

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2018 (EMEF 2018)

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



MARC DE REFERÈNCIA	5
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
1.3 Grau de mobilitat	16
2 Motiu del desplaçament	18
2.1 Dades generals	18
3 Mode de transport	19
3.1 Dades generals	19
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	30
3.3 Anàlisi territorial	31
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	33
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	34
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	35
4 El temps de la mobilitat	36
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	36
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	39
5 La mobilitat segons segments de població	43
5.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	43

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA		47
1	Ús subjectiu dels modes de transport	48
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	48
2	Valoració dels modes de transport	51
2.1	Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	51
3	Avaluació de la xarxa de transport públic	52
3.1	Dades generals	52
3.2	Segons variables sociodemogràfiques	53
4	Eines de consulta de la mobilitat	54
4.1	Consulta d'horaris i rutes al transport públic per àmbits	54
4.2	Consulta d'incidències del transport públic	56
4.3	Consulta de l'estat del trànsit	58
4.4	Canal de comunicació per a la consulta de l'estat del trànsit	60
5	Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda dels serveis de transport públic	62
5.1	Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda	62
6	Tinença de vehicles a la llar	65
6.1	Tinença de vehicles a la llar	65
7	L'aparcament habitual dels vehicles en el domicili	66
7.1	Segons variables territorials	66

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DELS RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT 67

1	Dinàmiques territorials de la mobilitat	68
1.1	Tipus de fluxos	68
1.2	Motiu de desplaçament	71
1.3	Mode de transport	72
1.4	Autocontenció	77
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	79

COMPARATIVA TEMPORAL 80

1	Comparativa temporal EMEF 2008 - EMEF 2018	80
1.1	Presentació	81
1.2	Principals indicadors de mobilitat	82
1.3	Principals indicadors de la dimensió subjectiva	95

FITXA TÈCNICA 97

QÜESTIONARI 101

MARC DE REFERÈNCIA

- **L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF)** és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 és estadística oficial.
- L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2018, de la població resident a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- El treball de camp es va dur a terme durant els mesos d'octubre, novembre i va finalitzar a mitjans de desembre.
- Cal destacar que el mesos d'octubre i novembre han estat els més plujosos dels darrers anys.
- Pel que fa a les incidències en la xarxa de transport públic metropolità a continuació es destaquen les més rellevants:
 - 15/10 – Tram sense circulació de la línia R1 de Rodalies
 - 31/10 – Vaga dels treballadors de RENFE. Serveis mínims al 66%.
 - 15/11 – Línia R1 (Maresme) vies sense circulació degut a la caiguda d'un arbre
 - 15/11 – Incidència tècnica, línies S1 i S2 de FGC sense servei de trens en sentit descendent als trams de Terrassa- Sabadell- St. Cugat
 - 1/12 – Línia R4 de Rodalies sense circulació entre les estacions de Terrassa i Manresa degut a una esllavissada de terres que ha fet descarrilar un tren.
- En les incidències per carretera, destacar les retencions diàries als principals accessos a Barcelona.

- L'informe s'ha dividit en cinc blocs:

BLOC I. MARC DE REFERÈNCIA

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

BLOC II. LA MOBILITAT DE LES 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.

BLOC III. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En el tercer bloc de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona vers alguns dels elements relacionats amb la mobilitat. Els temes tractats són:
 - L'ús subjectiu dels modes de transport
 - La valoració dels diferents mitjans de transport
 - Eines de consulta de la mobilitat
 - L'avaluació de la xarxa de transport públic
 - La tinença de vehicles a la llar

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

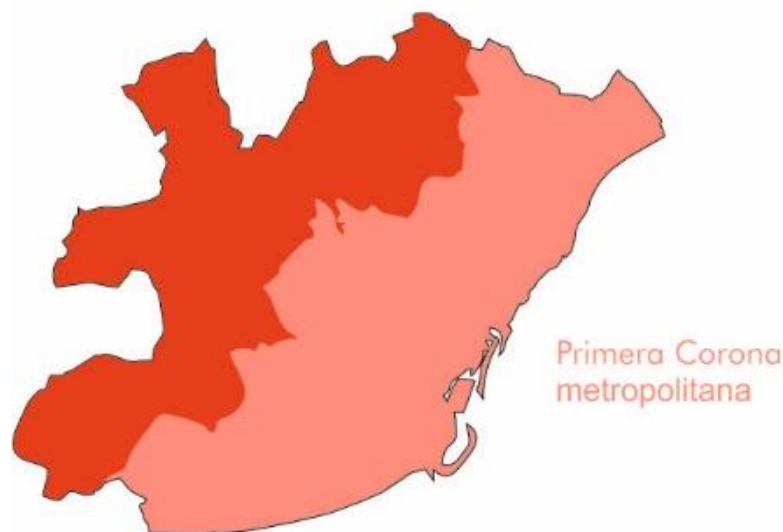
- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels i les residents al Sistema Tarifari Integrat (STI).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de tots els residents a l'STI i des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

BLOC V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat:
 - Per al conjunt de desplaçaments dels i les residents a la primera corona metropolitana (antiga EMT o àmbit de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat), durant el període 2008-2018.
 - Per al conjunt de desplaçaments de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, durant el període 2011-2018.

- L'àmbit territorial d'estudi és l'àrea metropolitana de Barcelona, integrada per 36 municipis, amb la següent divisió territorial:
 - Primera Corona metropolitana de Barcelona integrada per 18 municipis
 - Total Àrea metropolitana de Barcelona integrada per 36 municipis

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



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

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

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 (284,9 km²), representa el 44,8% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,25 milions) es manté força estable respecte l'any 2017.

Àrea Metropolitana Barcelona	2018	Font d'informació
Superfície (km²)	635,4	Idescat
Superfície en sòl urbà* (km²)	284,9	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM
Densitat total (hab/km²)	5.110,6	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km²)	11.398,0	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM

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

Informació bàsica demogràfica i social		2017		2018		Diferències 2017-2018		Font d'informació
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total àrea metropolitana de Barcelona	3.247.281	100%	3.260.268	100%	12.987	0,0%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.620.809	49,9%	1.620.343	49,7%	-466	-0,4%	
	Rest 1a Corona STI	1.235.170	38,0%	1.246.290	38,2%	11.120	0,5%	
	Total 1a Corona STI	2.855.979	87,9%	2.866.633	87,9%	10.654	0,0%	
	Segona corona metropolitana	391.302	12,1%	393.635	12,1%	2.333	0,2%	
	Evolució població 2008-2018 (AMB)					170.127	5,5%	
Taxa d'atur	Província de Barcelona	12,1		11,3		-0,8		INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona	10,0		10,2		0,2		

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

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, taxistes, repartidors a domicili, etc.).
- En dia feiner, la població mòbil realitza 11,15 milions de desplaçaments, 4,0 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 3,8.
 - Els professionals de la mobilitat representen el 1,6% del total de la població i realitzen 570.975 desplaçaments *in labore*, un promig diari per persona de 12,7 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.557.080	92,6%	10.580.482	94,9%	4,1
Població general sense mobilitat	204.082	7,4%	0	0,0%	-
Total població general	2.761.162	100%	10.580.482	95%	3,8
Professionals	*44.790	1,6%	570.975	5,1%	12,7
Total àrea metropolitana Barcelona	2.761.162	100%	11.151.457	100%	4,0

*Els 44.790 individus professionals estan integrats als 2.761.162 d'individus de la població general amb mobilitat

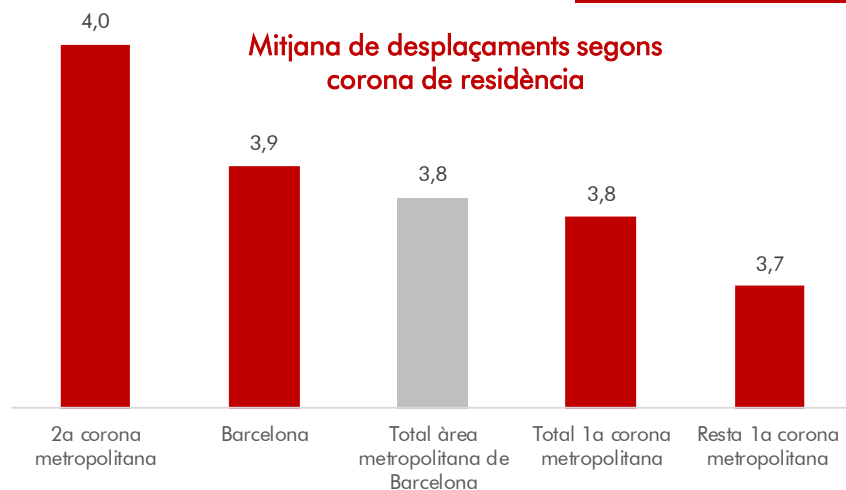
L' apartat sobre la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona considera les dades referents a la població general (mòbil i no mòbil): **2.761.162 individus que realitzen 10.580.482 desplaçaments en un dia laborable.**

1.2. Anàlisi territorial

- En funció de la corona de residència, no s'observen grans diferències en el grau de mobilitat (desplaçaments/persona-dia) de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Corona de residència		Individus 16 i més anys		Desplaçaments
		Absoluts	%	
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.306.030	93,1%	5.422.287
	Població general sense mobilitat	96.450	6,9%	-
	Total	1.402.480	100%	5.422.287
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	953.462	91,7%	3.881.241
	Població general sense mobilitat	85.947	8,3%	-
	Total	1.039.409	100%	3.881.241
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.259.491	92,5%	9.303.528
	Població general sense mobilitat	182.398	7,5%	-
	Total	2.441.889	100%	9.303.528
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	297.589	93,2%	1.276.955
	Població general sense mobilitat	21.684	6,8%	-
	Total	319.273	100%	1.276.955
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.557.080	92,6%	10.580.482
	Població general sense mobilitat	204.082	7,4%	-
	Total	2.761.162	100%	10.580.482

Mitjana de desplaçaments segons corona de residència



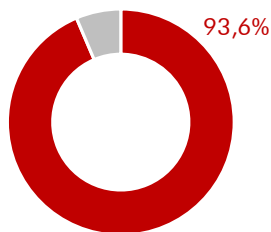
1.2. Anàlisi territorial

1.2.1 Tipus de fluxos

- El 93,6% dels desplaçaments realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit; un 4,8% són de connexió. Només el 1,5% dels seus desplaçaments són externs, és a dir, es realitzen fora d'aquest territori.

Interns

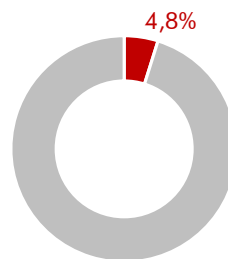
Desplaçaments que tenen com a origen i destinació municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.



9.908.485 desplaçaments

De connexió exterior

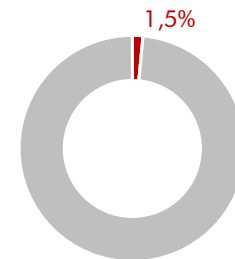
Desplaçaments realitzats entre l'àrea metropolitana de Barcelona i l'exterior.



511.692 desplaçaments

Externs

Desplaçaments realitzats fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

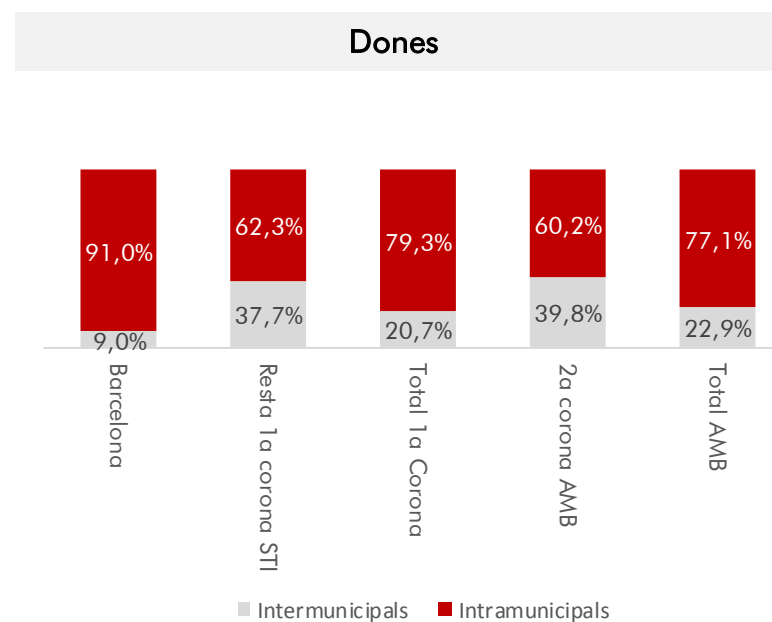
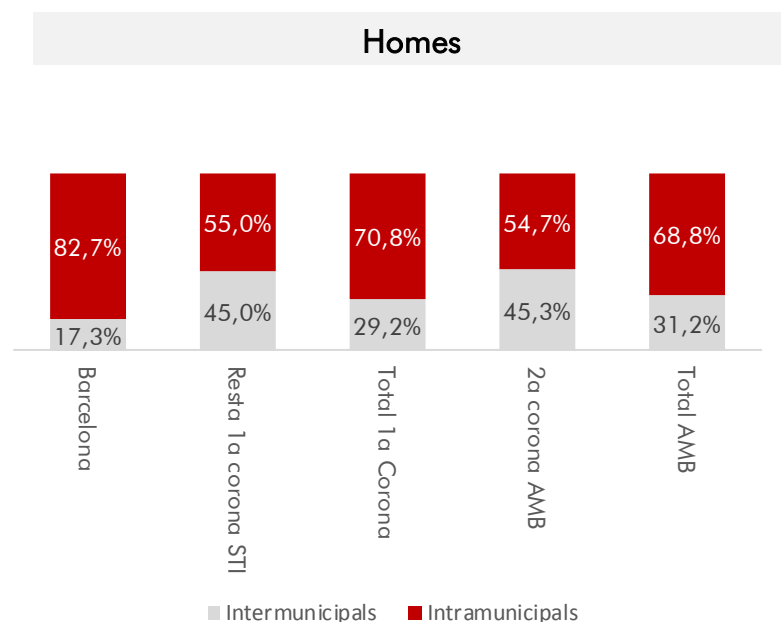


160.306 desplaçaments

1.2. Anàlisi territorial

1.2.1 Tipus de fluxos per sexe i àmbits de residència

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



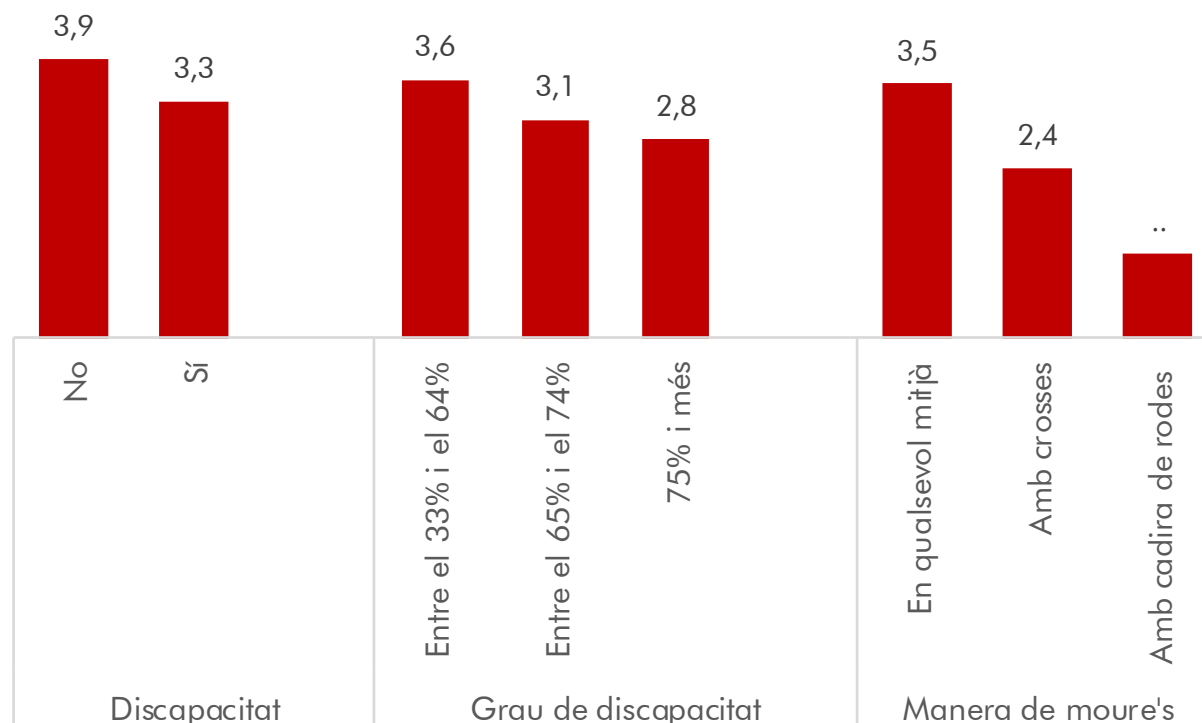
Desplaçaments intramunicipals: desplaçaments dins del mateix municipi

Desplaçaments intermunicipals: desplaçaments entre municipis diferents

1.3. Grau de mobilitat

1.3.1 Segons discapacitat reconeguda legalment

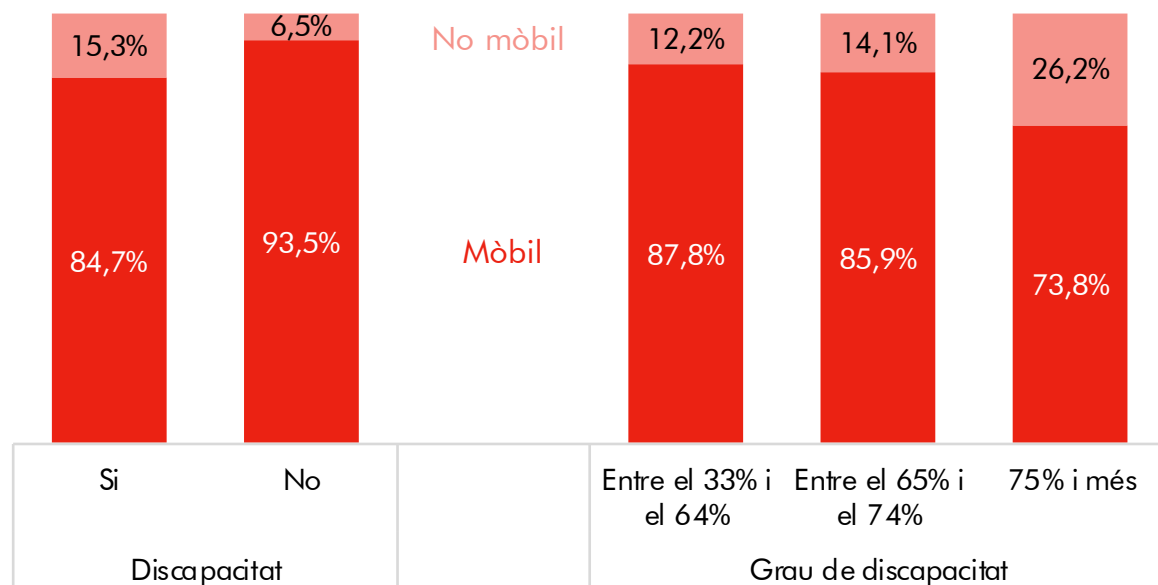
- **Discapacitat.** La població amb discapacitat té un grau de mobilitat menor que la població sense discapacitat.
- **Grau de discapacitat.** Com més gran és el grau de discapacitat reconeguda de la població, menor és el grau de mobilitat.
- **Manera de moure's.** De les persones amb discapacitat, el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



1.3. Grau de mobilitat

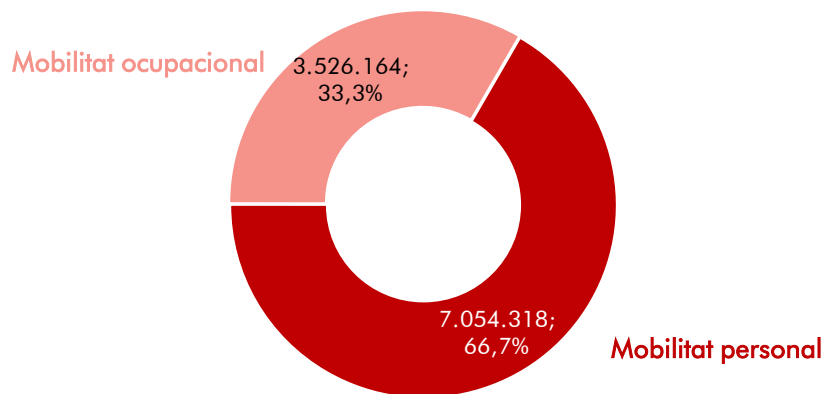
1.3.2 Segons població mòbil i no mòbil

- El 15,3% de la població amb discapacitat reconeguda legalment no es va moure el dia anterior, mentre que entre aquelles persones que declararen no tenir cap discapacitat va ser del 6,5% del total.
- Com major és el grau de discapacitat de la població, més elevat és el percentatge que no es va moure el dia anterior.



2.1. Dades generals

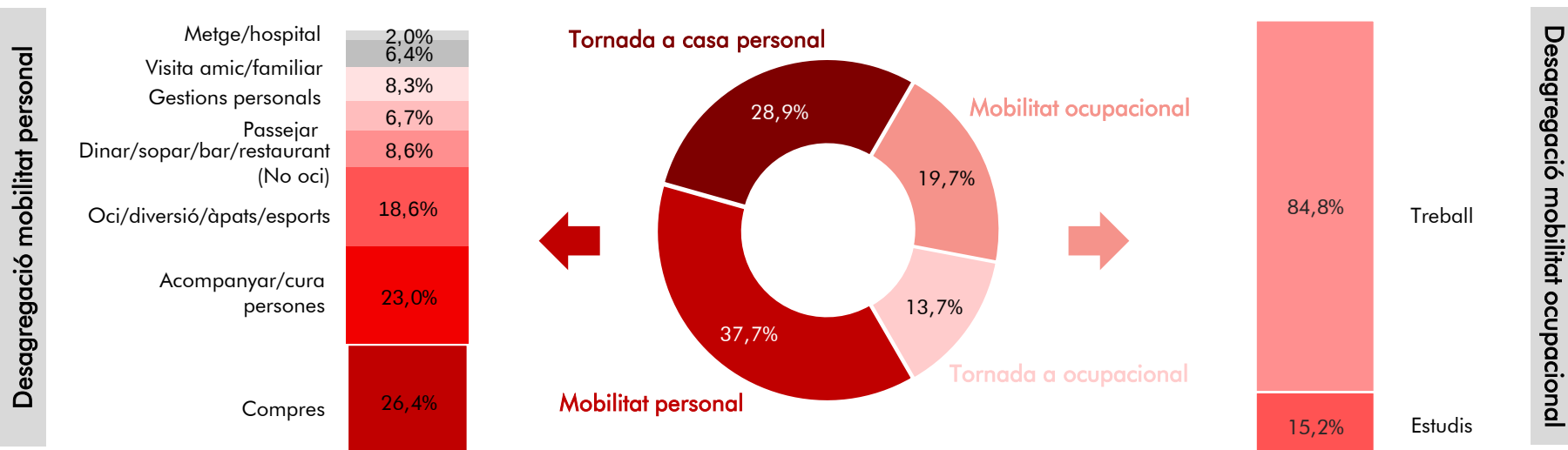
- La mobilitat per motius personals és majoritària: engloba el 66,7% del total de desplaçaments.



