



ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2013 (EMEF 2013)

La mobilitat a l'àrea metropolitana de
Barcelona

IERMB. Bellaterra, abril 2014

Índex

PRESENTACIÓ	5
MARC DE REFERÈNCIA	9
LA MOBILITAT DELS 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
2 Motiu del desplaçament	15
2.1 Dades generals	15
2.2 Anàlisi territorial	17
3 Mode de transport	18
3.1 Dades generals	18
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	22
3.3 Anàlisi territorial	23
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	25
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	27
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	28
4 El temps de la mobilitat	30
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	30
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	33
5 La mobilitat segons segments de població	37
5.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	37

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	43
1 Dinàmiques territorials de la mobilitat	44
1.1 Tipus de fluxos	44
1.2 Motiu de desplaçament	47
1.3 Mode de transport	48
1.4 Autocontenció	51
1.5 Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	53
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA	54
1 Ús subjectiu dels modes de transport	55
1.1 Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	55
1.2 Motius per utilitzar els modes mecanitzats	56
2 Valoració dels modes de transport	59
2.1 Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	59
2.2 Valoració dels mitjans de transport segons àmbit territorial	60
3 Percepció d'inseguretat dels modes de transport	61
3.1 Percepció d'inseguretat dels mitjans de transport	61
4 Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	62
4.1 Avaluació de les polítiques de mobilitat	62
4.2 Avaluació de la xarxa de transport públic	64

Índex

COMPARATIVA TEMPORAL 65

1	Comparativa temporal EMEF 2003 - EMEF 2013	66
1.1	Presentació	66
1.2	Principals indicadors de mobilitat	67
1.3	Principals indicadors de la dimensió subjectiva	67

FITXA TÈCNICA 86

QÜESTIONARI 90

PRESENTACIÓ



Presentació

- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). L'any 2013 fa onze anys des de la seva primera edició.
- L'enquesta té per objectiu conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2013, de la població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.
- L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona. Els desplaçaments analitzats són els de la població general de 16 i més anys, incloent els desplaçaments *in itinere* dels professionals de la mobilitat.
- L'informe s'ha dividit en cinc parts:

PART I. MARC DE REFERÈNCIA

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

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

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

Presentació

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

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

PART IV. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

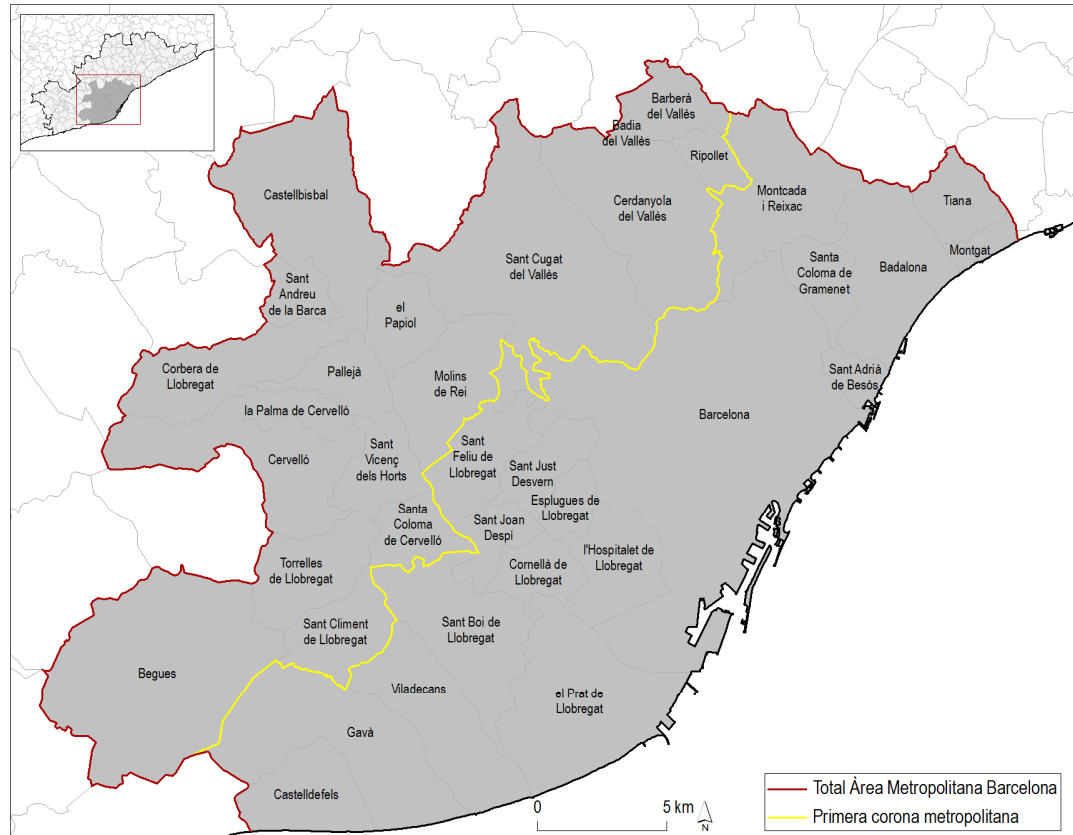
- En el quart bloc de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona vers alguns dels elements relacionats amb la mobilitat. Els temes tractats són:
 - L'ús subjectiu dels modes de transport.
 - La valoració dels diferents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

PART V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat, de les onze edicions de l'EMEF (2003-2013),
 - Pel conjunt de desplaçaments dels residents a la primera corona metropolitana (antiga EMT o àmbit de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat) pel període 2003-2010.
 - Pel conjunt de desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona pel període 2011-2013.

Presentació

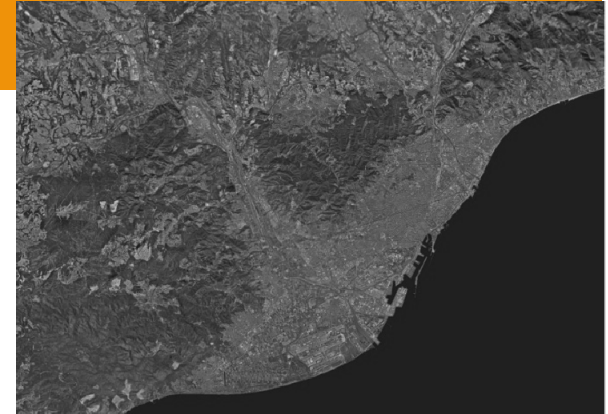
- L'àmbit territorial d'estudi és l'àrea metropolitana de Barcelona, integrada per 36 municipis, amb la següent divisió territorial:



- L'anàlisi de la mobilitat en aquest territori s'ha fet a partir de la segmentació en corones 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: gènere, grups d'edat, situació professional i nivell d'estudis acabats.

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

MARC DE REFERÈNCIA



Marc de referència

- L'àrea metropolitana de Barcelona està formada per 36 municipis, amb una extensió de 635,4 km². La superfície de sòl urbà (129,4 km²), representa el 20,4% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,2 milions) s'ha mantingut gairebé estable en relació al 2012.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2013	FONT D'INFORMACIÓ
Superfície (km ²)	635,4	Idescat
Superfície sòl urbà* (km ²)	129,4	Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya v3 (2005-07), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	5.081,5	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	24.944,0	Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya v3 (2005-07), CREAM

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

INFORMACIÓ BÀSICA DEMOGRÀFICA I SOCIAL	2012		2013		Diferències 2012-2011		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Població							
Àrea Metropolitana de Barcelona	3.239.337	100,0%	3.228.569	100,0%	-10.768	-0,3%	Idescat. Padró continu
Barcelona	1.620.943	50,0%	1.611.822	32,0%	-9.121	-0,6%	
Resta primera corona metropolitana	1.234.226	38,1%	1.231.273	24,4%	-2.953	-0,2%	
<i>Total primera corona metropolitana</i>	<i>2.855.169</i>	<i>88,1%</i>	<i>2.843.095</i>	<i>56,4%</i>	<i>-12.074</i>	<i>-0,4%</i>	
Segona corona metropolitana	384.168	11,9%	385.474	7,6%	1.306	0,3%	
Creixement població 2003-2013					151.415	-4,7%	Idescat. Padró continu
Població nascuda a l'estranger	622.103	19,2%	619.164	19,2%	-2.939	-0,5%	INE
Taxa d'atur							
Província Barcelona	22,6%		21,7%		-0,9		INE. Encuesta de Población Activa
Barcelona	18,2%		17,5%		-0,7		Ajuntament de Barcelona

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils de mobilitat

- La població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona es classifica segons les seves pautes de mobilitat en: població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, etc.).
- En dia feiner, la població mòbil realitza 10,2 milions de desplaçaments, 4,1 desplaçaments per persona al dia.
 - Sense tenir en compte els desplaçaments *in labore* dels professionals (durant la jornada laboral), el promig de desplaçaments per persona i dia de la població general és de 3,7.
 - Els professionals de la mobilitat representen el 0,9% del total de la població i realitzen 263.000 desplaçaments *in labore*, un promig diari per persona d'11,3 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.511.669	91,5%	10.189.706	97,5%	4,1
Població general sense mobilitat	232.620	8,5%	-	-	-
Total població general	2.744.289	100,0%	10.189.706	97,5%	3,7
Professionals	23.363*	0,9%	263.246	2,5%	11,3
Total àrea metropolitana Barcelona	2.744.289	100,0%	10.452.952	100,0%	3,8

* Els 23.363 individus professionals estan integrats als 2.511.669 individus de la població general amb mobilitat

Aquest apartat sobre la mobilitat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona considera les dades referents a la població general (mòbil i no mòbil): 2.744.289 individus que realitzen 10.189.706 desplaçaments en un dia laborable.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

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

Corones		Individus 16 i més anys		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.299.977	92,5%	5.281.496	4,1
	Població general sense mobilitat	105.191	7,5%	-	-
	Total	1.405.168	100,0%	5.281.496	3,8
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	931.436	89,9%	3.800.695	4,1
	Població general sense mobilitat	104.821	10,1%	-	-
	Total	1.036.257	100,0%	3.800.695	3,7
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.231.413	91,4%	9.082.190	4,1
	Població general sense mobilitat	210.012	8,6%	-	-
	Total	2.441.425	100,0%	9.082.190	3,7
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	280.256	92,5%	1.107.516	4,0
	Població general sense mobilitat	22.608	7,5%	-	-
	Total	302.864	100,0%	1.107.516	3,7
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.511.669	91,5%	10.189.706	4,1
	Població general sense mobilitat	232.620	8,5%	-	-
	Total	2.744.289	100,0%	10.189.706	3,7

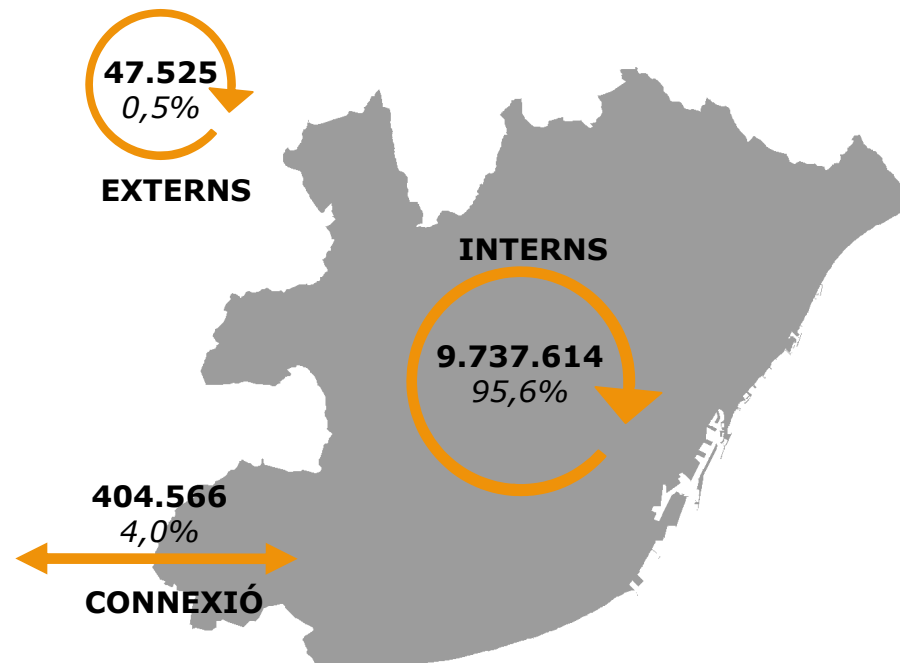
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

El 95,6% dels desplaçaments realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit; un 4,0% són de connexió. Només el 0,5% dels seus desplaçaments són realitzats fora d'aquest territori.



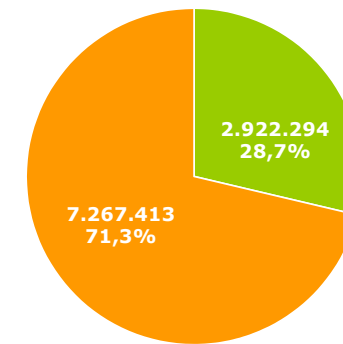
Total desplaçaments en dia feiner: 10.189.706

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

La mobilitat per motius personals és majoritària, engloba el 71,3% del total de desplaçaments.

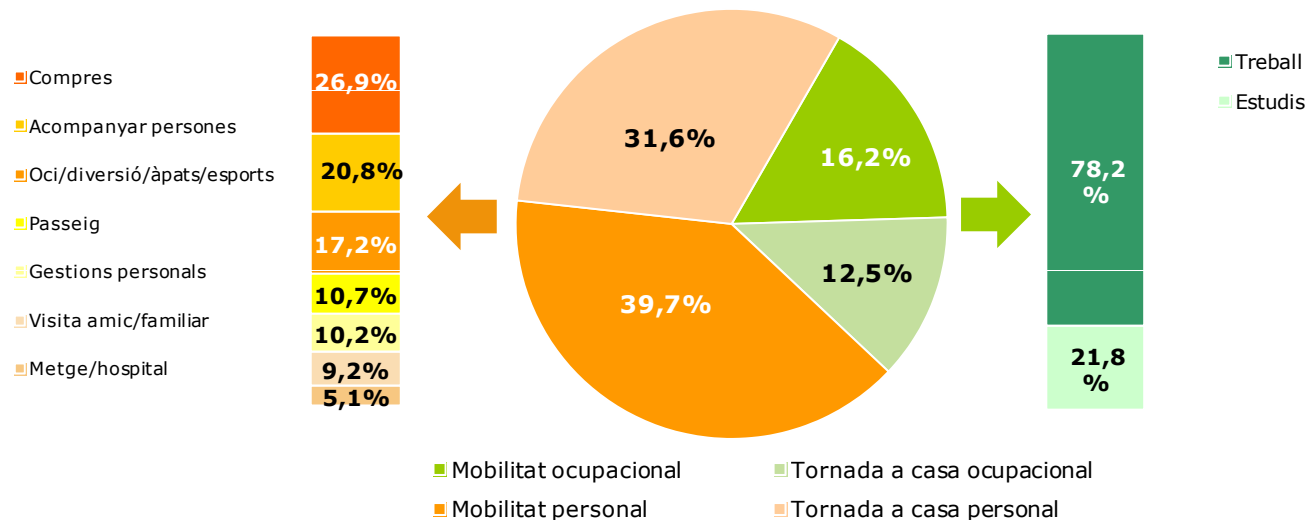


■ Mobilitat personal¹ ■ Mobilitat ocupacional²

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

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

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



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

Motius de la mobilitat diària

- El 70,5% de la població mòbil resident a l'àrea metropolitana de Barcelona, té unes pautes de mobilitat diàries que s'expliquen en deu cadenes de motius.
 - En concret, són els desplaçaments per motiu personal-tornada, ocupacional-tornada, personal-tornada-personal-tornada, els que expliquen la mobilitat diària de gairebé el 45% de la població mòbil.
- Les agrupacions de més de quatre motius expliquen la mobilitat diària del 60% de la població d'aquest àmbit territorial.

Cadena de motius	% població
PT	18,4%
OT	14,6%
PTPT	11,8%
OTPT	9,1%
OTOT	3,9%
PTPTPT	3,5%
PPT	2,9%
OTPTPT	2,6%
PPTPTP	1,8%
OPT	1,8%
Altres*	29,5%

* 268 cadenes de motius diferents

O= Ocupacional P= Personal

T= Tornada a casa

Combinacions de motius	% població
1 motiu	0,6%
2 motius	33,1%
3 motius	6,4%
4 i més motius	59,9%

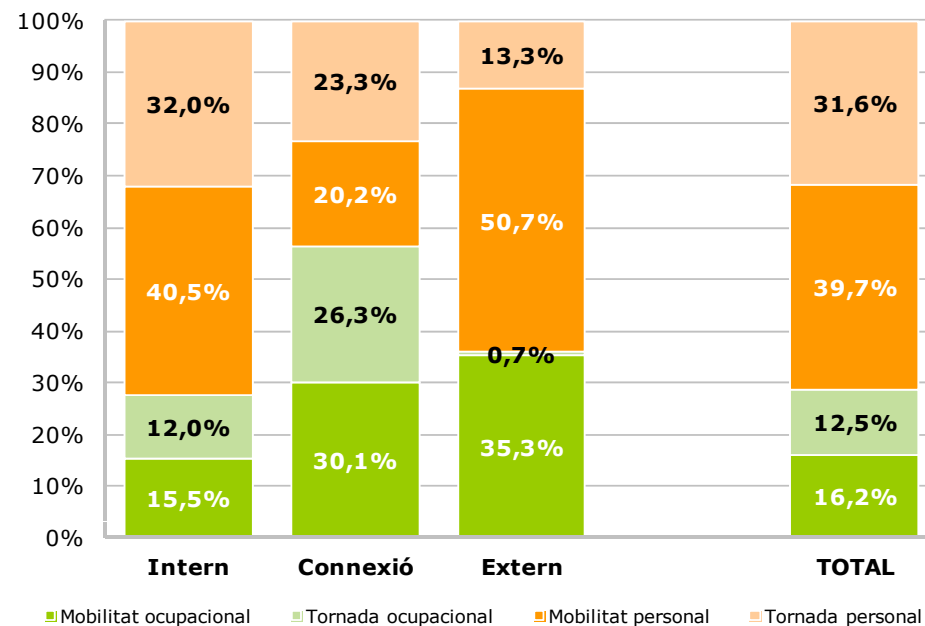
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

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



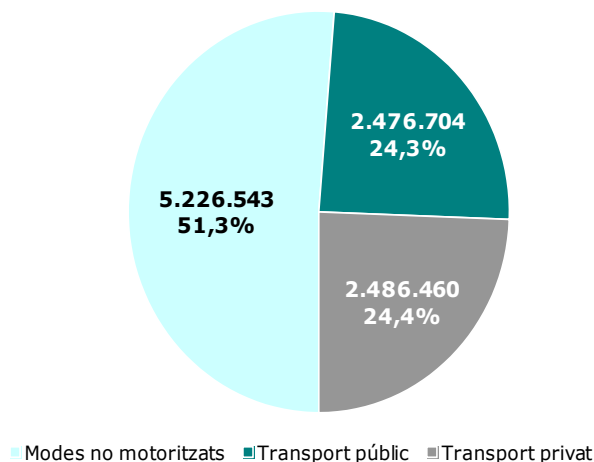
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

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

- Els desplaçaments a peu són majoritaris: representen la meitat de la mobilitat diària dels residents en aquest territori. L'1,6% dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del transport públic i del transport privat és pràcticament igual.
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (9,9% del global diari) i de l'autobús (8,5%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 15,8% del global de desplaçaments diaris.



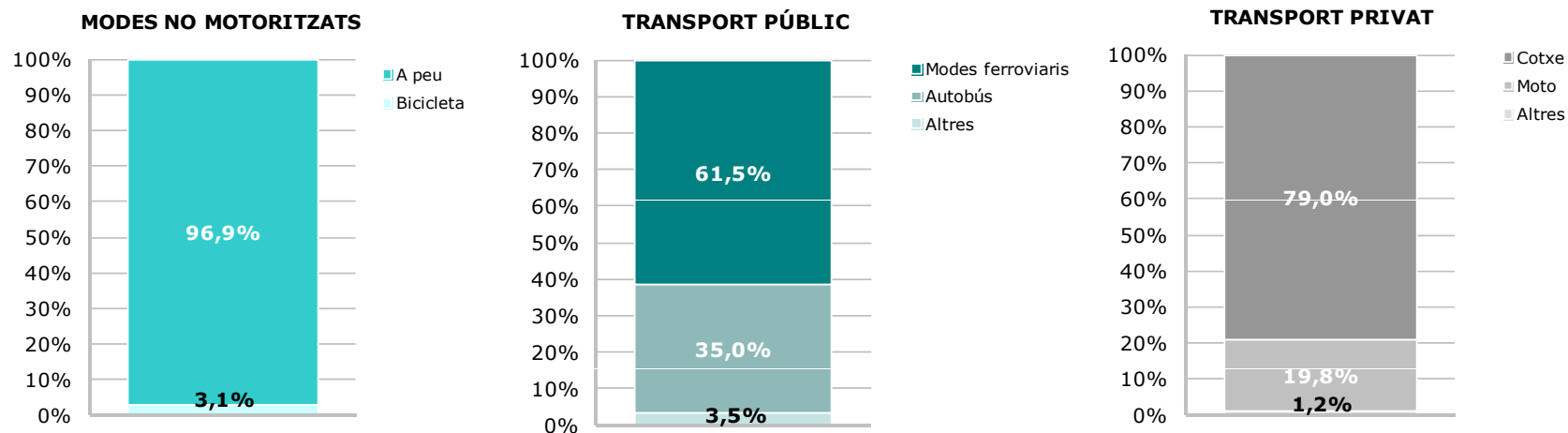
Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	5.063.051	49,7%
Bicicleta	163.492	1,6%
Total no motoritzat	5.226.543	51,3%
Autobús	867.048	8,5%
Metro	1.009.074	9,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	509.771	5,0%
Resta transport públic	90.811	0,9%
Total transport públic	2.476.704	24,3%
Cotxe conductor	1.607.606	15,8%
Cotxe acompanyant	357.060	3,5%
Moto	493.072	4,8%
Resta vehicle privat	28.722	0,3%
Total vehicle privat	2.486.460	24,4%
Total	10.189.706	100,0%

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- L'anar a peu és majoritari entre els desplaçaments no motoritzats: engloba el 96,9% dels mateixos.
- Quant als desplaçaments en transport públic, predominen els modes ferroviaris (61,5%), seguits a major distància de l'ús de l'autobús (35,0%).
- El cotxe és el mitjà amb una major quota d'ús dins dels desplaçaments en transport privat (79%). La moto té un menor ús, del 19,8%.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Transport privat

- L'ocupació declarada mitjana dels cotxes en els viatges que realitzen els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és d'1,7 persones/vehicle en el cas del cotxe, i d'1,1 en el cas de la moto.
 - No s'observen diferències quant a l'ocupació (persones/vehicle) declarada segons zona de residència, ni en cotxes ni en motos.
- El 54,4% dels viatges en cotxe realitzats pels residents en aquest territori es fan amb un sol ocupant; el 29,9% amb dos ocupants i el 15,7% amb 3 o més persones.

