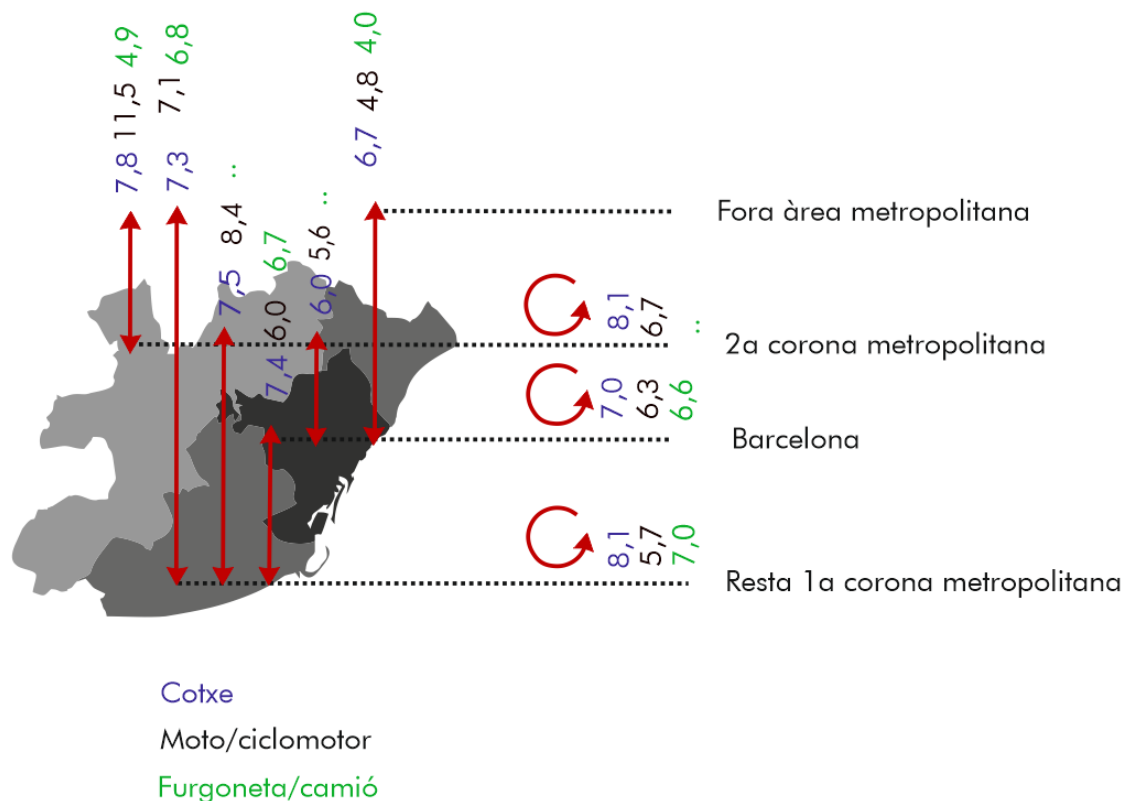
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

- L'antiguitat dels vehicles varia en funció del tipus de flux i el tipus de vehicle.
- L'antiguitat mitjana dels cotxes és de 7,5 anys, de les motos/ciclomotors de 6,3 anys i de les furgonetes/camions de 6,2 anys.

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



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

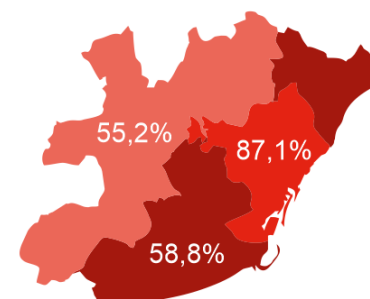
- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.
- L'autocontenció municipal** a la ciutat de Barcelona és la major en comparació a la resta d'àmbits, el 87,1% 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 (58,8% i 55,2% respectivament).

Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona: 72,7%

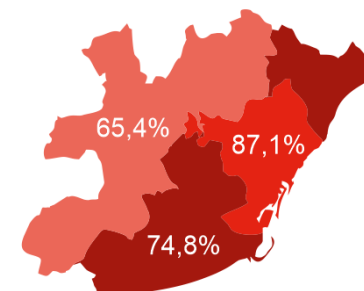
Corona	Autocontenció municipal		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,4%	82,7%	61,9%
Resta 1a corona metropolitana	88,1%	24,1%	29,5%
Total 1a corona metropolitana	94,2%	61,6%	45,0%
2a corona metropolitana	91,6%	10,7%	32,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	94,0%	58,7%	42,4%



- L'autocontenció per àmbit de residència:** en termes generals, el 73,1% 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: 79,9%

Corona	Autocontenció per àmbit de residència		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,4%	82,7%	61,9%
Resta 1a corona metropolitana	94,8%	43,6%	59,4%
Total 1a corona metropolitana	96,9%	68,7%	60,6%
2a corona metropolitana	95,4%	18,1%	48,7%
Total àrea metropolitana Barcelona	96,8%	65,8%	58,1%



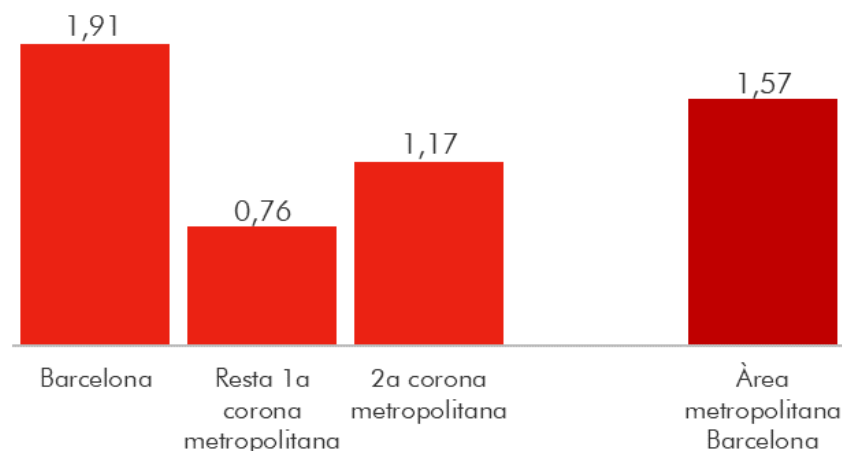
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

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 1,91. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, de 1,57, així com els 18 municipis de la segona corona metropolitana que pren un valor d'1,17. El territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat (resta 1a corona metropolitana) són més emissors de mobilitat que receptors.



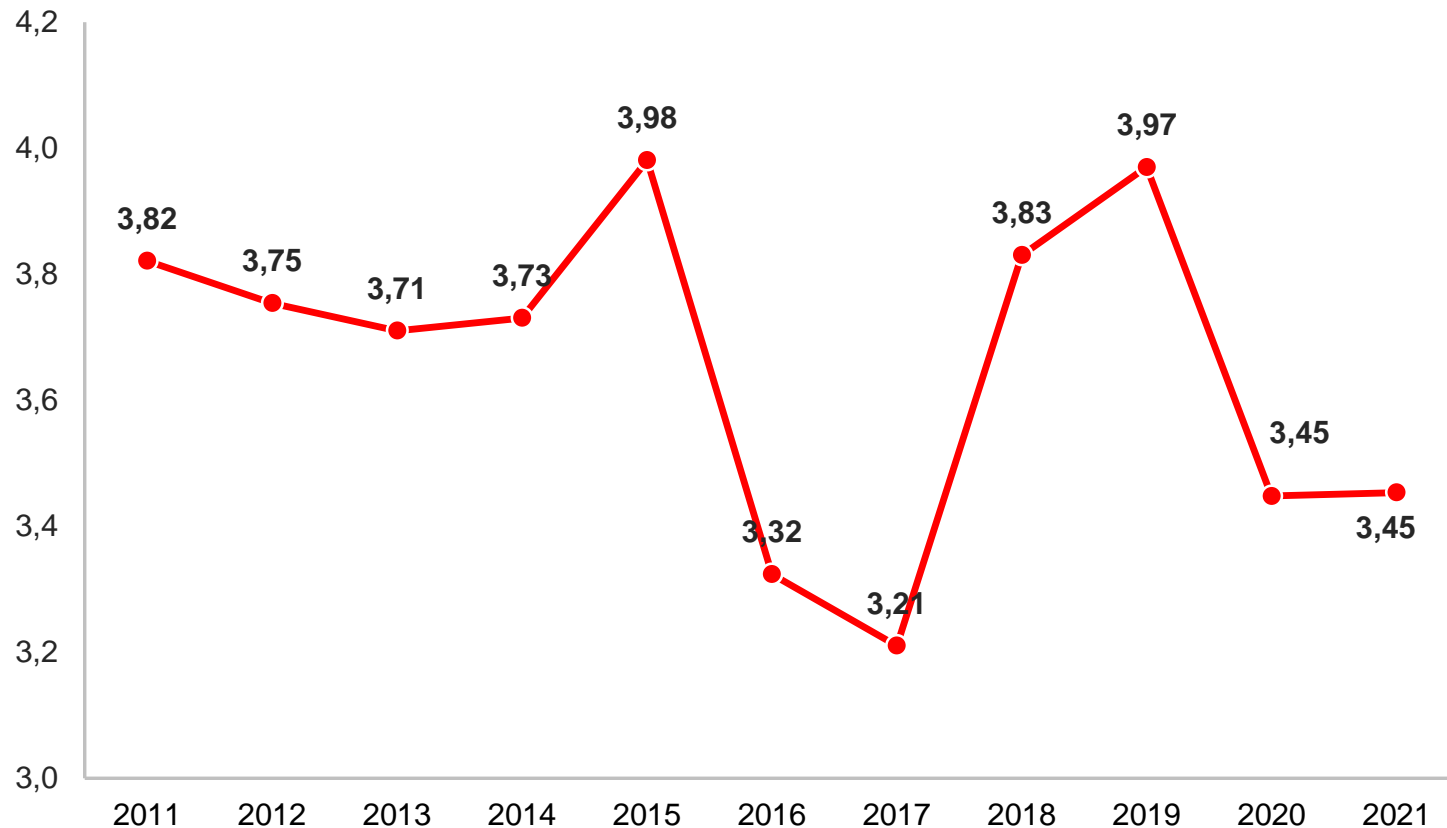
COMPARATIVA TEMPORAL

1.1. Presentació

- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2011-2021, 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 2011-2021: 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 2021, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2021.
 - 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. En aquesta edició 2021 es fa la comparativa de l'apartat de l'avaluació de la xarxa de transport públic i de la valoració dels mitjans de transport.