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

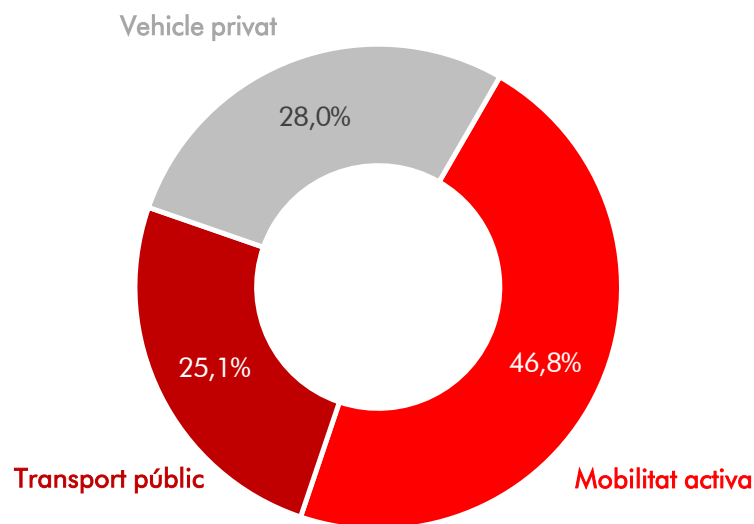
¹ Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

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



3.1. Dades generals

- Els desplaçaments a peu són els principals: representen el 44,7% de la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana. El 1,6% dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del vehicle privat és lleugerament superior a la del transport públic:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (9,8% del global diari) i de l'autobús (8,9%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 18,5% del global de desplaçaments diaris.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	4.729.260	44,7%
Bicicleta	172.301	1,6%
Cadira de rodes i vehicles de mobilitat personal	..	..
* Patinet	30.209	0,3%
* Segway o altres ginys	14.806	0,1%
Total mobilitat activa	4.955.837	46,8%
Autobús	937.147	8,9%
Metro	1.041.951	9,8%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	571.412	5,4%
Resta transport públic	110.079	1,0%
Total transport públic	2.660.590	25,1%
Cotxe conductor	1.959.323	18,5%
Cotxe acompanyant	363.769	3,4%
Moto	535.149	5,1%
Resta vehicle privat	105.815	1,0%
Total vehicle privat	2.964.056	28,0%
Total	10.580.482	100%

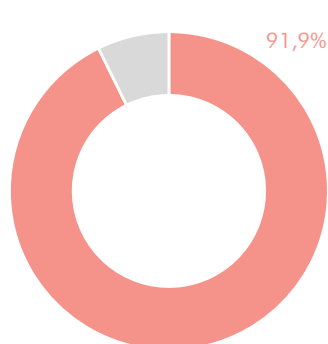
* Nota: Mostra patinet i segway o altres ginys és 51 i 25 respectivament

3.1. Dades generals

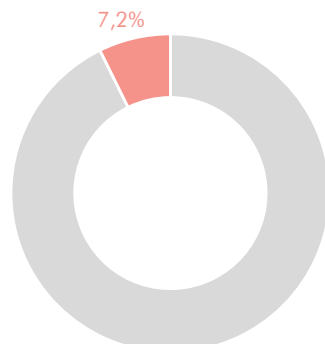
Mobilitat d'ús compartit

- A aquelles persones que es desplaçaren en cotxe, moto o bicicleta se'ls hi ha preguntat si ho van fer amb algun servei de mobilitat compartida, mentre que els que ho feren en taxi, si era un taxi convencional o un vehicle de transport amb conductor (VTC).
- Destaquen els desplaçaments en bicicleta d'ús compartit (26,9%), seguidament de l'ús dels vehicles VTC (7,2%).

Taxi/VTC

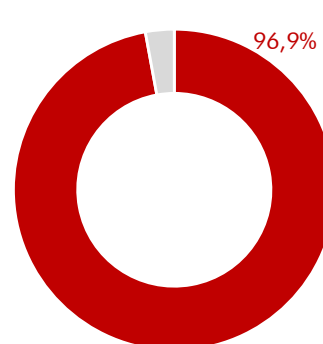


Taxi

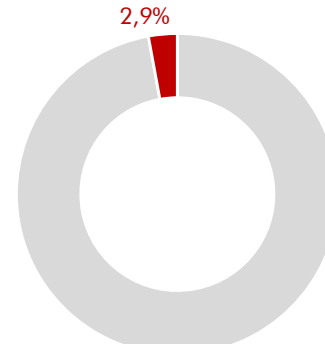


VTC

Cotxe

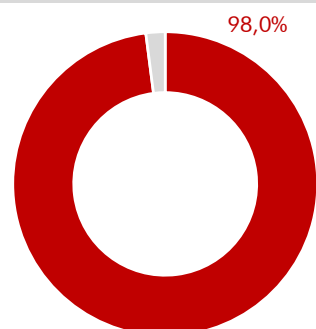


Privat

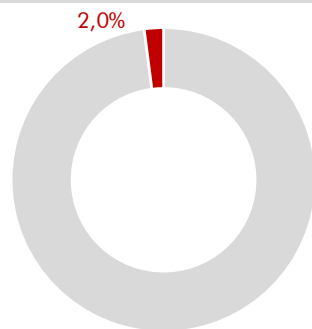


D'ús compartit

Moto

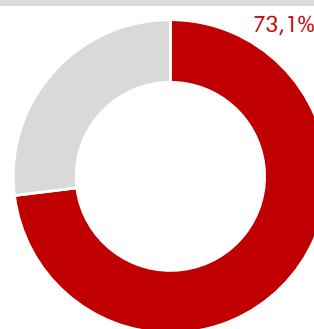


Privada

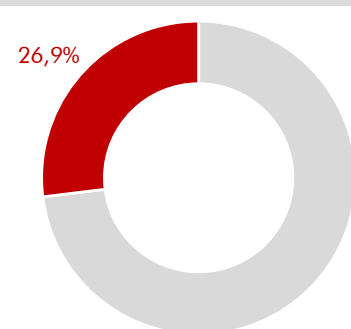


D'ús compartit

Bicicleta



Privada



D'ús compartit (Bicing, etc.)

3.1. Dades generals

Mobilitat d'ús compartit. Persones amb les que es comparteix el vehicle privat (segons mode de transport)

- A les persones residents a l'àmbit de l'AMB que han realitzat els seus desplaçaments en vehicle privat (cotxe o moto) se'ls hi ha demanat qui els acompanyava. En cas d'haver fet servir més d'un mitjà en un mateix desplaçament es va demanar per l'últim.
- Del total de desplaçaments realitzats en cotxe o moto, el 37,8% han estat compartint vehicle.
- En els desplaçaments amb vehicle compartit (els quals representen el 43,8% sobre el total dels desplaçaments fets en cotxe i el 11,9% dels desplaçaments fets en moto) l'acompanyant sol ser, amb una xifra molt distant a la resta d'opcions, un familiar (77,3%). El segueix un company de feina o estudis amb un 10,8%.

Mode privat de transport	Familiar	Amic	Company de feina, estudis	Familiar i amics	Amic i company de feina	Altres	Total
Cotxe com a conductor	80,9%	5,3%	10,2%	3,0%	..	..	100%
Cotxe com a acompanyant	72,1%	11,0%	12,4%	3,4%	..	..	100%
Moto com a conductor	76,8%	..	..	n/a	n/a	n/a	100%
Moto com a acompanyant	61,8%	..	..	n/a	n/a	n/a	100%
Total	77,3%	8,2%	10,8%	2,9%	0,3%	0,4%	100%

*No s'han considerat les respostes NS/NC, ja que no tenen mostra representativa.

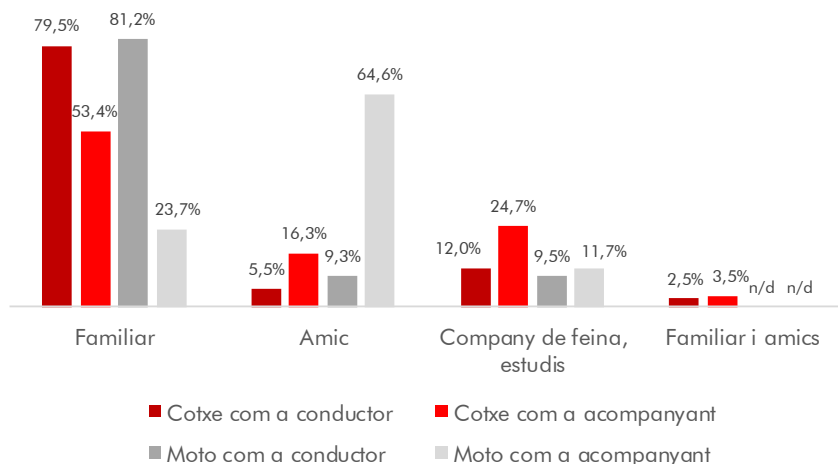
**Les respostes estan calculades sobre els desplaçaments

3.1. Dades generals

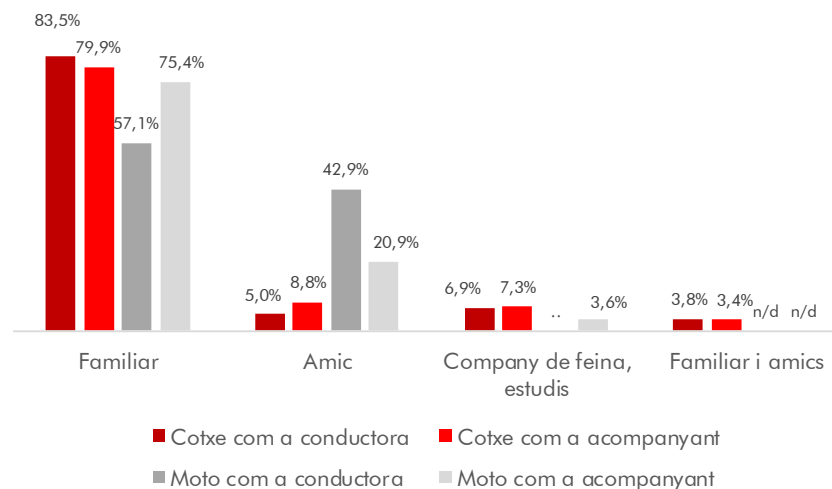
Mobilitat d'ús compartit. Persones amb les que es comparteix el vehicle privat (mode de transport i sexe)

- Les diferències més significatives segons sexe es donen en els desplaçaments en cotxe i moto com a acompanyant: en el cas de les dones, en el 79,9% dels desplaçaments en cotxe com acompanyant, és un familiar qui viatja amb ells; en el cas dels homes, aquest percentatge disminueix fins al 53,4%. Pel que fa a la moto com acompanyant, les principals diferències es donen en les desplaçaments amb un amic, 64,6% dels desplaçaments en els homes vers el 20,9% de les dones.
- Pel que fan els desplaçaments en moto com a conductor/a on l'acompanyant és un amic, existeixen diferències notables entre homes i dones (42,9% en les dones respecte el 9,3% en els homes).

Home



Dona



3.1. Dades generals

Mobilitat d'ús compartit. Persones amb les que es comparteix el vehicle privat (motiu de transport)

- En la mobilitat ocupacional no existeixen diferències destacables entre els viatges que es fan amb un familiar (46,5%) i els que es fan amb un company de feina o estudis (45,7%).
- Anar acompanyat d'un familiar en els desplaçaments de mobilitat personal és el més habitual.

Mode privat de transport	Familiar	Amic	Company de feina, estudis	Familiar i amics	Amic i company de feina	Altres	Total
Mobilitat ocupacional	46,5%	..	45,7%	..	..	..	100%
Mobilitat personal	84,0%	9,0%	3,6%	3,3%	..	..	100%
Tornada a casa ocupacional	51,4%	..	36,3%	..	..	..	100%
Tornada a casa personal	85,9%	8,8%	..	3,3%	..	..	100%
Total	77,3%	8,2%	10,8%	2,9%	..	..	100%

*No s'han considerat les respostes NS/NC, ja que no tenen mostra representativa.

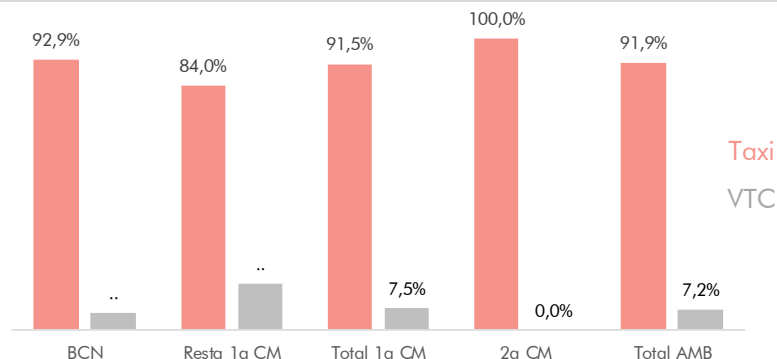
**Les respostes estan calculades sobre els desplaçaments

3.1. Dades generals

Mobilitat d'ús compartit per àmbits

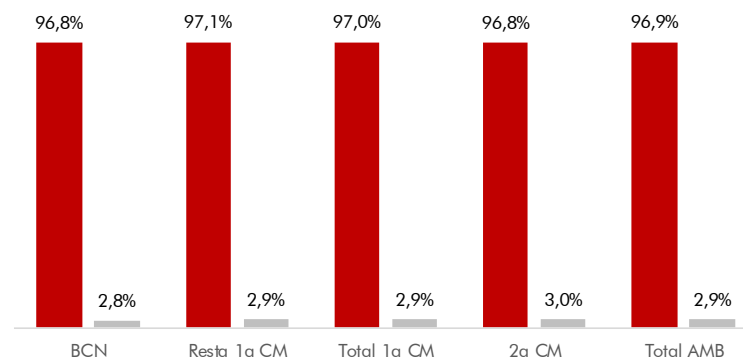
- La bicicleta compartida pren més rellevància a Barcelona i els serveis VTC als municipis de la primera corona metropolitana.
- Pel que fa el cotxe compartit, no existeixen diferències destacables entre les diferents corones de residència. En canvi, la moto compartida pren més rellevància a la ciutat de Barcelona que a la resta de corones.

Taxi/VTC

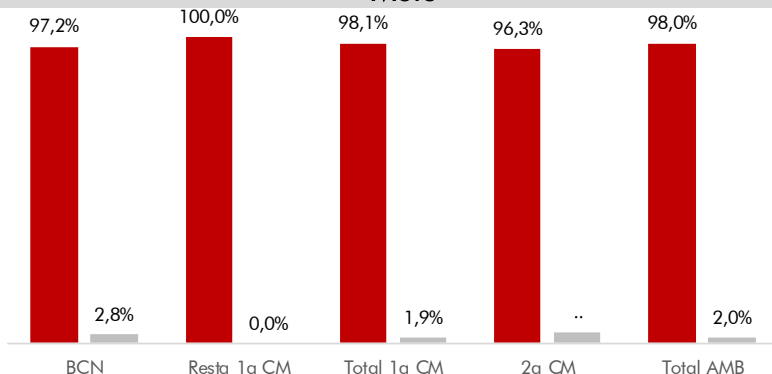


Nota: Mostra VTC a Total 1a CM i Total AMB: 23 ambdues.

Cotxe

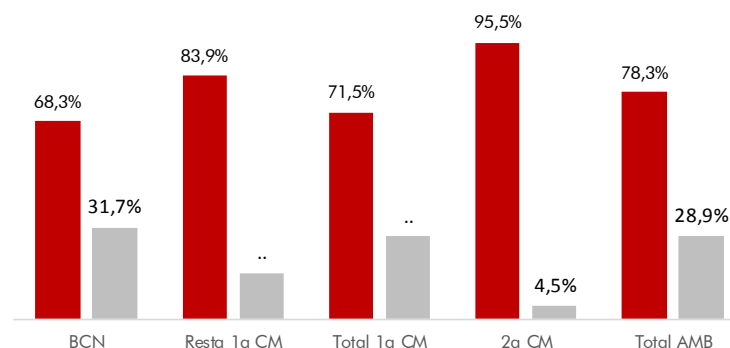


Moto



Nota: Mostra moto compartida a Bcn i Total 1a CM: 26 ambdues

Bicicleta



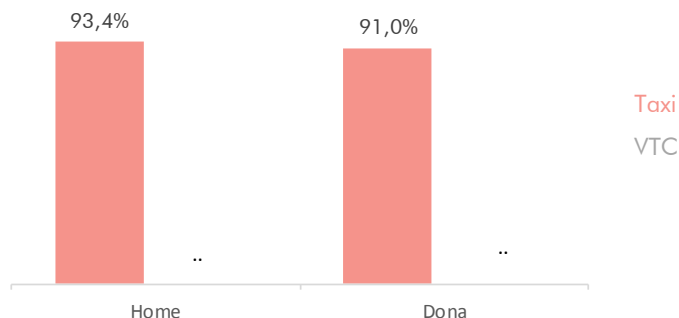
Nota: Mostra bicicleta compartida rellevant només en el servei de Bicing.

3.1. Dades generals

Mobilitat d'ús compartit a l'AMB per sexe

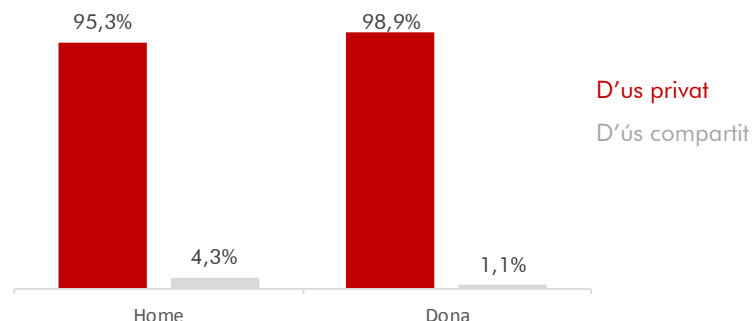
- En general els homes fan més ús de serveis de moto i cotxe compartit que les dones. La proporció de desplaçaments fets per dones usuàries de la bicicleta compartida és superior que en els homes.

Taxi/VTC

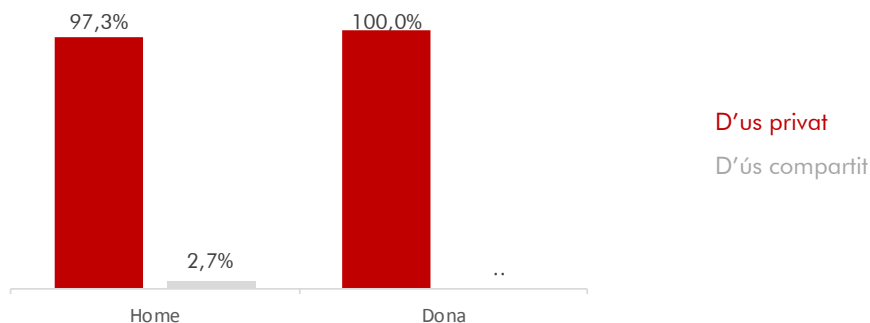


Nota: mostra home VTC és 6. Dona VTC 17

Cotxe

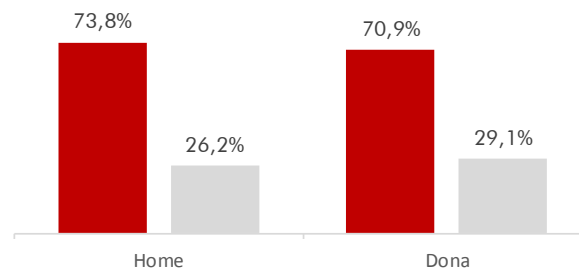


Moto



Nota: mostra dona moto compartida és 0

Bicicleta

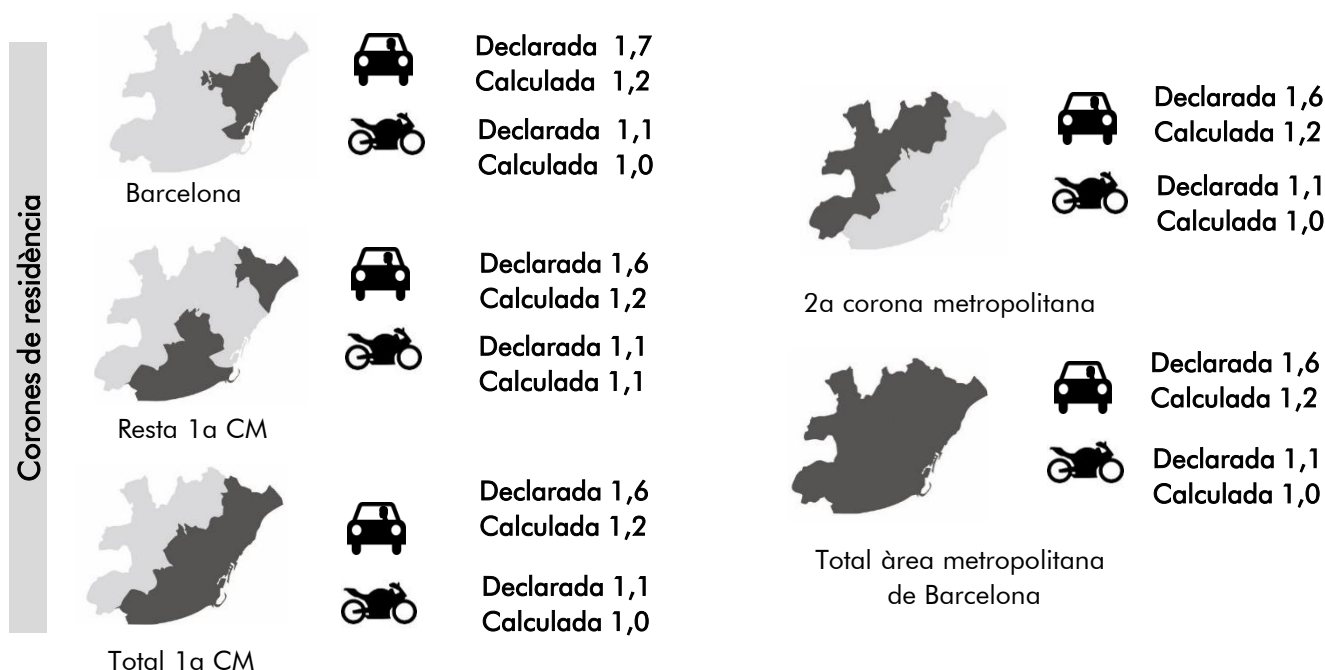


3.1. Dades generals

3.1.1 Ocupació mitjana declarada i calculada – cotxe i moto

- El 56,8% dels viatges en cotxe realitzats per les persones residents en aquest territori es fan amb un sol ocupant; el 28,7% amb dos ocupants i el 14,4% amb 3 o més persones.
- L'ocupació mitjana declarada dels cotxes en els viatges que realitzen les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és d'1,6 persones/vehicle, 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.

Ocupació mitjana declarada i calculada



% en l'ocupació del vehicle

Persones/cotxe	% viatges
1	56,8%
2	28,7%
3	9,6%
4 i més	4,8%
Total	100%

3.1. Dades generals

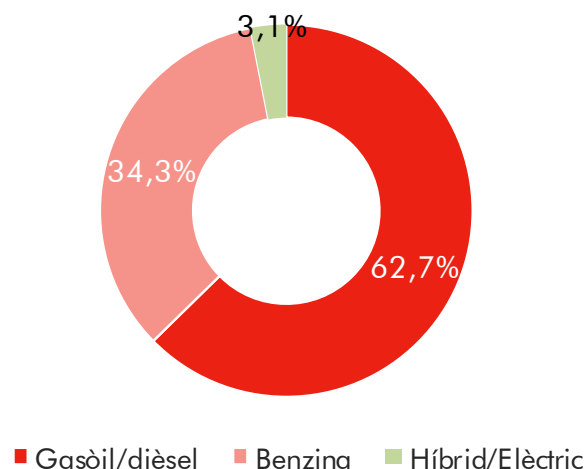
3.1.2 Característiques del parc circulant – cotxe i moto

- Entre els que han respost que es desplacen en cotxe com a conductor, se'ls hi ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de propulsió utilitzat. Als conductors/es de moto també se'ls ha preguntat per la seva antiguitat.
 - En relació a l'antiguitat del cotxe, el 68,0% dels viatges es fan amb vehicles de 10 anys o menys.
 - Pel que fa a les motos, el parc de vehicles circulant és més nou: el 72,7% dels viatges en moto es realitzen amb motos de 10 o menys anys.
 - Els viatges en cotxe de gasoil representen el 62,7%, molt per sobre d'aquells realitzats amb cotxes de benzina. Els cotxes híbrids o elèctrics encara tenen poca presència, el 3,1% de la mobilitat diària.