Corones de residència	Ocupació mitjana declarada	
	Cotxe	Moto
Barcelona	1,7	1,1
Resta 1a corona metropolitana	1,7	1,1
Total 1a corona metropolitana	1,7	1,1
2a corona metropolitana	1,7	1,0
Total àrea metropolitana Barcelona	1,7	1,1

Persones/cotxe	% viatges
1	54,4%
2	29,9%
3	10,2%
4 i més	5,5%
Total	100,0%

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Perfil d'usuari segons mitjà de transport

- S'ha establert quin és el grup poblacional que realitza el major volum de desplaçaments dels principals mitjans de transport, d'acord a tres variables sociodemogràfiques (gènere, edat i situació professional) i també al motiu pel qual es desplacen. De l'anàlisi se n'extreu que:
 - Els homes són els usuaris tipus de la bicicleta, el cotxe conductor i la moto conductor. Per contra, les dones són el perfil d'usuari majoritari dels mitjans de transport més sostenibles: l'anar a peu, l'autobús, els modes ferroviaris i el cotxe acompanyant.
 - El major volum de desplaçaments a peu i en autobús el realitzen les dones, de 65 i més anys, jubilades i pensionistes i que es desplacen per motius personals.
 - El major volum de desplaçaments en bicicleta els fan els homes, de 30 a 64 anys, actius ocupats i que es desplacen per motius de treball o estudis.
 - Quant a la mobilitat en modes ferroviaris, són les dones de 30-64 anys, que treballen i es mouen per motius ocupacionals les que realitzen el major volum de desplaçaments amb aquests mitjans.

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

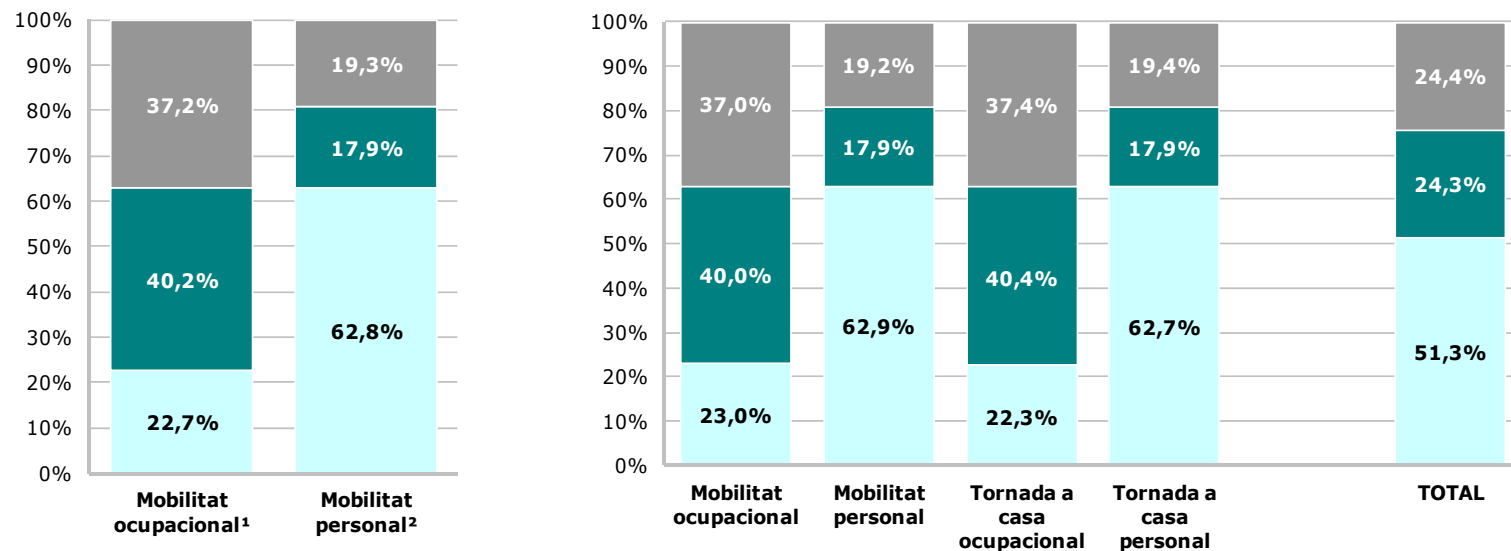
*S'inclou l'anada i tornada segons el motiu del desplaçament.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.2. Motiu de desplaçament i mode de transport

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



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

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

■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

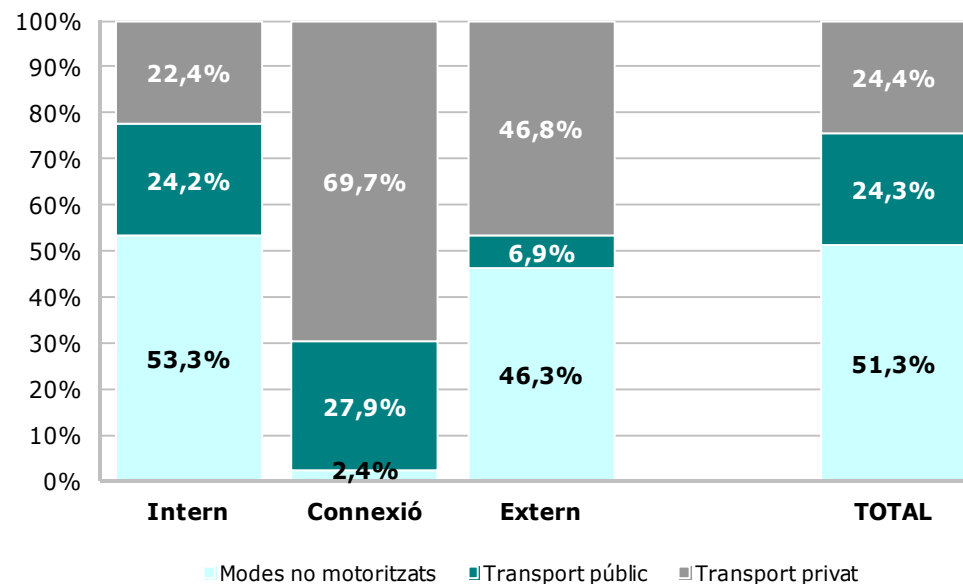
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'ús dels modes no motoritzats és majoritari (amb un 53,3% dels desplaçaments). El segueix el transport públic i, per últim, el vehicle privat.
 - La ràtio públic/privat és d'1,1.
- Per contra, 7 de cada 10 desplaçaments de connexió són realitzats en vehicle privat.
 - La ràtio públic/privat és de 0,4.



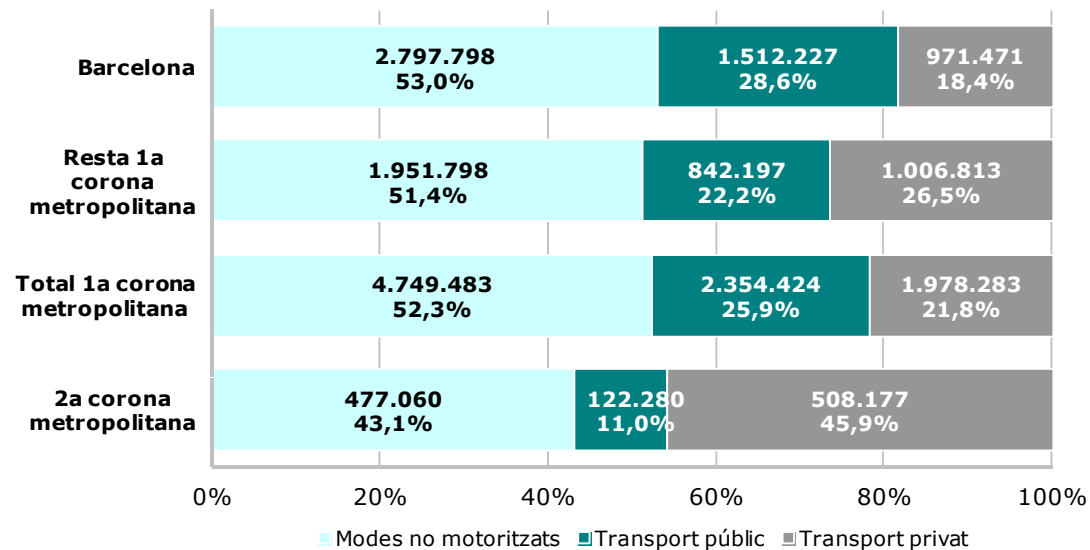
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

- La quota modal en la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona presenta diferències segons la corona de residència:
 - Els residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i el menor del vehicle privat.
 - Tant els residents a Barcelona com a la resta de la 1a corona metropolitana fan servir els modes no motoritzats en més de la meitat dels seus desplaçaments diaris.
 - Els residents a la 2a corona metropolitana, per contra, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en vehicle privat (que engloba el 45,9% de la mobilitat). L'ús del transport públic és dos vegades inferior al dels residents de la 1a corona metropolitana.



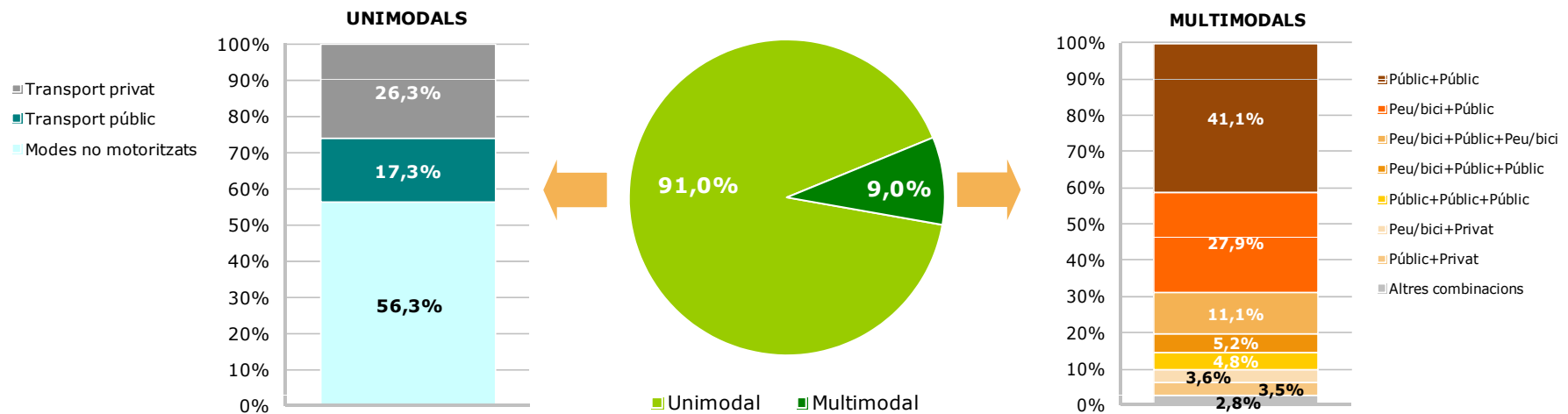
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

El 91,0% dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 9,0% són multimodals (utilitzen dos o més mitjans de transport).

- Els desplaçaments unimodals a peu o en bici són els més freqüents en un dia laborable.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de més d'un mitjà de transport públic i de l'anar a peu més el transport públic.
- El transport públic és el mode amb major multimodalitat (més present en les diferents cadenes modals). Gairebé el 20% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport públic diferents.

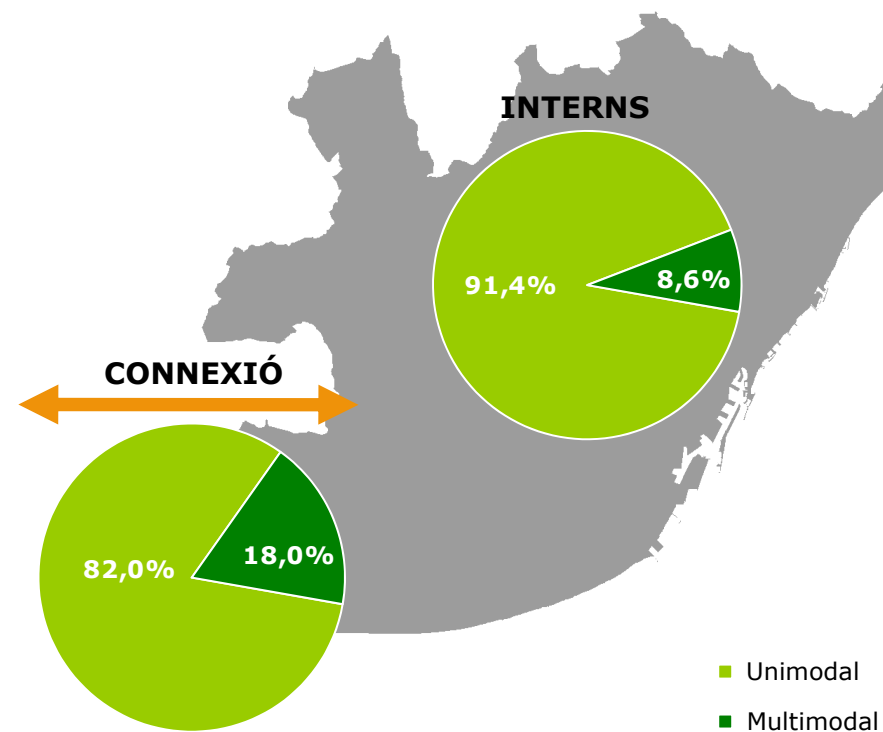


LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- Els desplaçaments amb una etapa (unimodals) són majoritaris en la mobilitat interna a l'àrea metropolitana de Barcelona. La multimodalitat adquireix major proporció en els desplaçaments de connexió que en els interns (18,0% i 8,6%, respectivament).



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

El carrer és el principal lloc d'aparcament del vehicle privat, especialment de la moto i en zones gratuïtes.

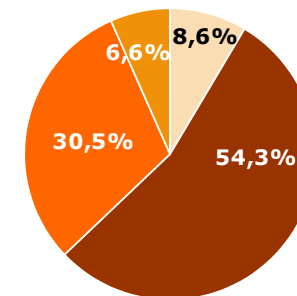
- En segon lloc se situa l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, seguit de l'aparcament gratuït reservat en destinació.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	42,8%	64,4%
Propietat, lloguer o concessió	30,5%	25,7%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	17,6%	7,8%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	1,7%	0,2%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,7%	0,2%
Altres**	6,6%	1,7%
Total	100,0%	100,0%

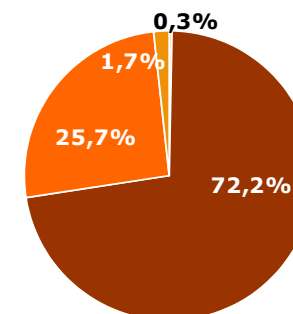
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Aparcament cotxe



Aparcament moto



■ Pagament ■ Gratuït ■ Propietat, lloguer o concessió ■ Altres¹

¹Inclou: no aparca, només para un moment; altres; i no ho sap, no contesta.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

En els desplaçaments interns al municipi de residència, els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona aparcen el cotxe principalment en propietat/lloguer/concessió, seguit del carrer.

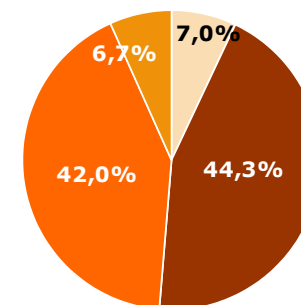
Quan el desplaçament es fa a un altre municipi, l'aparcament al carrer i l'aparcament reservat en destinació són majoritaris.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	39,9%	49,7%
Propietat, lloguer o concessió	42,0%	3,8%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	10,0%	35,0%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	0,9%	3,6%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,4%	1,4%
Altres**	6,7%	6,5%
Total	100,0%	100,0%

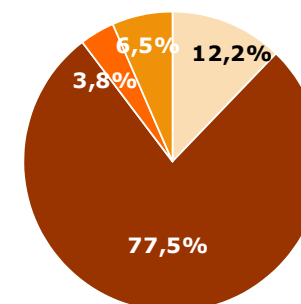
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Municipi de residència



A un altre municipi



■ Pagament ■ Gratuït ■ Propietat, lloguer o concessió ■ Altres¹

¹Inclou: no aparca, només para un moment; altres; i no ho sap, no contesta.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

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

- L'aparcament reservat en destinació és majoritari en els desplaçaments en cotxe per anar a comprar. També es significativa aquesta modalitat d'aparcament en els desplaçaments per oci/àpats/esport.
- L'aparcament al carrer és majoritari en els desplaçaments per acompanyar persones, les gestions personals i l'oci/àpats/esport.
- D'altra banda, l'aparcament dels cotxes de tornada a casa es fa en un 64,7% en aparcaments de propietat/lloguer/concessió.
- Cal destacar el pes de l'ús dels aparcaments de pagament en la mobilitat per gestions personals, visita al metge i visita amics/familiars o altres.

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal					Tornada a casa	Total
		Compres	Acompanyar persones	Gestions personals, visita metge, visita amics/familiars	Oci/àpats /esport	Total Mobilitat personal		
Carrer*	45,6%	28,8%	52,4%	69,1%	62,0%	55,0%	32,8%	42,8%
Propietat, lloguer o concessió	3,8%	1,0%	0,3%	4,0%	3,9%	2,0%	64,7%	30,5%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	44,1%	63,9%	8,9%	9,6%	30,1%	20,8%	1,1%	17,6%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,4%	2,7%	2,0%	8,0%	1,6%	3,6%	0,1%	1,7%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	1,5%	0,5%	2,1%	0,3%	1,0%	1,2%	0,0%	0,7%
Altres**	2,6%	3,1%	34,3%	9,0%	1,4%	17,3%	1,3%	6,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: pagament i gratuït.

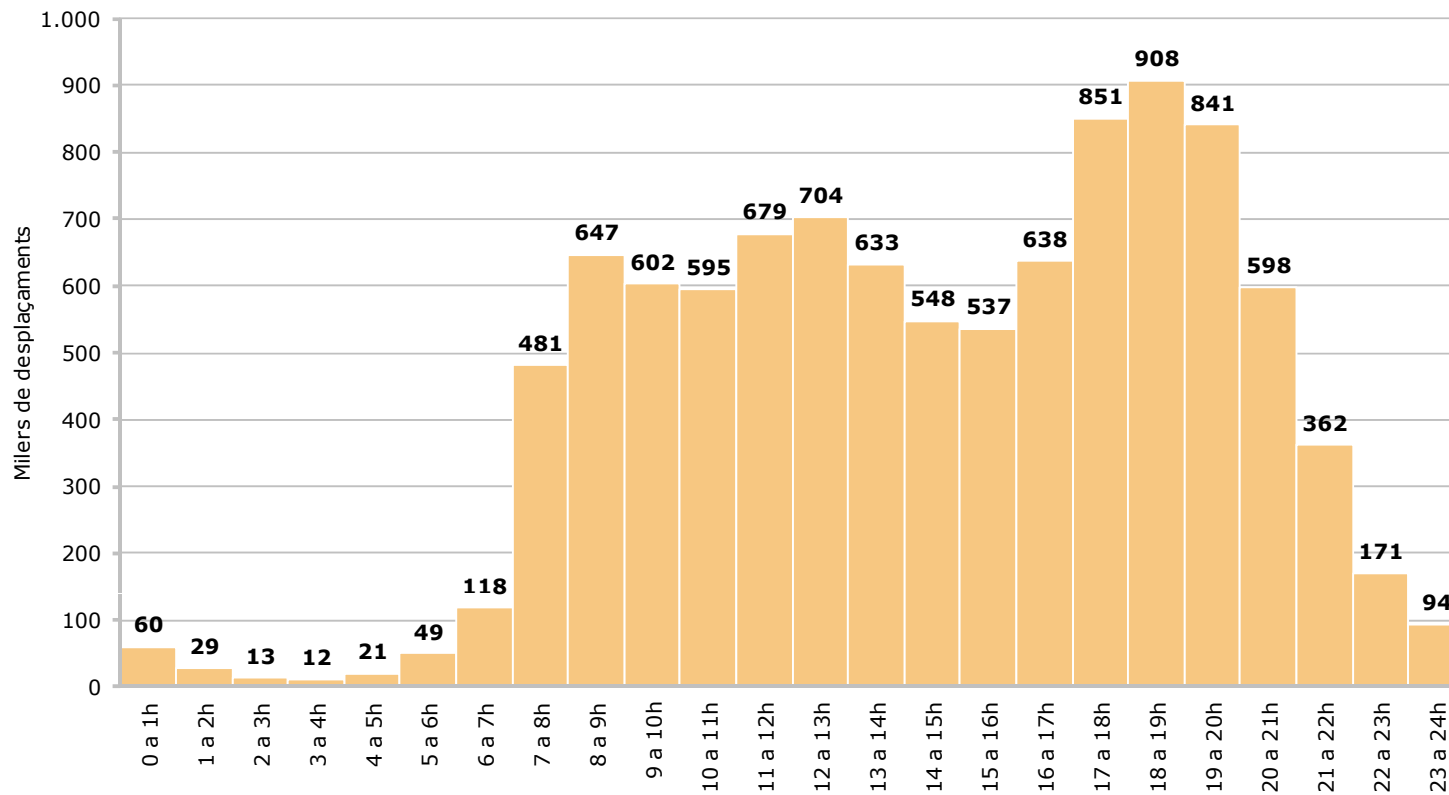
**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments al llarg d'un dia feiner mostra una certa tendència a la homogeneïtzació (sobretot entre les 7 i les 17 hores). A la tarda apareix una concentració de major intensitat de desplaçaments, de 17 a 20 hores.