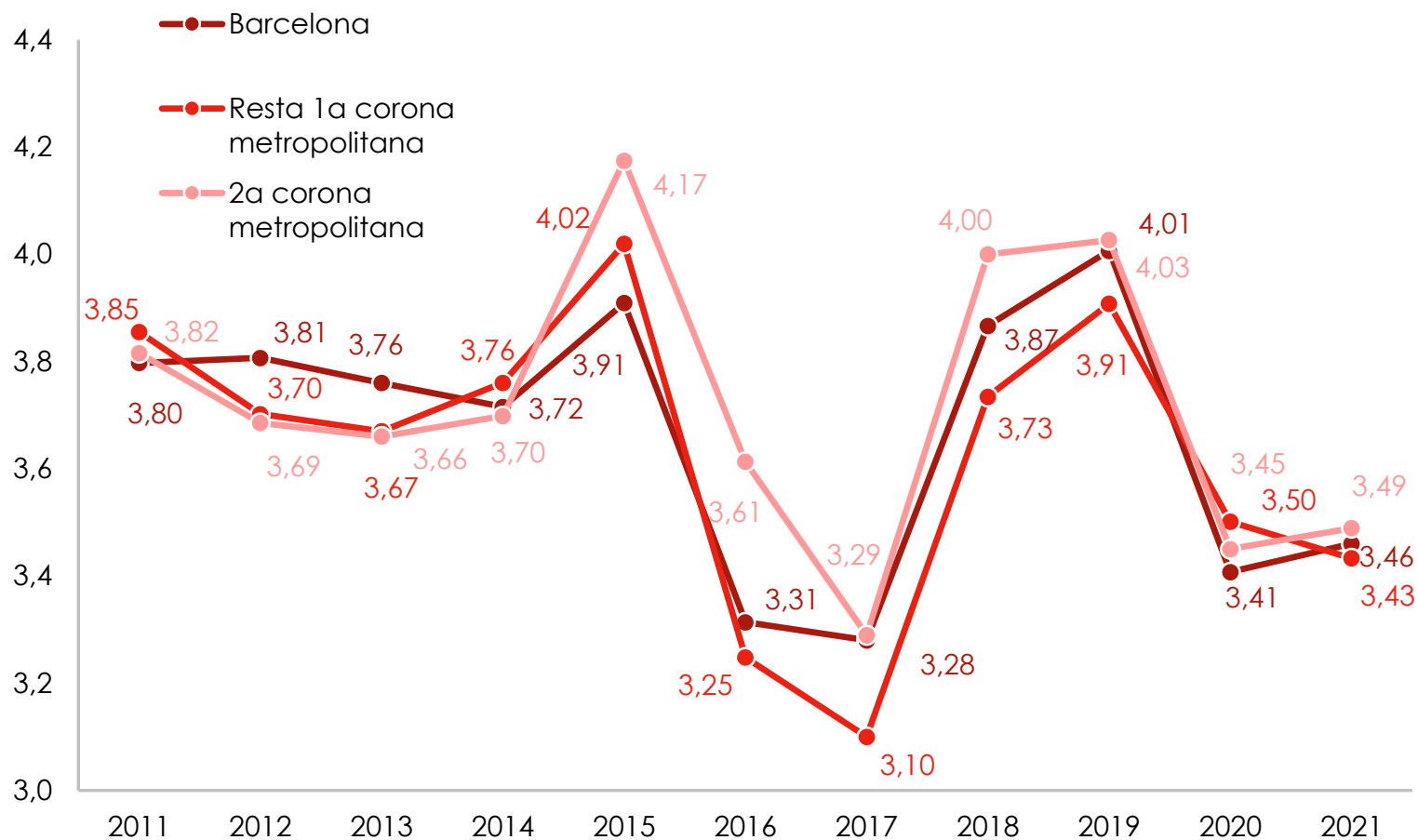
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



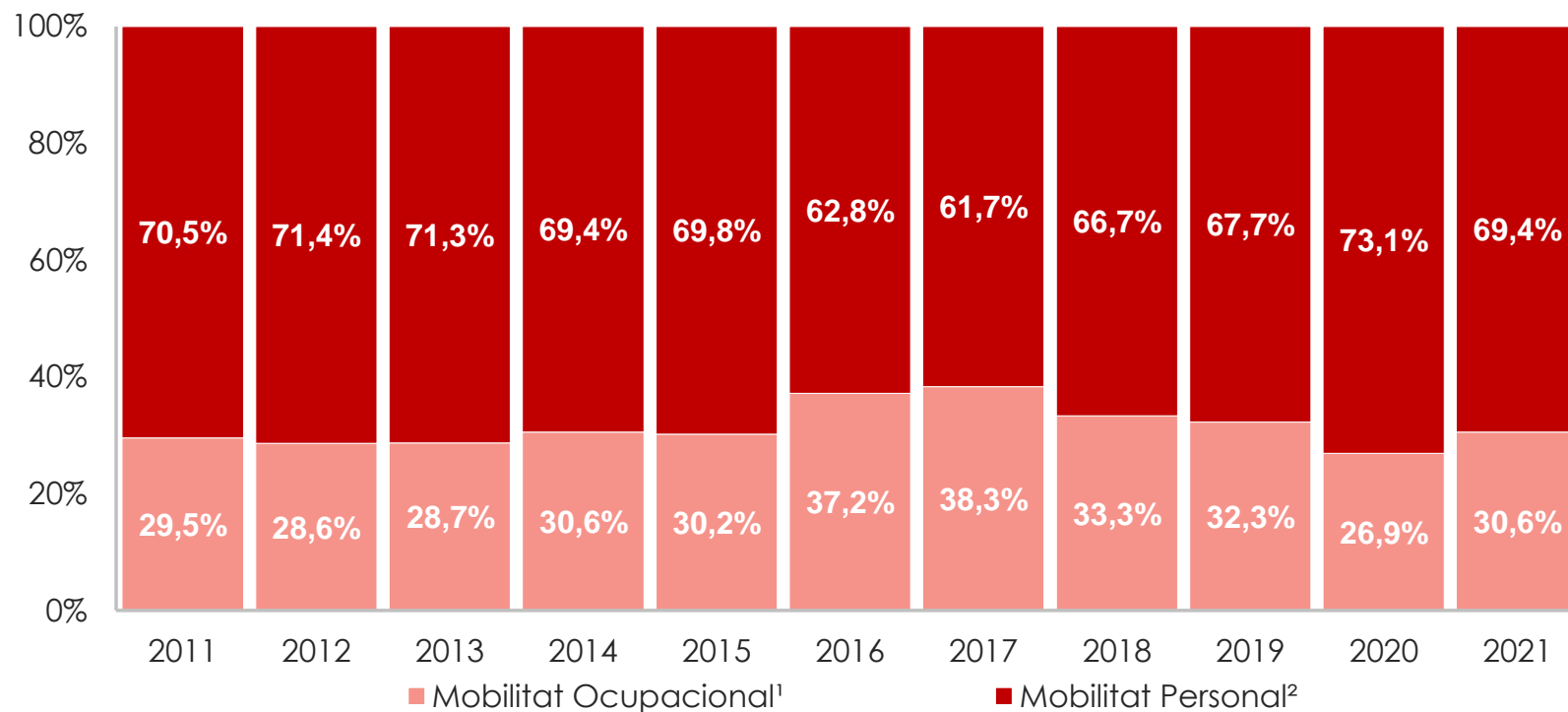
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



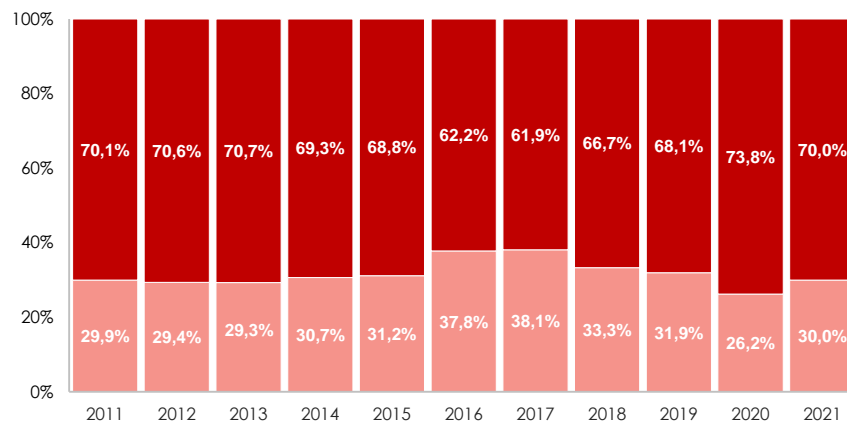
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