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

Antiguitat	Cotxe	Moto
Menys d'un any	8,6%	7,3%
De 1 a 5 anys	34,1%	37,4%
De 6 a 10 anys	25,3%	28,0%
De 11 a 15 anys	20,7%	17,4%
De 16 i més anys	10,5%	7,6%
NS/NC	0,8%	2,3%
Total	100%	100%

Propulsió utilitzada en cotxe (% sobre total de viatges)

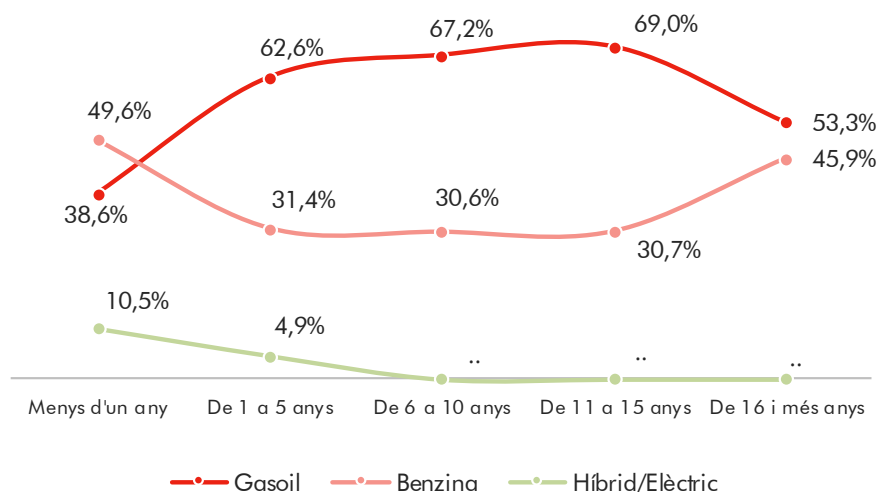


3.1. Dades generals

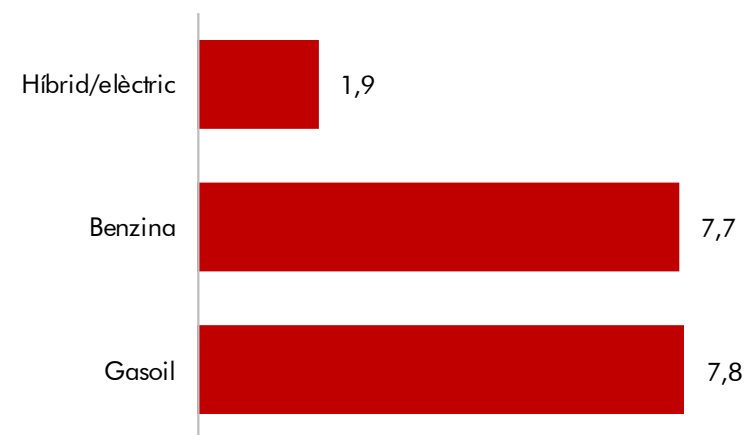
3.1.2 Característiques del parc circulant - Transport privat

- La relació entre la propulsió utilitzada i l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - El parc de vehicles circulant de gasoil és sempre superior a la benzina per qualsevol antiguitat, excepte pel vehicles més nous (menys d'un any).
 - Pels vehicles més antics (de 16 i més anys), les diferències entre els vehicles circulants de gasoil i de benzina es redueixen.
 - No s'observen grans diferències en l'edat mitjana dels cotxes segons si el vehicle és de gasoil o benzina. Ara bé, els cotxes híbrids i elèctrics són els més nous, amb una antiguitat mitjana de 1,9 anys.

Tipus de propulsió segons antiguitat del cotxe



Antiguitat mitjana segons tipus de propulsió del cotxe



3.1. Dades generals

3.1.3 Perfil d'usuari segons mitjà de transport

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



**



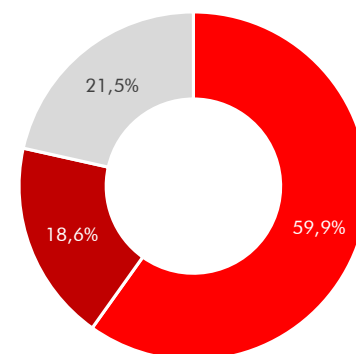
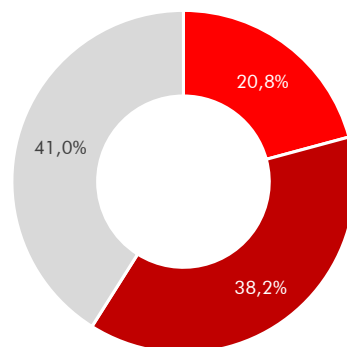
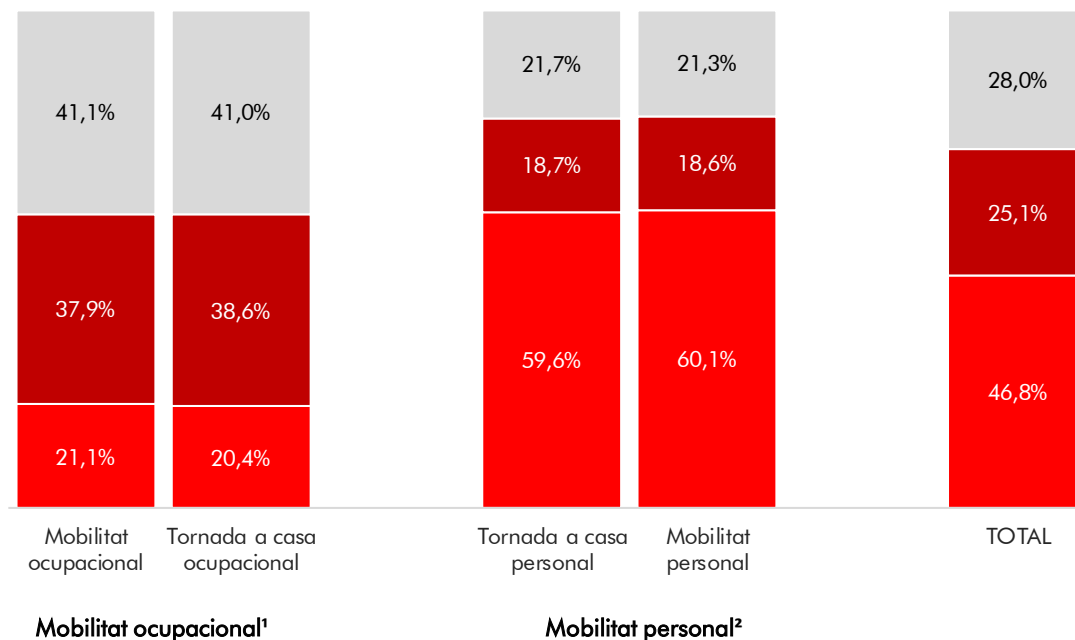
Gènere	Dona	Home	Dona	Dona	Home	Dona	Home
Edat	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys
Situació professional	Activa ocupada	Actiu ocupat	Jubilada o pensionista	Activa ocupada	Actiu ocupat	Jubilada o pensionista	Actiu ocupat
Motiu del desplaçament*	Mobilitat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

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

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

3.2. Motiu de desplaçament i mode de transport

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



Mobilitat activa

Transport públic

Vehicle privat

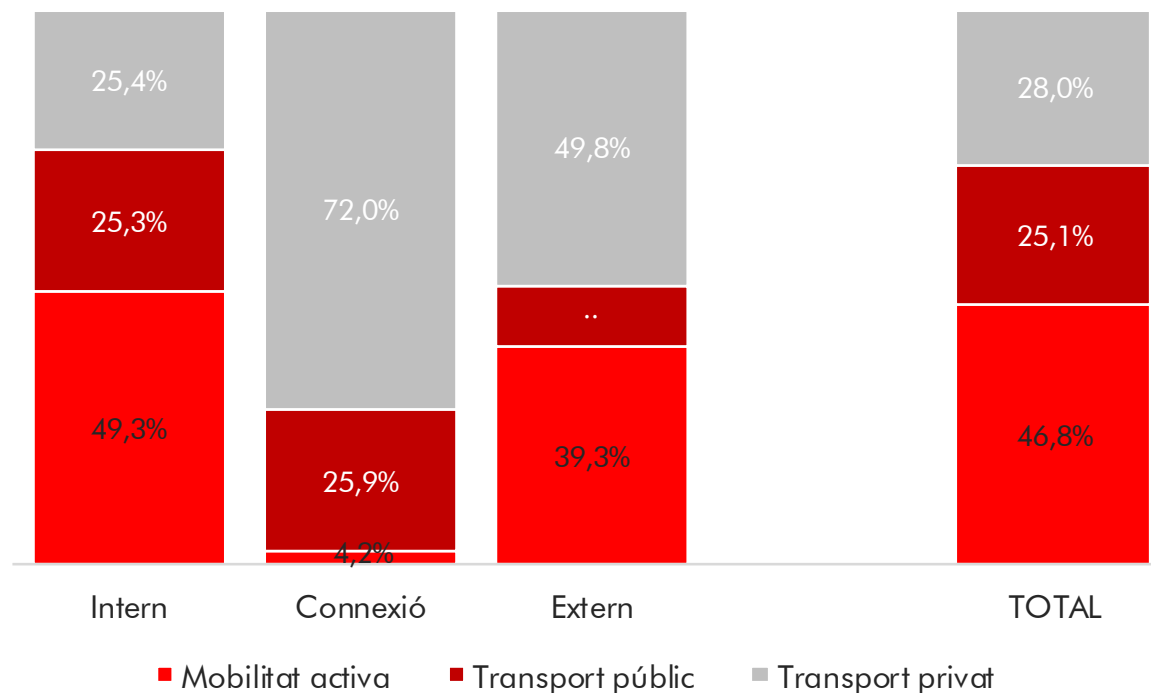
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

3.3. Anàlisi territorial

3.3.1 Tipus de fluxos

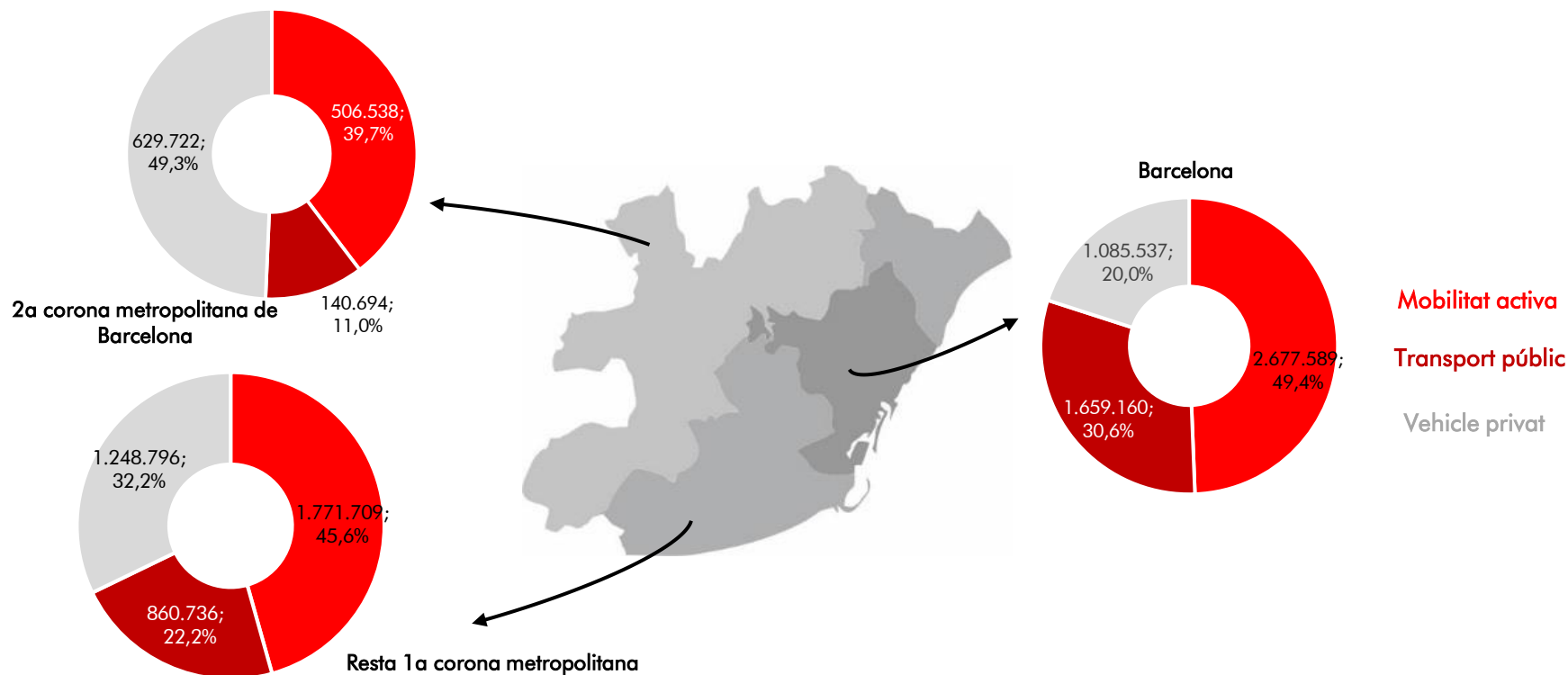
- En la mobilitat interna de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'ús dels modes de mobilitat activa és predominant (amb un 49,3% dels desplaçaments).
- La ràtio públic/privat en els desplaçaments interns és d'1.
- Per contra, el 72,0% dels desplaçaments de connexió són realitzats en transport privat.
- La ràtio públic/privat en els desplaçaments de connexió és de 0,4.



3.3. Anàlisi territorial

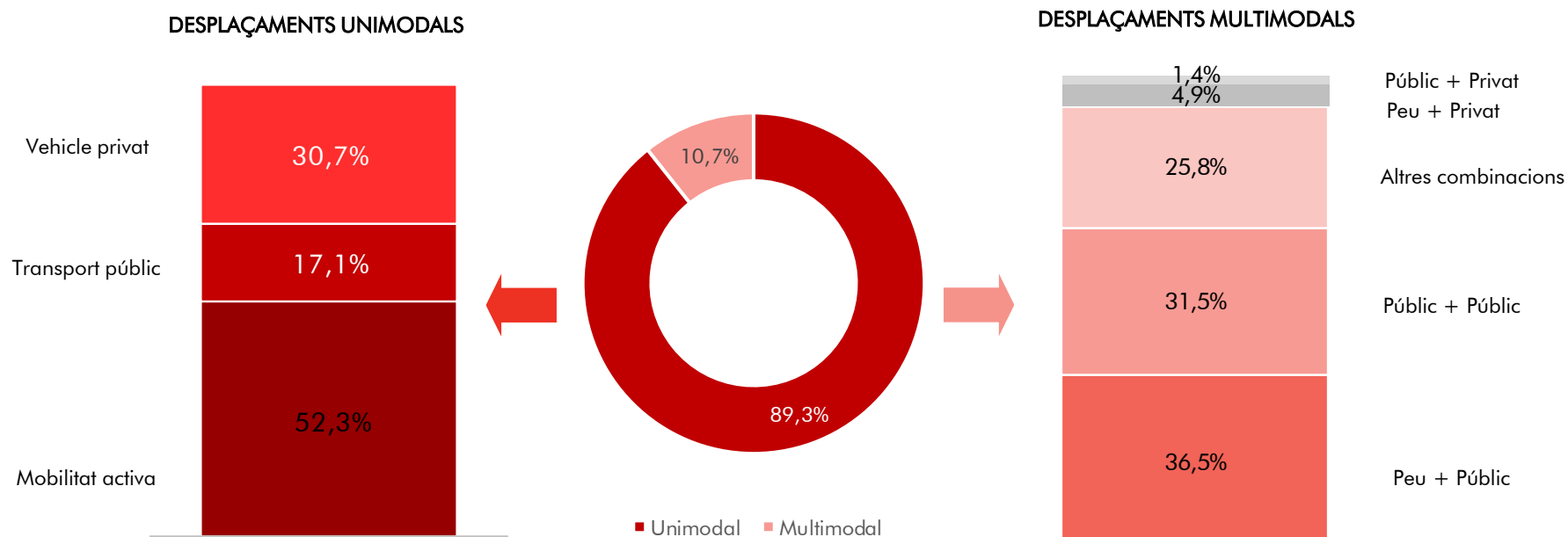
3.3.2 Àmbits territorials

- La quota modal en la mobilitat diària de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona presenta diferències segons la corona de residència:
 - Les persones residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i els modes de mobilitat activa, i el menor del transport privat.
 - En canvi, les persones residents a la segona corona metropolitana, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en transport privat (que engloba el 49,3% de la mobilitat).



3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- El 89,3% dels desplaçaments de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 10,7% són multimodals (utilitzen dos o més mitjans de transport).
- Els desplaçaments unimodals en mobilitat activa són els més freqüents en un dia laborable.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de l'anar a peu més el transport públic i l'ús de més d'un mitjà de transport públic.
- El transport públic és el mode amb major multimodalitat (el més present en les diferents cadenes modals). El 19,6% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport públic diferents.



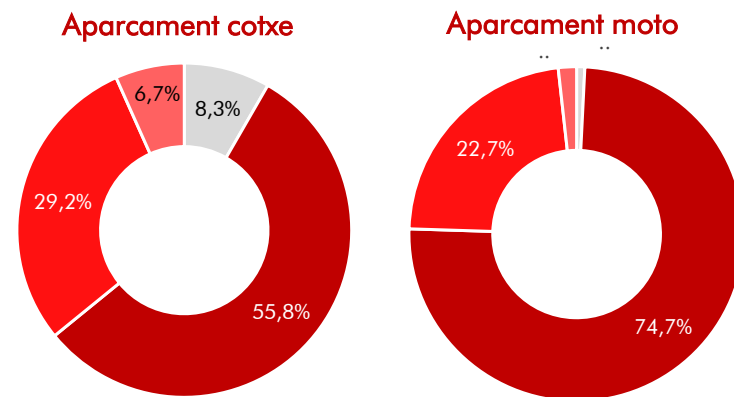
3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

- El carrer és el principal lloc d'aparcament del vehicle privat. En segon lloc se situa l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, seguit de l'aparcament gratuït reservat en destinació.
- La gratuïtat en l'aparcament és majoritària. La gratuïtat de l'aparcament de la moto és superior al del cotxe (74,7% respecte el 55,8% de les motos.)

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	40,0%	65,0%
Propietat, lloguer o concessió	29,2%	22,7%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	20,3%	9,7%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	3,1%	..
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,7%	..
Altres**	6,8%	2,0%
Total	100%	100%

* Inclou: pagament i gratuït.

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



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

Gratuït Propietat, lloguer o concessió Pagament Altres**

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

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

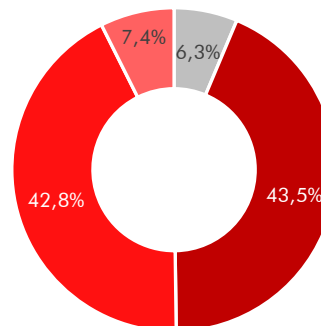
- En els desplaçaments interns al municipi de residència, l'aparcament gratuït és predominant. No obstant això, l'aparcament en propietat, lloguer o concessió ocupa el segon lloc amb no gaire distància a l'aparcament gratuït.
- Quan el desplaçament es fa a un altre municipi, l'aparcament al carrer i l'aparcament reservat en destinació són predominants.
- L'aparcament gratuït s'utilitza en el 76,5% dels viatges a d'altres municipis, però només el 43,5% al propi municipi de residència, mentre que l'aparcament de pagament és del 11,7% en un altre municipi i del 6,3% al municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	36,9%	45,2%
Propietat, lloguer o concessió	42,8%	6,1%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	10,7%	36,5%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	1,9%	5,2%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	1,3%
Altres**	7,4%	5,7%
Total	100%	100%

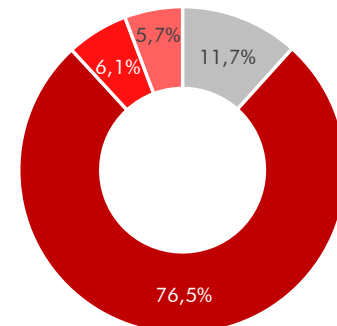
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Municipi de residència



A un altre municipi

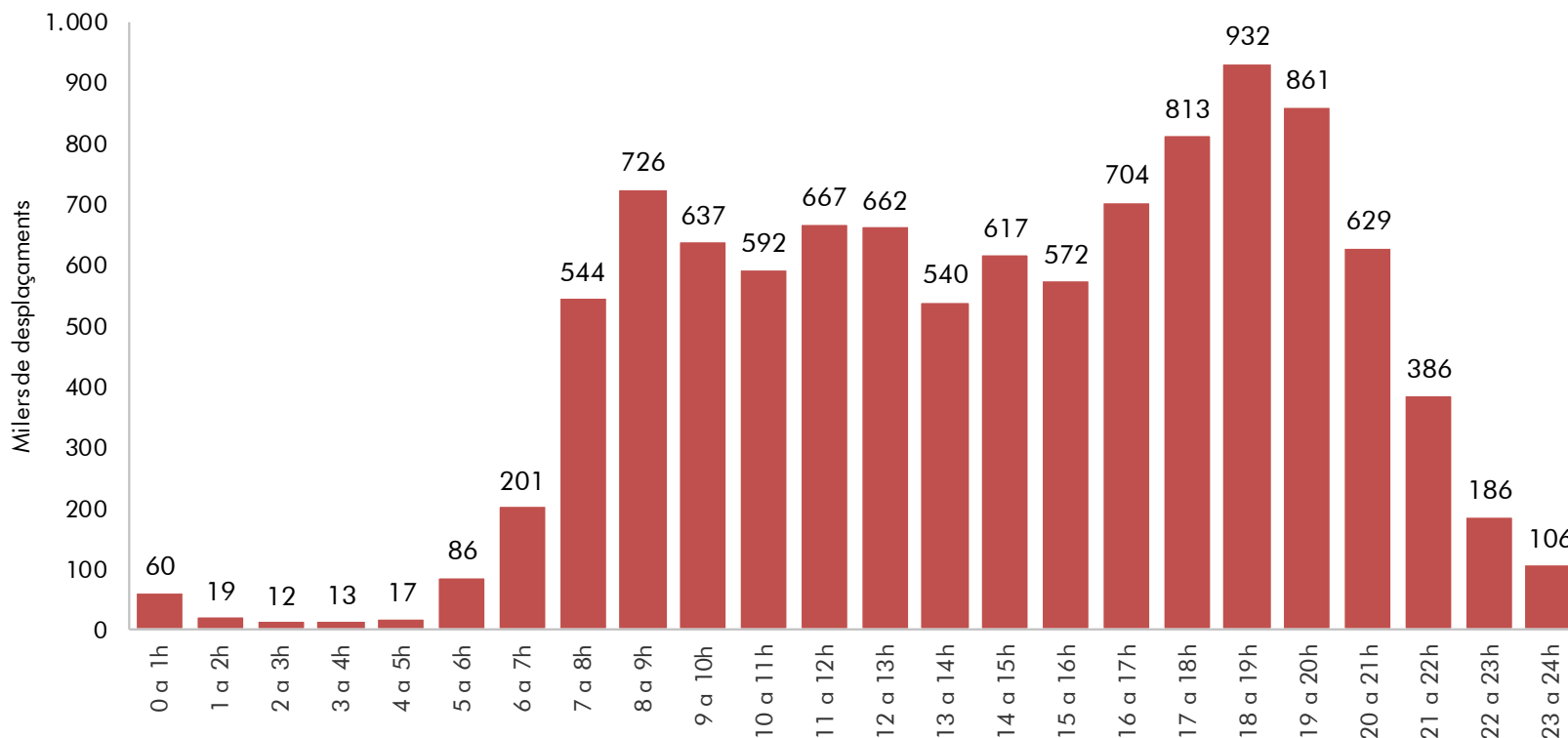


**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

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

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

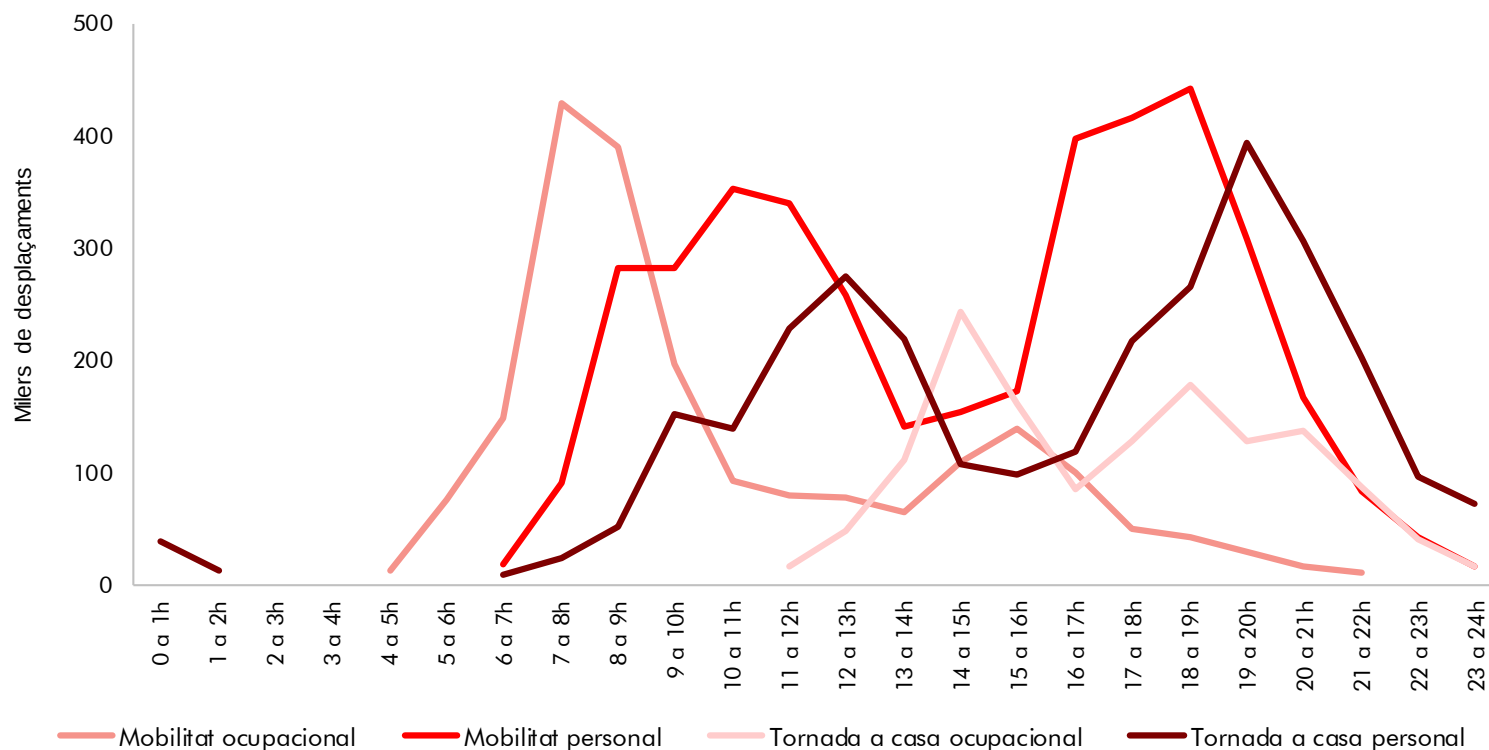
- La distribució horària dels desplaçaments al llarg d'un dia feiner mostra una certa tendència a la homogeneïtzació (sobretot durant el matí, exceptuant l'hora punta de 8h a 9h). A la tarda apareix una concentració de major intensitat de desplaçaments, de 17 a 20 hores.