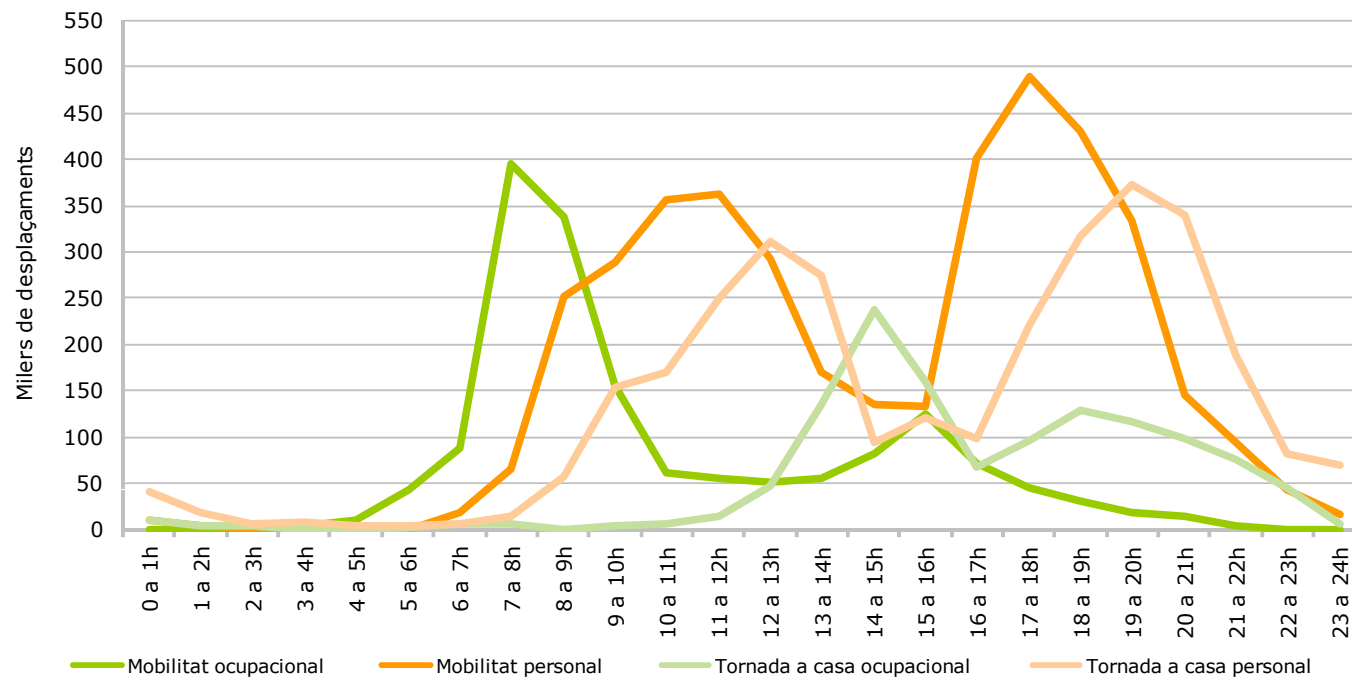
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons motiu

- La franja de major concentració de desplaçaments per motius ocupacionals es produeix entre les 7 i les 9 hores del matí (amb el 44,4% de la mobilitat ocupacional diària). Les tornades a casa des d'aquests motius es donen majoritàriament entre les 13 i les 16 hores.
- 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 20 hores.



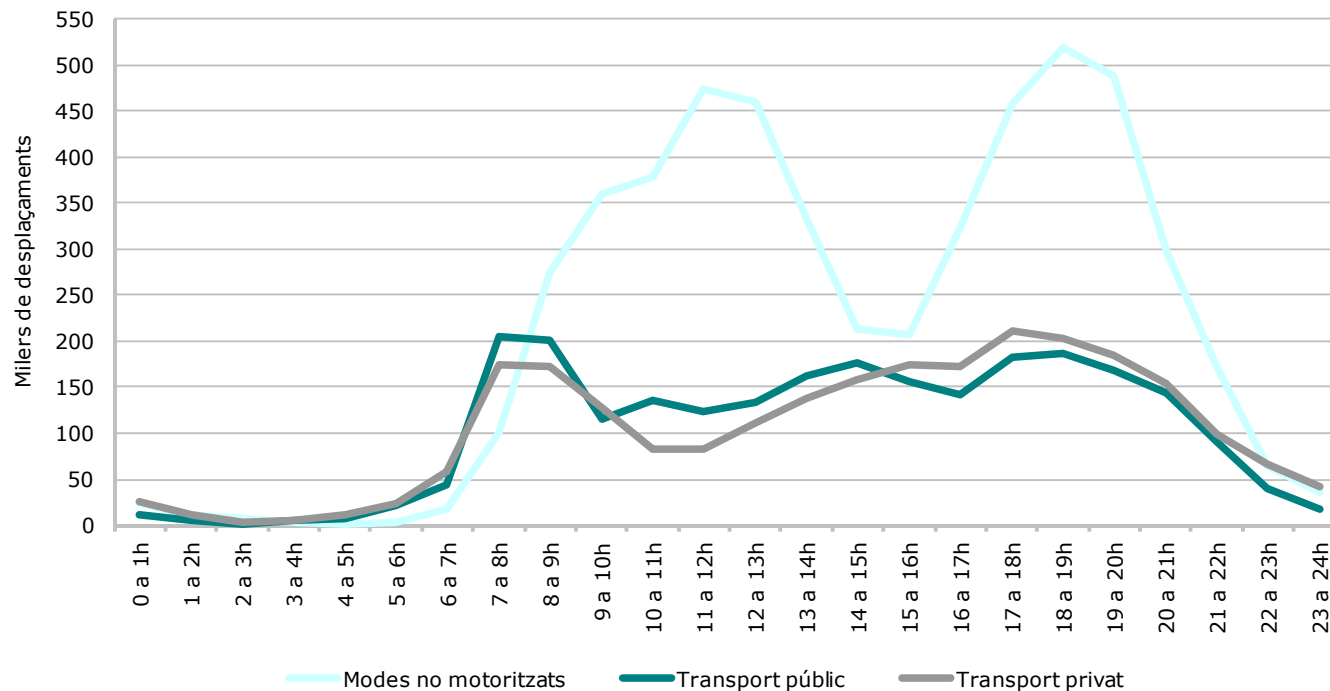
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons mode de transport

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



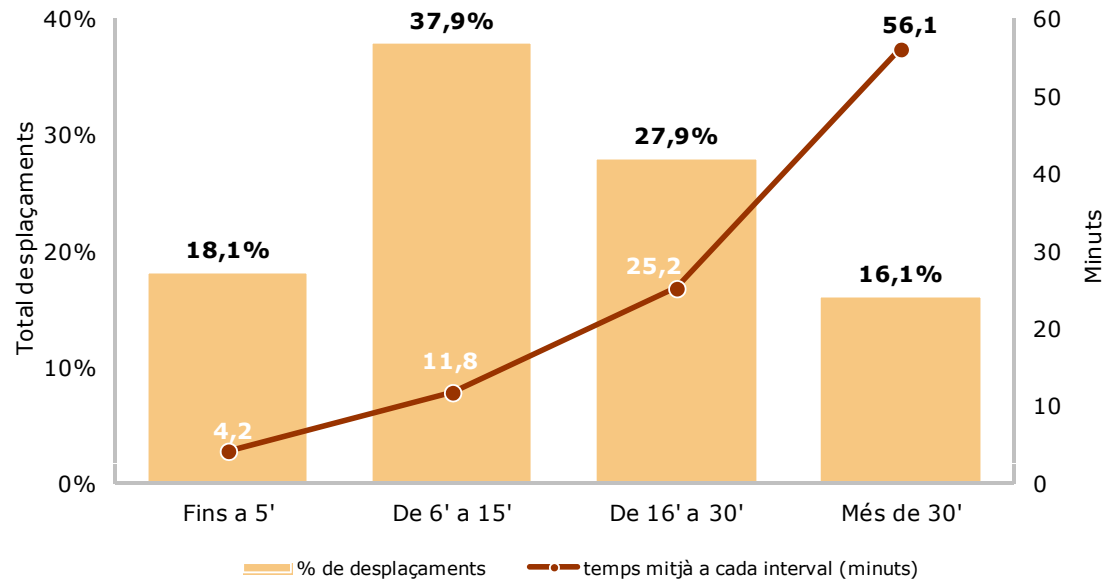
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

La durada mitjana declarada dels desplaçaments en dia feiner realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 21,3 minuts.

- El 56,0% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 16,1% dels desplaçaments es realitzen en més de 30 minuts.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons motiu

- Els desplaçaments de menor durada declarada són els realitzats per motius personals.
 - Sense tenir en compte l'anar a passejar, els desplaçaments per estudis o per treballar són els de major durada.
 - L'acompanyar a persones i l'anar a comprar són els desplaçaments percebuts de menor durada.

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	25,7
Mobilitat personal	18,3
Tornada a casa ocupacional	27,4
Tornada a casa personal	20,3
Total	21,3

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	25,1
Estudis	27,8
Compres	12,1
Metge/Hospital	24,0
Visita amic/familiar	22,9
Acompanyar persones	13,9
Gestions personals	19,2
Oci/diversió/àpats/esports	17,8
Passeig	35,9
Tornada a casa ocupacional	27,4
Tornada a casa personal	20,3
Total	21,3

Temps expressat en minuts

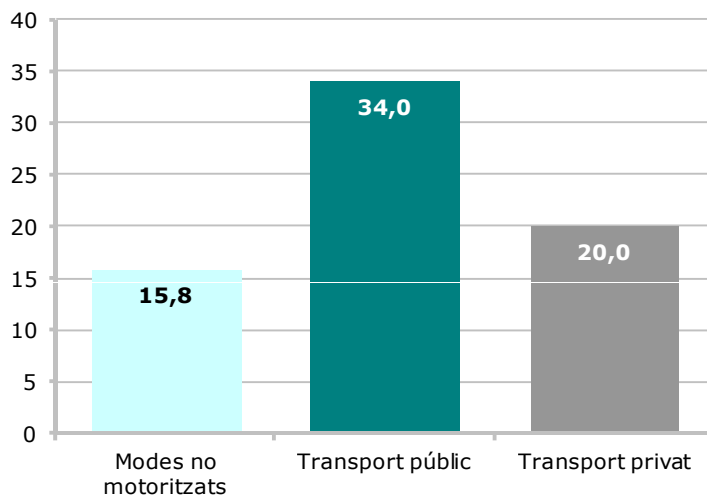
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en vehicle privat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 20 minuts; 34 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 15,8 minuts en el cas dels modes no motoritzats.
- Els desplaçaments a peu i en moto són els percebuts com els de menor durada mitjana, al voltant dels 15 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic de major durada són Renfe Rodalies i FGC (gairebé 53,4 minuts en el primer cas i 44,7, en el segon).



Temps expressat en minuts

Els valors *en cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en 30 casos.

Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	15,6
Bicicleta	23,2
Autobús	28,7
Metro	32,0
Tramvia	29,8
FGC	44,7
Renfe Rodalies	53,4
<i>Aubobús empresa</i>	35,2
<i>Autocar (excursions)</i>	66,0
Taxi	42,5
<i>Renfe regional/llarg recorregut</i>	90,5
Cotxe com a conductor	20,4
Cotxe com a acompanyant	23,6
Moto com a conductor	15,4
<i>Moto com a acompanyant</i>	16,7
Furgoneta/camió	33,1
Total	21,3

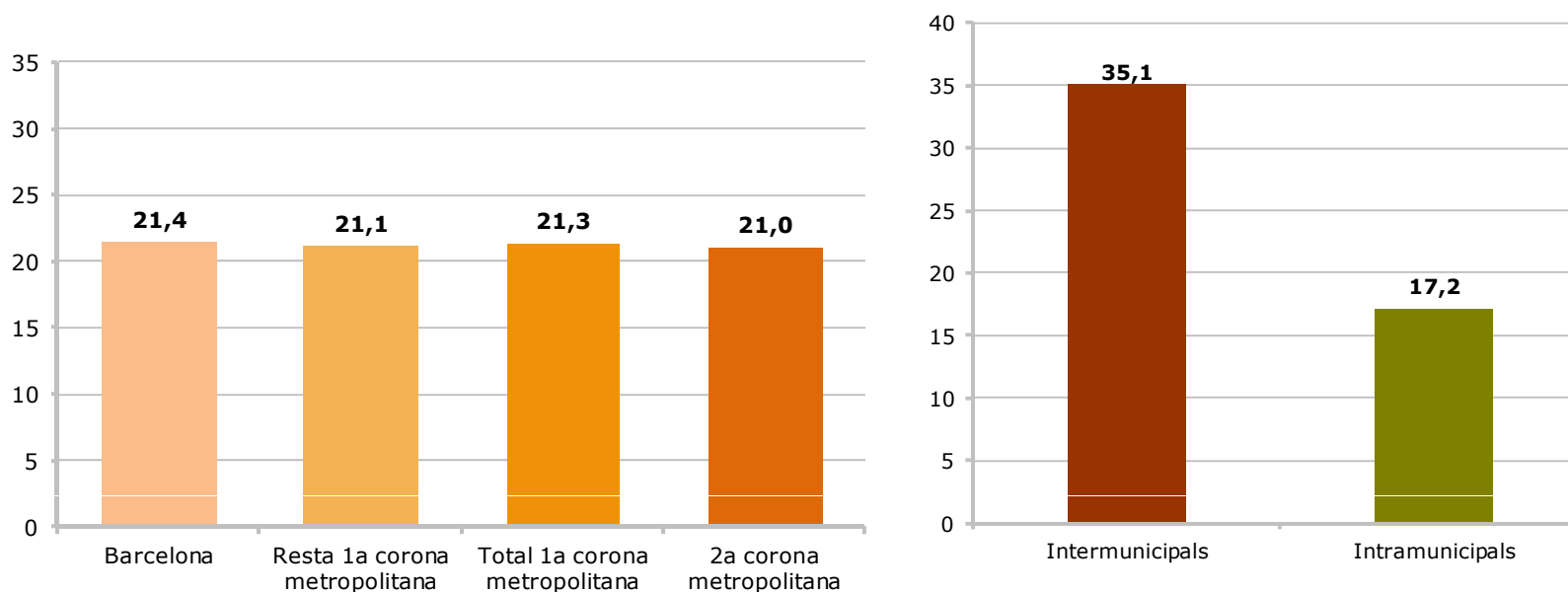
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons àmbits territorials i tipus de fluxos

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



Temps expressat en minuts

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

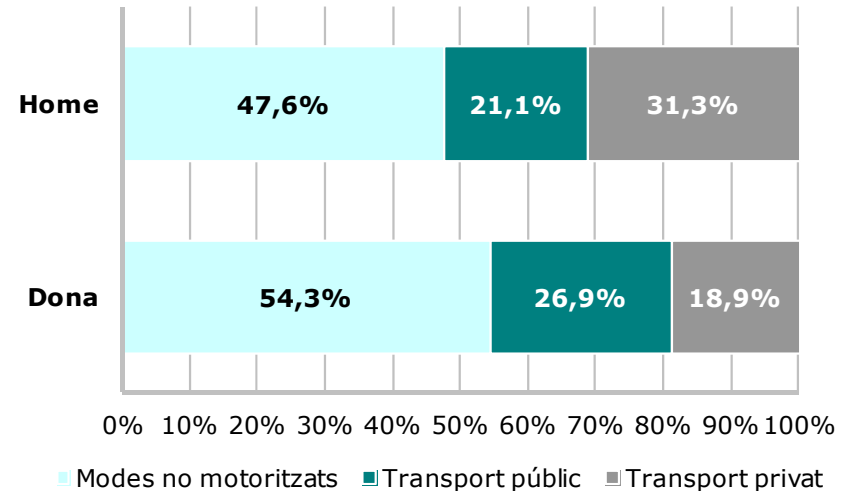
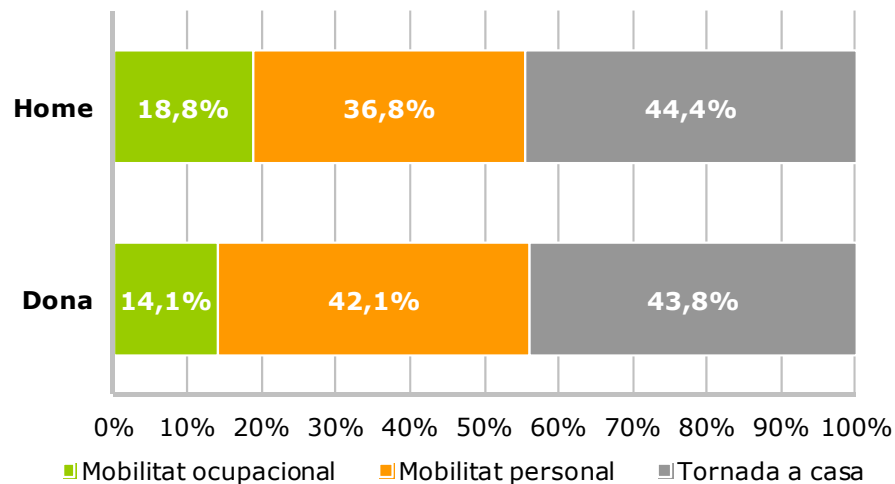
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Gènere

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

Homes	3,7 desplaçaments/dia
Dones	3,7 desplaçaments/dia



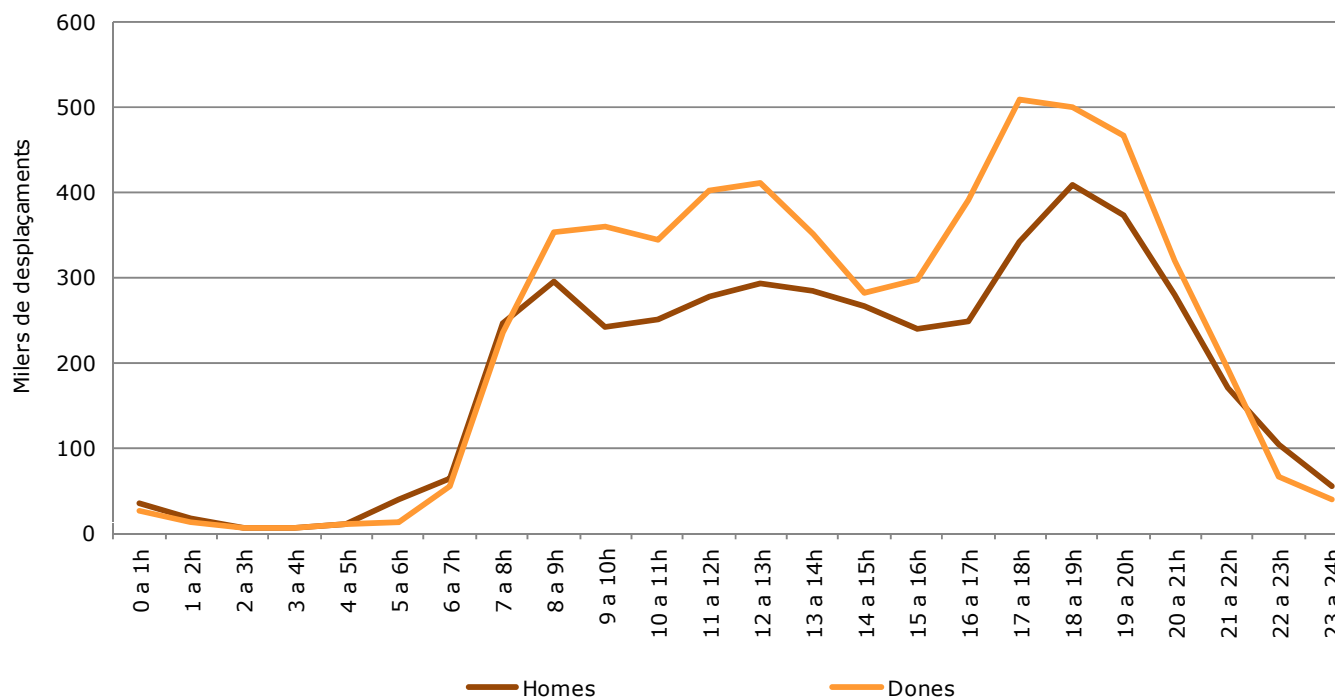
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Gènere

- La mobilitat realitzada pels homes presenta una distribució bastant homogènia durant al dia, amb una punta molt marcada a última hora de la tarda (entre les 17h i les 20h).
- En el cas de les dones, es dona una punta entre les 11 i les 13 hores i una franja de major intensitat diària entre les 16 i les 20 hores de la tarda.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

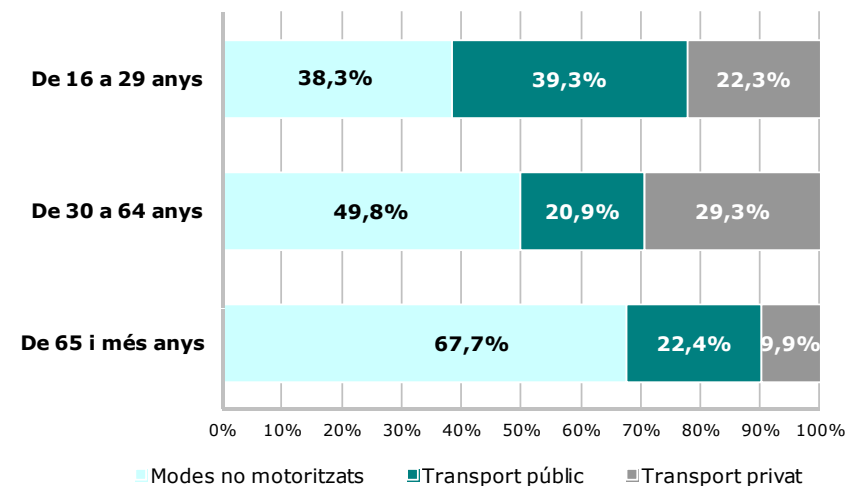
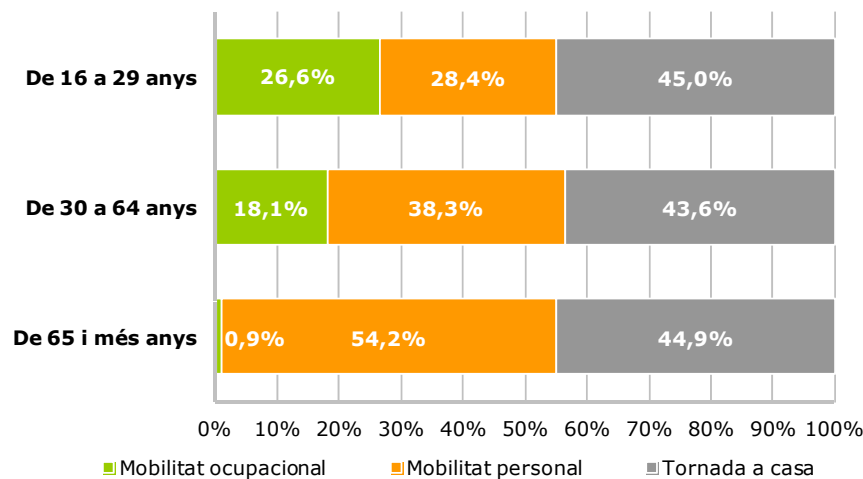
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Edat

- La mobilitat personal és majoritària en el grup poblacional de més edat, mentre que entre el grup més jove, de 16-29 anys, està equilibrada amb la mobilitat ocupacional.
- Els majors de 64 anys són els que fan un major ús dels modes no motoritzats, mentre que és la població més jove, de 16 a 29 anys, la que utilitza en major proporció el transport públic. L'ús relatiu del vehicle privat augmenta fins als 65 anys, quan baixa notablement.