Barcelona



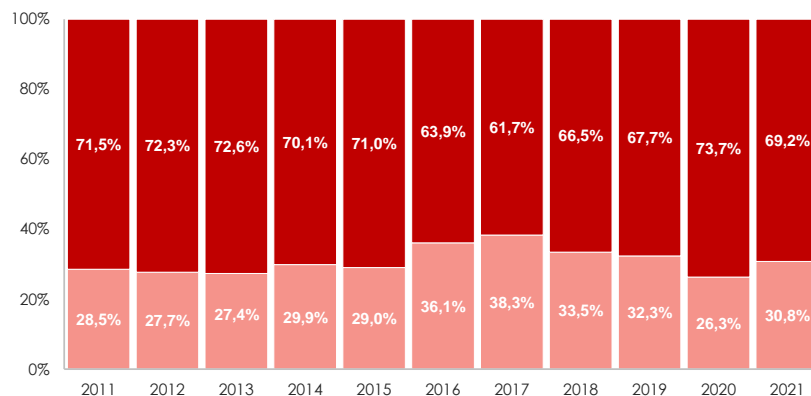
Mobilitat Ocupacional¹

Mobilitat Personal²

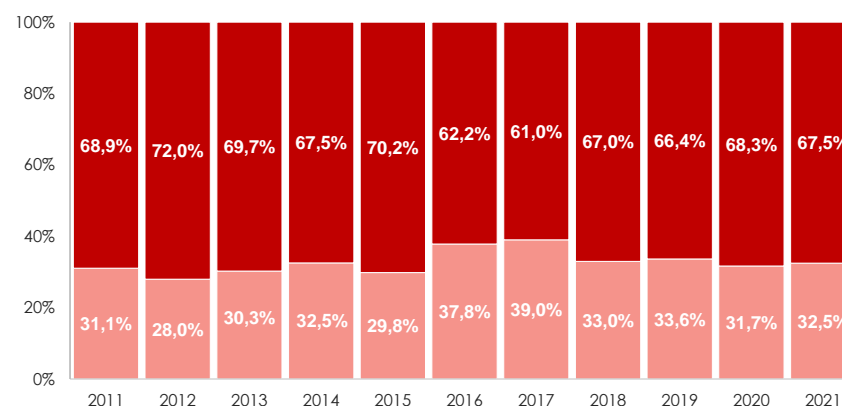
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

Resta primera corona metropolitana

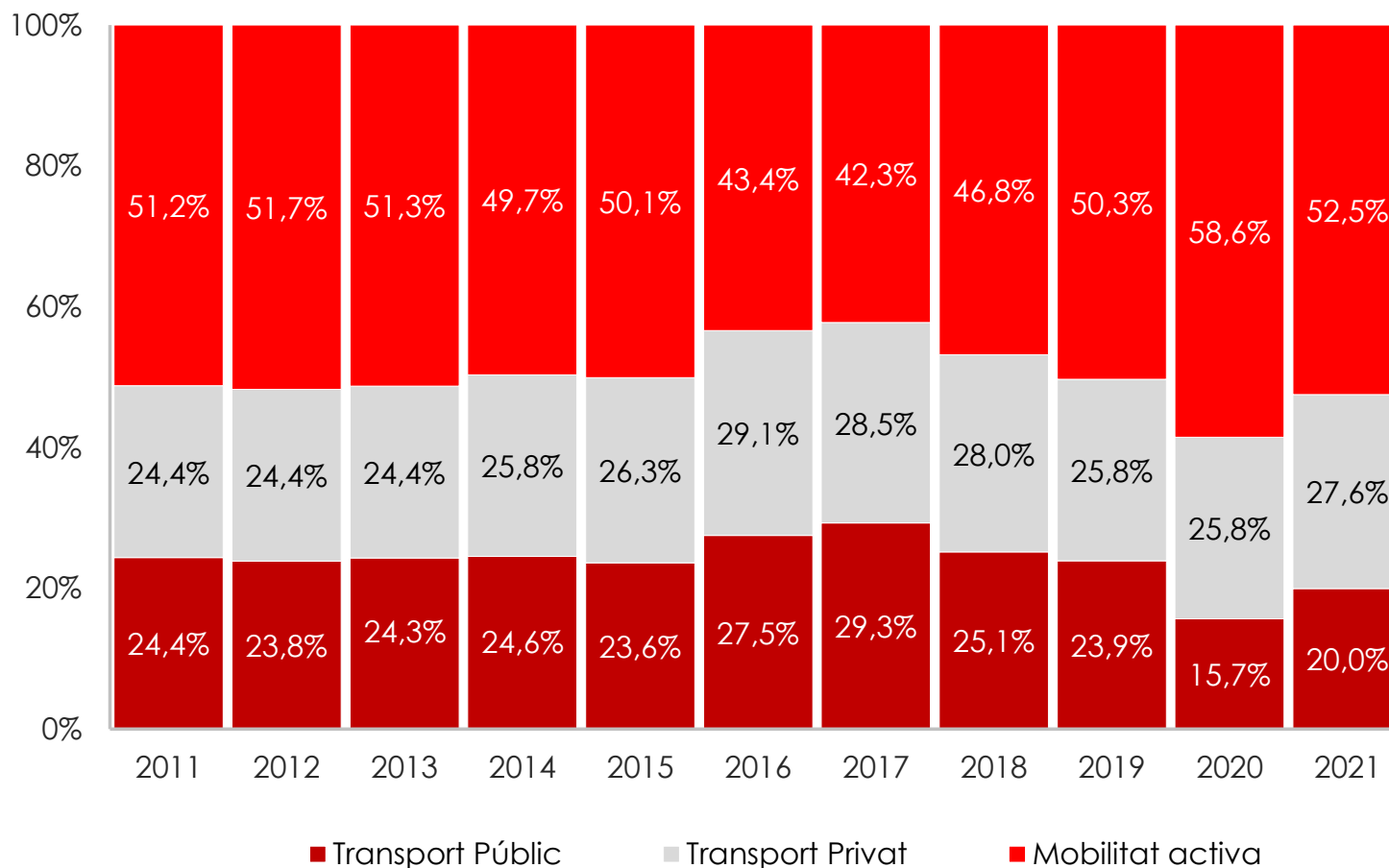


Segona corona metropolitana



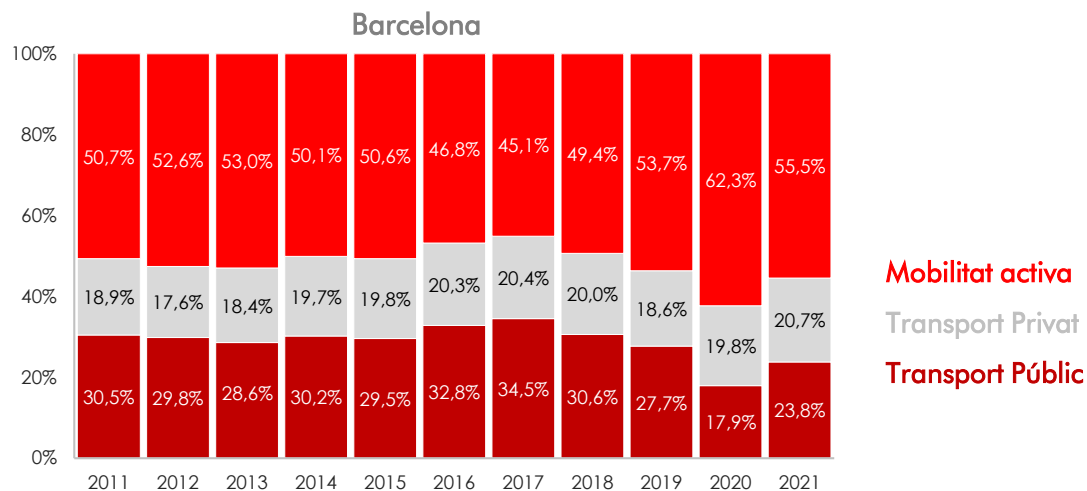
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