4.1. Distribució horària dels desplaçaments

4.1.1 Distribució horària segons motiu

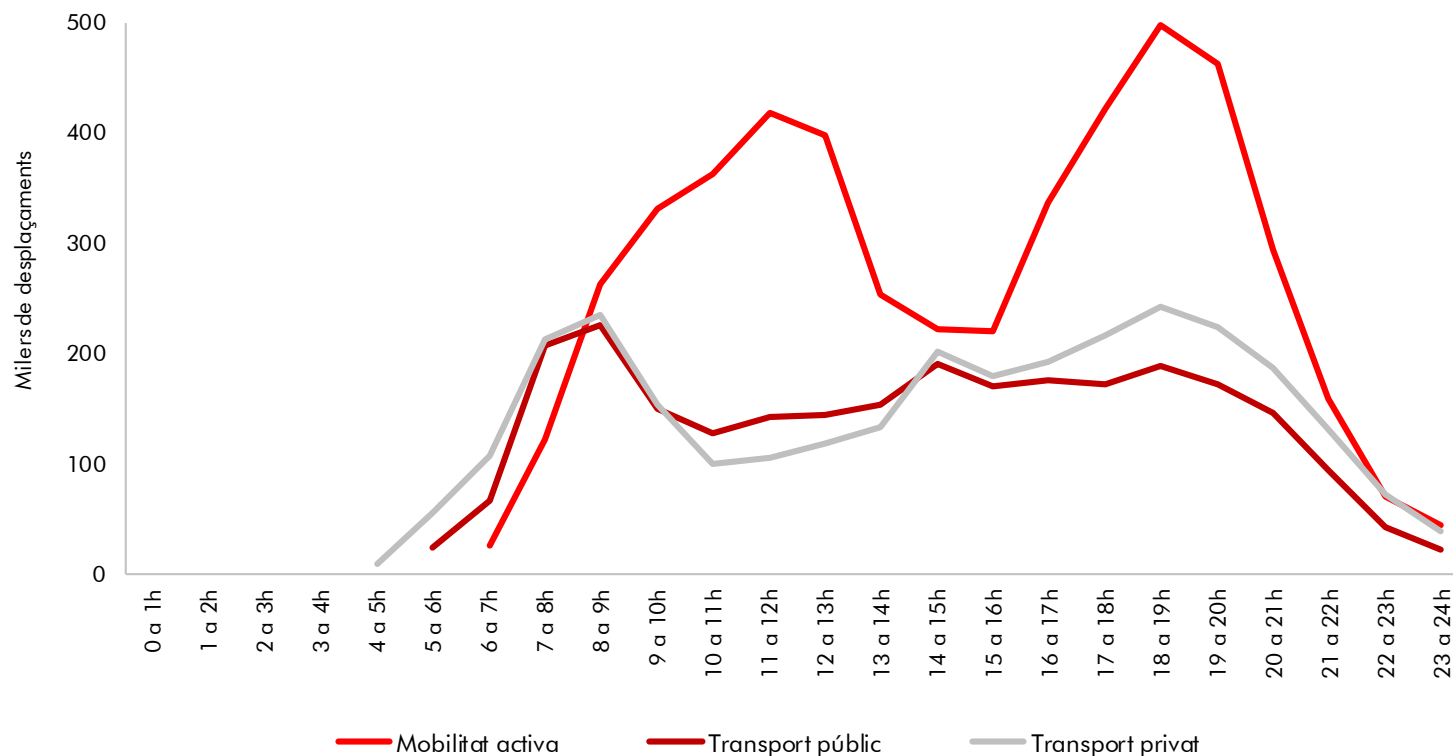
- La franja de major concentració de desplaçaments per motius ocupacionals es produeix entre les 7 i les 9 hores del matí (amb el 39,4% de la mobilitat ocupacional diària). Les tornades a casa des d'aquests motius es donen majoritàriament entre les 13 i les 16 hores, i a partir de les 17h.
- La mobilitat personal presenta una distribució amb dues franges de major intensitat: una al llarg del matí, de 8 a 13 hores, i l'altra a la tarda, de 16 a 20 hores. Les tornades a casa des d'aquests motius es concentren al migdia i a partir de les 18 hores.



4.1. Distribució horària dels desplaçaments

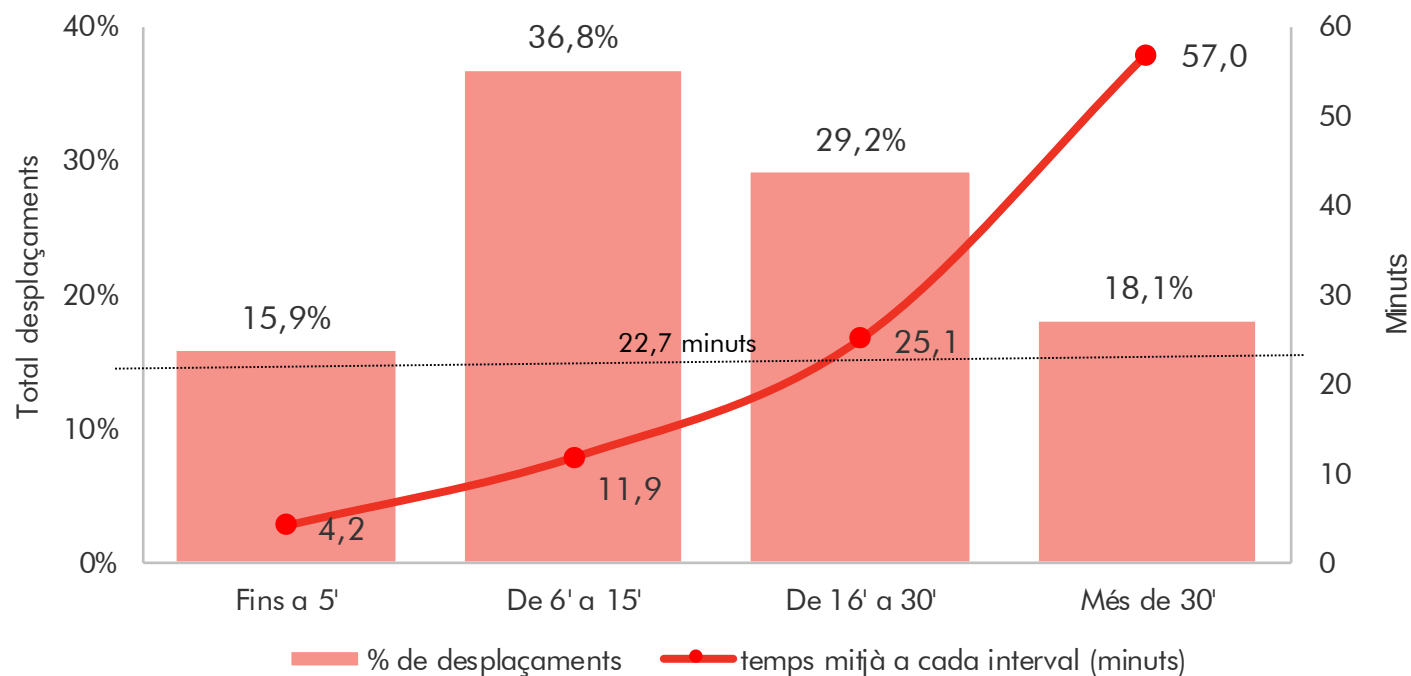
4.1.2 Distribució horària segons mode de transport

- Els desplaçaments en modes de mobilitat activa predominen en gairebé totes les hores del dia, excepte a la nit i fins les 8 del matí, quan l'ús dels modes motoritzats és major. Al migdia, entre les 14 i 16 hores, s'equilibra l'ús dels diferents modes de transport. La distribució horària dels modes de mobilitat activa coincideix al llarg del dia amb les pautes de mobilitat personal i les respectives tornades a casa.
- La distribució horària de l'ús del transport públic i privat, segueix una pauta molt similar al llarg del dia.



4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en dia feiner realitzats per les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 22,7 minuts.
- El 52,7% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 18,1% dels desplaçaments es realitzen en més de 30 minuts.



4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

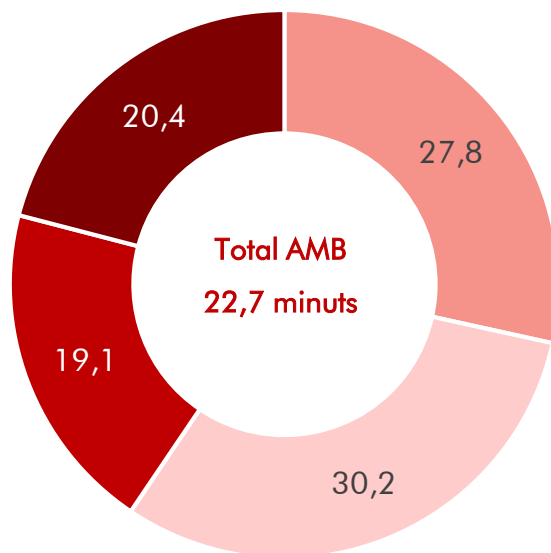
4.2.1 Durada mitjana segons motiu

- En general, els desplaçaments per motius ocupacionals són els de major durada, i en particular les tornades per motiu de feina (30,2 minuts). Els de menor durada són per motius personals (19,1 minuts).
- Deixant de banda l'anar a passejar, que té una durada molt superior a la resta de motius:
 - Els desplaçaments de menor durada es realitzen per acompanyar persones i anar a comprar.
 - Els desplaçaments de major durada són per anar a estudiar i a treballar i la respectiva tornada.

Mobilitat personal

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Compres	14,7
Acompanyar persones	15,5
Oci/diversió/àpats/esports	18,5
Gestions personals	20,7
Visita amic/familiar	23,2
Metge/Hospital	24,4
Passeig	34,8

Temps expressat en minuts



Mobilitat ocupacional

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball i gestions de treball	27,5
Estudis	29,0

Temps expressat en minuts

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

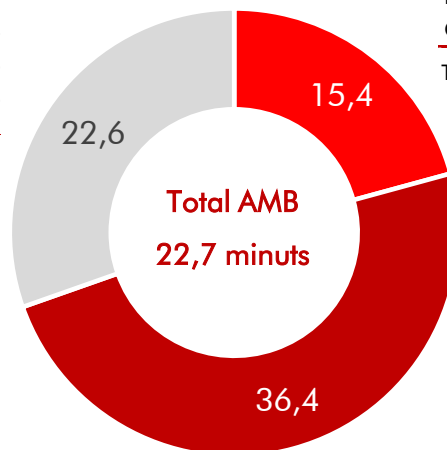
4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

4.2.2 Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en transport privat dels i les residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 22,6 minuts; 36,4 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 15,4 minuts en el cas dels modes de mobilitat activa.
- Els desplaçaments a peu, en cadira de rodes, vehicles de mobilitat personal i en moto són els percebuts com els de menor durada mitjana, al voltant dels 14-17 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies, Taxi/VTC i FGC (54,8 minuts en el primer cas, 51,4, en el segon i 43,6 en el tercer).

Mode de transport	Durada mitjana
Cotxe com a conductor	23,8
Cotxe com a acompanyant	22,1
Moto com a conductor	17,3
Moto com a acompanyant	20,5
Furgoneta/camió	28,6

Temps expressat en minuts



Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	15,4
Bicicleta	17,8
Cadira de rodes i VMP	14,3

Temps expressat en minuts

Mode de transport	Durada mitjana
Autobús	31,1
Metro	32,7
Tramvia	35,1
FGC	43,6
Taxi/VTC	51,4
Renfe Rodalies	54,8

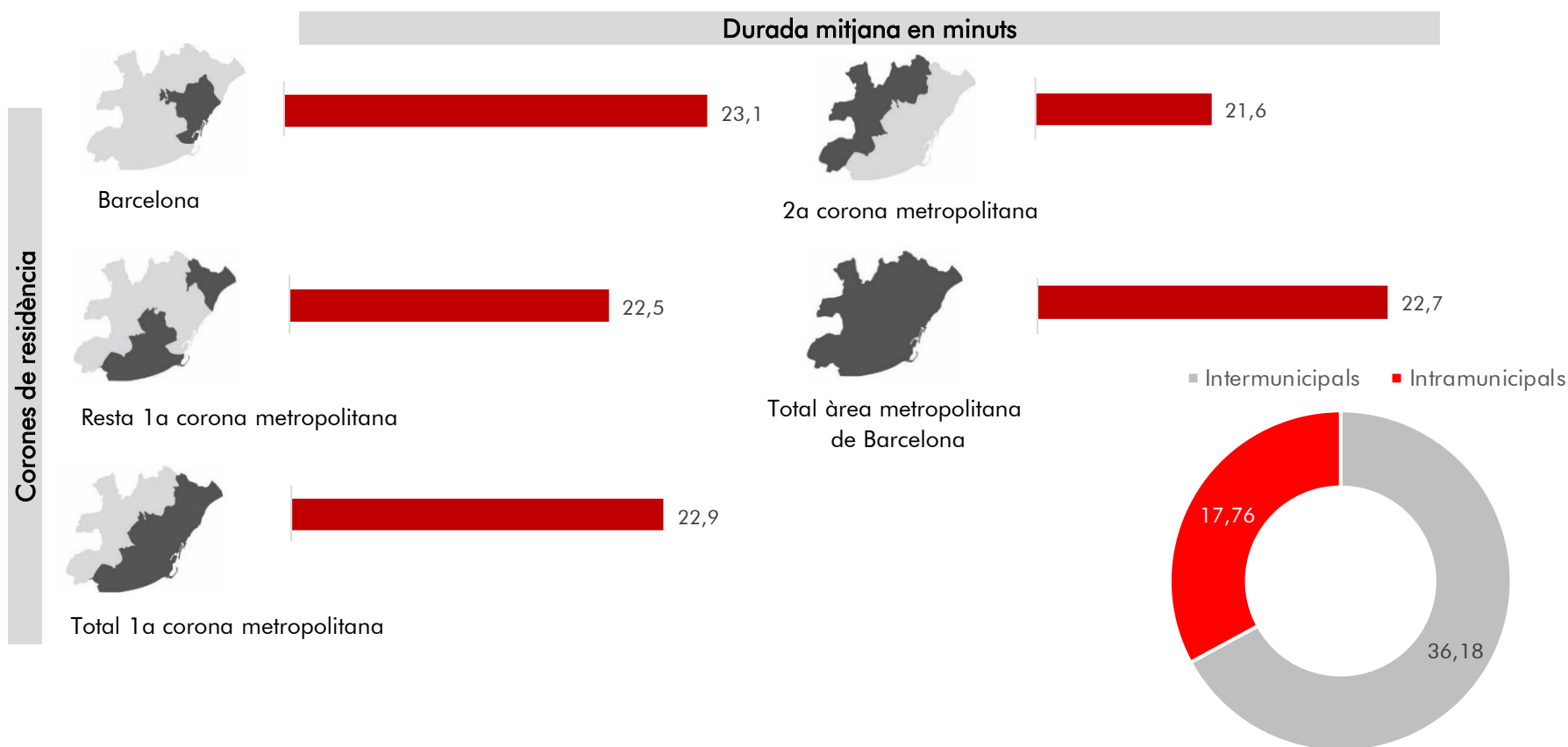
Temps expressat en minuts

■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

4.2.3 Durada mitjana segons àmbits territorials i tipus de fluxos

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

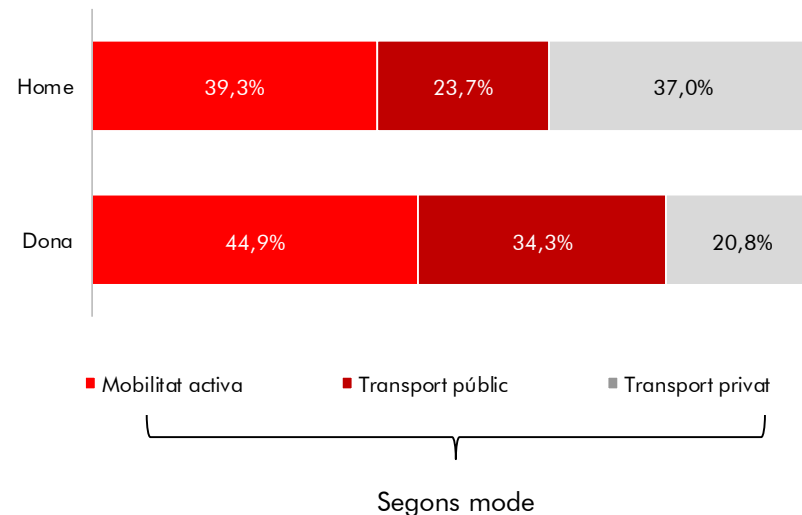
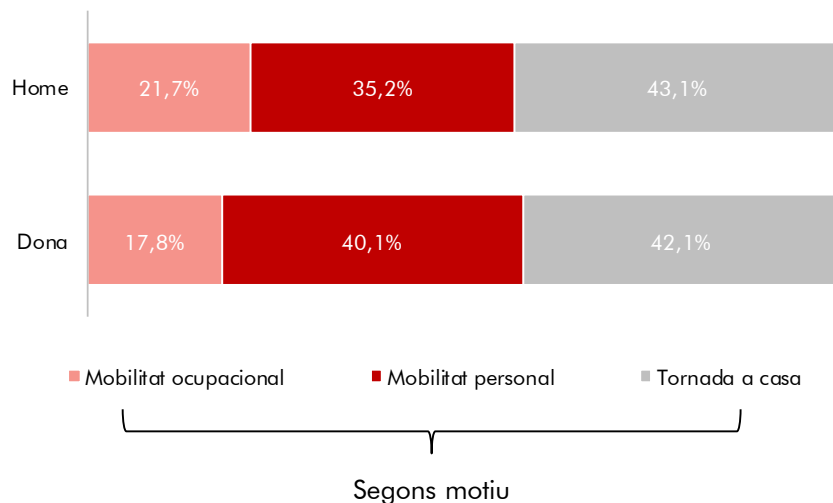


5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.1 Sexe

- Els homes es desplacen en major proporció per motius de treball i estudis que les dones, que ho fan més per motius personals.
- Tant els homes com les dones es desplacen principalment en modes de mobilitat activa, si bé les dones ho fan en major proporció. Els homes utilitzen més el transport privat que les dones, les quals són més usuàries del transport públic pels seus desplaçaments diaris.

Homes	3,8 desplaçaments/dia
Dones	3,8 desplaçaments/dia

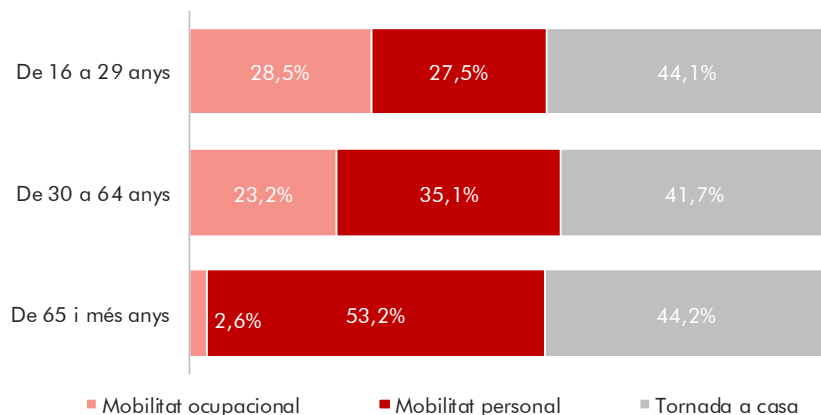


5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

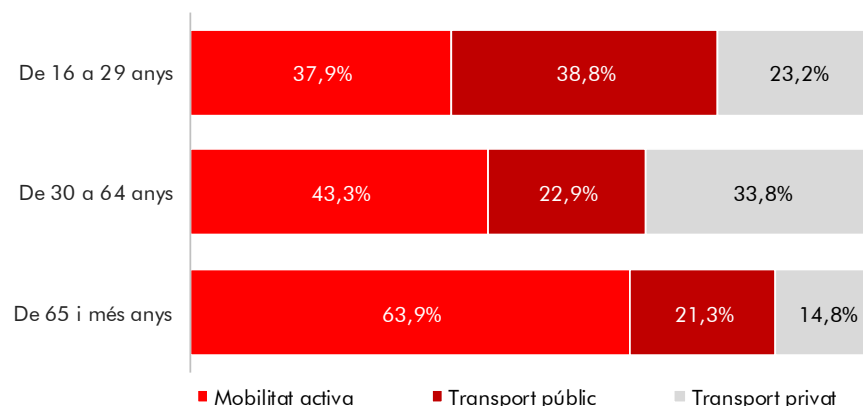
5.1.2 Edat

- La mobilitat personal és majoritària en el grup poblacional d'entre 30 i 64 anys, mentre que entre el grup més jove, de 16-29 anys, està més equilibrada amb la mobilitat ocupacional, com a conseqüència dels moviments per estudis.
- Els majors de 64 anys són els que fan un major ús dels modes de mobilitat activa, mentre que és la població més jove, de 16 a 29 anys, la que utilitza en major proporció el transport públic. L'ús relatiu del transport privat augmenta fins als 64 anys, quan baixa notablement.