De 16 a 29 anys	3,8 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	3,9 desplaçaments/dia
De 65 i més anys	3,1 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

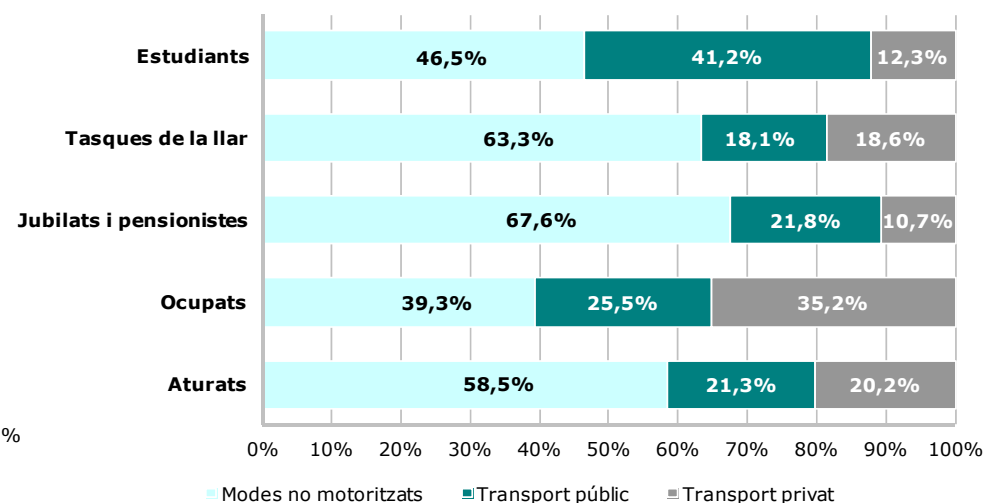
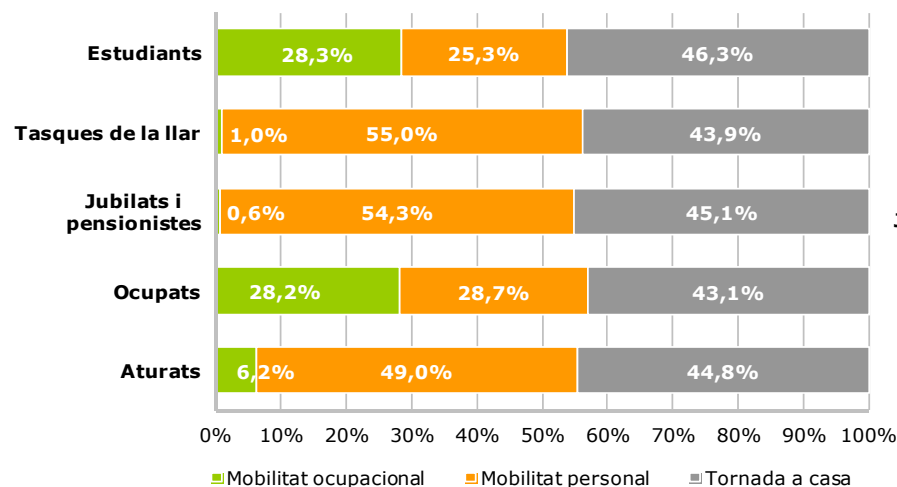
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

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

Estudiants	3,9 desplaçaments/dia
Tasques de la llar*	3,9 desplaçaments/dia
Jubilats i pensionistes	3,2 desplaçaments/dia
Ocupats	3,9 desplaçaments/dia
Aturats	4,0 desplaçaments/dia



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

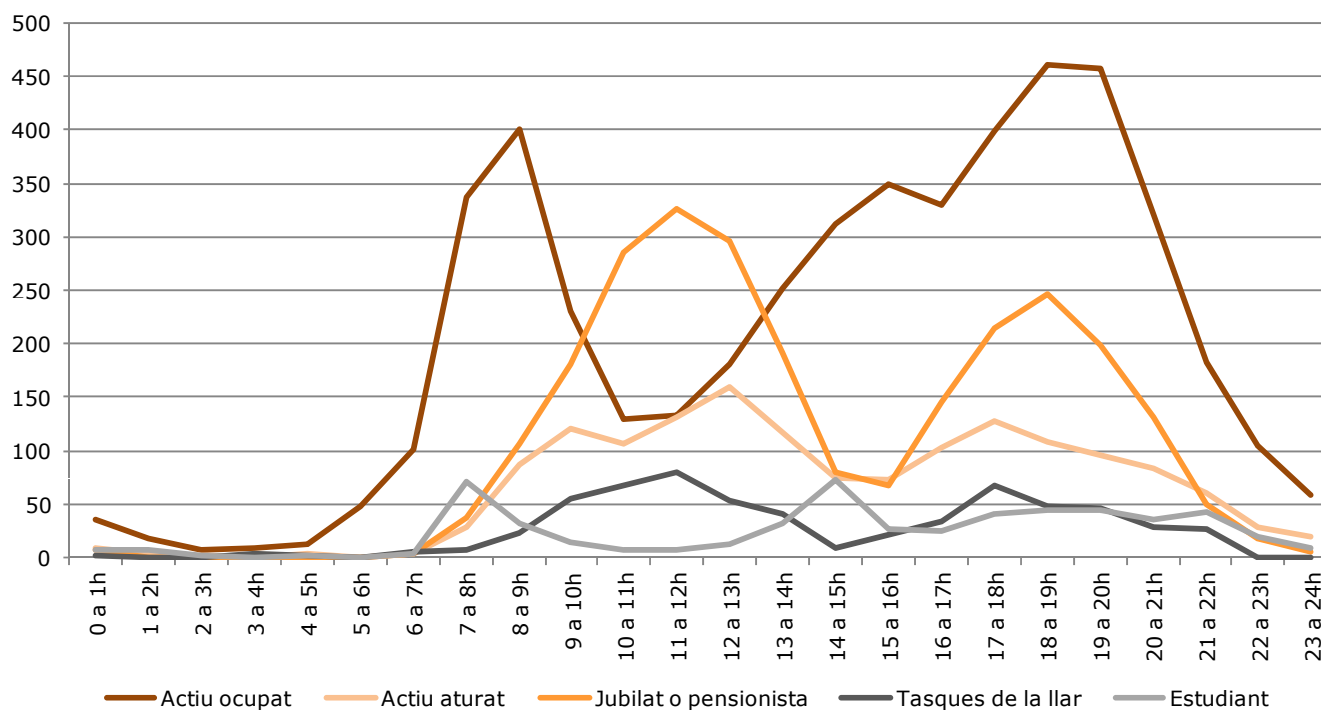
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

- La distribució horària dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona en funció de la seva situació professional mostra com els actius ocupats són, exceptuant a la franja horària de mig matí, els que engloben el major volum de desplaçaments, amb dues puntes molt marcades a primera hora del matí de 8 a 9 hores, i a la tarda de 17 a 20 hores.
- El grup de jubilats i pensionistes són els que sumen més desplaçaments entre les 10 i les 13 hores, i és el segon grup de població que més mobilitat genera a la tarda de 17 a 19 hores.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

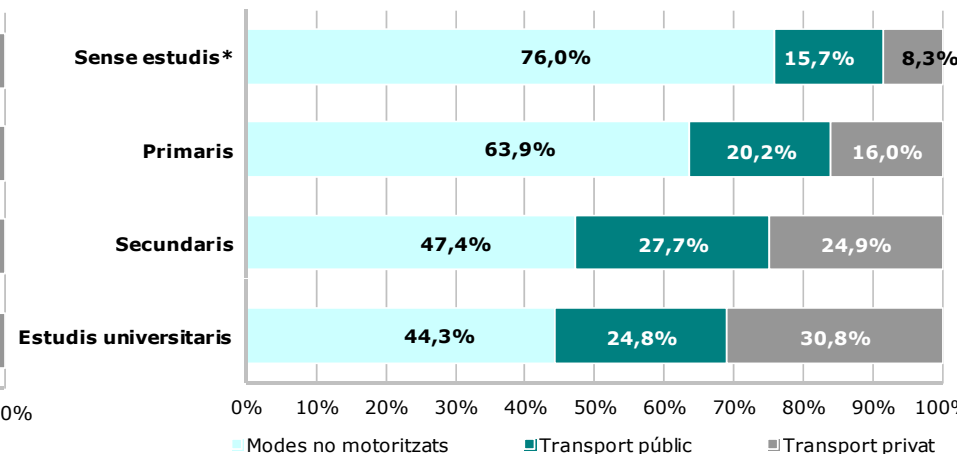
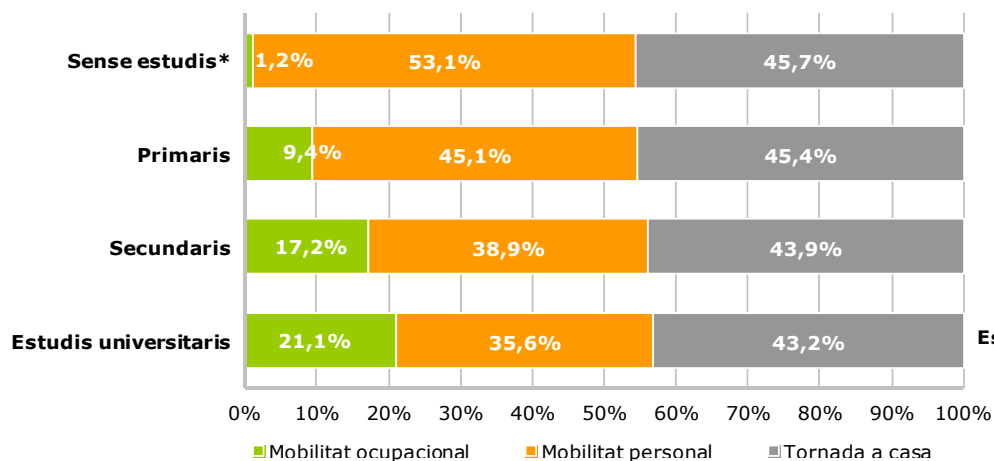
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Nivell d'estudis

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

Sense estudis	2,5 desplaçaments/dia
Primaris	3,4 desplaçaments/dia
Secundaris	3,9 desplaçaments/dia
Estudis universitaris	4,0 desplaçaments/dia



* El 86,4% de les persones sense estudis residents a l'AMB tenen 65 anys i més.

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

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

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

Els residents a l'RMB fan un total de 10.942.791 desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

- Dels gairebé 11 milions de fluxos a l'àrea metropolitana de Barcelona, són majoritaris els desplaçaments interns en aquest territori (77,4%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: es fan gairebé 6 milions de desplaçaments en dia feiner.
 - En les connexions internes destaquen les relacions de Barcelona amb la resta de la primera corona metropolitana, i viceversa. Engloben més d'1 milió de desplaçaments.
 - En els fluxos de connexió exterior són destacades les connexions entre Barcelona ciutat i l'àmbit de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, i viceversa.

Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	8.468.584	77,4%
Connexions internes	1.367.220	12,5%
Connexions exteriors	1.106.987	10,1%
Total	10.942.791	100,0%

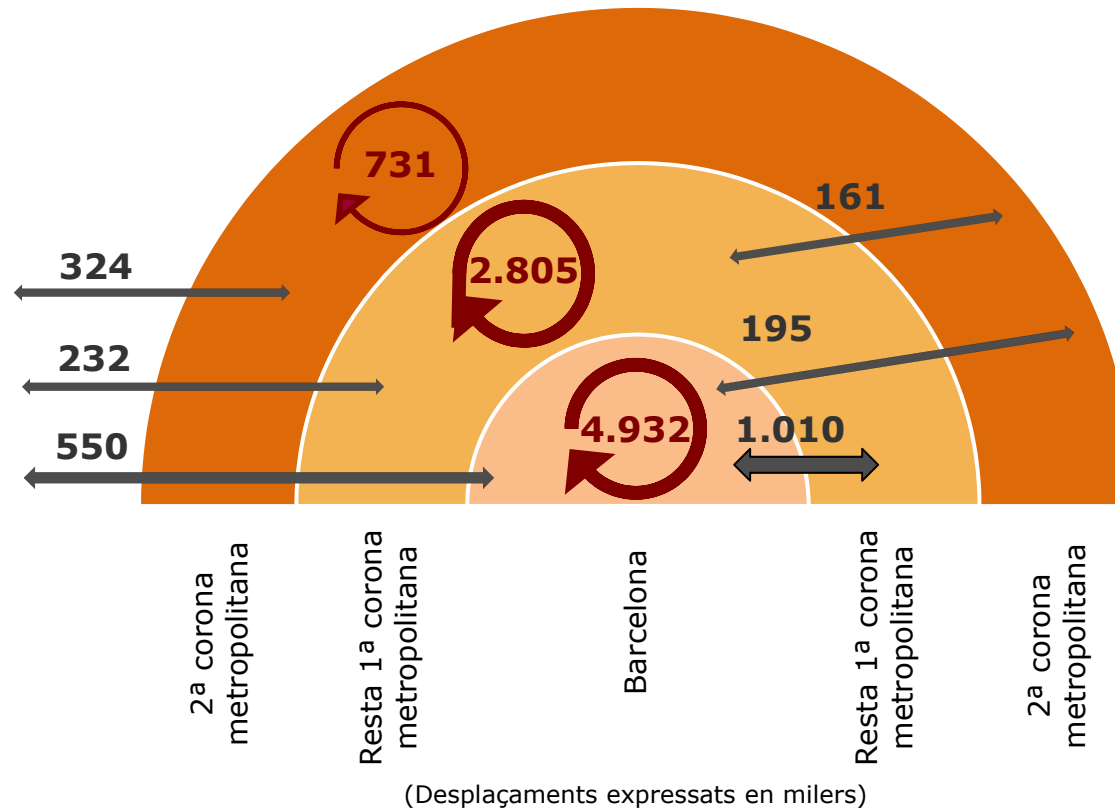
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	4.932.054	504.966	95.684	274.454	5.807.158
Resta 1a corona metropolitana	505.182	2.805.356	81.476	116.057	3.508.071
2a corona metropolitana	99.834	80.078	731.174	160.147	1.071.233
Fora àrea metropolitana Barcelona	275.677	116.449	164.203	-	556.329
Total	5.812.748	3.506.849	1.072.536	550.658	10.942.791

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

Desplaçaments interns i connexions



LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.2. Motiu de desplaçament

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

Mobilitat ocupacional i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.319.332	283.880	66.850	160.052	1.830.114
Resta 1a corona metropolitana	293.658	466.325	41.120	63.511	864.614
2a corona metropolitana	70.055	45.516	125.924	95.477	336.972
Fora àrea metropolitana Barcelona	171.374	70.001	99.702	-	341.077
Total	1.854.419	865.723	333.596	319.040	3.372.778

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	3.612.722	221.086	28.834	114.402	3.977.043
Resta 1a corona metropolitana	211.525	2.339.031	40.356	52.546	2.643.457
2a corona metropolitana	29.779	34.562	605.249	64.671	734.261
Fora àrea metropolitana Barcelona	104.304	46.448	64.501	-	215.252
Total	3.958.329	2.641.126	738.940	231.618	7.570.014

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

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

Modes no motoritzats

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	2.829.621	29.981	722	1.984	2.862.309
Resta 1a corona metropolitana	32.988	1.872.052	2.636	2.869	1.910.545
2a corona metropolitana	722	2.636	455.642	6.950	465.950
Fora àrea metropolitana Barcelona	1.984	2.457	7.280	0	11.721
Total	2.865.316	1.907.126	466.280	11.803	5.250.525

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.360.781	294.248	48.201	129.912	1.833.141
Resta 1a corona metropolitana	294.070	282.463	16.654	29.419	622.606
2a corona metropolitana	49.194	15.405	26.328	27.092	118.019
Fora àrea metropolitana Barcelona	130.001	32.977	25.903	0	188.881
Total	1.834.046	625.093	117.085	186.423	2.762.647

Transport privat

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	741.652	180.737	46.761	142.557	1.111.707
Resta 1a corona metropolitana	178.124	650.840	62.187	83.769	974.920
2a corona metropolitana	49.918	62.037	249.203	126.106	487.264
Fora àrea metropolitana Barcelona	143.692	81.016	131.020	0	355.728
Total	1.113.386	974.630	489.171	352.432	2.929.619

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

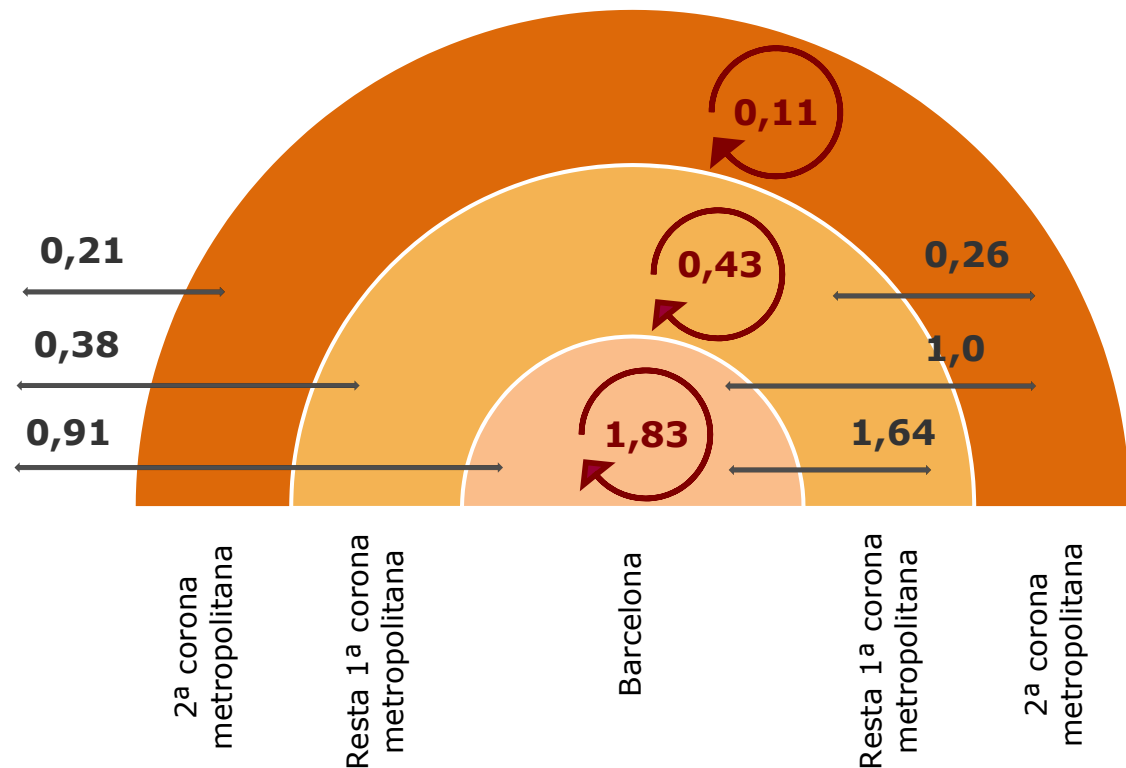
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ràtio transport públic/transport privat

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



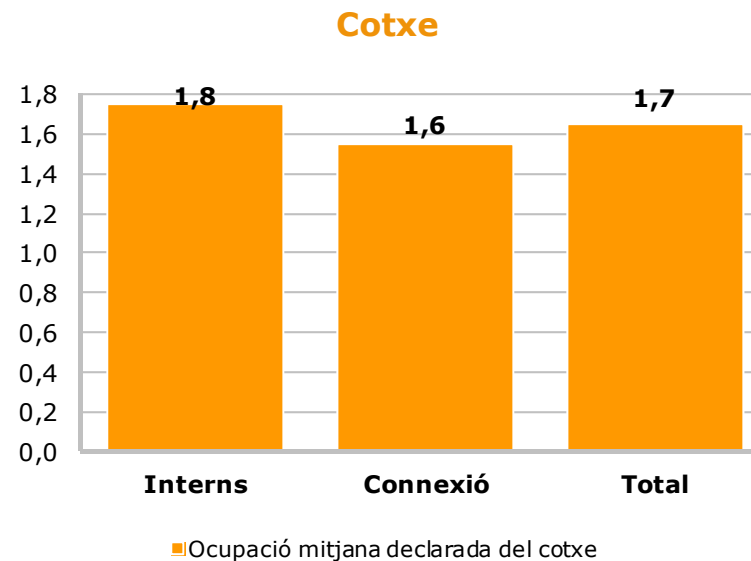
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ocupació mitjana declarada

- L'ocupació mitjana declarada del vehicle en els usuaris conductors o acompanyants mostra, des d'un punt de vista dels fluxos, com són els desplaçaments interns en cotxe on es dona un lleuger major aprofitament dels vehicles.
- L'ocupació mitjana declarada de la moto és d'1,1, en tots els fluxos analitzats.



LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

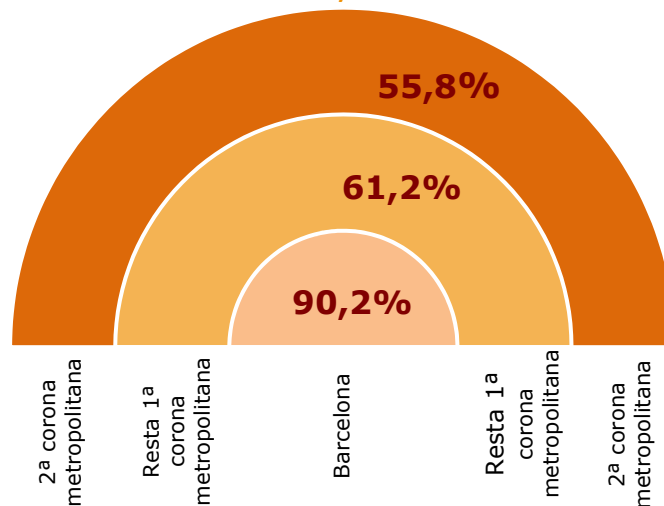
- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.

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

Autocontenció municipal

La ciutat de Barcelona és l'àmbit amb una autocontenció municipal major: el 90,2% dels desplaçaments dels seus residents es fan dins de la ciutat. No succeeix el mateix amb la resta de residents a la 1a corona metropolitana i els residents a la 2a corona metropolitana, on aquesta proporció és menor (61,2% i 55,8% respectivament).

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona:
75,7%



Corona	Autocontenció municipal		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,9%	85,5%	72,5%
Resta 1a corona metropolitana	91,4%	18,5%	38,5%
Total 1a corona metropolitana	95,8%	61,6%	55,2%
2a corona metropolitana	92,9%	9,2%	32,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	95,5%	59,0%	50,5%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

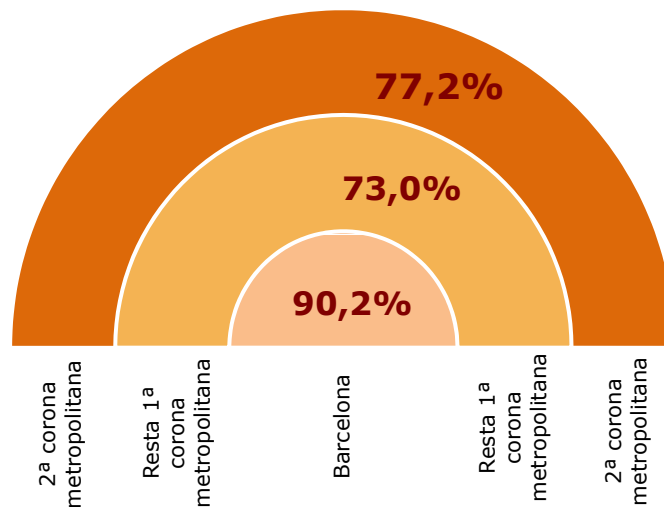
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

- **Autocontenció per corona de residència**

L'autocontenció dels desplaçaments dins de la mateixa corona de residència eleva els valors al 73,0% pels residents a la resta de la 1a corona metropolitana, i al 77,2% en el cas dels residents a la 2a corona metropolitana. El 82,4% de la mobilitat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és interna al seu subàmbit de residència.

Autocontenció per corona de residència àrea metropolitana de Barcelona: 82,4%



Corona	Autocontenció per corona de residència		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,9%	85,5%	72,5%
Resta 1a corona metropolitana	95,5%	33,3%	62,6%
Total 1a corona metropolitana	97,5%	66,9%	67,5%
2a corona metropolitana	94,7%	21,5%	47,5%
Total àrea metropolitana Barcelona	97,2%	64,6%	63,4%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

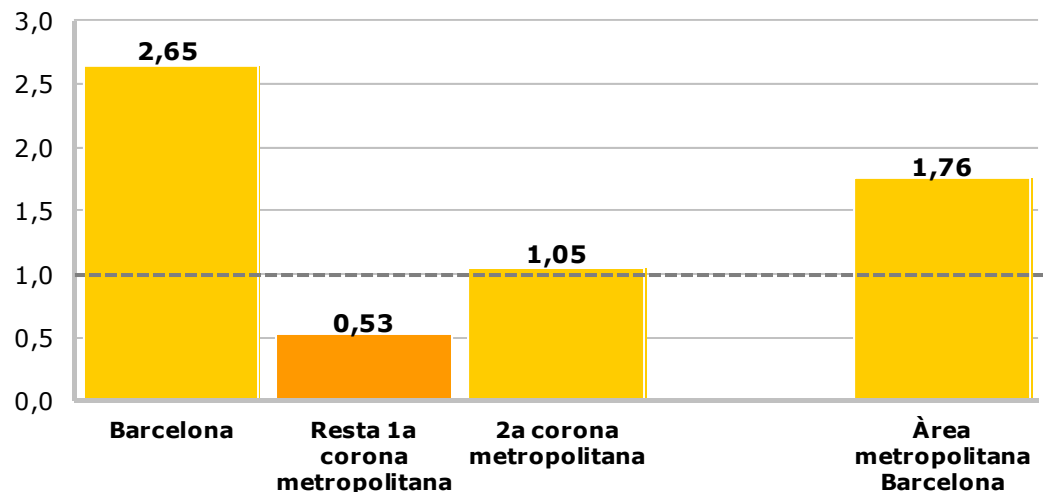
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

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

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

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,65. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, d'1,76. Únicament el territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat és més emissor de mobilitat que receptor.



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

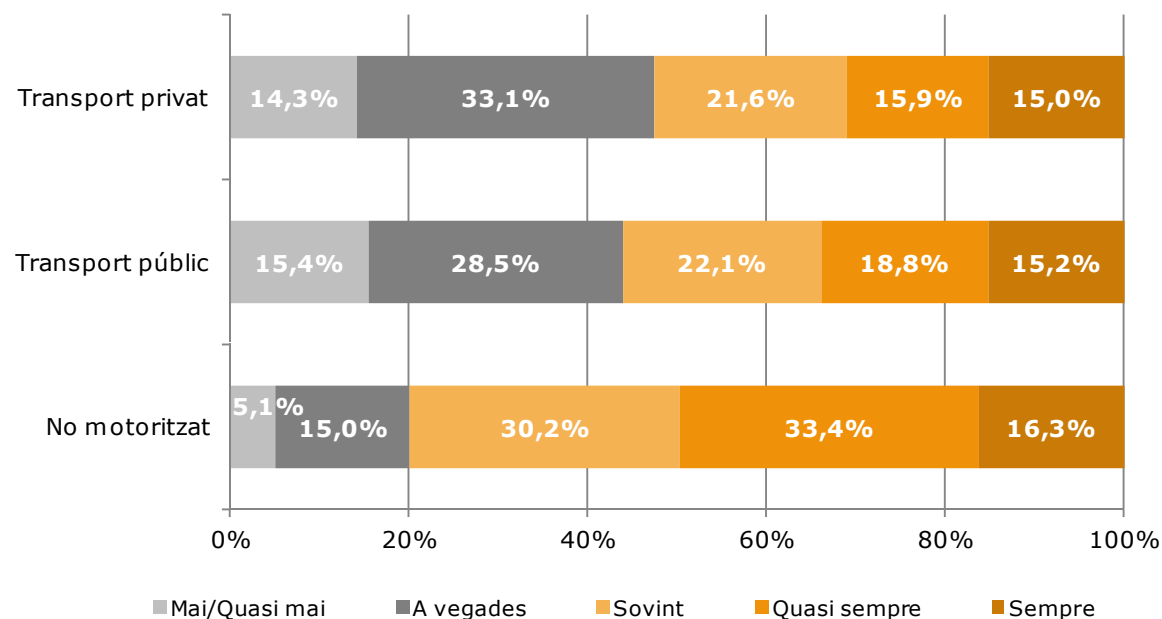


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Un 14,3% dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona declaren utilitzar "mai/quasi mai" el transport privat. Un 33,1% el fan servir "a vegades".
- En el cas del transport públic, un 15,4% diuen utilitzar-lo "mai/quasi mai" i un 28,5% "a vegades".
- Només un 5,1% de la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona major de 15 anys no utilitza ("mai/quasi mai") els modes no motoritzats per desplaçar-se.



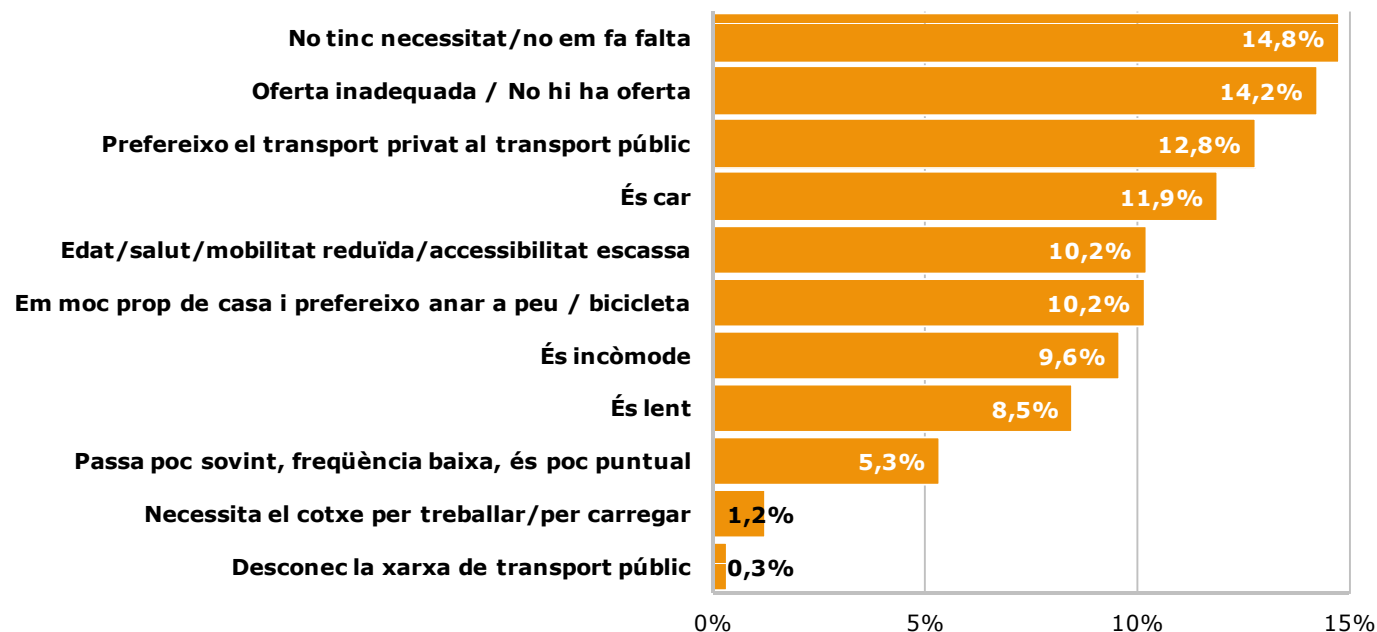
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

Motius per no utilitzar el transport públic

- Els motius més mencionats per no usar el transport públic són: la no necessitat, mencionat en un 14,8% de les respostes, i degut a una oferta inadequada o manca d'oferta del transport públic (14,2% de respostes).
- En sentit contrari, el motiu menys esmentat és el desconeixement de la xarxa de transport públic (0,3%).



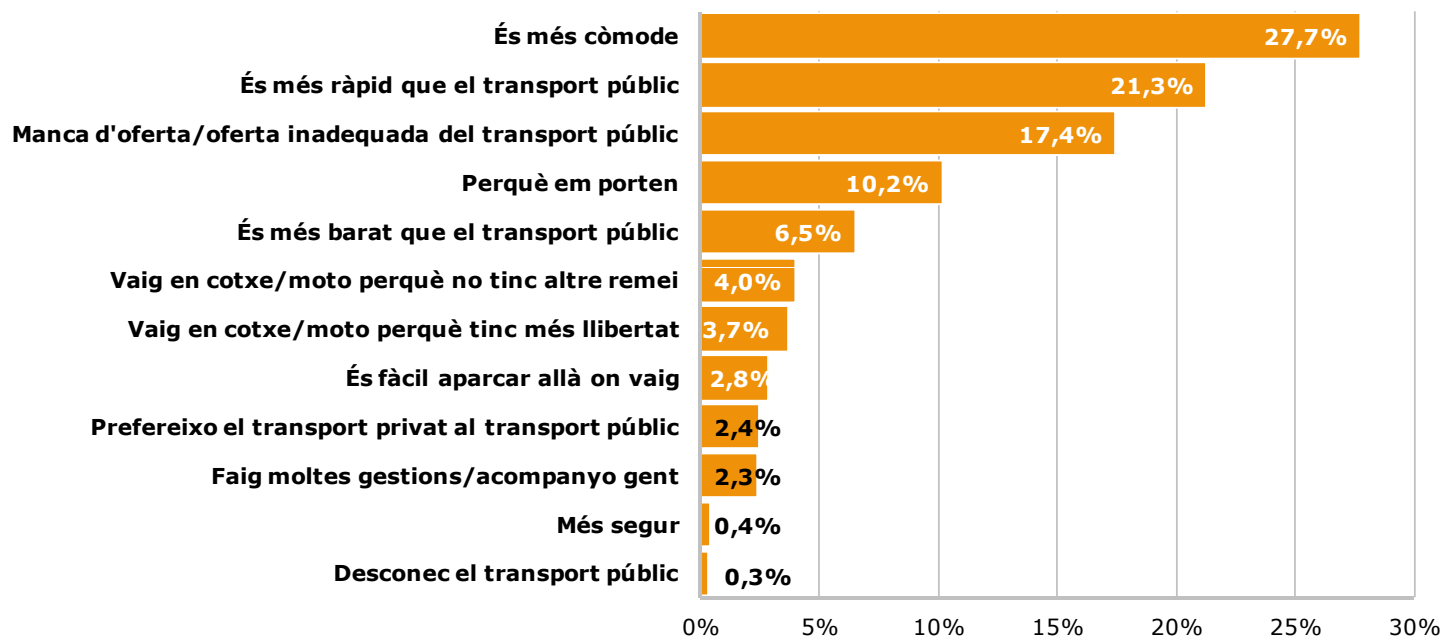
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

Motius per utilitzar el transport privat

- A les persones que declaren fer un ús gairebé exclusiu del vehicle privat s'ha demanat els motius d'aquesta preferència, tot deixant oberta la resposta.
 - La comoditat del transport privat és el motiu més mencionat (amb un 27,7% de respostes), seguit de la seva rapidesa en comparació al transport públic (21,3%).
 - Els motius menys esmentats són la seva seguretat i el fet de desconèixer l'oferta de transport públic.



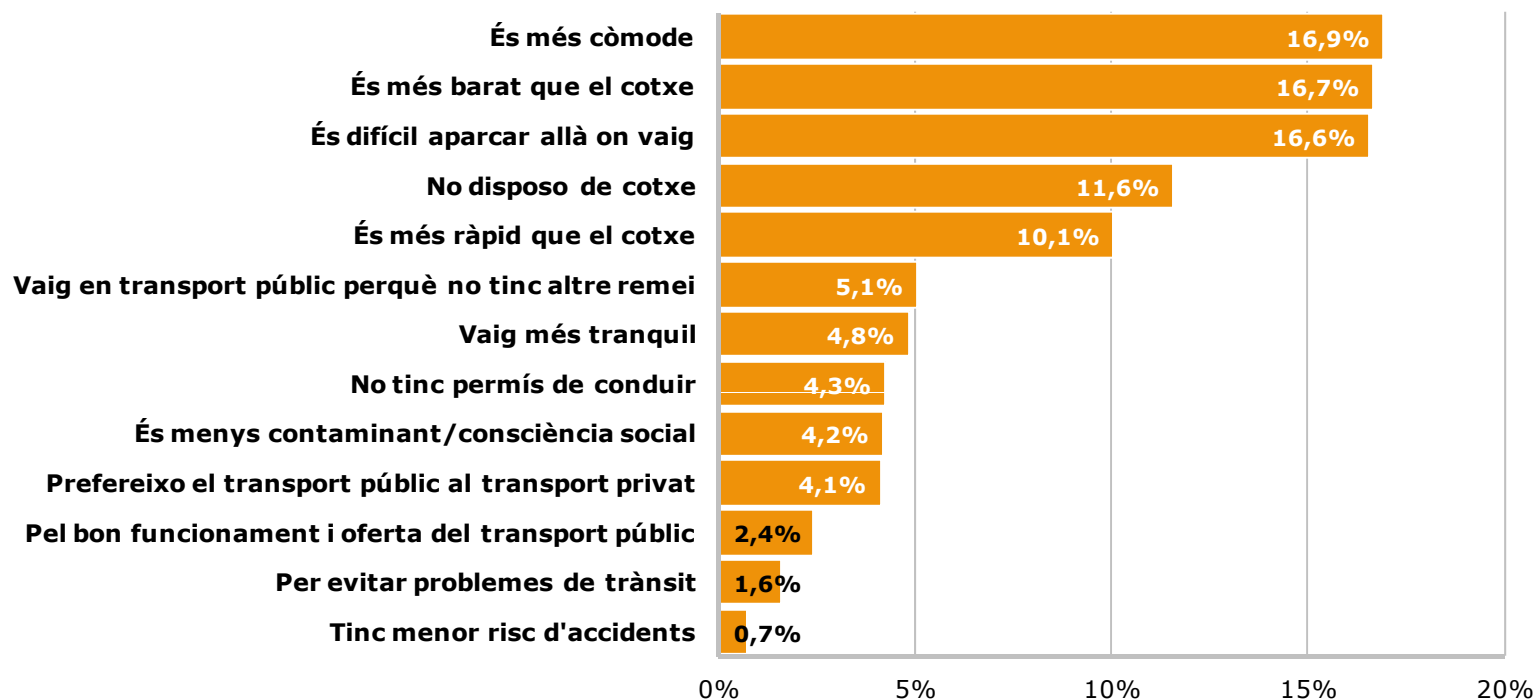
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

Motius per utilitzar el transport públic

- En demanar als individus que manifesten fer un ús habitual del transport públic pels motius que els duen a triar aquest mitjà, s'observa com la comoditat (16,9%), el fet de ser més barat que el cotxe (16,7%) i la dificultat d'aparcar en destinació (16,6%) són els motius més esmentats. A l'extrem oposat, el fet de tenir menor risc d'accidents és el motiu menys esmentat (0,7%).