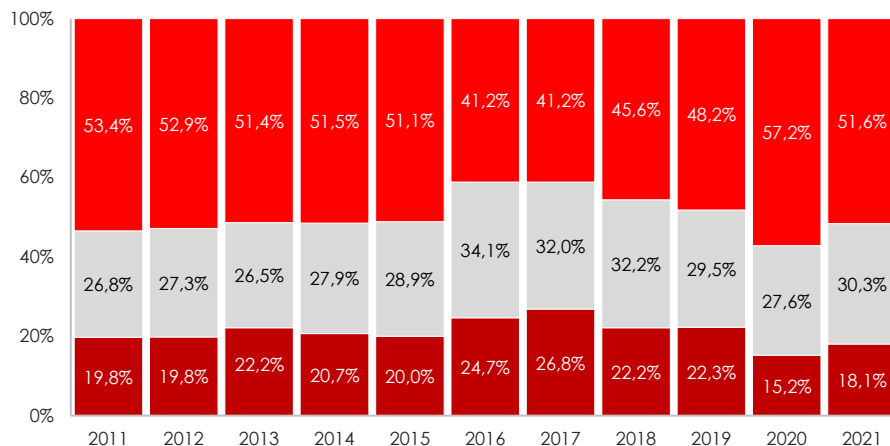


1.2. Principals indicadors de mobilitat

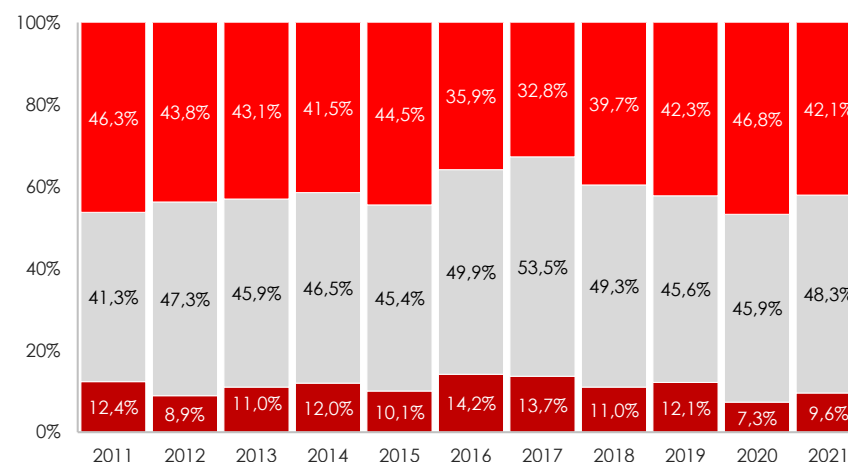
Repartiment modal



Resta primera corona metropolitana



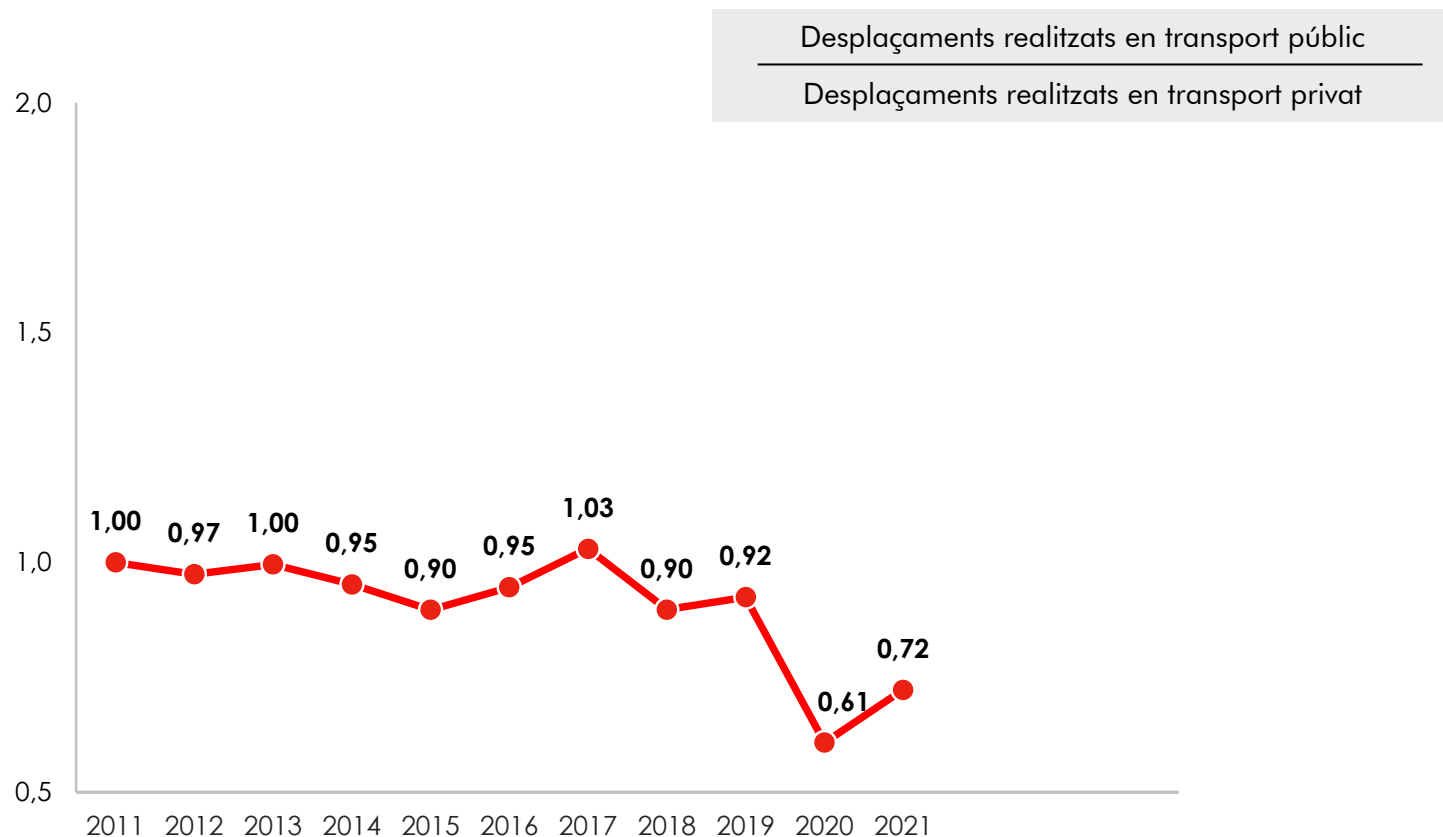
Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

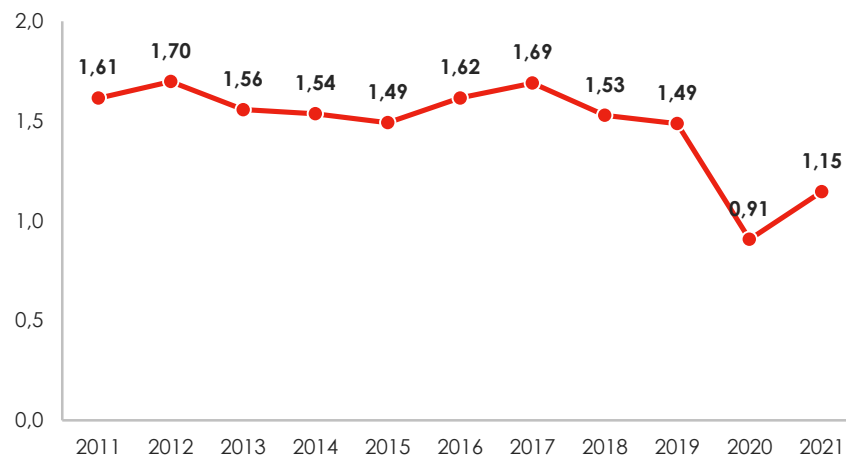
- La ràtio entre transport públic i transport privat permet analitzar la relació entre els modes motoritzats. L'obtenció de valors inferiors a 1 denota el predomini del transport privat, mentre valors per sobre d'1 manifesten el predomini del transport públic.



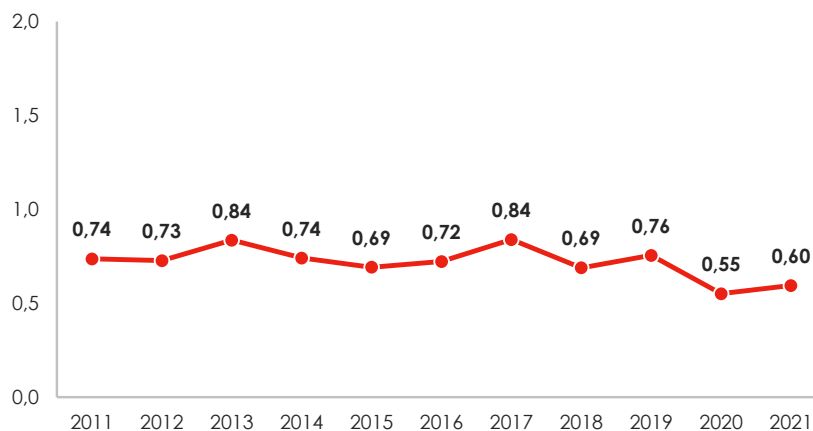
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

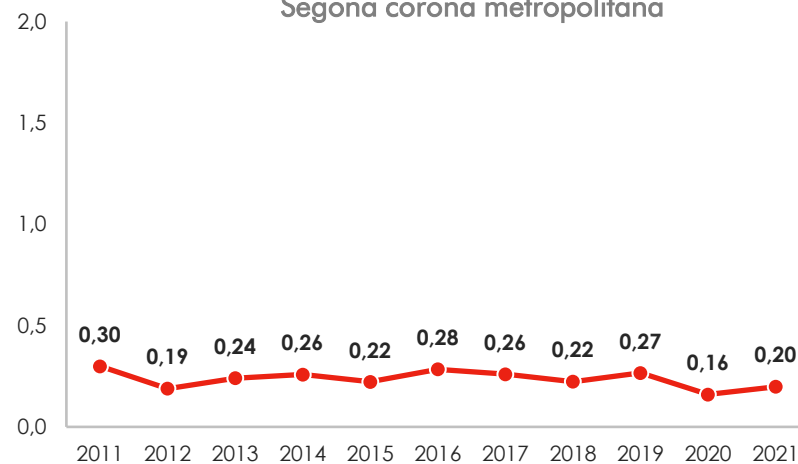
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

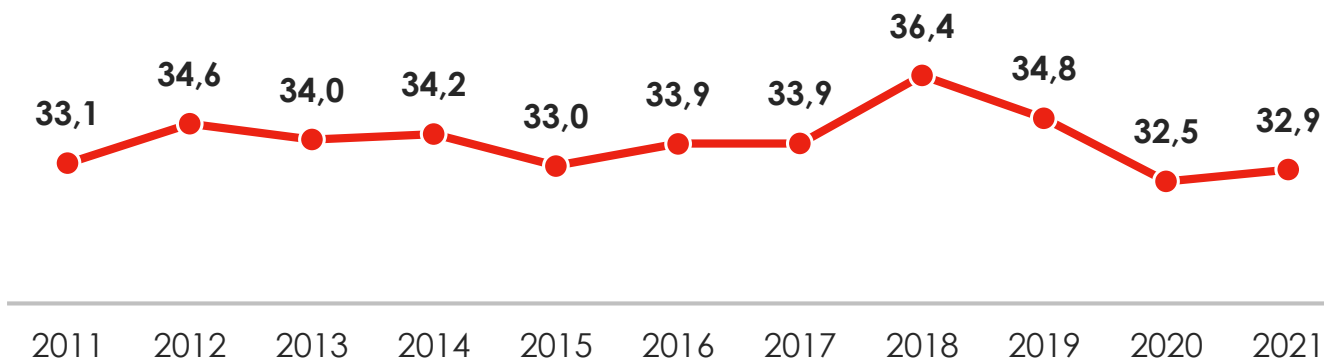
Ocupació calculada dels vehicles: estimació de l'ocupació dels vehicles entesa com la relació entre el total de viatges (suma dels conductors i acompanyants) respecte dels viatges com a conductor.