De 16 a 29 anys	3,6 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	4,0 desplaçaments/dia
De 65 i més anys	3,5 desplaçaments/dia



Segons motiu



Segons mode

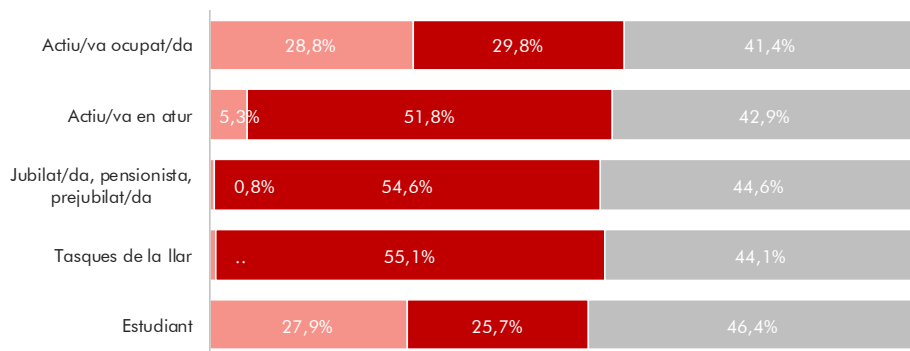
5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.3 Situació professional

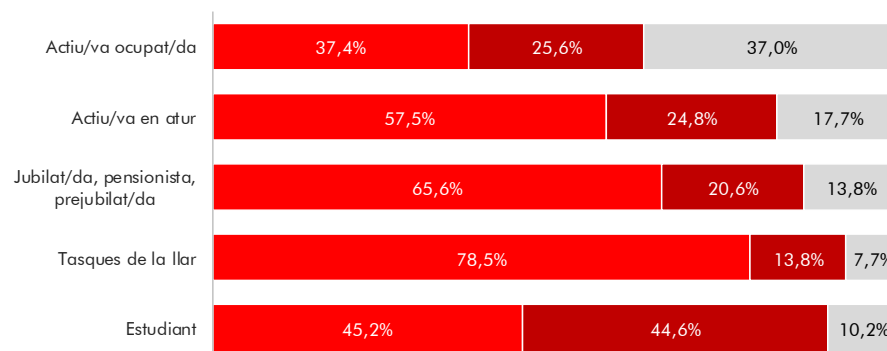
- Les i els estudiants i les persones jubilades i pensionistes són els perfils poblacionals amb menor mobilitat diària (3,5 desplaçaments/dia).
- Les persones dedicades a les tasques de la llar, les persones jubilades/pensionistes i els/les aturats/des mostren un patró similar, on la mobilitat personal i l'ús dels modes de mobilitat activa són majoritaris.
- D'altra banda, els i les estudiants i les persones actives ocupades es desplacen més per motius ocupacionals. En ambdós casos es mouen més en modes motoritzats. Els i les estudiants utilitzen més el transport públic que els ocupats.

Estudiants	3,5 desplaçaments/dia
Tasques de la llar*	4,1 desplaçaments/dia
Jubilats/des i pensionistes	3,5 desplaçaments/dia
Ocupats/des	4,0 desplaçaments/dia
Aturats/des	3,8 desplaçaments/dia

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



Segons motiu



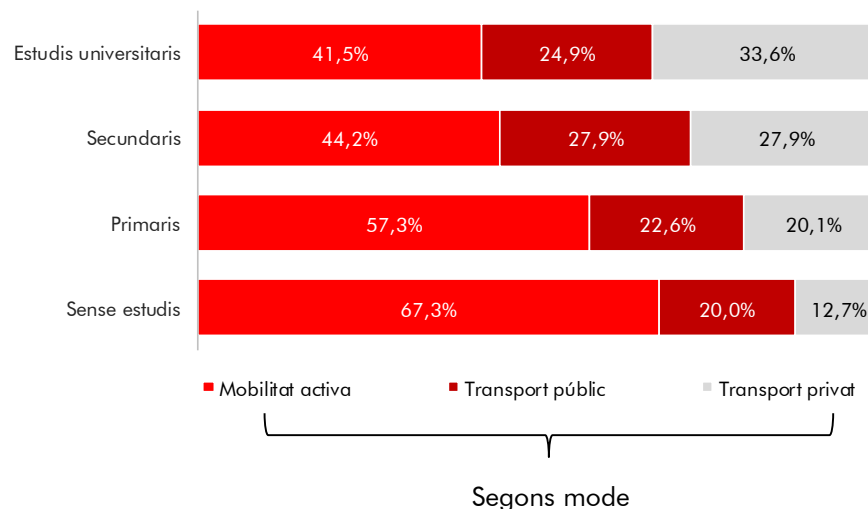
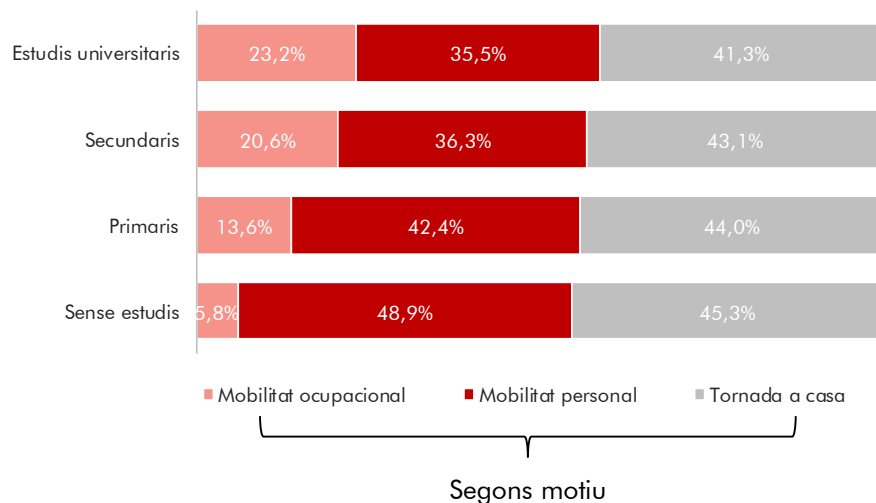
Segons mode

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

5.1.4 Nivell d'estudis

- El grau de mobilitat diària augmenta a mesura que incrementa el nivell d'estudis acabats.
- La mobilitat ocupacional augmenta amb el nivell d'estudis, en detriment de la mobilitat personal.
- Alhora, l'ús dels modes motoritzats (transport públic i transport privat) augmenta també amb un major nivell d'estudis, mentre que l'ús dels modes de mobilitat activa disminueix.

Sense estudis	3,0 desplaçaments/dia
Primaris	3,6 desplaçaments/dia
Secundaris	3,8 desplaçaments/dia
Estudis universitaris	4,1 desplaçaments/dia



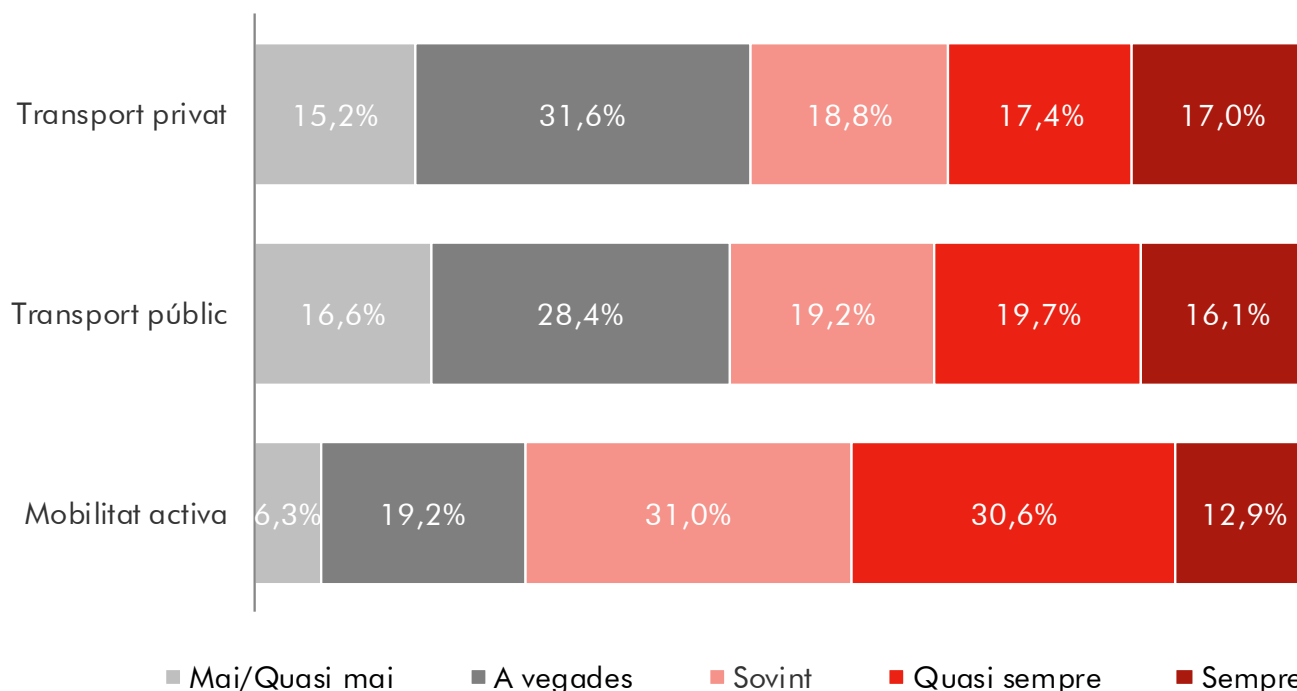
* La majoria de persones sense estudis residents a l'àrea metropolitana de Barcelona tenen 65 anys i més.

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.1 Segons modes de transport

- Un 15,2% de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona es declaren no usuàries del transport privat. Un 31,6% el fan servir "a vegades".
- En el cas del transport públic, un 16,6% diuen utilitzar-lo "mai/quasi mai" i un 28,4% "a vegades".
- Només un 6,3% de les persones enquestades i residents a l'àrea metropolitana de Barcelona no utilitza ("mai/quasi mai") els modes de mobilitat activa per desplaçar-se.

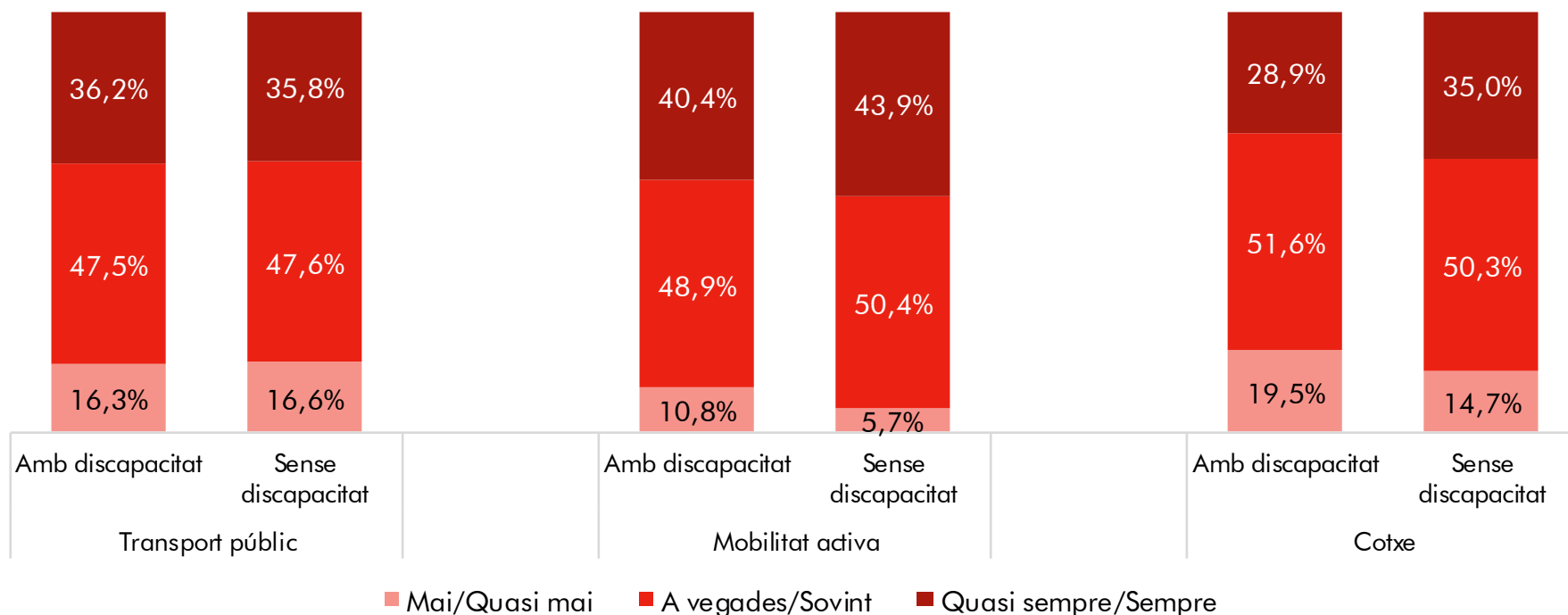


* Nota: la mobilitat activa inclou desplaçaments a peu, bicicleta i vehicles de mobilitat personal

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

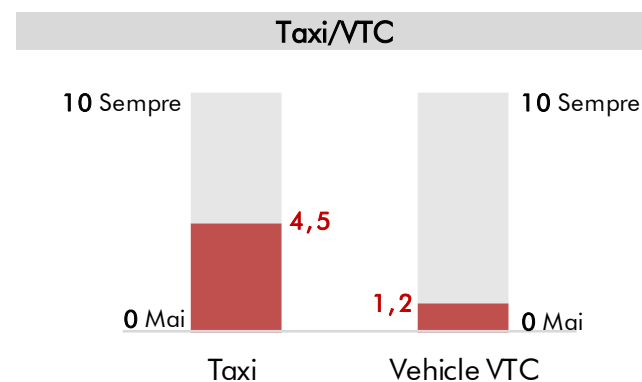
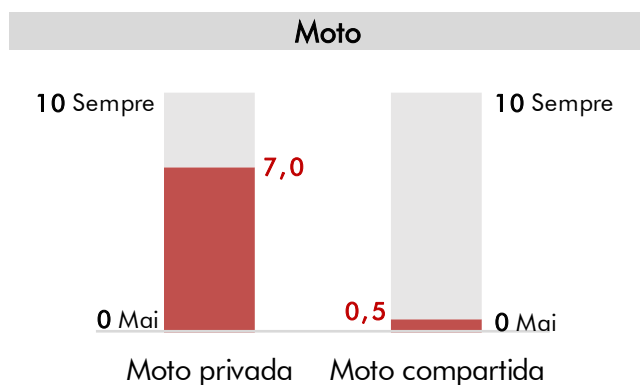
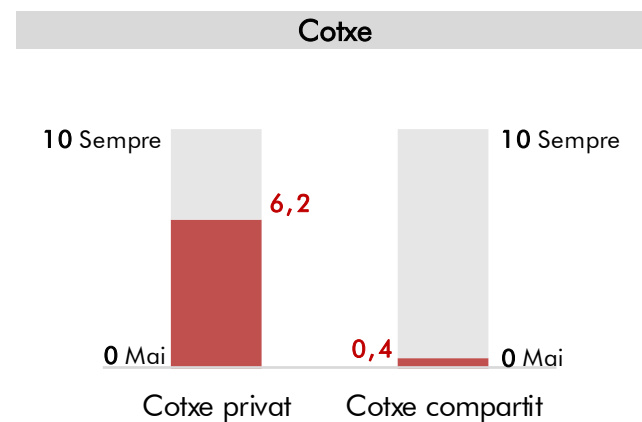
1.1.2 Segons discapacitat reconeguda legalment

- No s'observen grans diferències en l'ús habitual del transport públic entre les persones que declaren tenir una discapacitat reconeguda i els que no.
- En canvi, s'observen diferències poc significants en el cas de l'ús dels mitjans de mobilitat activa i del cotxe, ja que les persones amb discapacitat declaren fer un menor ús.



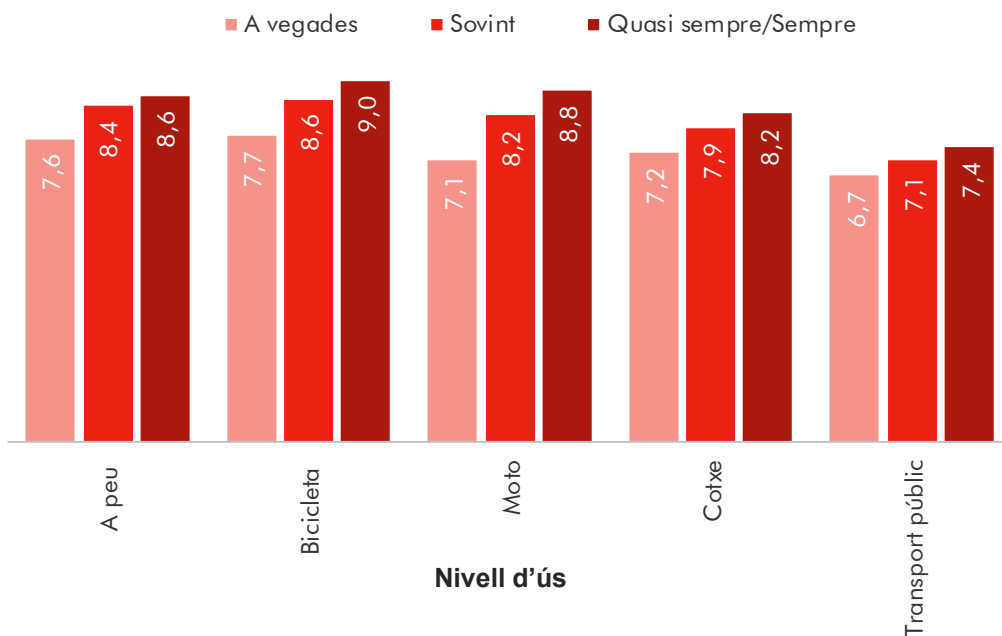
1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Dels individus que han respost que com a mínim a vegades fan ús, o bé del cotxe o bé de la moto, se'ls hi ha demanat més concretament que valorin l'ús que en fan segons si és privat o compartit.
- L'ús del cotxe i la moto compartida encara és residual (0,4 i 0,5 respectivament), en comparació amb l'ús del cotxe i la moto privada (6,2 i 7,0 respectivament).
- En canvi, pel que fa al taxi/VTC, la diferència entre el taxi convencional (4,5) i els vehicles VTC (1,2) no és tant ampla.



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

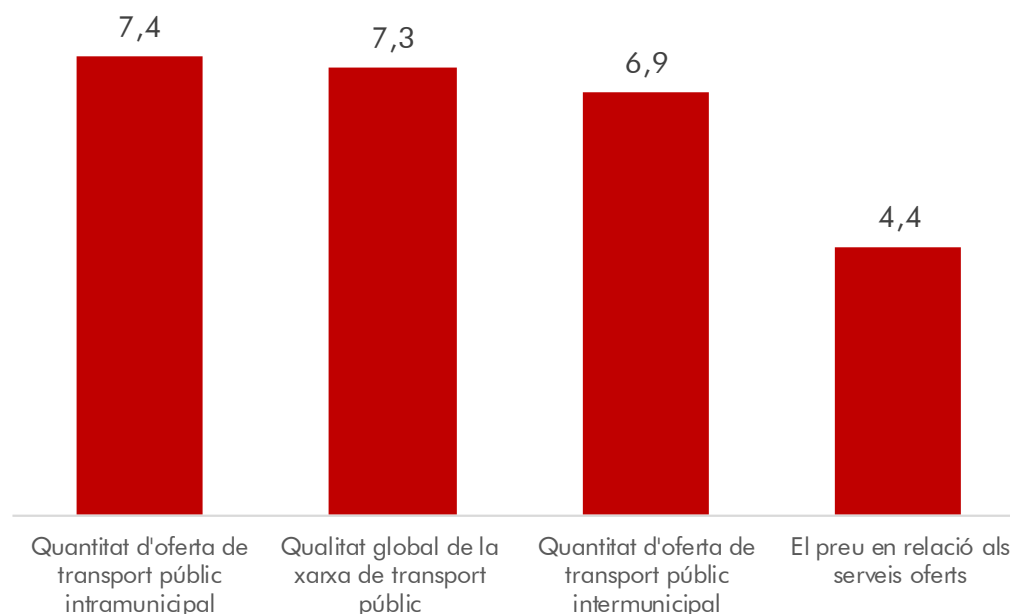
- L'anar a peu, en bicicleta i en moto/ciclomotor són els tres mitjans més ben valorats entre les persones entrevistades (valors superiors i igual a 8 punts). Altrament, el mitjà que obté la valoració més baixa són els serveis de Rodalies Renfe. El tramvia és, com cada any, el mitjà de transport públic més ben valorat (7,4), i el segueix de molt a prop FGC (7,3).
- Els vehicles de mobilitat personal (VMP) es valoren amb la mateixa nota mitjana que el cotxe (7,7).
- Segons el nivell d'ús que es fa dels mitjans de transport la valoració mitjana varia:
 - La tendència general en tots els mitjans és que els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que utilitzen, en comparació amb els que en fan un ús més baix.
 - Les diferències més elevades en les valoracions segons el nivell d'ús es donen en l'anar a peu, la bicicleta i la moto, mentre que les menors en el cotxe i transport públic.



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

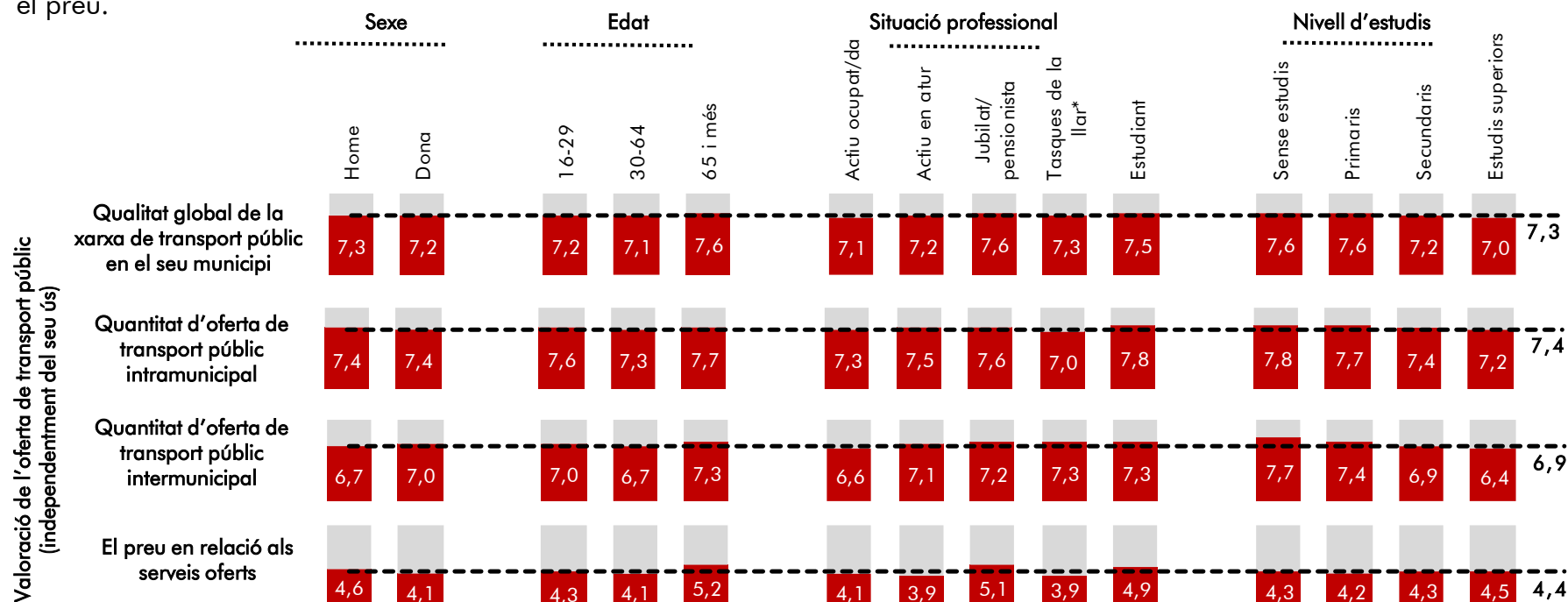
3.1. Dades generals

- Per aprofundir en l'avaluació de les actuacions o propostes de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats que facin una valoració de l'oferta de transport públic (independentment del seu ús) en les matèries següents:
 - Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins el seu municipi (intramunicipal)
 - Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona (intermunicipal)
 - Quantitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi
 - El preu del transport públic en relació als serveis oferts
- Els ítems de quantitat d'oferta i qualitat de la xarxa obtenen una valoració que supera als 6,5 punts, mentre que l'avaluació referent al preu del transport en relació als serveis oferts se situa en un 4,4.