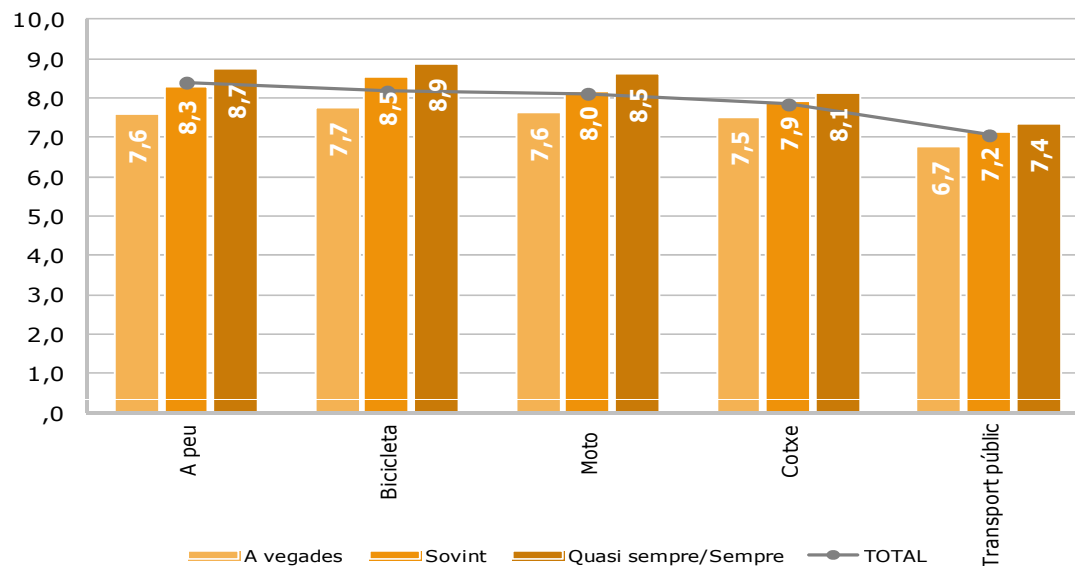


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels modes de transport

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

- L'anar a peu és el mitjà de transport més ben valorat entre els entrevistats (8,5), seguit de la bicicleta (8,4) i de la moto (8,2). Els mitjans que obtenen les valoracions més baixes són els serveis ferroviaris operats per Renfe, tant regionals com rodalies.
- Segons el nivell d'ús que es fa dels mitjans de transport la valoració mitjana varia:
 - La tendència general en tots els mitjans és que els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que utilitzen, en comparació amb els que en fan un ús més baix.
 - Les diferències més elevades en les valoracions segons el nivell d'ús es donen en la bicicleta i l'anar a peu, mentre que les menors en el cotxe.



Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,5
Bicicleta	8,4
Moto/ciclomotor	8,2
Cotxe	7,7
Tramvia	7,6
FGC	7,4
Metro	7,3
Taxi	7,2
Bus urbà BCN (TMB)	7,1
Bus urbà altres municipis	6,9
Bus interurbà	6,9
Renfe regional/mitja distància	6,8
Renfe rodalies	6,7

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració dels mitjans de transport segons àmbit territorial

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

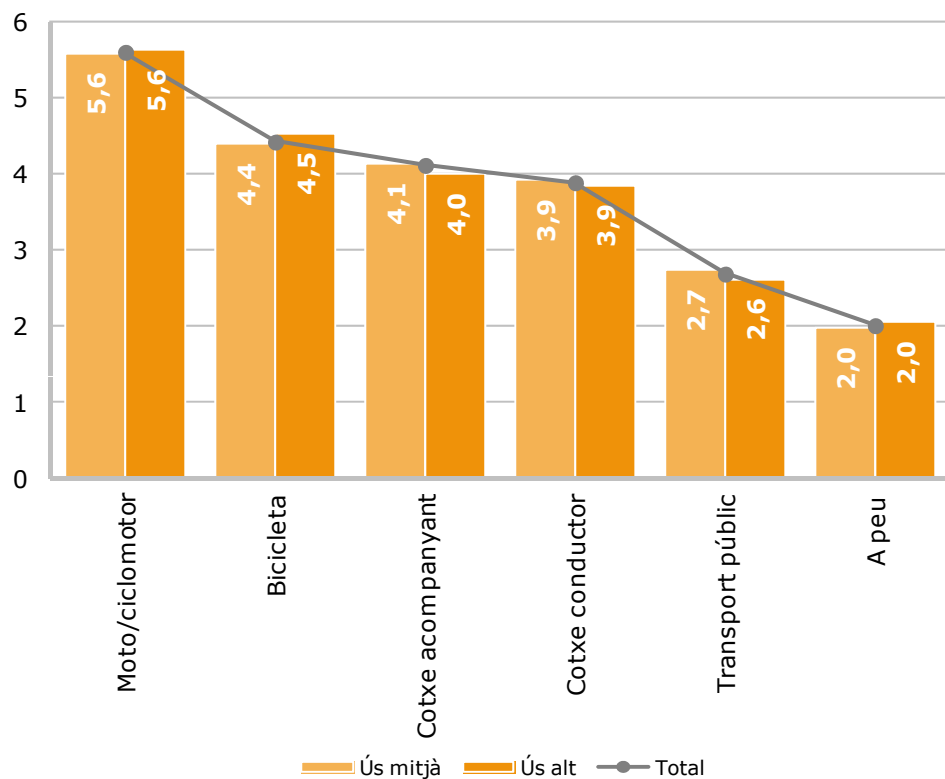
Mitjà de transport	Zones metropolitanes				Total àrea metropolitana Barcelona
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a corona metropolitan	2a corona metropolitana	
A peu	8,5	8,4	8,5	8,4	8,5
Bicicleta	8,3	8,5	8,4	8,4	8,4
Moto/ciclomotor	8,2	8,3	8,2	8,1	8,2
Cotxe	7,5	8,0	7,7	8,0	7,7
Tramvia	7,5	7,7	7,6	7,0	7,6
FGC	7,3	7,5	7,4	7,6	7,4
Metro	7,3	7,3	7,3	6,8	7,3
Taxi	7,1	7,4	7,2	7,5	7,2
Bus urbà BCN (TMB)	7,1	7,0	7,1	6,8	7,1
Bus urbà altres municipis	6,9	7,0	7,0	6,3	6,9
Bus interurbà	6,8	6,9	6,9	6,6	6,9
Renfe regional/mitja distància	6,7	7,1	6,8	6,8	6,8
Renfe rodalies	6,4	6,9	6,7	6,7	6,7

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

3. Percepció d'inseguretat dels modes de transport

3.1. Percepció d'inseguretat dels mitjans de transport

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



Mitjà de transport	Inseguretat mitjana
Moto/ciclomotor	5,6
Bicycleta	4,4
Cotxe acompanyant	4,1
Cotxe conductor	3,9
Transport públic	2,7
A peu	2,0



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

- Amb l'objectiu d'estudiar l'avaluació dels ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona de diverses mesures dirigides a introduir canvis en l'actual model de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats que assenyalin, en una escala del 0 (gens d'acord) al 10 (molt d'acord), la seva opinió sobre nou propostes d'actualitat per a la millora de la mobilitat ciutadana.
- Només s'ha demanat l'opinió als residents a l'àrea metropolitana de Barcelona en municipis amb una població mínima de 30.000 habitants*, ja que es tracta de propostes aplicables principalment en espais urbans de certa dimensió. Les qüestions sobre les que s'ha preguntat són les següents:
 - Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants.
 - Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia.
 - Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri.
 - Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes.
 - Crear més aparcaments per a bicicletes.
 - Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants.
 - Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats.
 - Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge.
 - Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats

*Són 19 municipis de l'AMB.

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

- La proposta més ben valorada és la de facilitar l'accés a l'aparcament dels residents al seu barri (8,2), seguit de la proposta d'augmentar els controls de velocitat i alcoholèmia i obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats. Per contra, la mesura que promou la circulació de ciclistes a les voreres juntament amb els vianants és la que obté una pitjor valoració (2,8).
- Segons els àmbits territorials de residència, es segueix la tendència general, amb petites diferències:
 - Els residents a la segona corona metropolitana valoren més positivament el fet d'obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats.
 - Facilitar l'accés a l'aparcament dels residents al barri és la mesura més ben valorada pels residents a Barcelona ciutat.

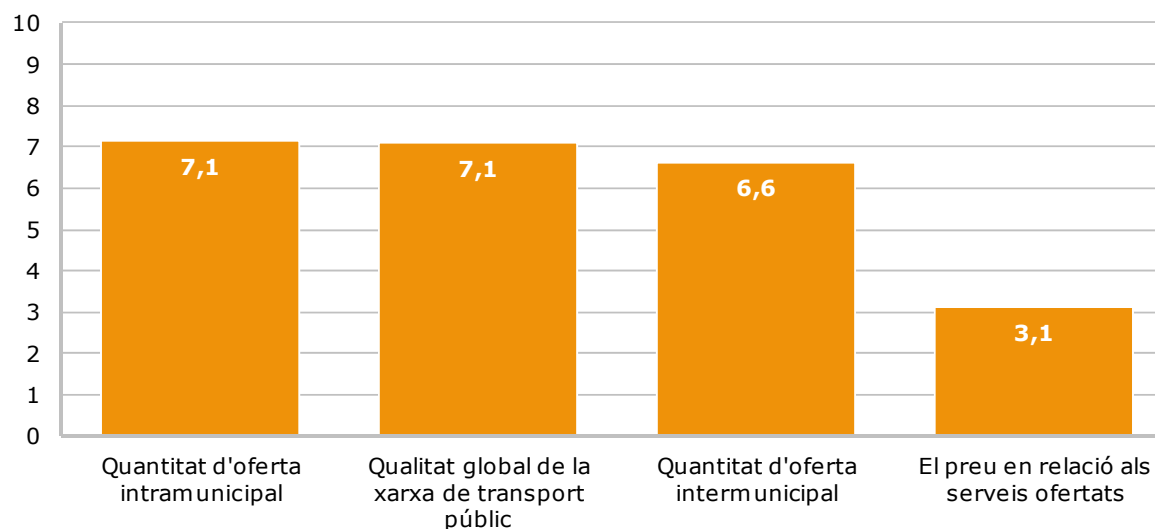
Mesures de mobilitat: valoració mitjana	Zones metropolitanes				Total àrea metropolitana Barcelona
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a corona metropolitan	2a corona metropolitana	
Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri	8,4	8,1	8,3	7,9	8,2
Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia	7,7	7,8	7,7	7,1	7,7
Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats	7,3	8,1	7,6	8,4	7,7
Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes	6,9	7,1	7,0	7,4	7,0
Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,8	6,7	6,7	6,6	6,7
Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge	6,5	6,7	6,6	6,7	6,6
Crear més aparcaments per a bicicletes	6,5	6,4	6,5	6,9	6,5
Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats	6,0	6,0	6,0	6,1	6,0
Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants	2,9	2,7	2,8	3,0	2,8

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

- Per aprofundir en l'avaluació de les actuacions o propostes de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats que facin una valoració de l'oferta de transport públic (independentment del seu ús) en les matèries següents:
 - Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi (intramunicipal).
 - Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona (intermunicipal).
 - Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi.
 - El preu del transport públic en relació als serveis oferts.
- Els ítems de qualitat de la xarxa i de quantitat d'oferta obtenen una valoració propera al 7, mentre que l'avaluació referent al preu del transport en relació als serveis oferts supera lleugerament el 3.



COMPARATIVA TEMPORAL



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.1. Presentació

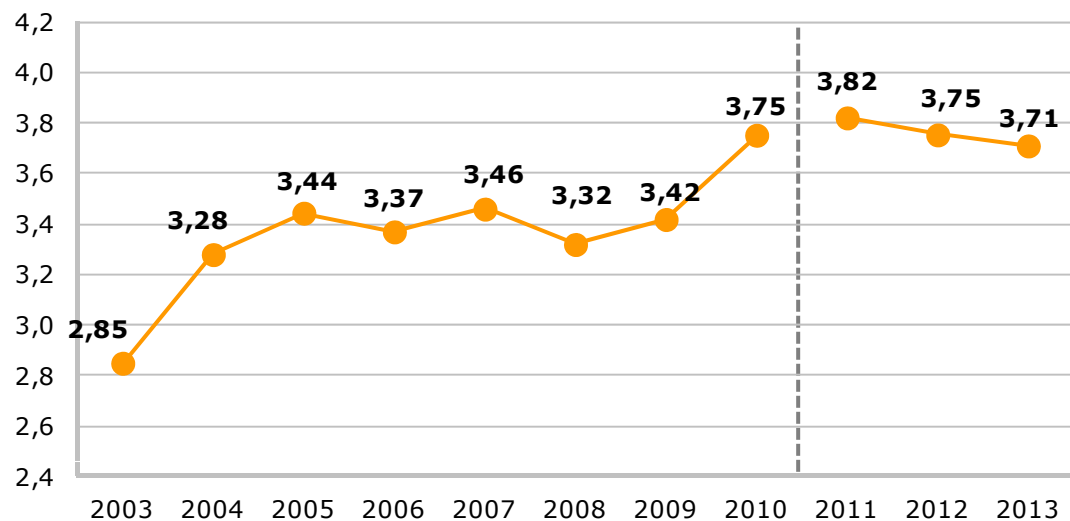
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2003-2013 per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes onze edicions de l'enquesta.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons el període temporal, tenint en compte que des de l'any 2011 la mostra es dissenya per tal que l'àrea metropolitana de Barcelona pugui tenir un tractament específic.
 - Període 2003-2010: residents a la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (18 municipis)
 - Període 2011-2013: residents a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'aixecament poblacional per a l'any 2003 està calculat en base a les dades de població del Cens de 2001; per a l'any 2004 es té com a referent les dades de població del Padró de 2003 i per als anys consecutius s'utilitzen les dades del Registre de població de l'any en curs.
 - 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 les onze edicions existents, ja que o bé no s'ha realitzat la pregunta al qüestionari o bé el tractament i explotació estadística de les respostes no ha estat la mateixa.

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT; les dades 2011-2013 a l'AMB

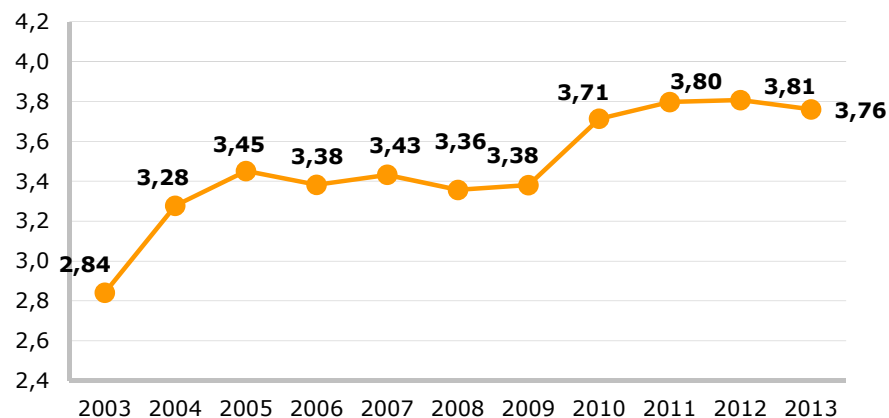
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

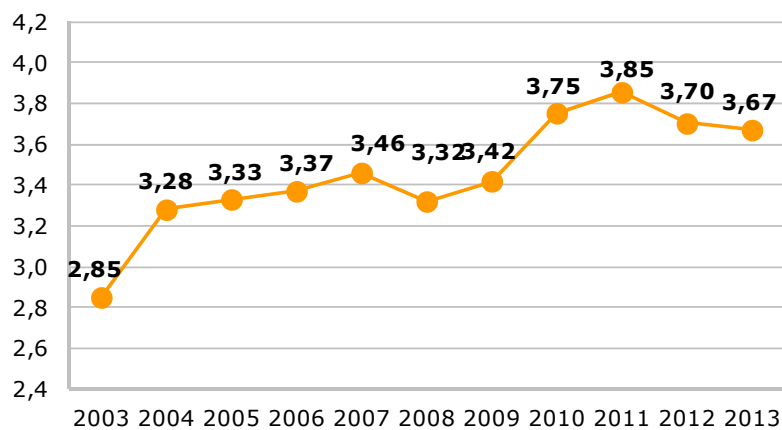
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona

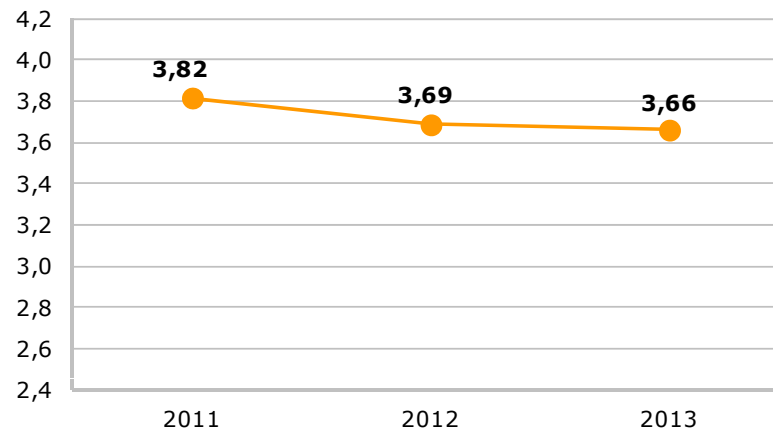
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

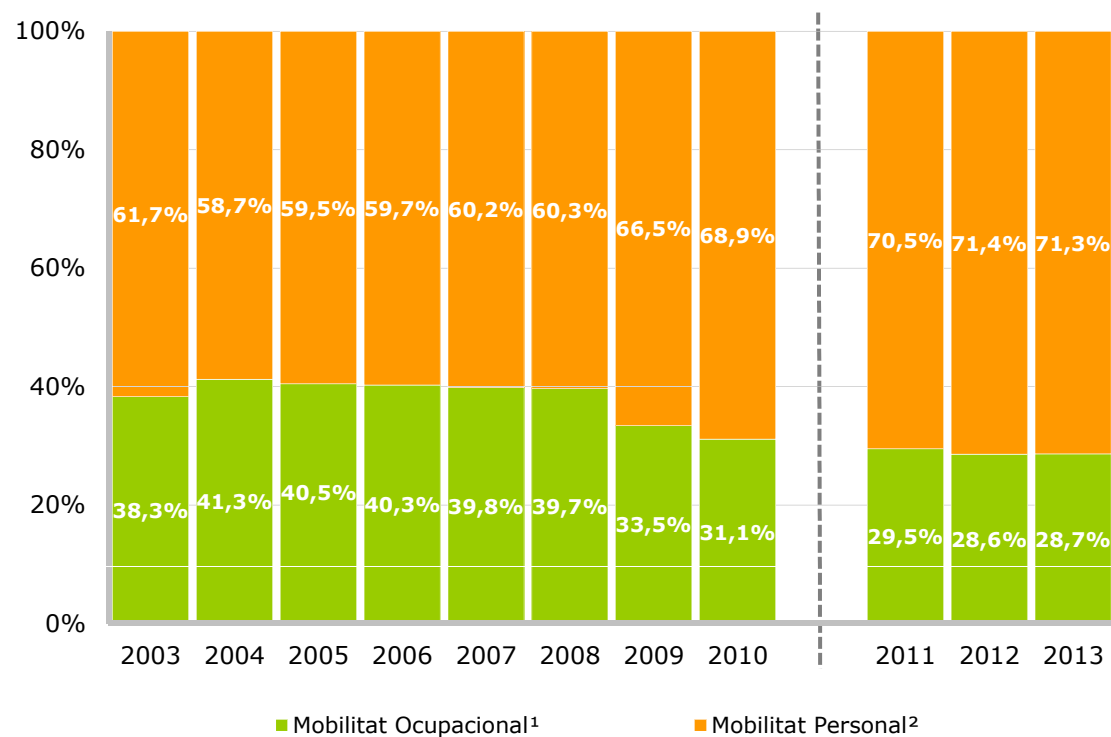


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



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

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

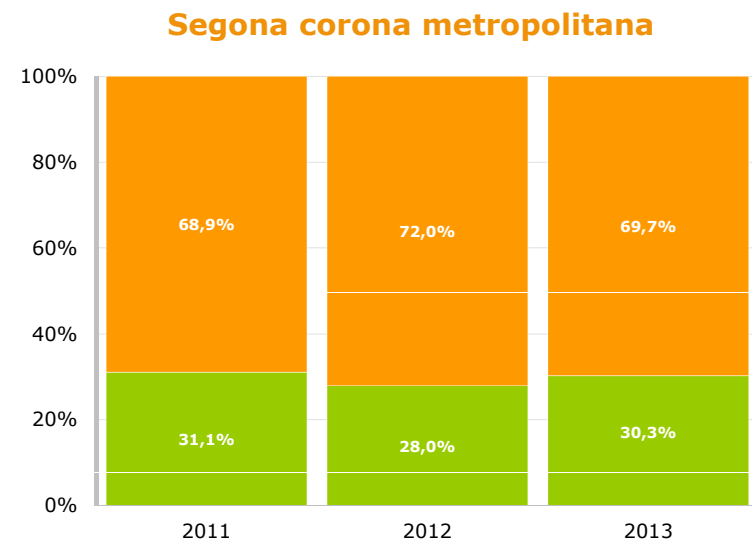
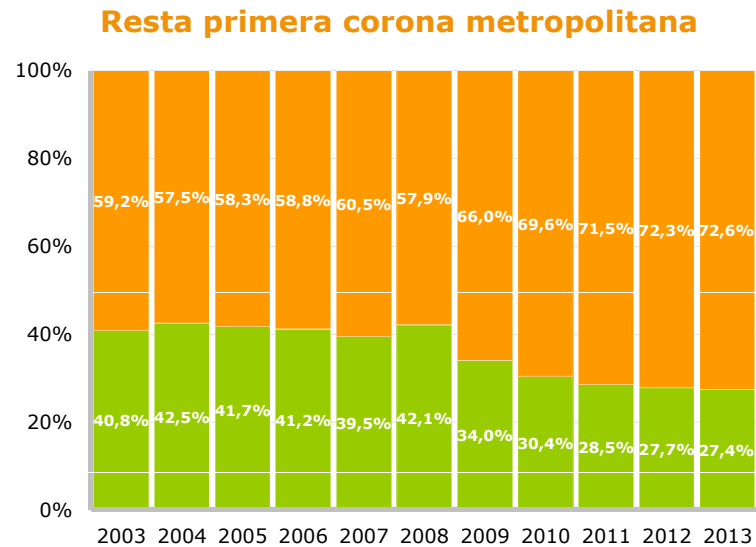
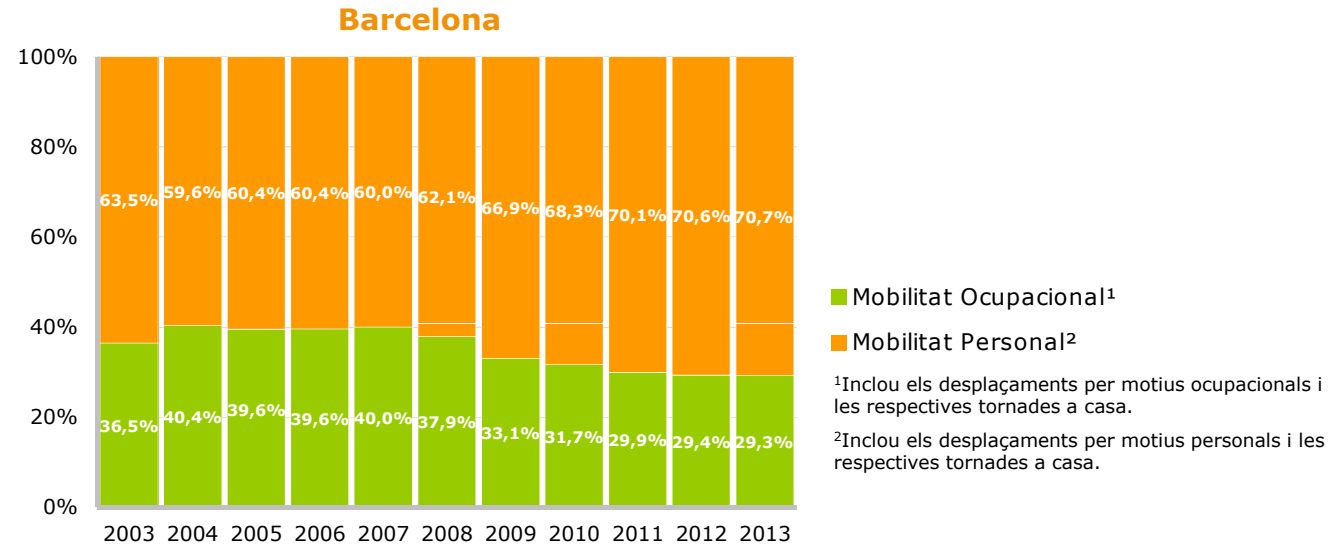
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT; les dades 2011-2013 a l'AMB