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	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ocupació calculada	1,20	1,25	1,22	1,18	1,18	1,16	1,15	1,19	1,20	1,21	1,20
Ocupació declarada	1,68	1,74	1,71	1,65	1,64	1,62	1,63	1,64	1,66	1,61	1,60

1.2. Principals indicadors de mobilitat

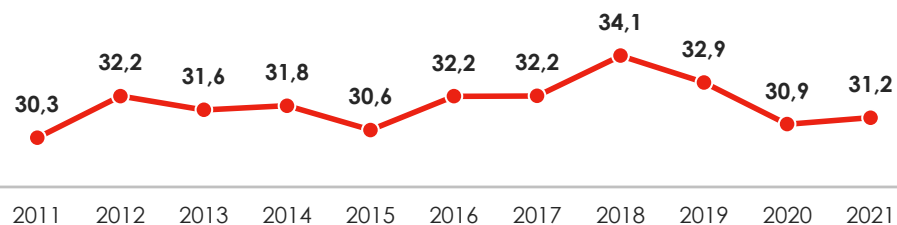
Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



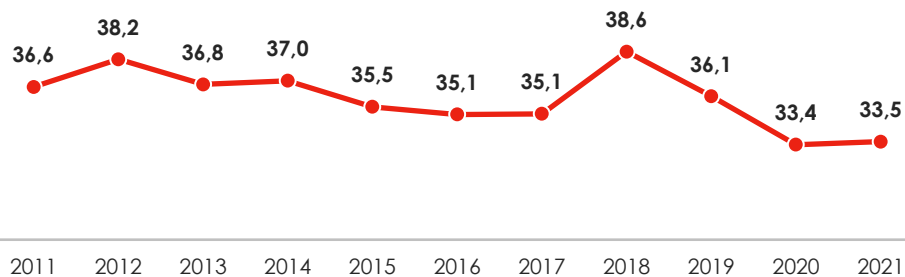
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

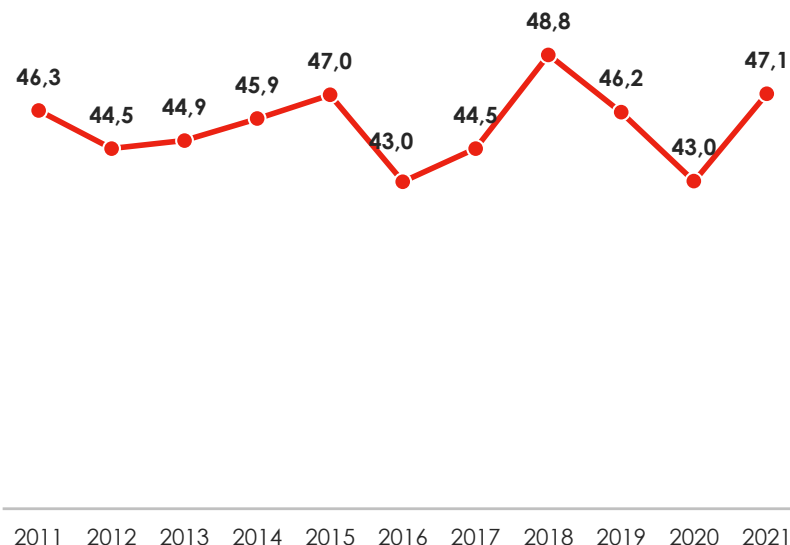
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



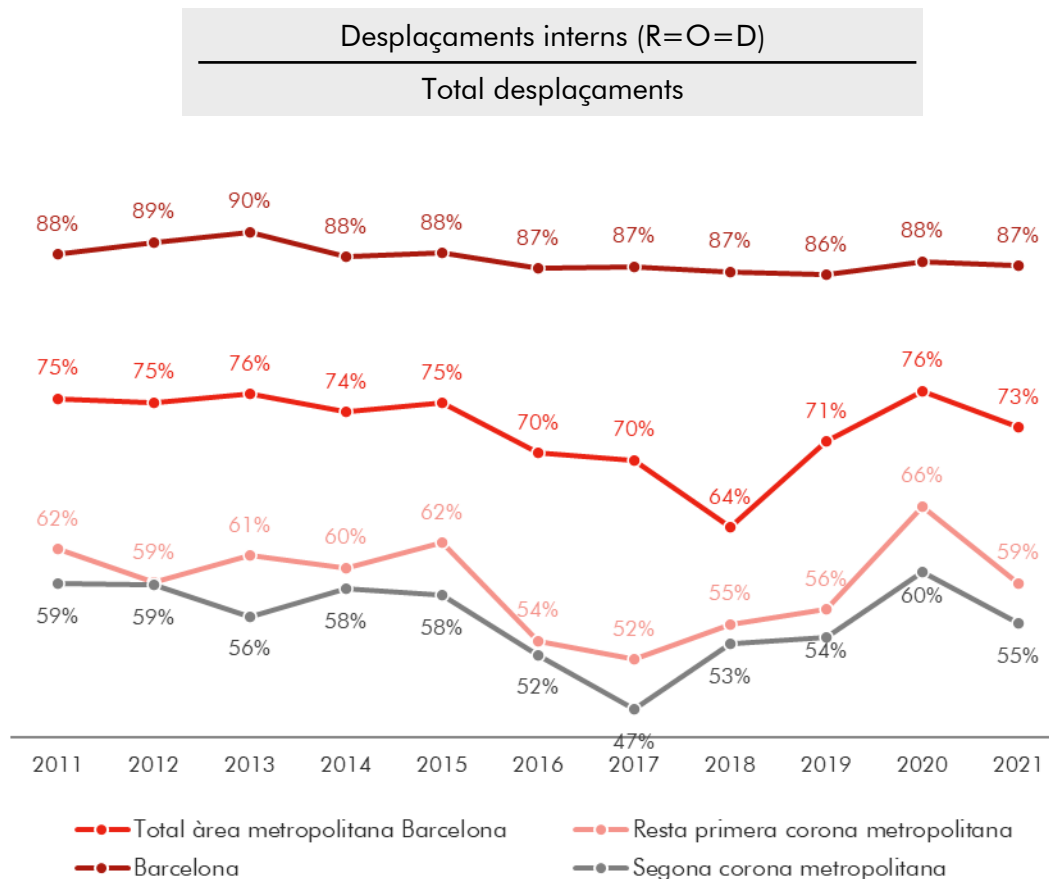
Segona corona metropolitana



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.



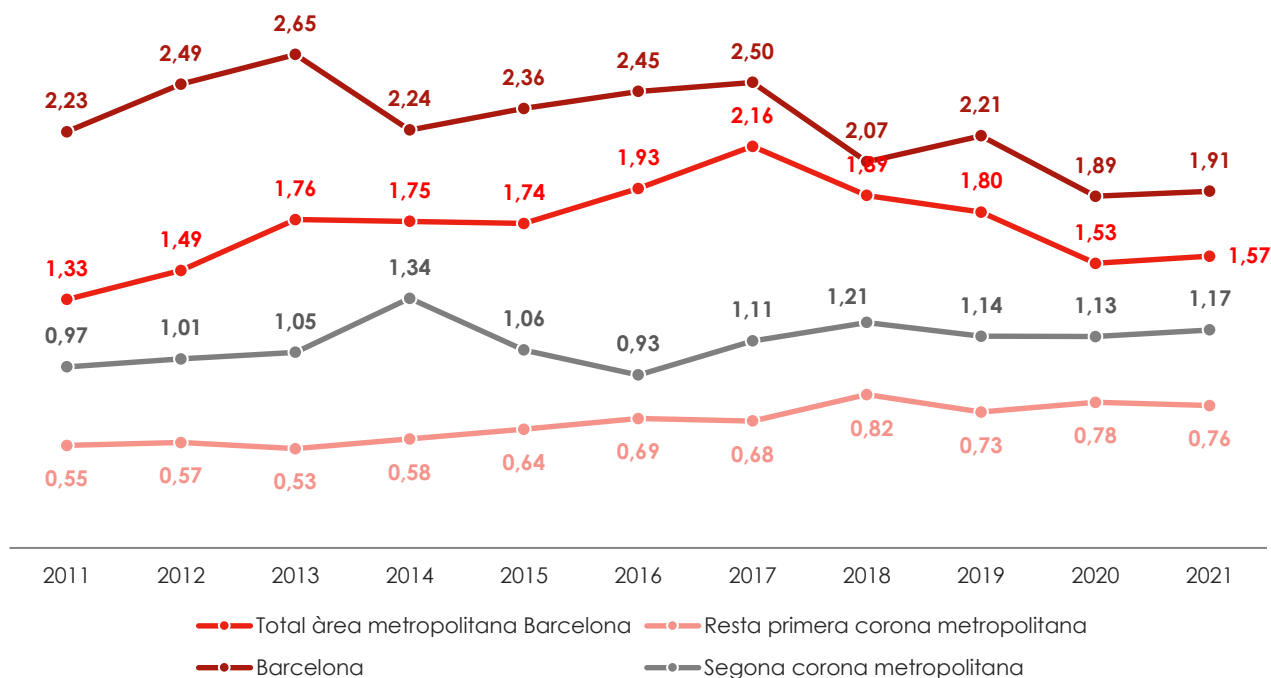
1. Comparativa temporal EMEF 2011 – EMEF 2021

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.

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



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	2020	2021
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	7,2	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	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	6,8	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	4,5	5,4

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport públic

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Anar a peu	8,2	8,4	8,5	8,3	8,0	8,4	8,4	8,3	8,3		8,6
Anar en bicicleta	7,7	8,2	8,4	8,2	8,1	8,2	8,3	8,2	8,2		8,7
Anar en moto	7,7	8,0	8,2	8,2	8,0	8,1	8,1	8,0	8,1		8,6
VMP (patinet, segway i altres ginys)								7,7	7,7		8,3
Anar en cotxe	7,3	7,8	7,7	7,7	7,3	7,6	7,8	7,7	7,7		7,9
Tramvia	7,2	7,7	7,6	7,6	7,8	7,6	7,7	7,4	7,6	NODADES	8,0
FGC	7,0	7,5	7,4	7,3	7,2	7,5	7,6	7,3	7,4		7,6
Taxi	6,5	7,2	7,2	7,1	6,9	7,1	7,3	7,3	6,7		7,5
Metro	6,7	7,2	7,3	7,1	6,6	7,2	7,3	7,0	7,0		7,1
Bus urbà de Barcelona	6,7	7,1	7,1	7,0	6,9	7,1	7,2	7,0	7,1		7,3
Bus urbà d'altres municipis	5,9	6,9	6,9	6,8	6,8	6,9	7,1	6,7	6,9		7,1
Bus interurbà	6,0	6,8	6,9	6,8	6,8	7,0	7,0	6,7	6,8		7,1
Renfe regional/mitja distància	6,2	6,8	6,8	6,8	6,5	6,7	6,9	6,5	6,7		6,7
Renfe rodalies	6,3	6,7	6,7	6,7	6,3	6,5	6,8	6,5	6,5		6,6

FITXA TÈCNICA

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 (9.780), entrevista autoadministrada per internet amb la metodologia CAWI (384).