3.2. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe.** La principal diferència entre homes i dones es dona en la quantitat d'oferta intermunicipal del TPC , on les dones el valoren més positivament i en el preu d'aquest, el qual les dones el valoren més negativament que els homes.
- **Edat.** El grup entre 30-64 anys són els que donen menors valoracions a la qualitat i quantitat de l'oferta de transport públic i al seu preu; mentre que el grup de 65 i més són els que fan major valoració d'aquests aspectes.
- **Situació professional.** Les persones jubilades i pensionistes és el col·lectiu que fa una millor valoració de l'oferta, mentre que la població activa ocupada en fan la més baixa. La població activa en atur i les dedicades a les tasques de la llar són els que fa una valoració més baixa del preu del transport públic.
- **Nivell d'estudis.** Amb l'augment del nivell d'estudis disminueix la valoració atorgada al servei de transport públic, exceptuant el preu.



4.1. Consulta d'horaris i rutes al transport públic per àmbits

- A les persones usuàries del transport públic se'ls hi ha preguntat on consulta els horaris i rutes.
- Els canals més consultats són el web o APP del propi operador (48,3%), Google, Google Maps o Internet (27,0%) i la parada o la pròpia estació (19,5%).
- La població resident a Barcelona són els que declaren consultar menys els horaris i rutes del transport quan utilitza el transport públic.
- La consulta dels horaris en paper, al personal de les empreses operadors o amics o coneguts és més freqüent als municipis de la segona corona metropolitana (7,1% dels individus).

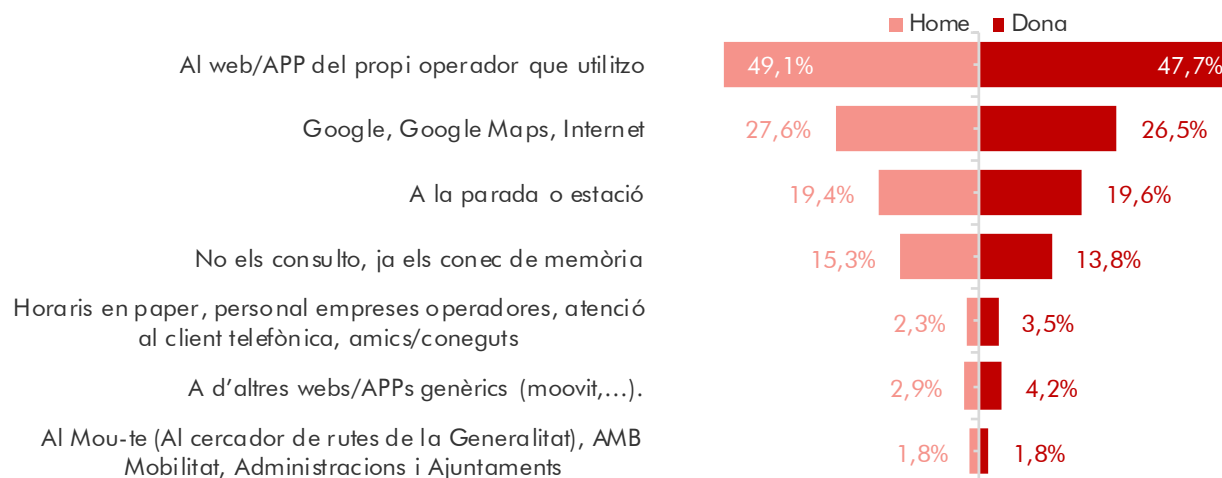
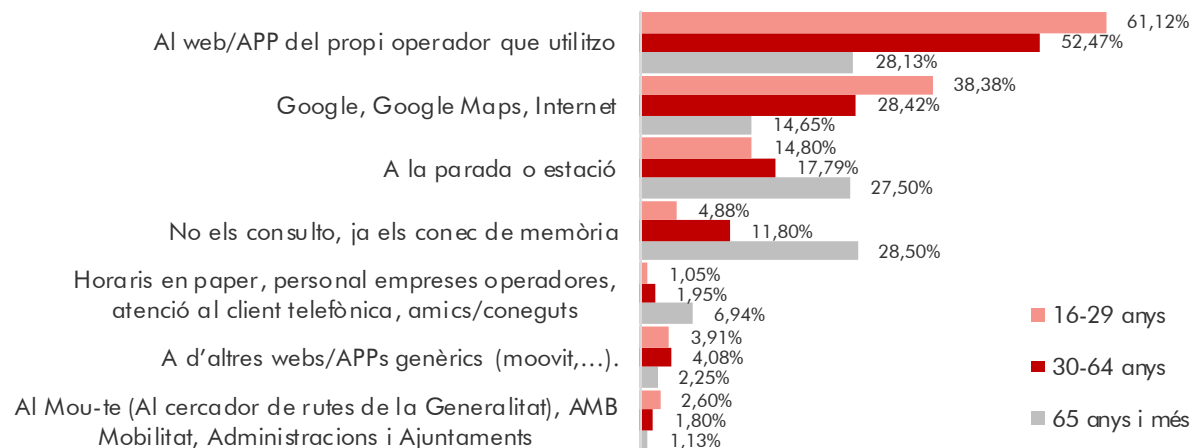
On consulta els horaris i rutes del transport públic quan l'utilitza?	Àmbits territorials				
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a Corona	2a corona metropolitana	Total AMB
Al web/APP del propi operador que utilitzo	48,7%	46,6%	47,9%	57,2%	48,3%
Google, Google Maps, Internet	28,9%	23,4%	26,7%	25,6%	27,0%
A la parada o estació	18,0%	22,2%	19,7%	20,3%	19,5%
No els consulto, ja els conec de memòria	15,0%	14,6%	14,8%	10,7%	14,5%
A d'altres webs/APPs genèriques (moovit,...).	4,9%	2,2%	3,8%	..	3,6%
Horaris en paper, atenció al client, personal empreses operadores, amics o coneguts	2,4%	2,9%	2,6%	7,1%	3,0%
Al Mou-te	1,7%	2,1%	1,8%	..	1,8%



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

4.1. Consulta d'horaris i rutes al transport públic

- La població més jove fa un major ús del web/APP del propi operador i google, Google Maps per consultar els horaris que la resta de població.
- La principal font de consulta d'horaris i rutes al transport públic per la població de 65 anys i més és la pròpia parada o estació de transport públic.
- Les diferències per sexe no són destacables.



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

4.2. Consulta d'incidències del transport públic

- El 68,7% de les persones usuàries habituals del transport públic no consulten les incidències. El 34,3% desconeix on poder consultar-les.
- El 16,0% de persones les consulten a través del web/APP del servei/operador que utilitzarà i el 6,5% ho consulta a Google/Google Maps/Internet.
- No existeixen diferències destacables entre àmbits territorials.

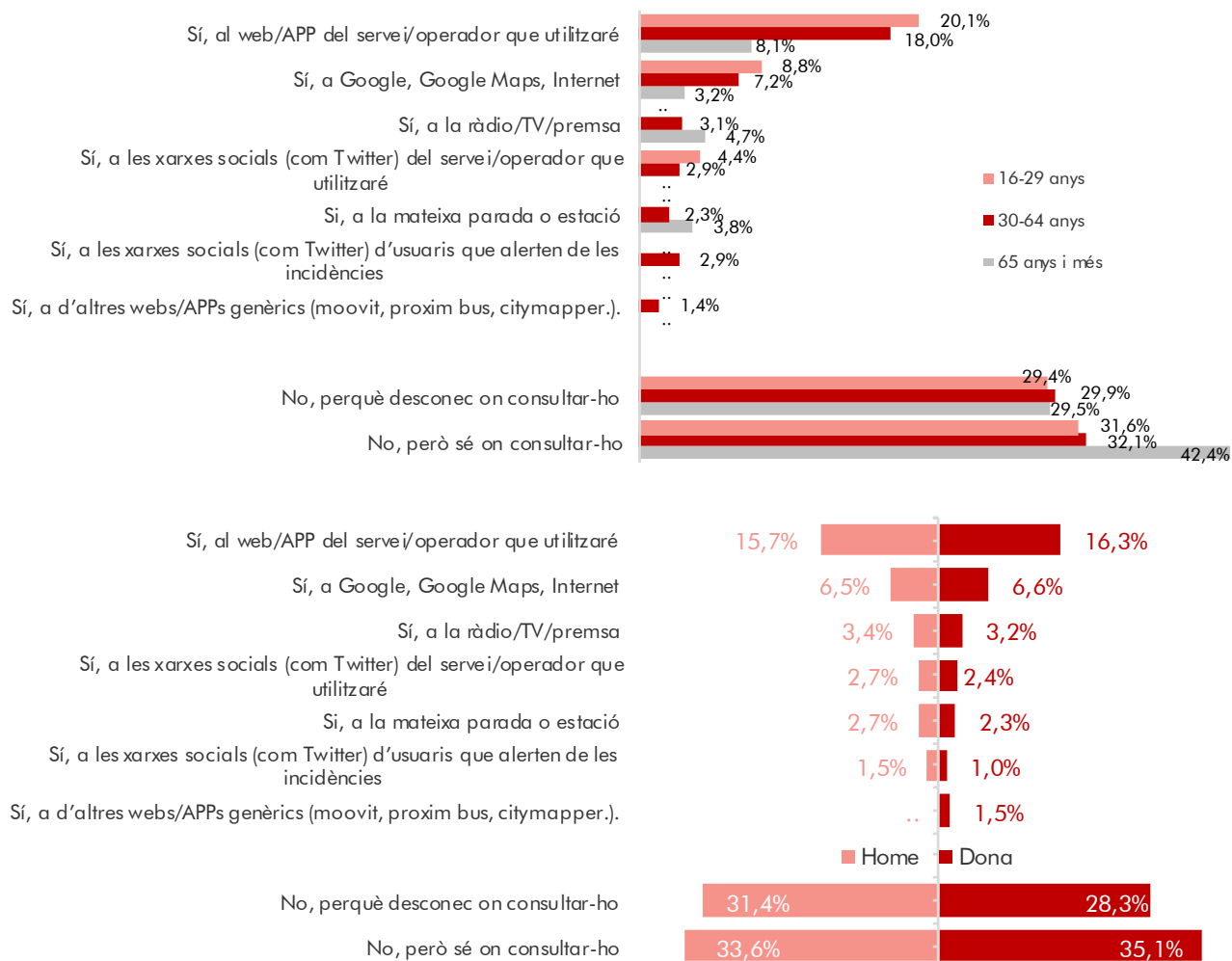
Consulta les incidències del transport públic	Àmbits territorials				
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Total AMB
Sí, al web/APP del servei/operador que utilitzaré	16,0%	15,3%	15,7%	19,4%	16,0%
Sí, a Google, Google Maps, Internet	6,3%	6,8%	6,5%	7,1%	6,5%
Sí, a la ràdio/TV/premsa	3,2%	2,9%	3,1%	..	3,3%
Sí, a les xarxes socials (com Twitter) del servei/operador que utilitzaré	2,4%	2,2%	2,3%	4,8%	2,5%
Sí, a la mateixa parada o estació	2,3%	2,9%	2,5%	..	2,5%
Sí, a les xarxes socials (com Twitter) d'usuaris que alerten de les incidències	1,2%	1,2%	1,2%	..	1,3%
Sí, a d'altres webs/APPs genèrics (moovit, Proper bus, citymapper.).	1,5%	0,7%	1,2%	0,9%	1,1%
No, perquè desconec on consultar-ho	32,8%	37,5%	34,7%	32,2%	34,4%
No, però sé on consultar-ho	32,5%	25,8%	29,9%	28,3%	29,7%
No les consulto	4,8%	4,1%	4,5%	4,7%	4,5%
NS/NC	1,0%	2,7%	1,7%	..	1,6%
Altres	..	..	0,9%	..	1,0%

+
↓
-
+
↓
-

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

4.2. Consulta d'incidències del transport públic

- La població més jove fa un major ús del web/APP del propi operador i google, Google Maps per consultar els horaris que la resta de població.
- La població de 65 anys i més consulta les incidències del transport públic a la ràdio/TV/premsa amb major proporció que la resta de grups d'edat.
- El 42,4% de la població de 65 anys no consulta les incidències de transport públic però sap on poder consultar-les.
- Les diferències per sexe no són destacables.



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

4.3. Consulta de l'estat del trànsit

- El 62,2% de les persones usuàries habituals del vehicle privat no consulten l'estat del trànsit previ a fer el desplaçaments, i només un 6,2% el consulta si ha de realitzar un desplaçament poc freqüent.
- El 33,7% de les persones usuàries habituals del vehicle privat consulten l'estat del trànsit, el 19,6% ho fan majoritàriament per evitar cues i canviar d'horari o ruta si s'escau. Les persones residents als municipis de la segona corona metropolitana són els que més ho consulten per aquest motiu.
- Tot i que no existeixen diferències destacables entre àmbits territorials, les persones residents a Barcelona són les que declaren, en un major grau, no consultar mai l'estat del trànsit (62,6%).

Consulta de l'estat del trànsit	Àmbits territorials				
	Barcelona	Reste 1a corona STI	Total 1a corona metropolitan	2a corona metropolitana	Total AMB
Sí, per evitar cues (si he de canviar d'itinerari o d'horari)	17,4%	19,8%	18,5%	26,9%	19,6%
Sí, sempre	10,3%	9,3%	9,8%	11,1%	10,0%
Sí, per valorar si alternatives en el transport	2,7%	1,2%	2,0%	2,1%	2,0%
A vegades	1,7%	1,3%	1,5%	1,6%	1,5%
Sí, quan la meteorologia està complicada	..	..	..	0,6%	0,5%
No, no el consulto mai	62,6%	60,9%	61,8%	49,4%	60,2%
Només el consulto si he de realitzar un desplaçament poc freqüent	5,2%	6,5%	5,8%	..	6,2%
Altres	..	1,5%	..	1,0%	1,3%
NS/NC	..	..	..	..	..

+

↓

-

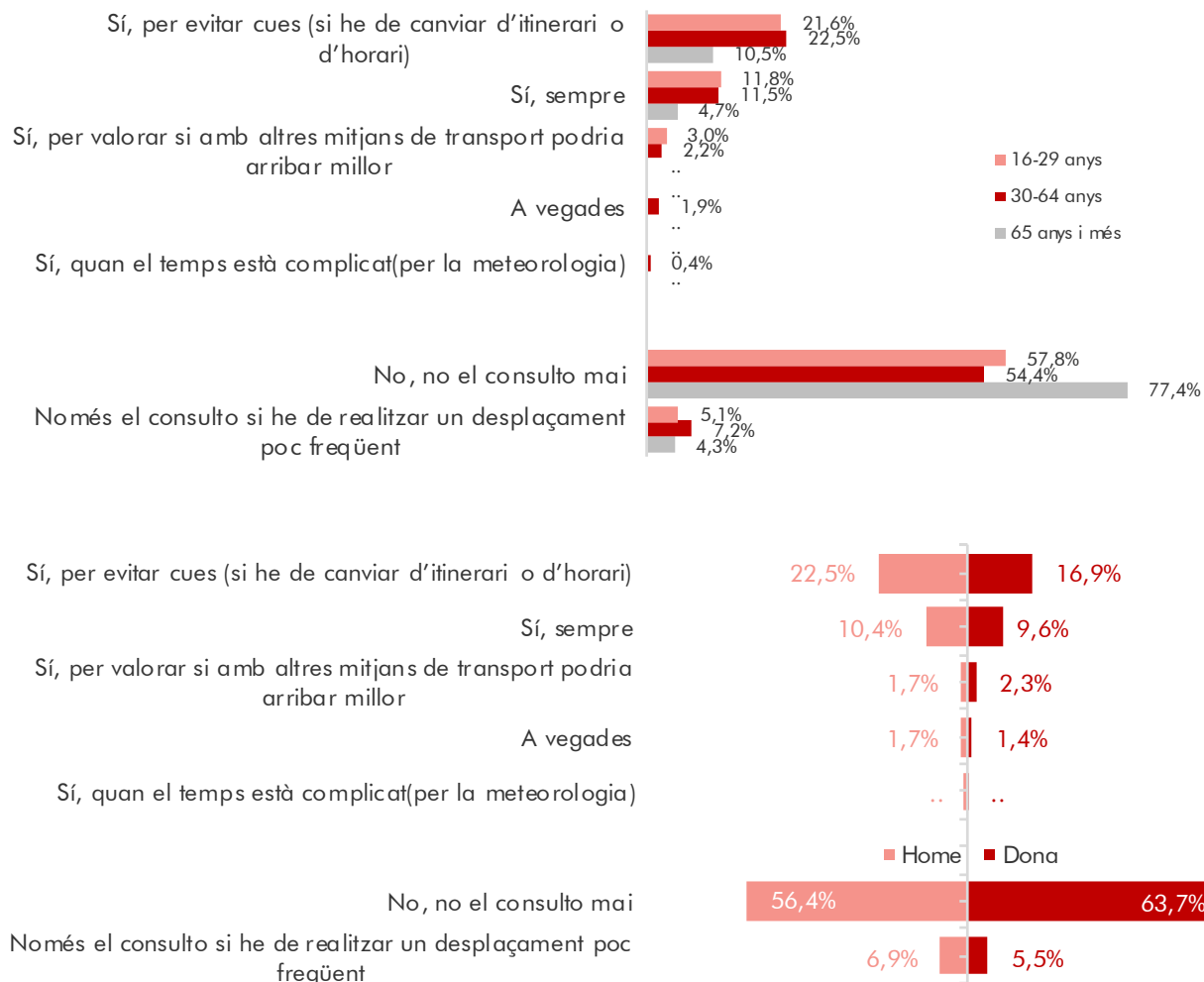
↓

-

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

4.3. Consulta de l'estat del trànsit

- La població de 30 a 64 anys és qui fa una major consulta de l'estat del trànsit per evitar cues (22,5%).
- La població de 65 anys i més és qui consulta menys l'estat del trànsit (77,4%).
- Els homes consulten més l'estat del trànsit que les dones per evitar cues (5,6 punts de diferència).
- Les dones no consulten tant l'estat del trànsit que els homes (7,3 punts de diferència).



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

4.4. Canal de comunicació per a la consulta de l'estat del trànsit

- Les persones usuàries habituals del vehicle privat (cotxe o moto), declaren que els principals canals de consulta de l'estat del trànsit són la web o APP (63,3%), seguit de la ràdio (14,5%) i webs o APPs específiques per a la consulta d'aquest (9,9%).
- No existeixen diferències destacables entre àmbits territorials.

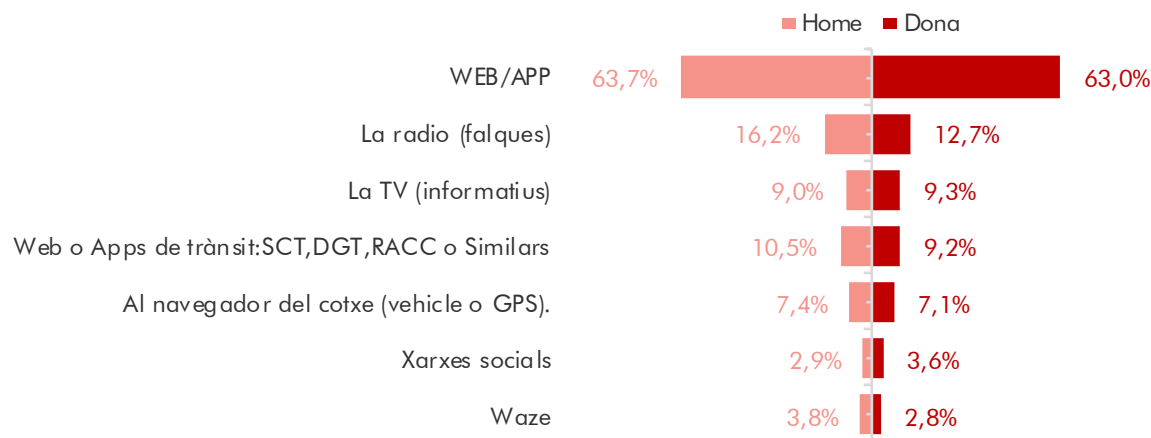
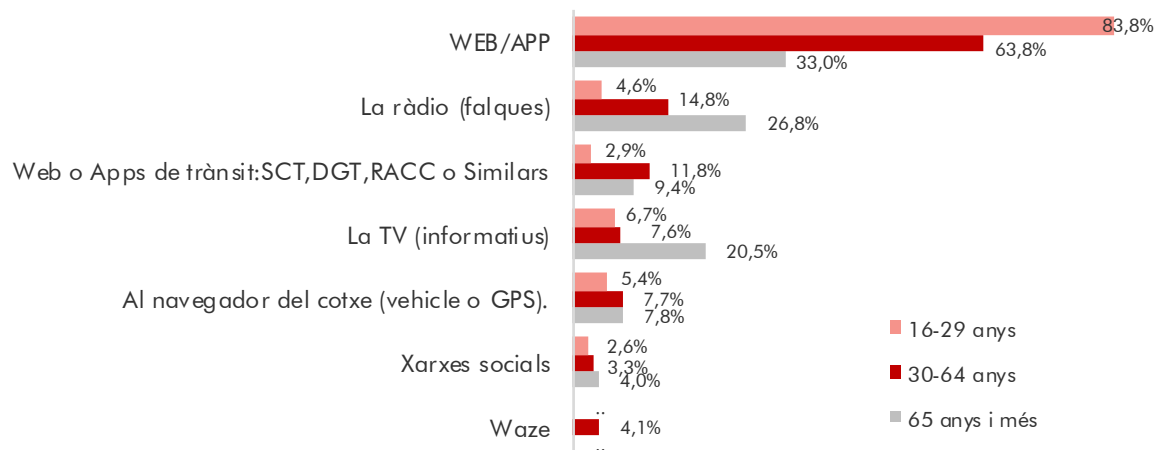
Canals de comunicació per a la consulta de l'estat del trànsit	Àmbits territorials				
	Barcelona	Rest a corona STI	Total 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Total AMB
WEB/APP	62,0%	66,1%	63,9%	60,5%	63,3%
La radio (falques)	14,7%	12,8%	13,8%	18,2%	14,5%
Web o Apps de trànsit: SCT,DGT,RACC o Similars	9,8%	9,0%	9,4%	12,3%	9,9%
La TV (informatius)	9,3%	..	8,8%	10,6%	9,1%
Al navegador del cotxe (vehicle o GPS)	7,9%	6,5%	7,3%	7,2%	7,3%
NS/NC	5,0%	5,1%	5,0%	4,5%	4,9%
Xarxes socials	3,6%	..	3,3%	..	3,3%
Waze	3,8%	..	3,3%	3,8%	3,3%
Altres	3,6%	..	3,2%	..	3,2%



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

4.4. Canal de comunicació per a la consulta de l'estat del trànsit

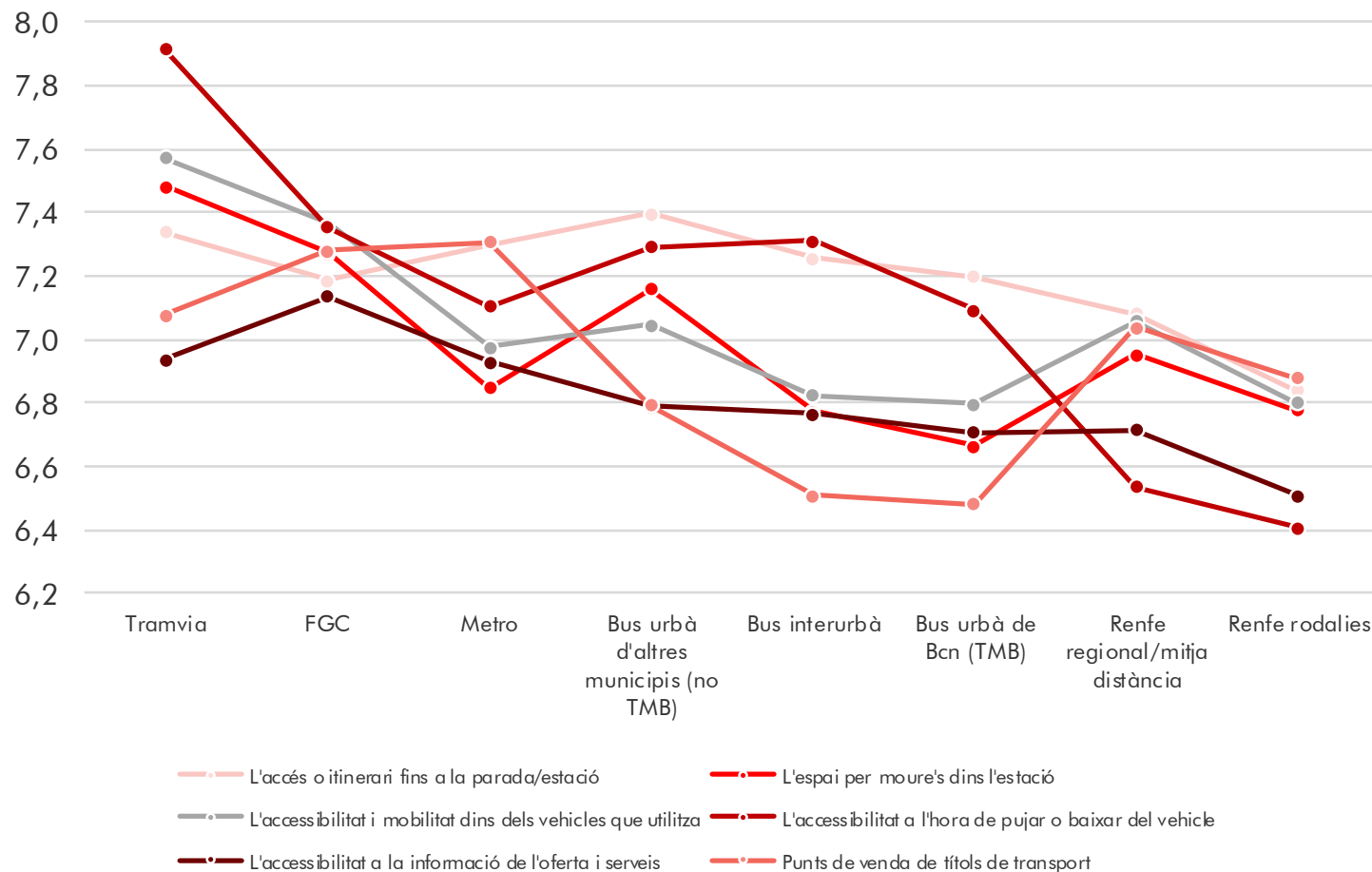
- La població més jove consulta amb major proporció l'estat del trànsit al web o APP.
- La població d'edat més avançada consulta amb major proporció l'estat del trànsit a la TV (informatius) i a la ràdio (falques).
- Les diferències per sexe són difícilment perceptibles. Els homes consulten més l'estat del trànsit per la ràdio que les dones, mentre que elles ho fan amb major freqüència a les xarxes socials.