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

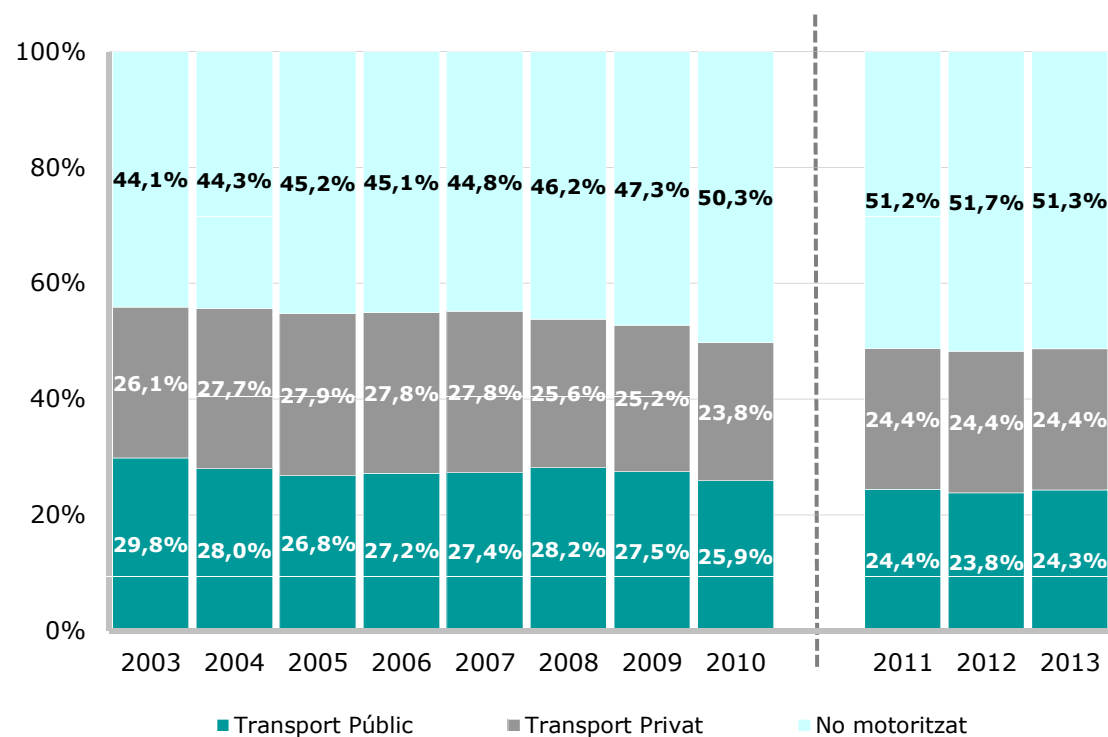


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT; les dades 2011-2012 a l'AMB

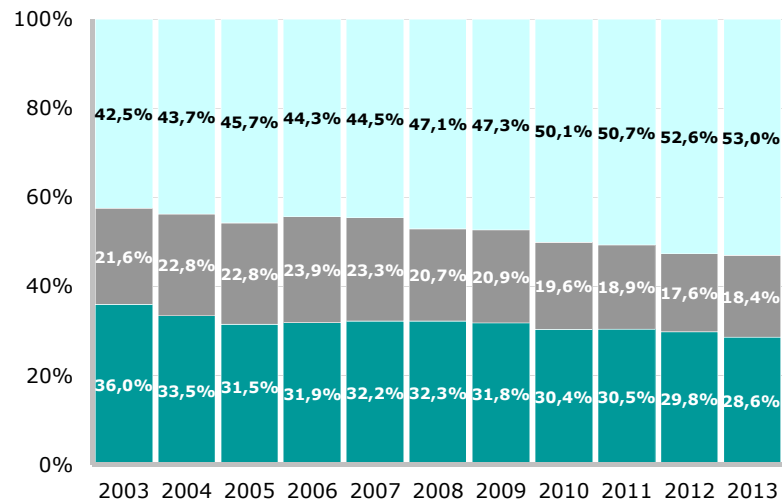
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

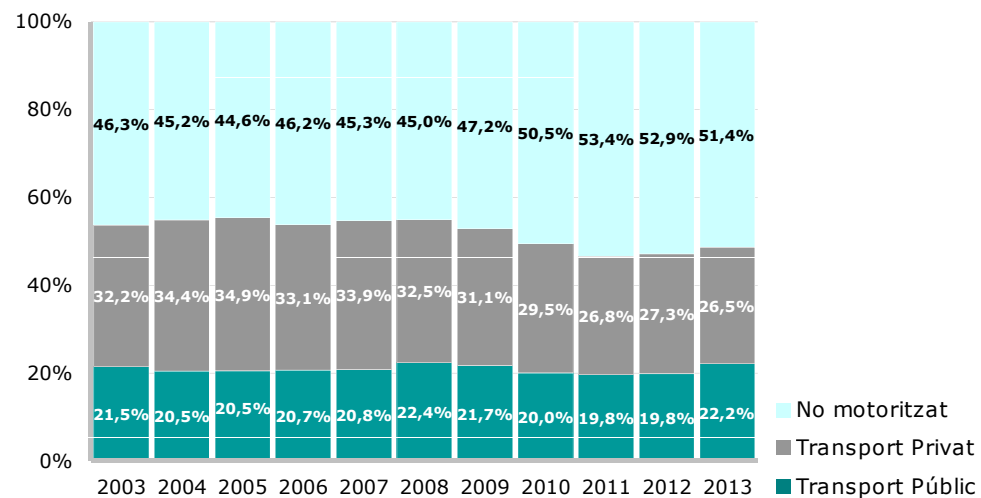
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

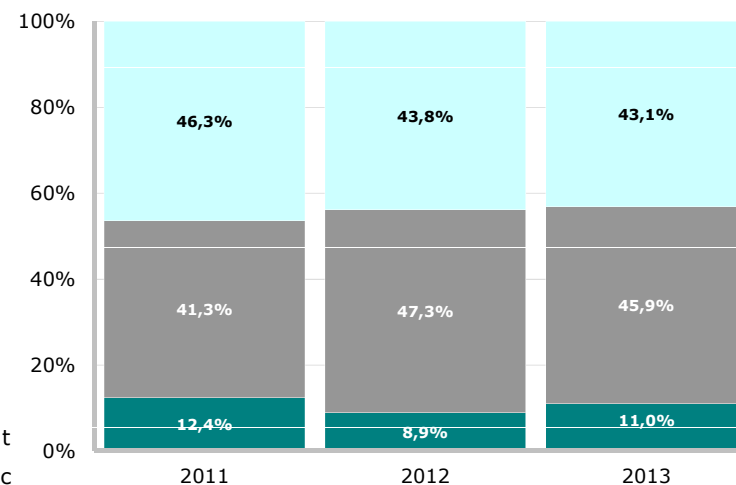
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



COMPARATIVA TEMPORAL

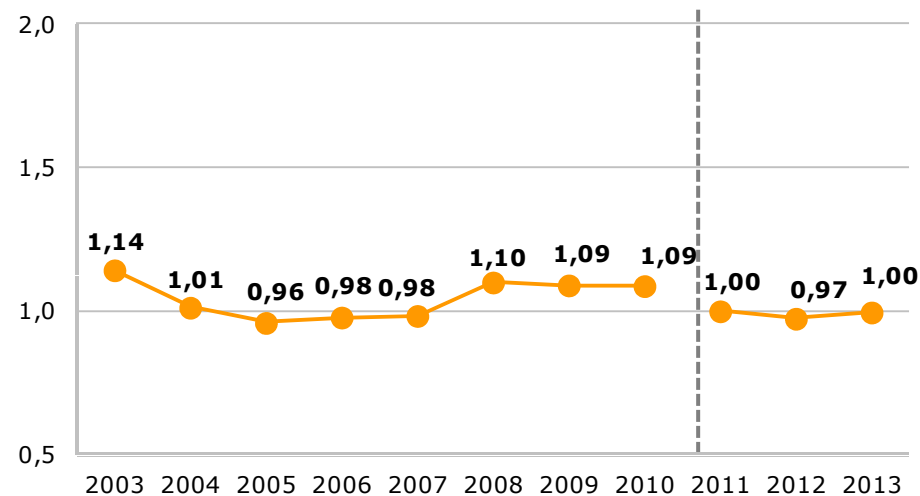
1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

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 mecanitzats. 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.

$$\frac{\text{Desplaçaments realitzats en transport públic}}{\text{Desplaçaments realitzats en transport privat}}$$



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT; les dades 2011-2013 a l'AMB

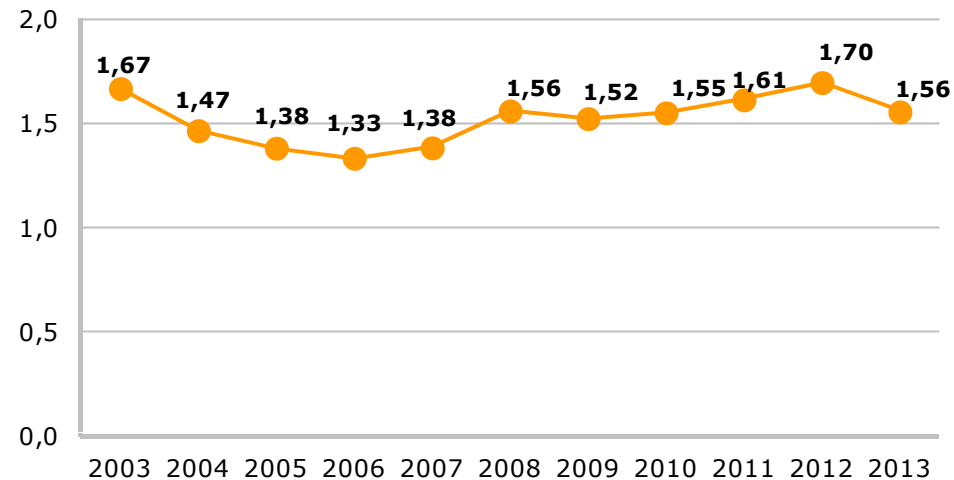
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

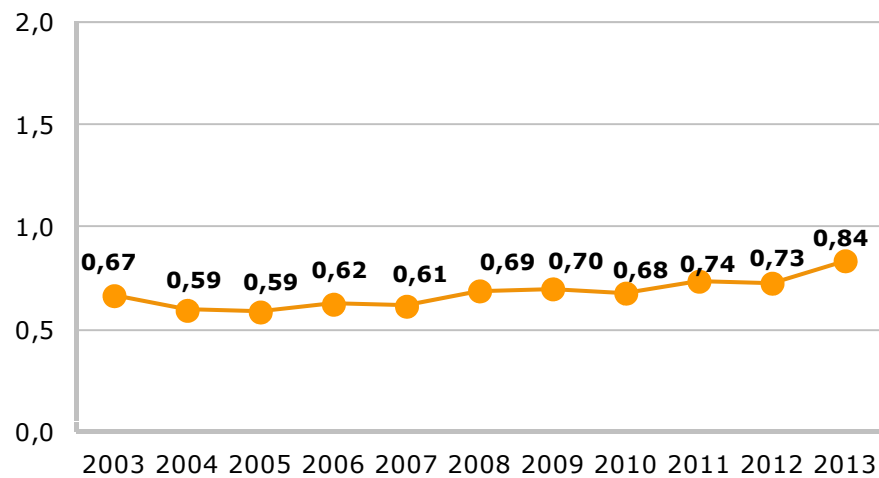
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

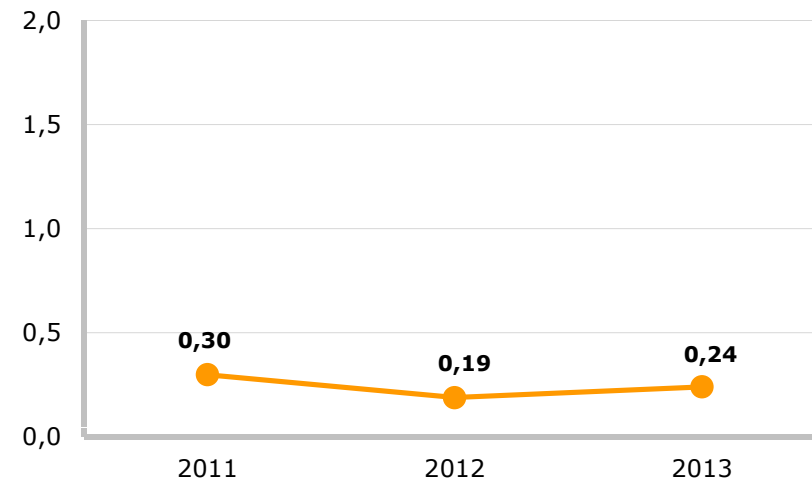
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

COTXE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ocupació calculada	1,24	1,19	1,21	1,21	1,14	1,15	1,24	1,21	1,20	1,25	1,22
Ocupació declarada	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	1,68	1,74	1,71

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

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

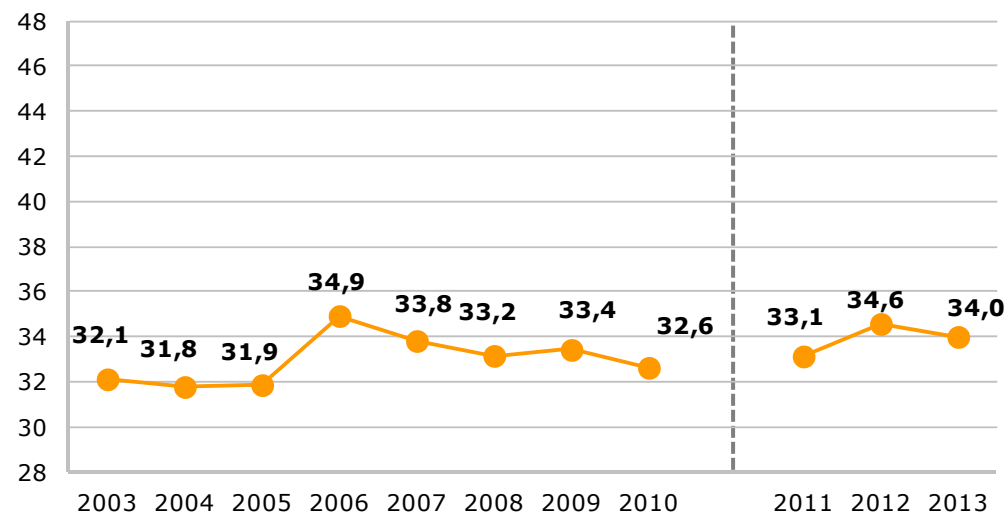
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT; les dades 2011-2013 a l'AMB

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT; les dades 2011-2013 a l'AMB

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

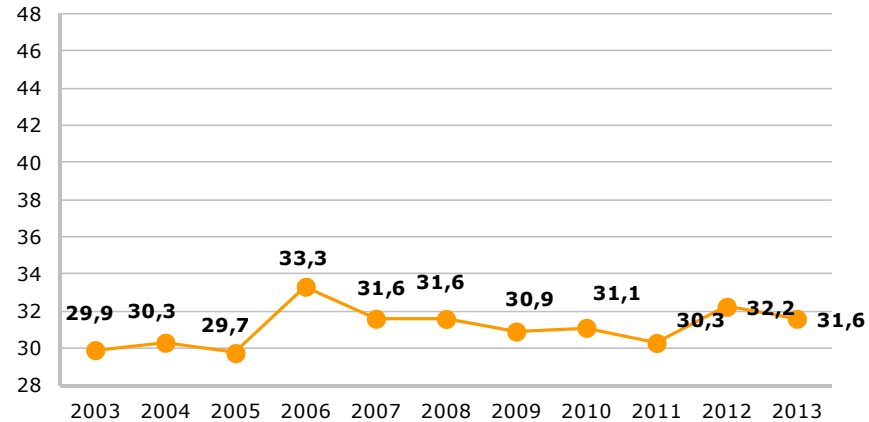
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

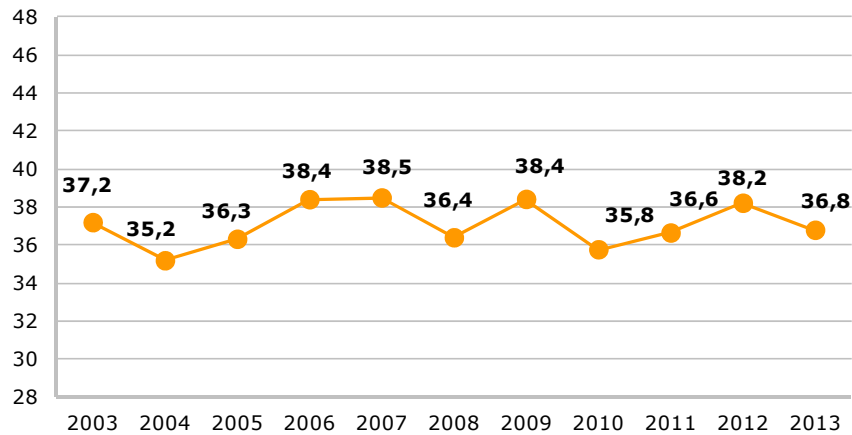
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

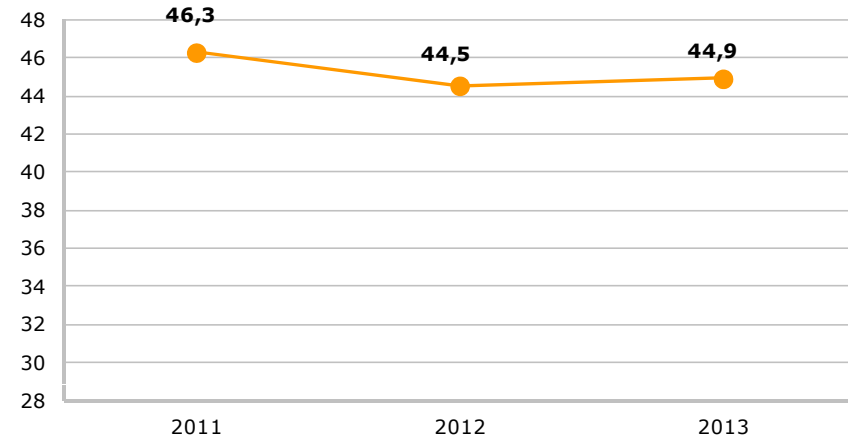
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