Treball de camp. Institut Opinòmetre

Període d'enquestació (incloent retrucades). 1a onada: del 4 de maig al 8 de juny de 2021. 2a onada: del 28 de setembre al 22 de novembre de 2021.

Ponderació. A partir del padró municipal a 1 de gener de 2021.

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	Mostra EMEF21	Error
Barcelona	2.224	2,1%
Resta 1a corona	1.766	2,4%
TOTAL 1a corona	3.990	1,6%
Segona corona AMB	1.208	2,9%
TOTAL AMB	5.198	1,4%
Resta RMB	2.961	1,8%
TOTAL RMB	8.159	1,1%
Resta SIMMB	2.005	2,2%
TOTAL SIMMB	10.164	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 (transport públic i vehicle privat) per sobre dels no motoritzats, i el transport públic per sobre el vehicle privat. L'ordre de prioritziació dels mitjans és el següent: Renfe regional > Renfe Rodalies > FGC > Tramvia > Metro > Bus interurbà > Bus TB > Altres autobusos urbans > Taxi/VTC > Cotxe com a conductor > Moto com a conductor > Ciclomotor com a conductor > Cotxe com a acompanyant > Moto com a acompanyant > Ciclomotor com a acompanyant > Camió > Furgoneta > Bicicleta > Cadira de rodes, scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat > Patinet, Segway o altres ginys > Caminar.

Mode de transport:

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

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

Població professional: aquella part de la població que afirma haver realitzat 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 (in itinere), així com els desplaçaments personals que l'entrevistat hagi fet al llarg del dia.

Distància dels desplaçaments: a partir de l'adreça exacte de l'origen i destinació dels desplaçaments es calcula la distància total del desplaçament. El càlcul que es fa és de la distància ortodròmica (great-circle distance), que és el camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre.

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 2021

0a. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU

Confirmar que es parla amb la persona seleccionada de la mostra
Confirmar el municipi on es truca.
Confirmar que el domicili és la residència habitual.

0b. QUANTES PERSONES VIUEN A LA SEVA LLAR, INCLOS VOSTÈ?

Si P0b > 1

Tantes files com persones de la P0b. Sexe i edat començant per la persona més gran

0c. SEXE I EDAT DE CADA PERSONA

Persona 1 SEXE _____ / EDAT _____
Persona 2 SEXE _____ / EDAT _____
Persona XX SEXE _____ / EDAT _____

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

- | | |
|--|--|
| 1. Treballa (actiu ocupat/ocupada, ERTO total o parcial/baixes /excedències) | 5. Tasques de la llar |
| 2. Està a l'atur (actiu en atur, ERO) | 6. Estudiant |
| 3. Jubilat/da / pensionista | 7. Altres especificar _____
(P.ex. rendistes) |
| 4. Pre-jubilat/da | |

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

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

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

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

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

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

FILTRE → Només per a actius ocupats (P1a=1)

P1d. ENS HA DIT QUE TREBALLAVA. VOSTÈ ÉS...

1. Treballador per compte pròpia/autònom
2. Treballador per compte alié
3. Funcionari
98. Altres. Especificar: _____
99. NS/NC

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/Discapacitat | } P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 7. Tomava d'algun lloc (P2c) | |
| 8. Està en ERTO total o parcial | |
| 9. Relacionat amb la covid-19: quarantena, por, infectat, persona de risc,... | |
| 98. Altres. Especifica _____ | |
| 99. NS/NC | |

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/Discapacitat | } P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 7. Tomava d'algun lloc (P2c) | |
| 8. Està en ERTO total o parcial | |
| 9. Relacionat amb la covid-19: quarantena, por, infectat, persona de risc,... | |
| 98. Altres. Especifica _____ | |
| 99. NS/NC | |

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 SIGUIU CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT?

FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats (P1b=1) (P2d>7)

P2d. QUANTS D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS VAN SER PER MOTIUS LABORALS? (Comptem aquí desplaçaments per raons de feina, tant els que pugem fer-se per anar al treball, com anar a gestions de treball, anar a una reunió).

Si l'entrevistat respon 7 o menys desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P3.
FILTRE → Si l'entrevistat fa més de 7 desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P2f.

P2e. ENS HA DIT QUE AHIR (o el darrer dia laborable) VA FER XX (recuper de P2e) 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 (P2d, P2e i P2t)

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 (adreça o lloc d'interès si és un municipi del SIMMB); 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 (Adreça o lloc d'interès municipi SIMMB)	HORA D'INICI	TEMPS EN MINUTS	MITJÀ 1	MITJÀ 2	MITJÀ 3	Ocupació	APARCAMENT	ANTIGUITAT	COMBUSTIBLE
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

... (preveure espai fins a 20 desplaçaments)

Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe (conductor i acompanyant) / moto i ciclomotor 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 matrícula) quan utilitza cotxe com a conductor/ moto com a conductor/ ciclomotor com a conductor furgoneta i camió. Preguntar per aparcament quan utilitza bicicleta.

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/ ciclomotor conductor/ furgoneta i camió.

Lloc de destinació de cada desplaçament: adreça concreta.

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'alguna persona (gent gran nens...) |
| 6. Compres ocasionals o no quotidianes | 17. Recollir paquets de comerç-e |
| 7. Metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions, Hospitals (per visitar-se vostè) | 18. Altres motius. Especificar _____ |
| 8. Visitar amic o familiar (sense quedar-se a dormir) | |
| 9. Acompanyar/recollir/buscar persones | |
| 10. Gestions de treball (fora seu habitual) | |

CODIFICACIÓ MITJÀ

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Caminant | 12. Cotxe com a conductor |
| 2. Autobús empresa | 13. Cotxe com acompanyant |
| 3. Autobús escolar | 14. Moto com a conductor |
| 4. Autocar (excursions) | 15. Moto com acompanyant |
| 5. Autobús | 16. Furgoneta |
| 6. Metro | 17. Bicicleta |
| 7. Tramvia | 18. Cadira de rodes, scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat |
| 8. Ferrocarrils Generalitat (FGC) | 19. Patinet (elèctric), Segway o altres giny |
| 9. Renfe Rodalies | 20. Ciclomotor com a conductor |
| 10. Renfe regional | 21. Ciclomotor com acompanyant |
| 11. Taxi | 22. Camió |
| | 98. Altres mitjans Especificar _____ |

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/d'gratuita per l'hora, inclos descampat)
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, PER A VEHICLES DE PERSONES AMB DISCAPACITAT...)

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 aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

APARCAMENT BICICLETA

- A. AL CARRER
1. Sí
A. Obert pagant (pex. Vadecity)
B. Tancat pagant (pex. Bicibox)
C. Obert sense pagar (pex. Bicibox)
D. Tancat sense pagar (pex. municipals)
E. En estacions de bicicleta compartida (Bicing, eBicibox)
- B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS...)
2. Sí
A. Pagant pex. (Bicibox)
B. Sense pagar o lliure
- C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ (PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)
3. Sí
A. Pagant
B. Sense pagar o lliure
- D. ALTRES
4. Propietat, lloguer, concessió (a casa, a l'oficina o similar)
5. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de calçada
6. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 11

P3q. EL SERVEI DE TAXI ERA:

1. Taxi amb llicència municipal/Àrea Metropolitana/Generalitat 2. VTC (Uber/Cabify...)

3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 12

P3r. AQUEST COTXE ERA:

1. Cotxe Privat (inclos empresa us individual) 2. Cotxe compartit (BlaBlaCar, SocialCar, Lloguer, Empresa (ús compartit))

3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 13

P3s. AQUEST COTXE ERA:

1. Cotxe Privat (inclos empresa us individual) 2. Cotxe compartit (BlaBlaCar, SocialCar, Lloguer, Empresa (ús compartit))

3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 14,20

P3t. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:

1. Moto Privada 2. Moto compartida (Ecooltra, Yego...)

3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 15,21

P3u. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:

1. Moto Privada 2. Moto compartida (Ecooltra Yego...)

3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 17

P3v. AQUESTA BICICLETA ERA:

1. Bicicleta Privada 2. Bicicleta compartida (DonkeyRepublic, RideMovi...)

3. Bicing 4. Dels tres tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 19

P3w. AQUEST PATINET O GINYI ERA:

1. Patinet o ginyi privat 2. Patinet o ginyi compartit (Reby, Bird...)

3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 (P1a recodificada =1) o P1a=6
P3Z. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS _____ (P1a) I NO HA INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIU LABORALS/D'ESTUDIS. AIXÒ ÉS CORRECTE?