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

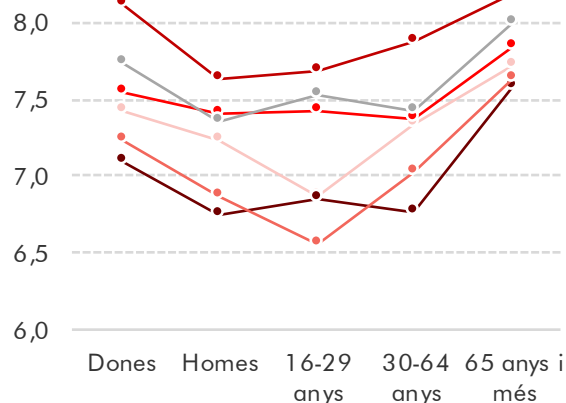
5.1. Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda

- En general, els mitjans més ben puntuats en tots els ítems són el tramvia i els FGC.
- L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle és l'ítem més ben valorat en el tramvia, FGC i l'autobús interurbà. En canvi és l'element pitjor valorat en els serveis de Renfe.
- Existeix una diferència notable entre mitjans pel que fa a la valoració de la xarxa de punts de venda de títols de transport, essent els autobusos els pitjor valorats.

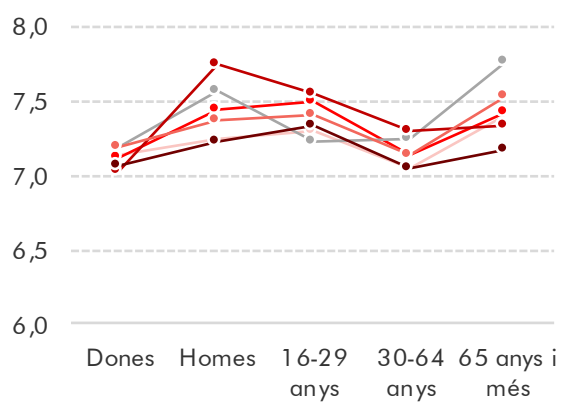


5.1. Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda

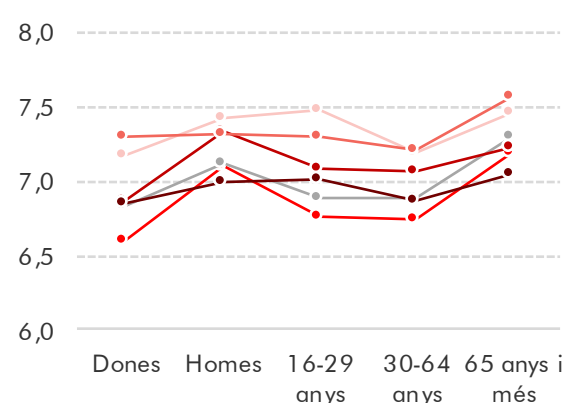
Tramvia



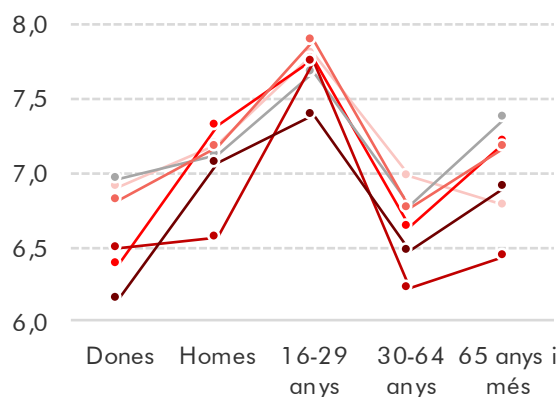
FGC



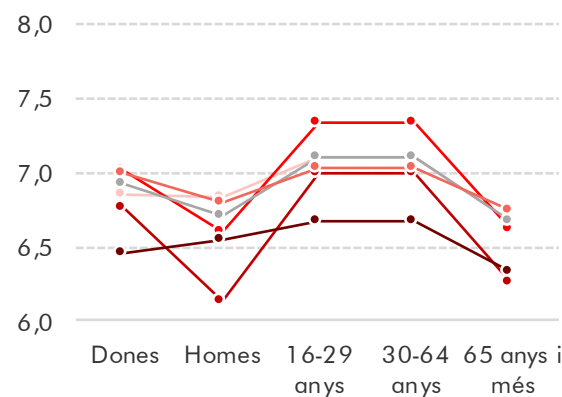
Metro



Renfe regional / mitja distància



Renfe rodalies



— L'accés o itinerari fins a la parada/estació

— L'espai per moure's dins l'estació

— L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza

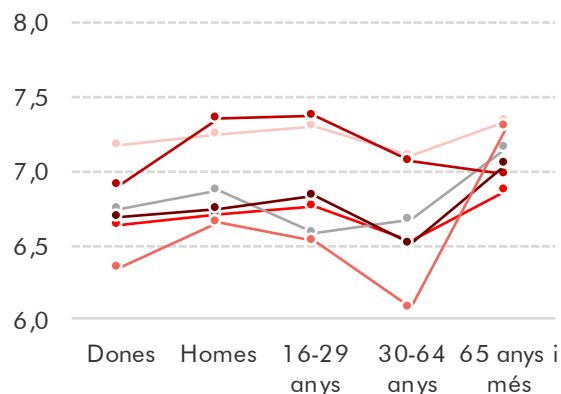
— L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle

— L'accessibilitat a la informació de l'oferta i serveis

— Punts de venda de títols de transport

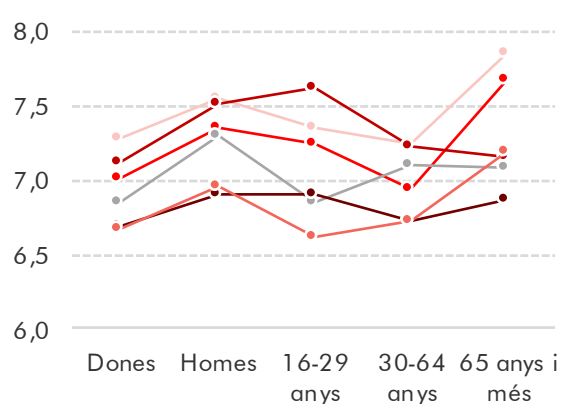
5.1. Valoració de l'accessibilitat i dels punts de venda

Bus urbà de Barcelona (TMB)



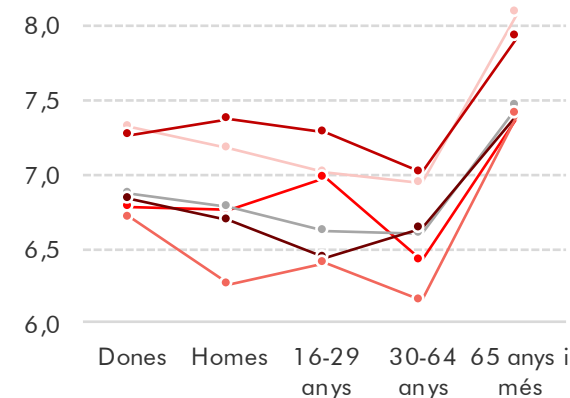
- L'accés o itinerari fins a la parada/estació
- L'espai per moure's dins l'estació
- L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle
- L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza
- Punts de venda de títols de transport

Bus urbà d'altres municipis



- L'accés o itinerari fins a la parada/estació
- L'espai per moure's dins l'estació
- L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle
- L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza
- Punts de venda de títols de transport

Bus interurbà

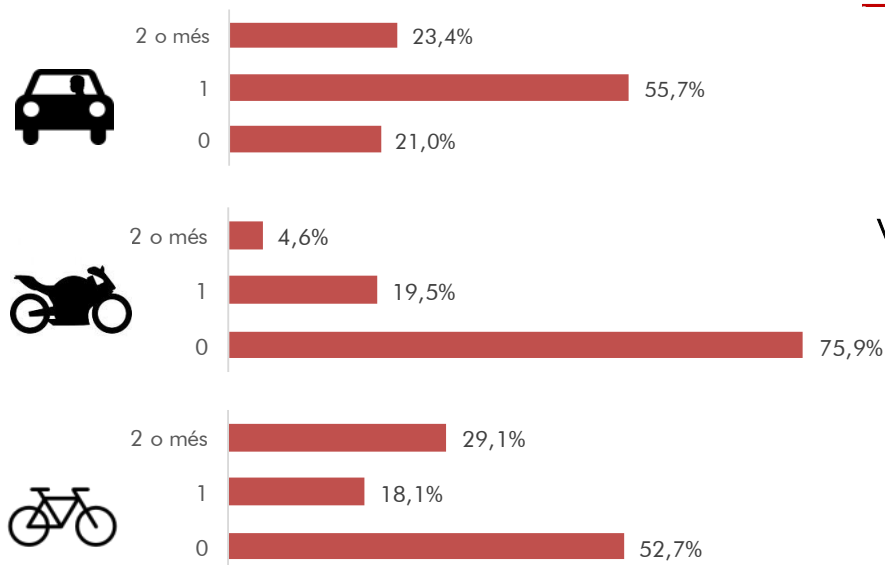


- L'accés o itinerari fins a la parada/estació
- L'espai per moure's dins l'estació
- L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle
- L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza
- Punts de venda de títols de transport

6.1. Tinença de vehicles a la llar

- El 21,0% de la població resident a l'àmbit territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona no disposa de cotxe a la seva llar, un 75,9% no té moto o ciclomotor; i un 52,7% no té bicicleta a la seva llar.
- Entre la població que disposa de vehicle a la seva llar, de mitjana en tenen 1,4 cotxes, 1,3 motos/ciclomotors i 2,2 bicicletes.

Tinença de vehicles a la llar



Mitjana del nombre de vehicles a la llar

Total AMB

Població total

1. Quants cotxes hi ha a la seva residència habitual?	1,1
2. Quantes motos/ciclomotors hi ha a la seva residència habitual?	0,3
3. Quantes bicicletes hi ha a la seva residència habitual?	1,0
4. Quants 'altres vehicles' hi ha a la seva residència habitual?	0,1

Població que disposa de vehicle

1. Quants cotxes hi ha a la seva residència habitual?	1,4
2. Quantes motos/ciclomotors hi ha a la seva residència habitual?	1,3
3. Quantes bicicletes hi ha a la seva residència habitual?	2,2
4. Quants 'altres vehicles' hi ha a la seva residència habitual?	1,8
4.1 Quants VMP hi ha a la seva residència habitual?	1,8

ALTRES VEHICLES



- Del 7,4% de la població que disposa d'altres vehicles, de mitjana disposen 1,8 vehicles de mobilitat personal (patinet, patinet elèctric, monopati i patins i haverboard i altres).

7.1 Segons variables territorials

- El 70,7% de les persones residents de l'àrea metropolitana de Barcelona aparcuen habitualment el seu cotxe al domicili en aparcaments de propietat, lloguer o concessió. Els i les residents de Barcelona ho fan en major proporció que les persones residents de la segona metropolitana de l'àrea metropolitana.

Àmbit territorial o comarca de residència	Cotxe			Moto		
	Al carrer, sense pagar o lliure	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	Altres	Al carrer, sense pagar o lliure	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	Altres
Barcelona	14,4%	76,7%	8,9%	35,9%	62,4%	1,7%
Resta 1a corona	29,8%	66,0%	4,2%	24,0%	74,9%	1,1%
Total 1a Corona	21,4%	71,8%	6,8%	31,6%	66,9%	1,5%
2a corona metropolitana	33,7%	63,8%	2,5%	17,7%	80,3%	2,0%
Total AMB	23,1%	70,7%	6,2%	30,1%	68,4%	1,5%

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

1.1. Tipus de fluxos

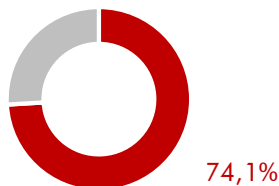
- A continuació s'analitzen les dinàmiques territorials en dia feiner de la mobilitat a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, tenint en compte els desplaçaments de les persones residents a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat (STI).
- Els àmbits territorials de referència a l'àrea metropolitana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

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

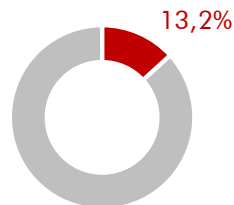
- Les persones residents a l'STI fan un total de 11.611.131 desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Dels més d'11 milions de fluxos a l'àrea metropolitana de Barcelona, són majoritaris els desplaçaments interns en aquest territori (74,1%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan 4,9 milions de desplaçaments en dia feiner.
 - En les connexions internes, destaquen les relacions de Barcelona amb la resta de la primera corona metropolitana, i viceversa. Engloben més de mig milió de desplaçaments per sentit.
 - En els fluxos de connexió exterior, són destacades les connexions entre Barcelona ciutat i l'àmbit de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, i viceversa.

Interns



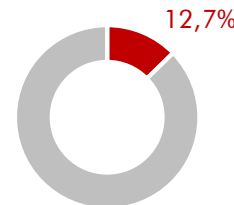
8.598.289 desplaçaments

Connexions internes



1.538.175 desplaçaments

Connexions externes

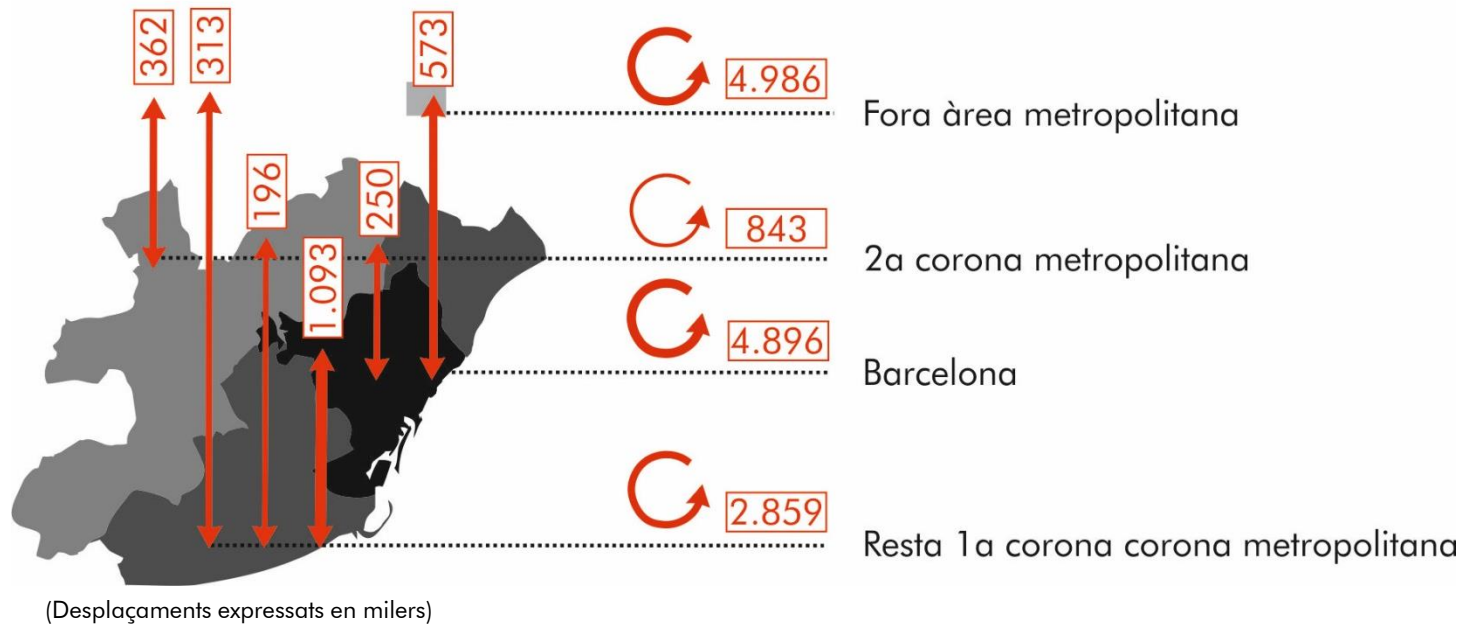


1.474.667 desplaçaments

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	4.896.155	552.571	120.388	344.194	5.913.308
Resta 1a corona metropolitana	540.205	2.859.475	102.916	191.530	3.694.126
2a corona metropolitana	129.224	92.871	842.659	199.947	1.264.701
Fora àrea metropolitana de Barcelona	346.182	192.754	200.060	..	738.996
Total	5.911.765	3.697.671	1.266.024	735.671	11.611.131

1.1. Tipus de fluxos

Desplaçaments interns i connexions



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 de Barcelona	
Barcelona	1.461.813	324.961	78.193	222.142	2.087.108
Resta 1a corona metropolitana	340.027	671.325	55.781	119.641	1.186.775
2a corona metropolitana	85.727	53.764	196.040	114.480	450.011
Fora àrea metropolitana de Barcelona	234.010	124.026	121.320	..	479.356
Total	2.121.577	1.174.076	451.334	456.263	4.203.250

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	3.434.342	227.610	42.196	122.052	3.826.200
Resta 1a corona metropolitana	200.178	2.188.150	47.135	71.888	2.507.351
2a corona metropolitana	43.497	39.107	646.619	85.467	814.690
Fora àrea metropolitana de Barcelona	91.251	53.247	68.142	..	259.640
Total	3.790.188	2.523.596	814.690	279.407	7.407.881

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

- La matriu d'òrgens i destinacions segons el mode de transport utilitzat en el desplaçament mostra que:
 - Els fluxos més importants són de caràcter intern a la 1a corona (Barcelona i resta 1a CM) i realitzats en modes de mobilitat activa. De fet, existeixen poques relacions connectives fetes en modes actius.
 - El transport públic és rellevant en els desplaçaments interns a Barcelona i en les relacions d'aquesta ciutat amb la resta de la 1a corona metropolitana i de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.
 - Comparativament amb el transport públic, el transport privat pren importància en les relacions internes fora de Barcelona ciutat, i en les connexions amb la 2a corona metropolitana i fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Mobilitat activa

Connexions	Total
Dins el mateix àmbit de residència	
Barcelona-Barcelona	2.709.072
Resta 1a corona-Resta 1a corona	1.701.021
2a corona-2a corona	474.505
Entre diferents àmbits de residència	
Resta 1a corona-Barcelona	35.487
Barcelona-Resta 1a corona	33.282
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	12.045
Altres	13.825
Total	4.979.236

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.467.727	284.442	53.920	163.404	1.969.493
Resta 1a corona metropolitana	281.829	371.235	11.145	43.378	707.587
2a corona metropolitana	58.995	14.357	26.857	36.656	136.866
Fora àrea metropolitana de Barcelona	169.776	46.965	37.869	-	254.610
Total	1.978.328	717.000	129.791	243.438	3.068.557

Transport privat

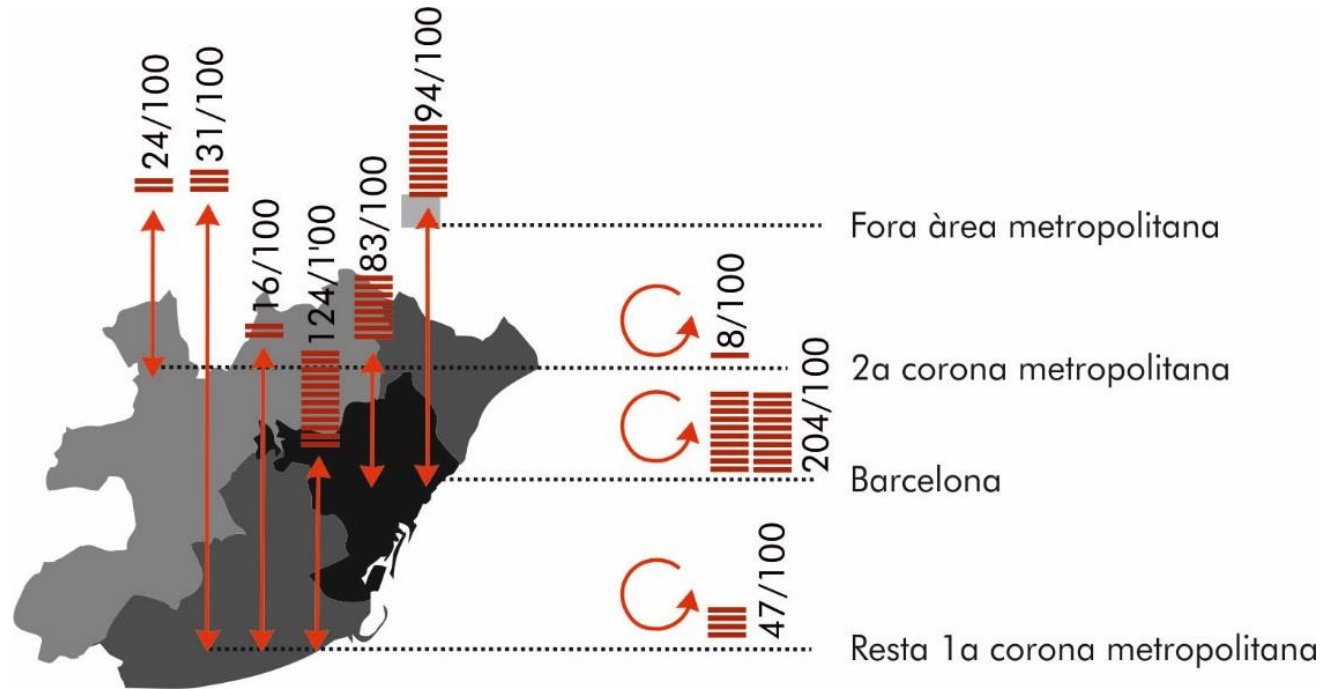
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	719.356	234.847	66.108	179.063	1.199.375
Resta 1a corona metropolitana	222.889	787.219	88.667	146.886	1.245.660
2a corona metropolitana	69.700	75.613	341.296	157.101	643.711
Fora àrea metropolitana de Barcelona	174.679	143.577	156.336	-	474.593
Total	1.186.624	1.241.256	652.407	483.051	3.563.339

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.1 Ràtio transport públic/transport privat

- La ràtio entre el transport públic i el transport privat mostra:
 - Les úniques relacions de mobilitat on el pes del transport públic és major que el transport privat és en la mobilitat interna a Barcelona i entre Barcelona i la resta de la primera corona metropolitana. En el primer cas, per cada desplaçament en transport privat es realitzen més de dos desplaçaments en transport públic.
 - En la resta de fluxos, el transport privat té un major pes que el transport públic.