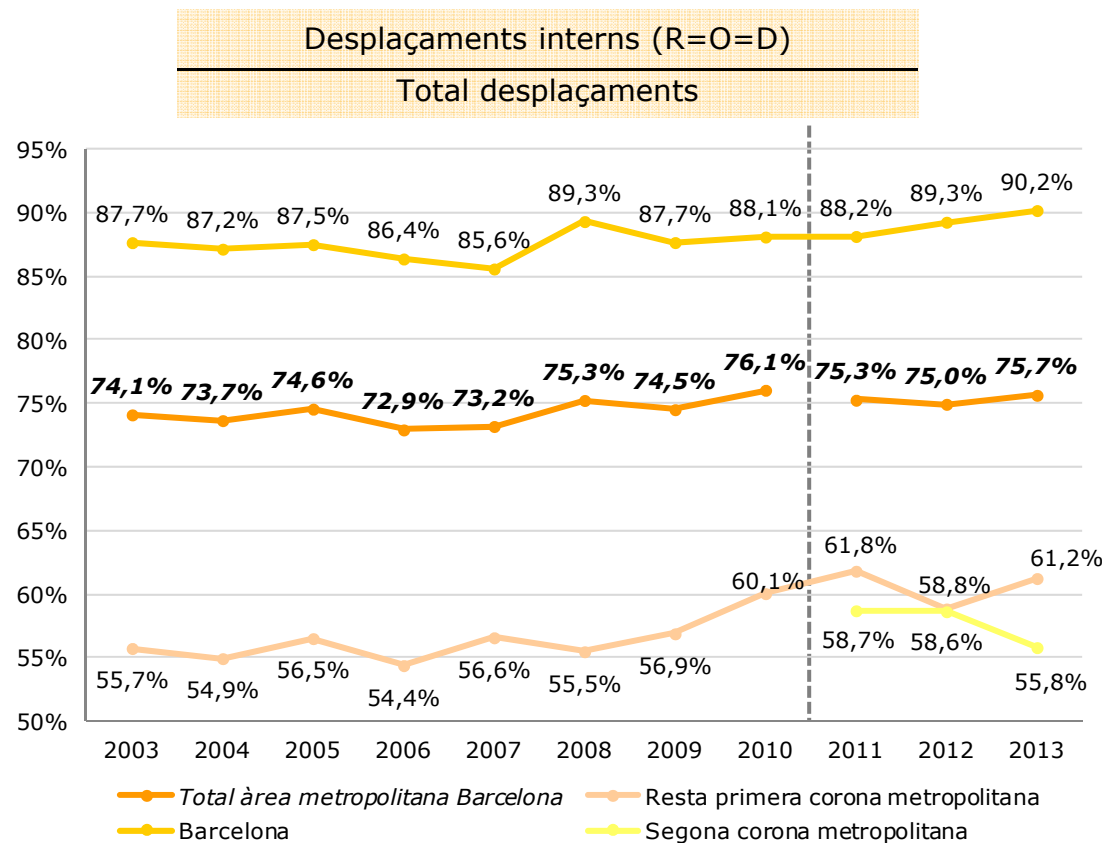
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Autocontenció municipal

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



Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT pel període 2003-2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

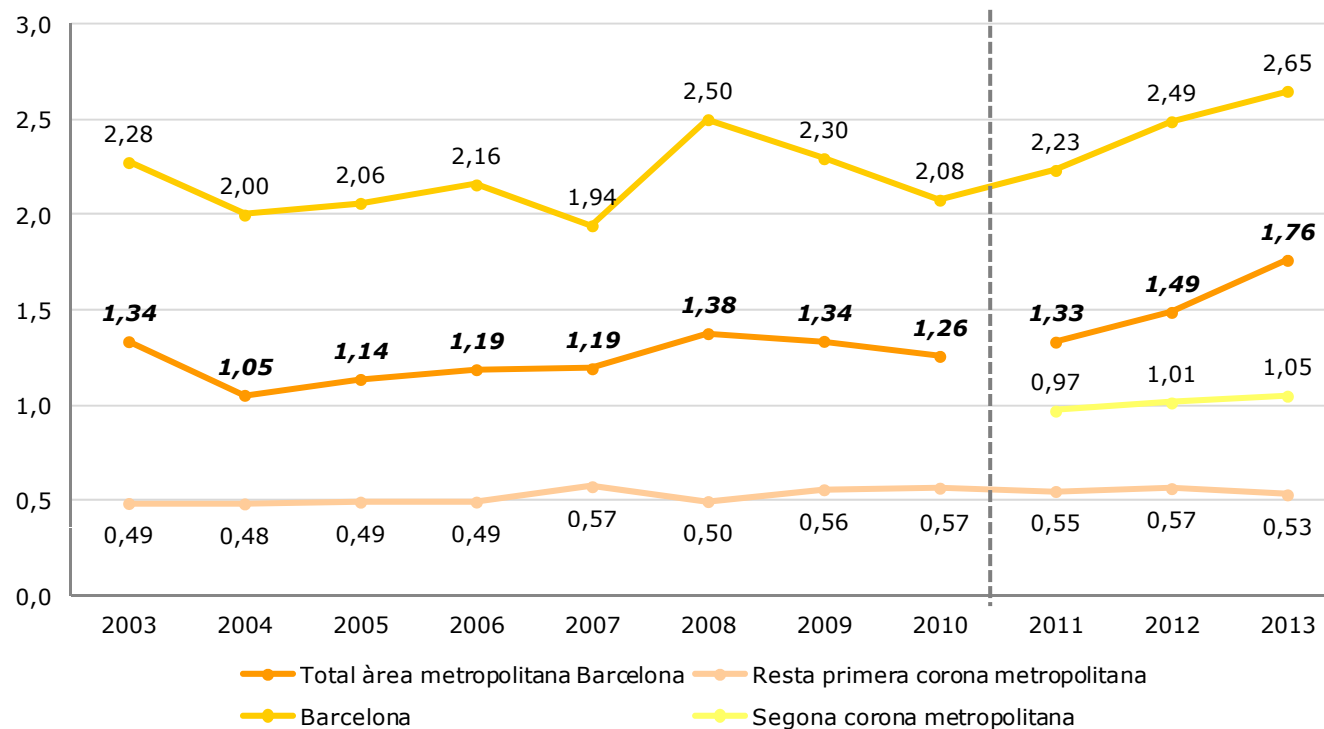
1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio atracció i emissió (RAE)

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

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



Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT pel període 2003-2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius de no ús del transport públic

MOTIUS DE NO ÚS DE TRANSPORT PÚBLIC	2010	2011	2012	2013
No tinc necessitat/no em fa falta	7,5%	11,3%	7,0%	14,8%
No em porta allà on vaig habitualment	15,9%	17,8%	18,2%	14,2%
Prefereix el transport privat al transport públic	15,9%	14,6%	11,0%	12,8%
És car	6,1%	7,4%	11,2%	11,9%
Em moc a prop de casa i prefereixo anar a peu	6,5%	9,4%	12,8%	10,2%
Problemes de mobilitat		5,4%	6,5%	10,2%
És incomode	6,5%	13,0%	9,5%	9,6%
És lent	12,7%	9,8%	11,1%	8,5%
Passa poc sovint	4,9%	6,6%	6,3%	5,3%
Necessita el cotxe per treballar/per carregar			2,8%	1,2%
Altres motius	24,0%	3,8%	3,0%	1,0%
Desconec la xarxa de transport públic		0,9%	0,6%	0,3%

Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT per l'any 2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius d'ús del transport privat

MOTIU D'ÚS DEL TRANSPORT PRIVAT	2010	2011	2012	2013
Comoditat	26,1%	27,2%	28,0%	27,7%
És més ràpid que el transport públic	21,1%	20,7%	23,6%	21,3%
El transport públic passa poc sovint	3,4%	13,0%	12,1%	17,4%
El porten	9,3%	8,0%	10,1%	10,2%
És més barat que el transport públic	4,3%	4,5%	6,7%	6,5%
No tinc altre remei	4,7%	4,7%	3,7%	4,0%
Proporciona més llibertat	4,2%	4,1%	6,0%	3,7%
Allà on vaig és fàcil aparcar	4,1%	2,1%	2,3%	2,8%
Prefereix el transport privat al transport públic		2,0%	2,8%	2,4%
Faig moltes gestions	4,2%	2,4%	2,4%	2,3%
Altres motius	18,6%	11,3%	2,3%	1,4%
Desconec el transport públic				0,3%

Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT per l'any 2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius d'ús del transport públic

MOTIU D'ÚS DE TRANSPORT PÚBLIC	2010	2011	2012	2013
És més còmode	12,1%	12,4%	13,1%	16,9%
És més barat que el cotxe	4,9%	13,7%	16,9%	16,7%
És difícil aparcar allà on vaig	7,6%	14,5%	17,4%	16,6%
No disposo de cotxe		7,5%	10,5%	11,6%
És més ràpid que el cotxe	15,7%	17,4%	9,7%	10,1%
No tinc altre remei	6,4%	4,5%	5,7%	5,1%
Vaig més tranquil	4,0%	5,0%	4,0%	4,8%
No tinc permís de conduir		3,1%	4,6%	4,3%
És menys contaminant/consciència social		2,8%	3,8%	4,2%
Prefereixo el transport públic al transport privat		4,1%	4,2%	4,1%
Pel bon funcionament i oferta del transport públic		7,5%	4,6%	2,4%
Per evitar problemes de trànsit		1,8%	2,2%	1,6%
Tinc menor risc d'accidents		1,2%	1,0%	0,7%
Altres	33,4%	21,9%	2,3%	1,0%
És més ràpid en general	8,6%			
Passa a prop d'on vist/em queda a prop de casa	7,3%			

Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT per l'any 2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT	2009	2010	2011	2012	2013
Anar a peu	8,1	8,2	8,2	8,4	8,5
Anar en bicicleta	7,4	7,6	7,7	8,2	8,4
Anar en moto	7,6	7,7	7,7	8,0	8,2
Anar en cotxe	6,9	7,2	7,3	7,8	7,7
Tramvia	7,1	7,1	7,2	7,7	7,6
FGC	6,9	6,9	7,0	7,5	7,4
Taxi	6,6	6,6	6,5	7,2	7,2
Metro	6,6	6,7	6,7	7,2	7,3
Bus urbà de Barcelona (TMB)	6,6	6,7	6,7	7,1	7,1
Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	6,2	6,1	5,9	6,9	6,9
Bus interurbà	5,9	6,0	6,0	6,8	6,9
Renfe regional/mitja distància	6,2	6,0	6,2	6,8	6,8
Renfe rodalies	6,1	6,3	6,3	6,7	6,7

Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT per l'any 2009 i 2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Avaluació de les polítiques de mobilitat

POLÍTIQUES DE MOBILITAT		2009	2010	2011	2012	2013
APARCAMENT	Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri	7,4	7,7	8,0	8,1	8,2
	Crear més aparcaments per a bicicletes		6,3	6,1	6,3	6,5
	Ampliar els aparcaments per a motos a les ciutats	6,4	6,2	5,9	6,0	6,0
	Treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat	2,7	2,6			
	Deixar més espai per a la càrrega i descàrrega a canvi de disminuir l'espai lliure per aparcar	5,0	6,0			
VEHICLE PRIVAT, CIRCULACIÓ I TRÀNSIT	Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia			7,7	7,6	7,7
	A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h	6,7	5,9			
	Limitar l'accés al centre de les ciutats als vehicles que contaminen molt	7,2	6,8			
TRANSPORT PÚBLIC, BICI I ANAR A PEU	Obligar els ciclistes a portar casc a les ciutats					7,7
	Crear més carrils bici	6,2	5,9	6,6	6,8	7,0
	Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,5	6,3	6,5	6,5	6,7
	Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge			6,7	6,6	6,6
	Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants			3,0	3,0	2,8
	Donar més temps de pas als vianants en els semàfors de les grans avingudes		7,0			
	Incrementar el temps de pas als semàfors als autobusos i tramvies (encara que suposi un major retard pel cotxe)	6,2	6,6			

Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT per l'any 2009 i 2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2013

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració de la xarxa de transport públic

VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2009	2010	2011	2012	2013
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,7	7,0	6,9	6,8	7,1
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	7,0	7,1	7,0	7,0	7,1
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,5	6,5	6,5	6,5	6,6
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	4,0	3,8	3,9	2,8	3,1

Nota.- Les dades globals fan referència a l'antic àmbit EMT per l'any 2009 i 2010; i per l'AMB pel període 2011-2013

FITXA TÈCNICA



FITXA TÈCNICA

Dades bàsiques de l'EMEF 2013

Univers: Residents a la Regió Metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.

Mostra: Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 6.336 individus a la Regió Metropolitana de Barcelona: 1.815 a Barcelona, 3.122 a la Primera Corona del STI i 3.721 a l'AMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,3\%$ pels residents al conjunt de l'RMB.

Recollida informació: Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp: Instituto Apolda.

Període d'enquestació: Del 26 de setembre al 29 de novembre de 2013.

Ponderació: A partir del registre de població a 1 de gener de 2013.

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).

Zones metropolitanes	Mostra	Error
Barcelona	1.815	2,3%
Resta 1a corona STI	1.307	2,8%
TOTAL 1a corona STI	3.122	1,8%
Resta AMB	599	4,1%
TOTAL AMB	3.721	1,6%
Resta RMB	2.615	2,0%
TOTAL RMB	6.336	1,3%

Fitxa tècnica

Definicions bàsiques

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

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

Mode de transport:

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

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

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

Fitxa tècnica

Definicions bàsiques

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

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

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

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

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

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

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

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

QÜESTIONARI



Qüestionari

EMEF 2013

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

1. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?
 1. treballa (actiu ocupat/ocupada) 5. tasques de la llar (si edat < 65 anys)
 2. està a l'atur (actiu en atur) 6. estudiant
 3. jubilat/a / pensionista /persones de 65 i més anys 7. altres especificar _____
 4. pre-jubilat/a

1b. P1=3 i edat<75 o P1=2/4/5/6 LA SETMANA PASSADA VA TREBALLAR A CANVI D'UN SOU ENCARA QUE NOMÉS FOS UNA HORA?
 1. Si (passar a P2 i recodificar com actiu ocupat a P1) 2. No

1c. P1=3 i edat<75 o P1=4/5/6 LA SETMANA PASSADA ESTAVA SENSE FEINA I DURANT EL DARRER MÉS HA ESTAT FENT RECERCA ACTIVA D'UNA FEINA?
 1. Si (recodificar com actiu en atur) 2. No

2. AHIR (o el darrer dia laborable) VA SORTIR VOSTRE DE CASA?
 1. Si
 2. No → 2b. Per quin motiu no va sortir vostè de casa?
 1. Malaltia
 2. Va treballar al domicili
 3. Estava de vacances
 4. Edat (jubilat...)
 5. No vol contestar
 6. No calia/no va voler sortir
 7. Altres. Especificar _____ → P7

2c. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BÉ SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT? PER DESPLAÇAMENT S'ENTEN UN TRAJECTE COMPLET QUE ES FA DES D'UN LLOC (ORIGEN) FINS A UN ALTRE (DESTINACIÓ) PER QUALESVOL MOTIU I QUE POT FER-SE CAMINANT O FENT SERVIR UN O MÉS MITJANS DE TRANSPORT.

NOMÉS SI A LA P1= ACTIU OCUPAT:
 2d. QUANTS D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS VAN SER PER MOTIUS LABORALS? _____

SI L'ENTREVISTAT FA MÉS DE 7 DESPLAÇAMENTS PER MOTIUS LABORALS, PASSAR A LA PREGUNTA 2e
 2e. ENS HA DIT QUE AHIR (o el darrer dia laborable) VA FER XX (recuperar de P2d) DESPLAÇAMENTS PROFESSIONALS.
 2e_1. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Si 2. No
 2e_2. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Si 2. No

2f. ENS POT DIR, A MÉS, QUANTS DESPLAÇAMENTS VA FER PER MOTIU NO LABORAL, INCLOENT ELS DOS D'ANAR I TORNAR DE LA FEINA?
 _____ → Preguntar per cada desplaçament seguint esquema de pregunta 2, afegint una casella per registrar en cada desplaçament també el lloc d'origen. DESPRÉS PASSAR A LA PREGUNTA 4

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

MOTIU	A ON		HORA D'INICI		TEMPS EN			OCUPACIÓ	APARCAMENT
	A	ON	MINU	IS	MITJA 1	MITJA 2	MITJA 3		
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

... (preveure espai fins a 12 desplaçaments)
 Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe(conductor i acompanyant) / moto com a conductor. Preguntar per aparcament quan utilitza cotxe com a conductor/ moto com a conductor

CODIFICACIÓ MOTIU			CODIFICACIÓ MITJA		
1. Domicili	11. Gestions personals	1. Caminant	11. Taxi	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
2. Tornada a hotel/casa d'altres	12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports	2. Autobús empresa	12. Cotxe com a conductor	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
3. Treball	13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci)	3. Autobús escolar	13. Cotxe com acompanyant	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
4. Estudis	14. Sense destinació fixe, passejar	4. Autooar	14. Moto com a conductor	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
5. Compres quotidianes	15. Segona residència	5. Autobús	15. Moto com acompanyant	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
6. Compres no quotidianes		6. Metro	16. Furgoneta/ camió	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
7. Merce/hospital		7. Tramvia	17. Bicicleta	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
8. Visita amic/familiar		8. Ferrocamiis Generalitat (FGC)	18. D'altres. Especificar _____	1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
9. Acompanyar persones		9. Renfe Rodalies		1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai
10. Gestions de treball		10. Renfe regional		1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre	2. No/Mai/Quasi mai

AL CARRER
 1. PAGANT/ ZONA BLAVA, VERDA, ALTRES COLORS)
 2. SENSE PAGAR O LLIBRE (EN PLAÇA INDICADA, SOBRE LA VORERA, EN DOBLE FILA, TAMBÉ ÀREA VERDA, C/D GRATUATA PER L'HORA, INCLOURE DESCAMPAT)
 3. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)
 4. PAGANT
 5. SENSE PAGAR
 6. PAGANT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)
 7. PAGANT
 8. SENSE PAGAR
 9. ALTRES
 7. PROPIETAT, LLOGUER, CONCESSIÓ
 8. EN PARQUING DE PAGAMENT (PER HORES, MINUTS) FORA DE CALÇADA
 9. NO APARCA, NOMÉS PARA UN MOMENT

EN CAS DE MÉS DE 7 DESPLAÇAMENTS RELACIONATS AMB LA FEINA:
 4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONI:
 1. Taxistes i xofers d'automòbils 4. Distribució amb motocicleta/ciclomotor (missatgers, reparadors) 8. Altres. Especificar _____
 2. Conductors d'autobús/autocar/fren 5. Representants de comerç i tècnics de vendes 9. NS/NC
 3. Conductors camió/furgoneta 6. Tècnics de manteniment i reparacions

5. (si P4= 5, 6 o 8) QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA:
 1. A peu 5. Cotxe (particular) 9. Altres. Especificar _____
 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari) 6. Cotxe (empresa)
 3. Moto (particular) 7. Furgoneta / camió (particular)
 4. Moto (empresa) 8. Furgoneta / camió (empresa)

6. UTILITZA EL MATEIX MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL? 1. Si 2. No

NOMÉS RESIDENTS EN MUNICIPIS DE MÉS DE 30.000 HABITANTS
 7. ARA VOLDRIEM SABER LA SEVA OPINIÓ SOBRE ALGUNES MESURES DE MOBILITAT QUE ES PODEN FER A LA SEVA CIUTAT. AVALUÍ-LES EN UNA ESCALA DE 0 (gens d'acord) A 10 (totalment d'acord):
 (rotació)
 A. Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants _____
 B. Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia _____
 C. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri _____
 D. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes _____
 E. Crear més aparcaments per a bicicletes _____
 F. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants _____
 G. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats _____
 H. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge _____
 I. Obligar els ciclistes a portar casc a les ciutats _____

A TOTHOM
 8. VALORI DE 0 (molt malament) a 10 (molt bé) ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:
 A. Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se per dins del seu municipi. _____
 B. Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona. _____
 C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona). _____
 D. El preu del transport públic en relació als serveis oferits, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat). _____

9. AVALUÍ, SI US PLAU, L'ÚS QUE VOSTÈ FA DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT: MAI/QUASI MAI, A VEGADES, SOVINT, QUASI SEMPRE, SEMPRE

	Ús					Satisfacció	Seguretat viària
A. Anar a peu	1. Mai/Quasi mai	2. A vegades	3. Sovint	4. Quasi sempre	5. Sempre	_____	_____
B. Anar en bicicleta	1. Mai/Quasi mai	2. A vegades	3. Sovint	4. Quasi sempre	5. Sempre	_____	_____
C. Anar en cotxe com a conductor	1. Mai/Quasi mai	2. A vegades	3. Sovint	4. Quasi sempre	5. Sempre	_____	_____
D. Anar en cotxe com a acompanyant	1. Mai/Quasi mai	2. A vegades	3. Sovint	4. Quasi sempre	5. Sempre	_____	_____
E. Anar en moto	1. Mai/Quasi mai	2. A vegades	3. Sovint	4. Quasi sempre	5. Sempre	_____	_____
F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi	1. Mai/Quasi mai	2. A vegades	3. Sovint	4. Quasi sempre	5. Sempre	_____	_____

(només si P9F > 1) DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:
 G. Metro 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 H. Bus urbà de Barcelona (TMB) 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 I. Bus urbà d'altres municipis (NO TMB) 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 J. Bus interurbà 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 K. Tramvia 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 L. Renfe rodalies 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 M. Renfe regional/mitja distància 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 N. FGC 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai
 O. Taxi 1. Si/ A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai

10. (només en els mitjans d'ús P9A-F > 1 i P9G-O=1) AVALUÍ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).
 11. (només en els mitjans d'ús P9A-F ≥ 2) AVALUÍ LA POR DE TENIR UN ACCIDENT QUAN UTILITZA CADASCUN D'AQUESTS MITJANS. EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (molta).

Questionari

12. (només si no usa el transport públic, P9 F=1) PER QUÈ NO UTILITZA O UTILITZA POC EL TRANSPORT PÚBLIC?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

13. (només si usa el cotxe o moto, P9(C-E) ≥ 2) PER QUÈ UTILITZA EL [cotxe, moto] PER DESPLAÇAR-SE I NO UN MITJÀ DE TRANSPORT PÚBLIC? Preguntar per un únic mitjà, escollint el que tingui un nivell d'ús més alt en P9 entre les opcions C, D, E. En cas d'empat, escollir moto.

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

14. (només si usa el TPC, P9(G-O) = 1) PER QUÈ UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC PER DESPLAÇAR-SE I NO UN MITJÀ DE TRANSPORT PRIVAT?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

DADES PERSONALS

15. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTÈ? 19 ____ (Aquesta pregunta la fem al principi del questionari quan confirmem el gènere de l'persona)

16. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

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

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

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

OBSERVACIONS:

1. Als residents a Barcelona ciutat se'ls pregunta en quin barri viuen.