FILTRE → No preguntar si: P1a#1 i P1B=1

Si P1a=6 no han de sortir opcions 4, 5 i 6

1. Sí, perquè treballa o estudia a casa 4. Només va treballar unes hores, treballa dies puntuals i ahir no 97. No, no és correcte si que vaig fer desplaçaments per feina/estudis →CORREGIR P3

2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances 5. Venia de treballar 98. Altres. Especificar _____

3. Sí, estava de baixa, estava malalt/a 6. Està en EERTO total o parcial 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 xoferes d'automòbils 4. Distribució amb bicicleta/motocicleta/ciclomotor (missatgers, reparadors)

2. Conductors d'autobús/autocar/tren 5. Representants de comerç i tècnics de vendes 98. Altres. Especificar _____

3. Conductors camió/furgoneta 6. Tècnics de manteniment i reparacions 99. NS/NC

FILTRE → Només en cas de P4# 1,2. (Si P4=3 només activar 5 i 7. Si P4=4 només activar 3 i 6)

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

1. A peu 4. Cotxe 7. Camió

2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari, etc.) 5. Furgoneta 98. Altres. Especificar _____

3. Moto 6. Bicicleta

FILTRE per P5a, P5b i P5c → Només en cas que P5=3,4,5,7

P5a. QUI ÉS EL PROPIETARI D'AQUEST VEHICLE?

1. Vostè mateix/a

2. Un/a familiar

3. L'empresa

4. Altres. Especificar _____

P5b. QUINA ÉS L'ANTIGUITAT D'AQUEST VEHICLE? (sinó sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula)

P5c. QUIN CARBURANT UTILITZA AQUEST VEHICLE? Mateixes opcions de resposta que P3

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

TOTHOM

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

P7. VALORI ELS SEGÜENTS 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) 99 NS/NC
- 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). 99 NS/NC
- C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona). 99 NS/NC
- D. El preu del transport públic en relació als serveis oferts, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat). 99 NS/NC

P8a. S'HA VIST AFECTAT PER LES RESTRICCIONS A LA CIRCULACIÓ DE VEHICLES SENSE ETIQUETA AMBIENTAL DES DE SETEMBRE DE 2020 EN LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS RONDES DE BARCELONA?

1. Sí, diàriament 3. No 4. NS/NC

2. Sí, de manera esporàdica

FILTRE → (P8a=1 o P8a=2)

P8b. COM HI HA POSAT SOLUCIÓ? (màxim 3 respostes) (no llegir)

1. Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental
2. Compartir desplaçament amb una persona que disposa d'un vehicle amb etiqueta ambiental
3. Desballestar el vehicle i obtenir títol T-verda
4. Utilitzar el transport públic
5. Fer el desplaçament a peu
6. Fer el desplaçament en bicicleta/VMP/altres ginyis
7. No fer el desplaçament i no fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, anar a la feina, etc.)
8. No fer el desplaçament i fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, treballar, feina, etc.) a distància
9. Canviar l'horari del desplaçament a una altra hora del mateix dia
10. Canviar el desplaçament a un altre dia
11. Canviar la destinació del desplaçament
12. Deixar el vehicle en un aparcament de dissuasió (P+R) i continuar el desplaçament en transport públic
13. No he canviat la forma de desplaçar-me
14. Altres. Especificar _____
15. NS/NC

TOTHOM

ÚS DELS MITJANS DE TRANSPORT

P9a-P10a. ARA LI LLEGIRÉ UNA SÈRIE DE MITJANS DE TRANSPORT. DIGUI'M QUIN ÚS EN FA ARA I QUIN ÚS TÉ PENSAT FER-NE A PARTIR DE LA TARDOR DEL 2021 (1a onada) // 1R TRIMESTRE/HIVERN DEL 2022 (2a onada) TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEmia PER LA COVID-19?

- Cada dia / quasi cada dia (4-6 dies laborables – inclou dissabte)
- Varies vegades per setmana (dos o tres dies per setmana... inclou dissabte)
- Una vegada a la setmana
- Varies vegades al mes (màxim 5 cops al mes)
- Una vegada al mes
- Menys d'un cop al mes
- Ocasionalment (no sap ni dir quan... però alguna vegada)
- Mai
- NS/NC

	P9a ARA	P10a FUTUR
A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FILTRE → Per a les persones que han contestat que sí utilitzen transport públic (P9a F>0) i/o que l'utilitzaran (P10a F>0)

P9b. / P10b. I D'AQUESTS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC, QUIN ÉS EL SEU ÚS?

	P9b ARA	P10b FUTUR
G	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-R>1 i P9b G-Q>1)

P11. AVALUÏ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX L'ÚS ACTUAL DE CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-R>1 i P9b G-Q>1)

P12. AVALUÏ LA POR DE TENIR UN ACCIDENT QUAN UTILITZA ARA CADASCUN D'AQUESTS MITJANS, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (molta).

ARA LI PREGUNTAREM SOBRE LA SEVA MOBILITAT ACTUAL (SEGONS ONADA PRIMAVERA O TARDOR)

FILTRE → Si P9b utilitzava algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

P13a. PER QUINS DELS SEGUENTS MOTIUS UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC ENTRE SETMANA (DE DILLUNS A DIVENDRES)? Multiresposta

FILTRE → Si P9b utilitzava algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

P13b. I ELS CAPS DE SETMANA? (DISSABTE/DIUMENGE/FESTIUS)? Multiresposta

- | | Dilluns a
Divendres | Dissabte/Diumenge i
festius |
|--|------------------------|--------------------------------|
| 1. Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, ...) | 1 | 1 |
| 2. Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, ...) | 2 | 2 |
| 3. Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents ...) | 3 | 3 |
| 4. Per anar a comprar | 4 | 4 |
| 5. Per activitats d'oci / lleure / esport | 5 | 5 |
| 98. Per altres motius de desplaçament. Especificar: _____ | 98 | 98 |
| 99. No en fa ús | 99 | 99 |

FILTRE → Només si P9b utilitza algun mitjà de transport públic (excepte taxi) com a mínim una vegada a la setmana (P9b (excepte P9B_0) alguna resposta >4)

En cas d'empat entre mitjans de transport públic selecciona aleatoriament el programa

P14. EN QUINES FRANGES HORÀRIES UTILITZA EL _____ (mostra resposta selecció del programa) MÉS HABITUALMENT?

Franga horària	P14	P15
1. Abans de les 6h.	1	<input type="checkbox"/>
2. De 6h. a 6.59h.	2	<input type="checkbox"/>
3. De 7h. a 7.59h.	3	<input type="checkbox"/>
4. De 8h. a 8.59h.	4	<input type="checkbox"/>
5. De 9h. a 9.59h.	5	<input type="checkbox"/>
6. De 10h. a 10.59h.	6	<input type="checkbox"/>
7. De 11h. a 11.59h.	7	<input type="checkbox"/>

8. De 12h. a 12.59h.	8	<input type="checkbox"/>
9. De 13h. a 13.59h.	9	<input type="checkbox"/>
10. De 14h. a 14.59h.	10	<input type="checkbox"/>
11. De 15h. a 15.59h.	11	<input type="checkbox"/>
12. De 16h. a 16.59h.	12	<input type="checkbox"/>
13. De 17h. a 17.59h.	13	<input type="checkbox"/>
14. De 18h. a 18.59h.	14	<input type="checkbox"/>
15. De 19h. a 19.59h.	15	<input type="checkbox"/>
16. De 20h. a 20.59h.	16	<input type="checkbox"/>
17. De 21h. a 21.59h.	17	<input type="checkbox"/>
18. De 22h. a 22.59h.	18	<input type="checkbox"/>
19. De 23h. a 24h.	19	<input type="checkbox"/>
20. No tinc hora (no llegir)	20	<input type="checkbox"/>
99-NS/NC	98.	<input type="checkbox"/>

FILTRE → Només per les respostes marcades a P14

P15. EN GENERAL, QUINA ÉS LA SEVA PERCEPCIÓ DEL NIVELL D'OCCUPACIÓ DEL _____ (mostra resposta igual mtjà de la P14) EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS HABITUALS? (preguntar pels trams horaris marcats a P14)

- Molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones)
- Ple (persones de peu sense contacte físic però molt proper amb la resta de persones)
- Mig ple (persones de peu sense contacte físic i amb distància de més d'un metre entre elles)
- Buit (pocues persones dretes i algun seient buit)
- Molt buit (seients lliures i gairebé ninguna persona dreta)
99. NS/NC

FILTRE → P9b G-N≠0

P16. QUIN TITOL DE TRANSPORT PÚBLIC FA SERVIR HABITUALMENT, ARA? (No llegir)

- | | |
|---|----|
| 1. T-Casual | 1 |
| 2. T-Usual | 2 |
| 3. T-Jove, Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats | 3 |
| 4. T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució | 4 |
| 5. T-Grup | 5 |
| 6. T-verda | 6 |
| 7. Títols propis Renfe | 7 |
| 8. Títols propis altres operadors | 8 |
| 9. T-Familiar | 9 |
| 10. T-16 (només si edat=16) | 10 |
| 11. Bitllet senzill | 11 |
| 98. Altres. Especificar _____ | 98 |
| 99. NS/NC | |

TOTHOM

P17. DE CARA A PROTEGIR-SE DE LA COVID-19, ENCARA QUE NO SIGUI PERSONA USUÀRIA, QUIN GRAU DE CONFIANÇA LI GENEREN ELS SEGUENTS MITJANS DE TRANSPORT? GENS, POC, JUSTA, BASTANTA O MOLTA?

	Gens de confiança	Poca confiança	Confiança justa	Bastanta confiança	Molta confiança
1. A peu	1	2	3	4	5
2. Metro / Tren-RENFE / Ferrocarrils Generalitat	1	2	3	4	5
3. Tramvia	1	2	3	4	5
4. Autobús	1	2	3	4	5
5. Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, escolar)	1	2	3	4	5
6. Cotxe privat / Furgoneta / Camioneta	1	2	3	4	5
7. Cotxe compartit	1	2	3	4	5
8. Taxi / Uber / Cabify	1	2	3	4	5
9. Moto, bicicleta o patinet - elèctric i no elèctric propis/privats	1	2	3	4	5
10. Moto, bicicleta-Bicing o patinet- elèctric i no elèctric compartits/de lloguer	1	2	3	4	5

TOTHOM

P18. QUINA DE LES SEGUENTS MESURES CONTRA LA COVID-19 AL TRANSPORT PÚBLIC CREU QUE ÉS MÉS EFECTIVA? I LA SEGONA? (Multiresposta. Màxim 2 opcions) (Llegir en la 1a resposta, la 2a pot ser espontània)

	1a resposta	2a resposta
1. Més neteja	1	1
2. Més espai per passatger/a	2	2
3. Obligació d'ús de mascaretes	3	3
4. Menys personal d'atenció a l'usuari	4	4
5. Indicar recorreguts i ocupació dels vagons	5	5
6. Accedir al bus per la porta del mig	6	6
7. Que les portes s'obrin automàticament	7	7
8. Gel hidroalcohòlic a les estacions	8	8
9. No parlar al transport públic	9	9

10. Millorar ventilació	10	10
98. Altres mesures (especificar)	99	99

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 o P1a=6

P19a. ACTUALMENT, PER ANAR A LA FEINA, O A ESTUDIAR ES DESPLAÇA A UN LLOC FÍSIC O HO FA A DISTÀNCIA:

1. Sempre es desplaça a un lloc físic
2. Majoritàriament es desplaça a un lloc físic
3. Majoritàriament ho fa a distància
4. Sempre ho fa a distància
5. Les dues coses per igual (a distància i a un lloc físic)
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

Si P19a=4

P19b. TÉ UN HORARI ESTABLERT O UN HORARI FLEXIBLE?:

1. Un horari establert
2. Un horari flexible
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

TOTHOM

P20a. HA ADOPTAT HÀBITS DE COMPRA I OCI DIFERENTS DELS QUE TENIA DURANT EL 2019, ABANS DE LA CRISI SANITÀRIA DE LA COVID-19?

1. Sí
2. No →P21

Si P20a=1

P20b. QUINS SON AQUESTS NOUS HÀBITS DE COMPRA I OCI? (Multiresposta).

1. Compra més als comerços del seu entorn
2. Ha augmentat les seves compres on-line
3. Ha augmentat la realització d'activitats a casa (esport, classes...)
4. Ha disminuït la seva presència a actes multitudinaris
5. Fa menys trobades amb amics o familiars
6. Ha reduït la seva freqüència a bars i restaurants
7. Res de tot això (no llegir)

ARA LI PREGUNTAREM SOBRE LES SEVES PAUTES DE MOBILITAT QUOTIDIANA PREVISTES A PARTIR DE LA TARDOR DEL 2021 (1a onada) // 1R TRIMESTRE/HIVERN DEL 2022 (2a onada) TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEMIA PER LA COVID-19

P21. CREU QUE A LA TARDOR 2021// 1R TRIMESTRE/HIVERN 2022 (segons onada) CANVIARÀ DE MITJÀ DE TRANSPORT PER DESPLAÇAR-SE RESPECTE AL QUE UTILITZA ARA? (Per tots el motius de desplaçament)

1. Sí
2. És possible
3. No
99. NS/NC

FILTRE →P21=1 o 2

P22 ACABA DE DIR QUE TÉ PENSAT CANVIAR DE MITJÀ DE TRANSPORT. ÉS PER ALGUNA DE LES SEGÜENTS RAONS?

	Sí	No	NS/NC
1. Per por al possible contagi	1	2	99
2. Per reduir el temps de desplaçament	1	2	99
3. Per evitar les incomoditats del transport públic després de la COVID-19	1	2	99
4. Per no haver de portar mascaretes	1	2	99
5. Per evitar massificacions, per distanciament social	1	2	99
6. Per anar junts amb la meua família (fills, parella, ...)	1	2	99
7. Per motius medi-ambientals, per contaminar menys	1	2	99
8. Per motius econòmics, per gastar menys	1	2	99
9. Per canvi d'hàbits	1	2	99
10. Per fer exercici	1	2	99
98. Altres motius (especificar)	1	2	99

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 o P1a=6

P23. CREU QUE RECUPERARÀ ELS MATEIXOS HÀBITS DE DESPLAÇAMENT PER FEINA O ESTUDIS QUE TENIA EL 2019, ABANS DE COMENÇAR LA PANDEMIA DE LA COVID-19?

1. Segur que sí
2. Probablement sí
3. Pot ser que sí o que no
4. Probablement no
5. Segur que no
98. Altres (especificar)

DADES PERSONALS

P30. ANY. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTÈ? 19 o 20 _____ (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de la persona)

P31. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

P32. 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

P33a. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?

1. Sí
2. No

FILTRE → Només si la tenen (P33a=1)

P33b. 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

P33c. DE QUIN TIPUS?

1. Física motòrica
2. Física no motòrica
3. Visual
4. Auditiva
5. Intel·lectual (psíquica)
6. Malalt mental
7. Múltiple Física-Intel·lectual
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

P33d. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (no llegir)

1. Amb cadira de rodes
2. No em puc moure, em porten per sortir de casa
3. Amb crossets
4. No tinc dificultats per moure'm (en qualsevol mitjà de transport: peu, bici, transport públic, cotxe, etc.)
5. En cotxe
6. En autobús
7. En metro, tramvia o tren
8. En qualsevol mitjà de transport públic
9. Altres. Especificar: _____

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

OBSERVACIONS

PREGUNTES ADDICIONALS EN LA PRIMERA ONADA

PERMISSOS I TINEÇA DE VEHICLE A LA LLAR

P24. DISPOSA DE PERMÍS DE CONDUIR:

- A. específic de ciclomotor o de moto? 1. Sí 2. No
 B. (només a persones de 18 o més anys) cotxe? 1. Sí 2. No

P25a. QUANTS VEHICLES HI HA A LA SEVA RESIDÈNCIA HABITUAL?

- A. Cotxe
- B. Moto
- C. Ciclomotor
- D. Furgoneta
- E. Camió
- F. Bicicleta (per adults, joves)
- G. Bicicleta (infants)
- H. VMP per adults (patinets, segways...)
- I. Altres. Especificar

FILTRE → (només pels que declaren tenir cotxe a la llar, P25a A≥1 i/o furgoneta P25a D≥1)—desplegable de tantes files com cotxes declarats

P25b. QUI ÉS EL TITULAR/PROPIETARI D'AQUEST COTXE/FURGONETA?

- A. Vostè mateix/a, la meua llar
- B. Un/a familiar (no de la meua llar)
- C. L'empresa (ús individual; no pago per ell)
- D. L'empresa (ús individual; renting, Leasing o similar)
- E. L'empresa (d'ús compartit amb altres companys/es)
- F. Altres. Especificar

FILTRE → (només pels que declaren tenir un únic cotxe/moto/ciclomotor a la llar, P25a A,B,C=1)—desplegable de tantes files com cotxes/motos/ciclomotors declarats

Filtre a respondre només pels que declaren tenir un únic cotxe a la llar, P25a A =1

Si P0b =1. Marcar directament opció 1

Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat

P26. QUINA PERSONA DE LA LLAR FA SERVIR MÉS HABITUALMENT EL COTXE?

Entrevistador: preguntar per la persona que usa el cotxe majoritàriament (amb major freqüència). En el cas de que dos o més membres de la llar l'utilitzin amb la mateixa freqüència marcar quines són aquestes persones.

No el fa servir ningú sexe =5 edat=999

Filtre a respondre només pels que declaren tenir una única moto a la llar, P25a B =1

Si P0b =1. Marcar directament opció 1

Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat

P27. QUINA PERSONA DE LA LLAR FA SERVIR MÉS HABITUALMENT LA MOTO?

Entrevistador: preguntar per la persona que usa la moto majoritàriament (amb major freqüència). En el cas de que dos o més membres de la llar la utilitzin amb la mateixa freqüència marcar quines són aquestes persones.

No el fa servir ningú sexe =5 edat=999

Filtre a respondre només pels que declaren tenir un únic ciclomotor a la llar, P25a C =1

Si P0b =1. Marcar directament opció 1

Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat

P28. QUINA PERSONA DE LA LLAR FA SERVIR MÉS HABITUALMENT EL CICLOMOTOR?

Entrevistador: preguntar per la persona que usa el ciclomotor majoritàriament (amb major freqüència). En el cas de que dos o més membres de la llar l'utilitzin amb la mateixa freqüència marcar quines són aquestes persones.

No el fa servir ningú sexe =5 edat=999

PREGUNTES ADDICIONALS EN LA SEGONA ONADA

GRATUITAT DE PEATGES I CANVIS EN LES PAUTES DE MOBILITAT

TOTHOM

P24. LA RECENT RETIRADA DELS PEATGES D'ALGUNES DE LES AUTOPISTES CATALANES L'AFECTA EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS?

1. Sí 2. No

FILTRE Si P24=1

Si P24=2 passar a P28

P25. PRINCIPALMENT EN QUINS DESPLAÇAMENTS?

- De diluns a divendres
- Dissabte i diumenge
- Indistintament qualsevol dia de la setmana

FILTRE Si P24=1

P26. CANVIARÀ EL MITJÀ DE TRANSPORT, EL RECORREGUT... D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS?

1. Sí 2. No

FILTRE Si P26=1 Màxim 2 respostes

P27. POT CONCRETAR AQUESTS CANVIS?

- Utilitzaré més el transport privat
- Deixaré de compartir cotxe amb familiars, companys de feina,...
- Deixaré de fer els desplaçaments en transport públic
- Modificaré el meu recorregut, i utilitzaré aquestes autopistes en comptes de d'altres vies
- Disminuiré el temps en els meus desplaçaments quotidians
- Altres. Especificar _____

TOTHOM

Màxim 2 respostes

P28. QUINES CONSEQÜÈNCIES CREU QUE TINDRÀ LA GRATUITAT D'AQUESTES AUTOPISTES?

- Augment del trànsit en aquestes autopistes, degut a la descongestió de carreteres urbanes fins avui molt transitades
- Augment del trànsit en aquestes autopistes, degut a noves persones usuàries del vehicle privat
- Augment de l'accidentalitat en aquestes vies
- Augment de la contaminació atmosfèrica
- Altres. Especificar _____