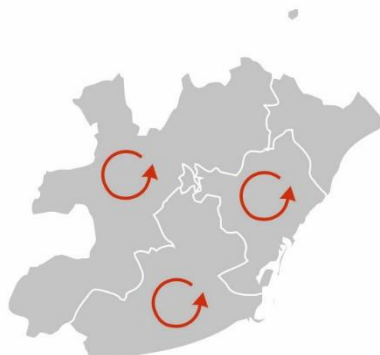
Ràtio: Desplaçaments en transport públic/
100 desplaçaments en vehicle privat

1.3. Mode de transport

1.3.2. Ocupació mitjana per àmbits de residència

- A les persones enquestades conductores o acompanyants de cotxe o moto, se'ls hi ha preguntat per l'ocupació del vehicle, segons els fluxos realitzats.
- Pel que fa a l'ocupació del cotxe, la mitjana declarada és de 1,61 persones/cotxe. Els desplaçaments interns són els que mostren una major ocupació (1,71), seguit dels fluxos de connexió exterior (1,53).
- En moto, l'ocupació mitjana al total de l'àmbit de l'àrea metropolitana és de 1,11 persones/moto. Els desplaçaments interns (1,12 persones/moto) presenten una ocupació lleugerament superior als desplaçaments de connexió interna (1,11 persones/moto).

Interns



De connexió interna



De connexió exterior

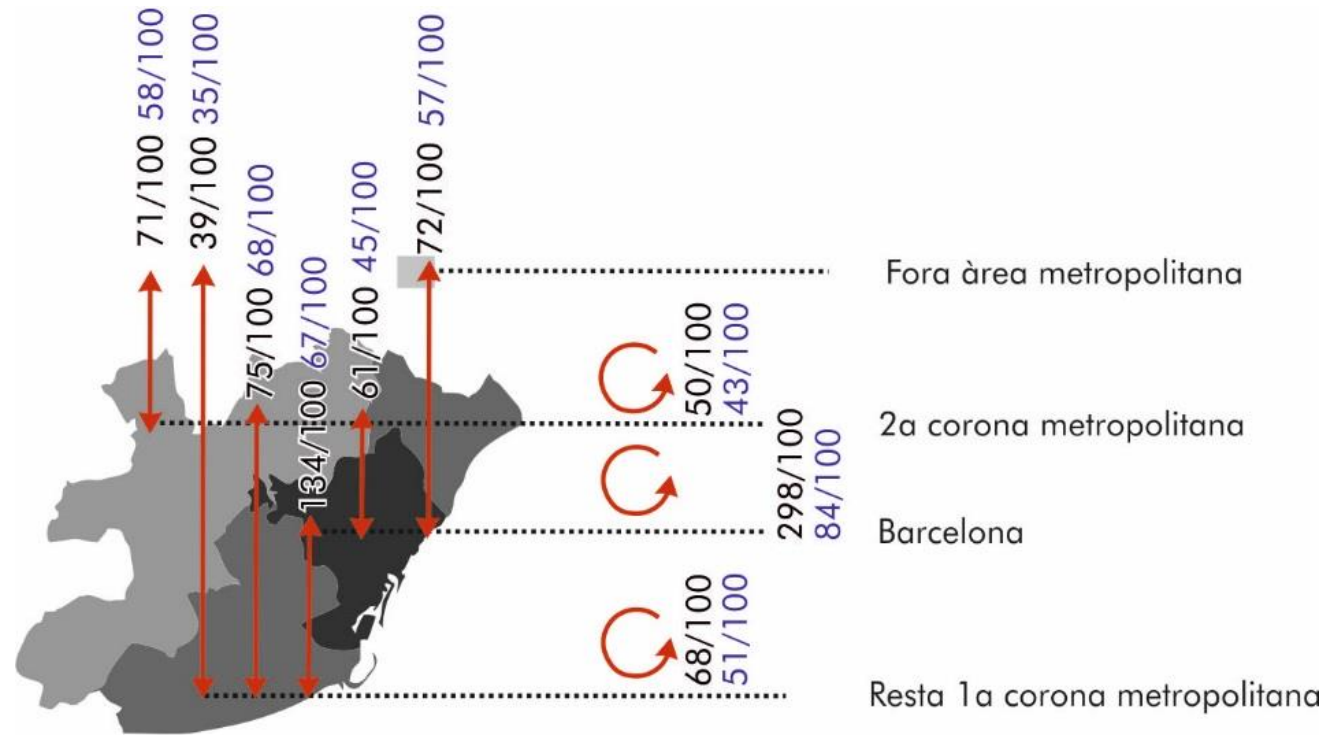


Ocupació cotxe	Declarada	1,71 persones/cotxe	1,50 persones/cotxe	1,53 persones/cotxe
	Calculada	1,22 persones/cotxe	1,13 persones/cotxe	1,16 persones/cotxe
Ocupació moto	Declarada	1,12 persones/moto	1,11 persones/moto	1,03 persones/moto
	Calculada	1,04 persones/moto	1,01 persones/moto	1,02 persones/moto

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

Ràtio benzina/gasoil en els desplaçaments en vehicle privat



56/100 Ràtio de cotxes

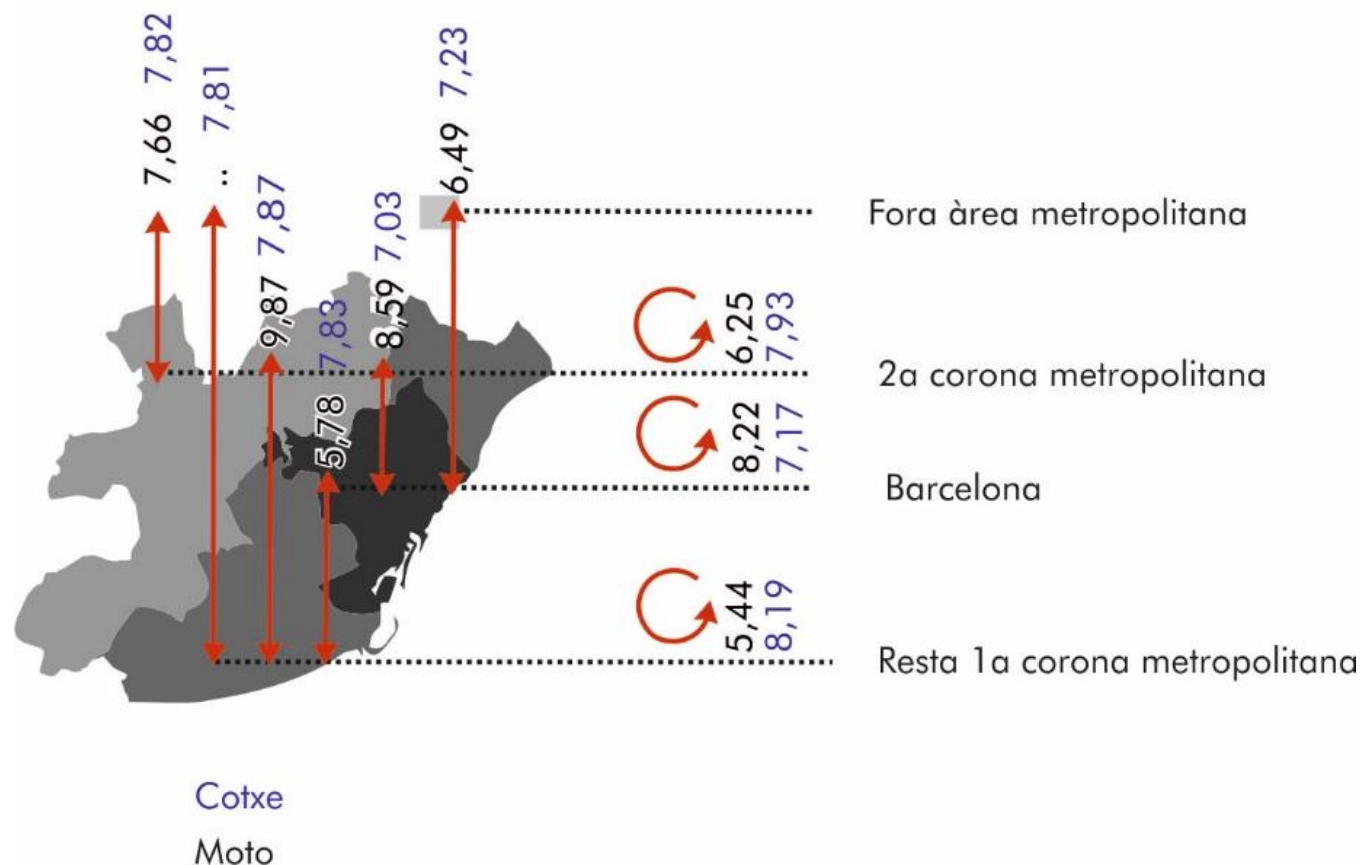
56/100 Ràtio de vehicles (cotxes i motos)

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

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

Antiguitat del cotxe i de la moto



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció per àmbits

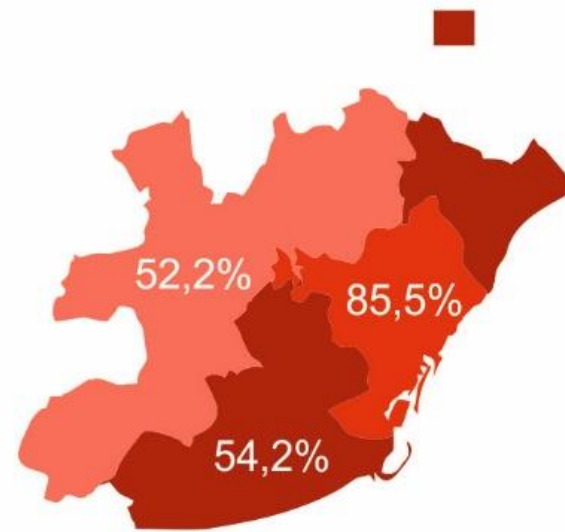
- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.
- **L'autocontenció municipal** a la ciutat de Barcelona és la major en comparació a la resta d'àmbits, el 85,5% 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 i les residents a la 2a corona metropolitana, on aquesta proporció és menor (54,2% i 52,2% respectivament).

Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments

Corona	Autocontenció municipal		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	97,0%	83,3%	60,4%
Resta 1a corona metropolitana	87,3%	22,7%	29,1%
Total 1a corona metropolitana	93,1%	62,6%	43,7%
2a corona metropolitana	88,6%	7,8%	32,8%
Total àrea metropolitana Barcelona	92,7%	59,7%	41,4%

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona: 70,0%

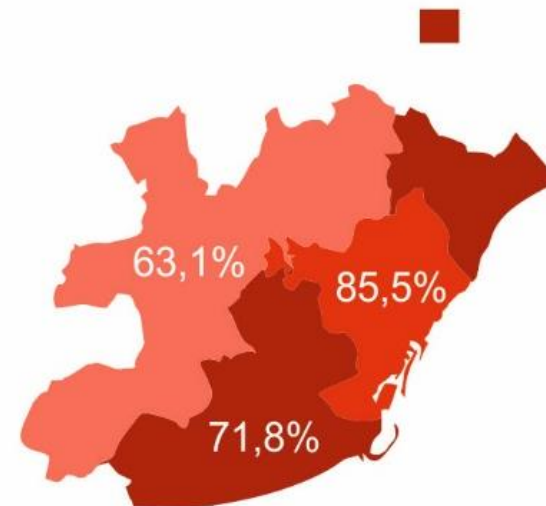


1.4. Autocontenció per àmbits

- Pel que fa a l'autocontenció per àmbit de residència a la ciutat de Barcelona aquesta és de 85,5%. Els valors són més baixos per les persones residents a la resta de la 1a corona metropolitana (71,8%), i en el cas dels i les residents a la 2a corona metropolitana (63,1%). En termes generals, el 77,8% de la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és interna al seu subàmbit de residència.

Autocontenció per corona de residència
àrea metropolitana de Barcelona: 77,8%

Corona	Autocontenció per àmbit de residència		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	97,0%	83,3%	60,4%
Resta 1a corona metropolitana	94,4%	42,4%	60,2%
Total 1a corona metropolitana	95,9%	69,3%	60,3%
2a corona metropolitana	91,6%	17,2%	50,4%
Total àrea metropolitana Barcelona	95,5%	66,5%	58,2%



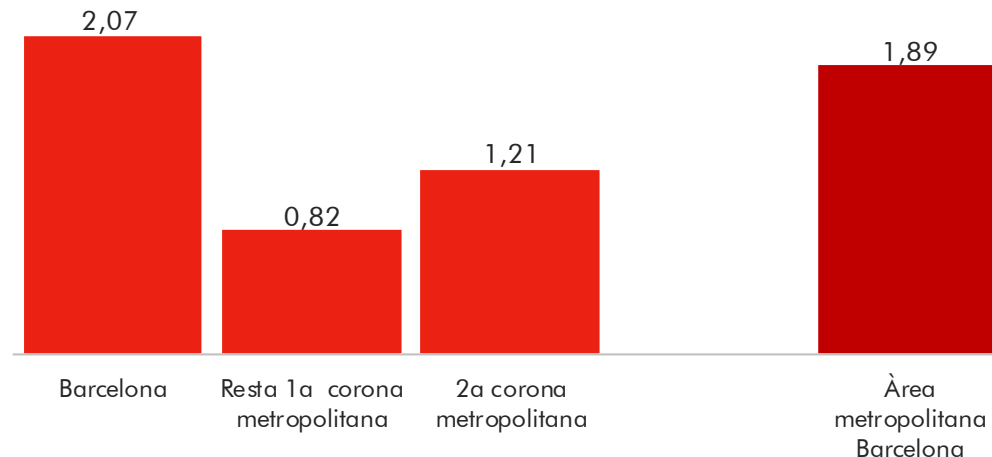
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

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

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

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,07. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, de 1,89, així com els 18 municipis de la segona corona metropolitana. El territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat són més emissors de mobilitat que receptors.



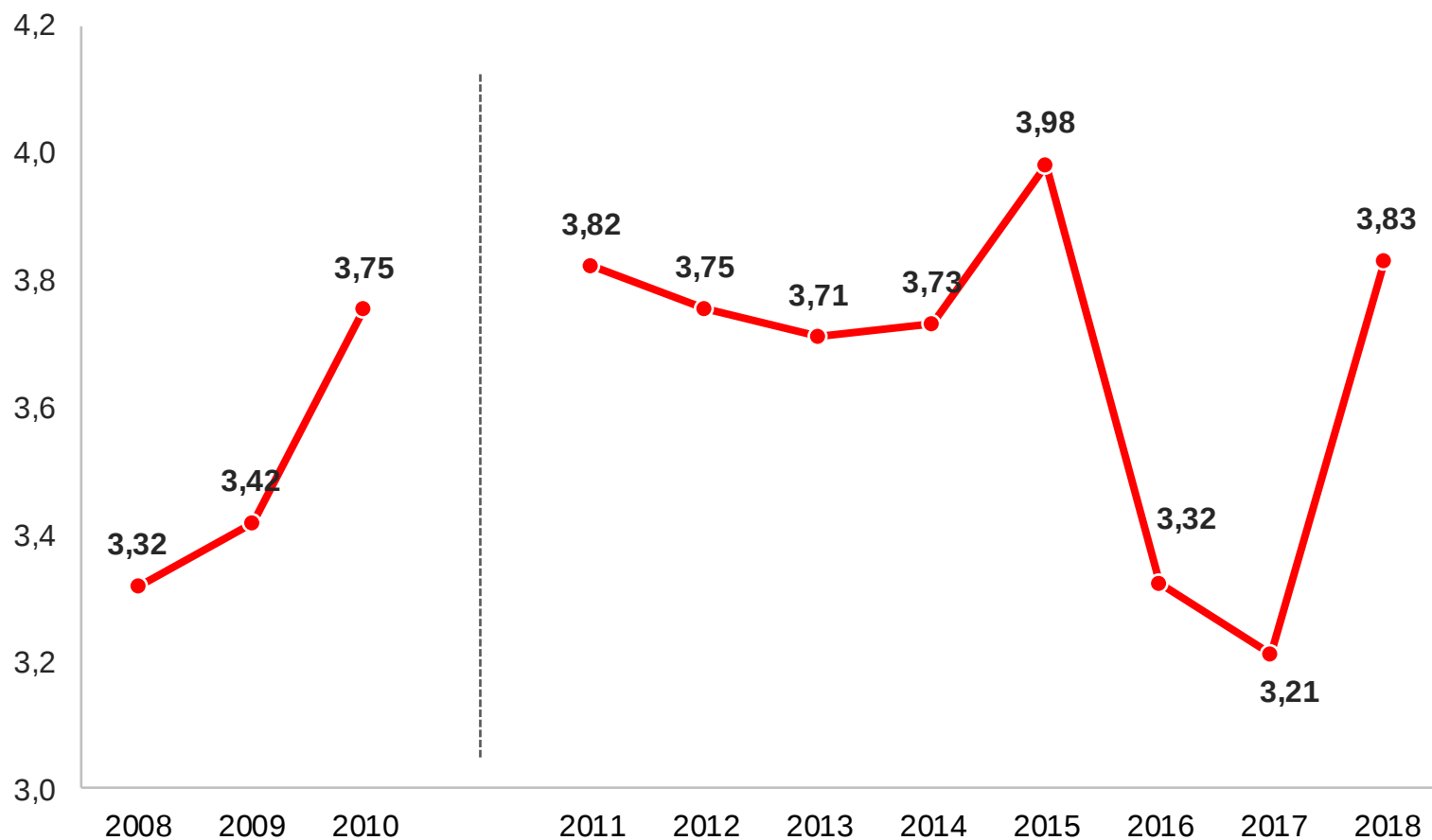
COMPARATIVA TEMPORAL

1.1. Presentació

- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2008-2018, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes edicions de l'enquesta. Tot i que la comparativa és dels darrers 11 anys, a continuació s'expliquen els canvis metodològics de l'EMEF des dels seus inicis.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons el període temporal, tenint en compte que des de l'any 2011 la mostra es dissenya per tal que l'àrea metropolitana de Barcelona pugui tenir un tractament específic.
 - Període 2005-2010: residents a la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (18 municipis)
 - Període 2011-2018: residents a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013. En aquesta edició 2018, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2018.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
- En l'edició del 2006, les dades de l'EMEF, corresponen a la primera onada del treball de camp de l'EMQ 2006.
 - Per tal de fer comparables les dades de l'EMEF amb l'EMQ 2006, en les dades utilitzades de l'EMQ només es consideren els desplaçaments realitzats per la població de 16 i més anys en dia feiner.
- En l'anàlisi de l'evolució temporal de la dimensió subjectiva de la mobilitat, en algun cas, no s'han pogut comparar les dades de totes les edicions existents, ja que o bé no s'ha realitzat la pregunta al qüestionari o bé el tractament i explotació estadística de les respostes no ha estat la mateixa.

1.2. Principals indicadors de mobilitat

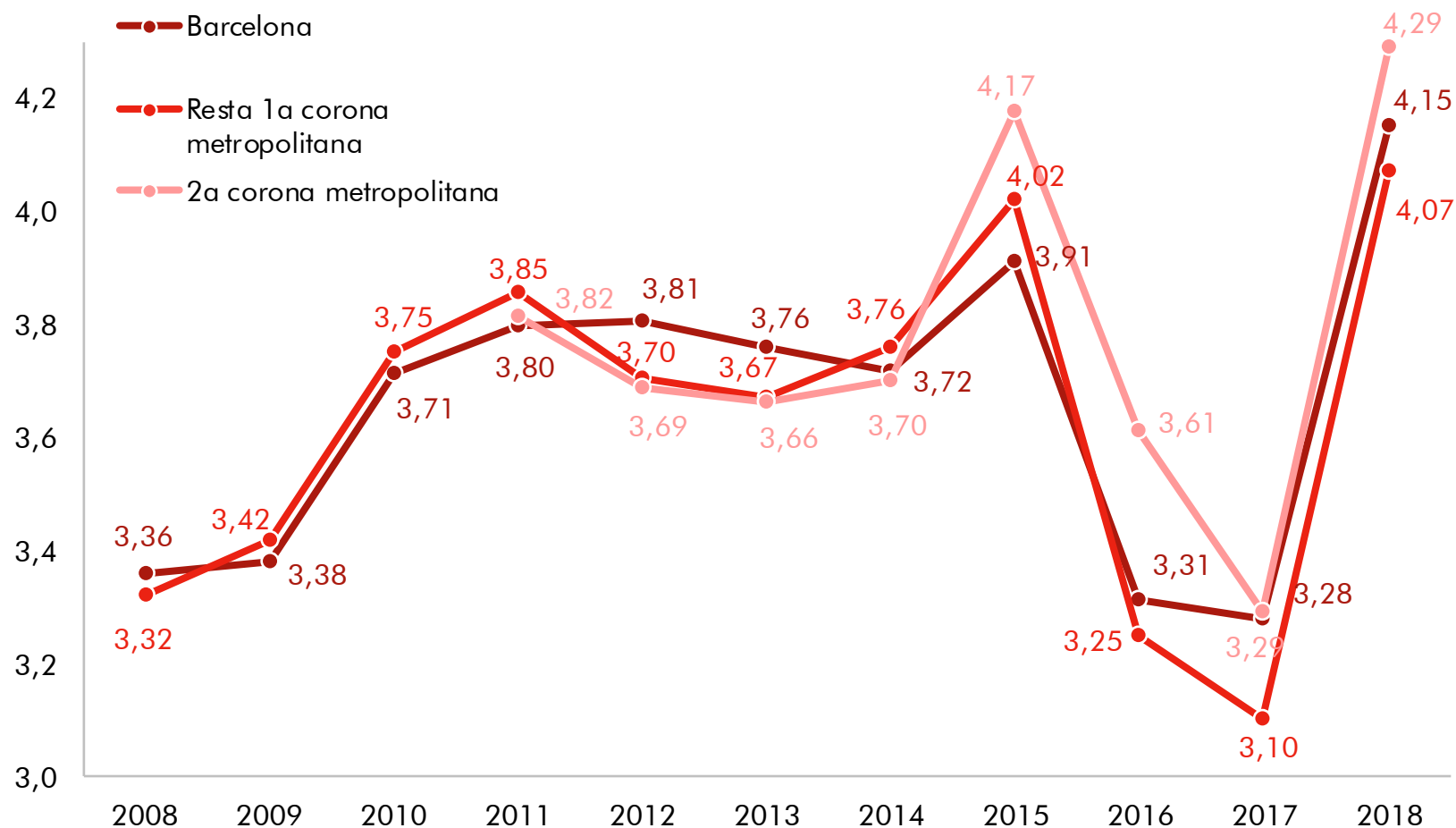
Mitjana de desplaçaments per persona



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

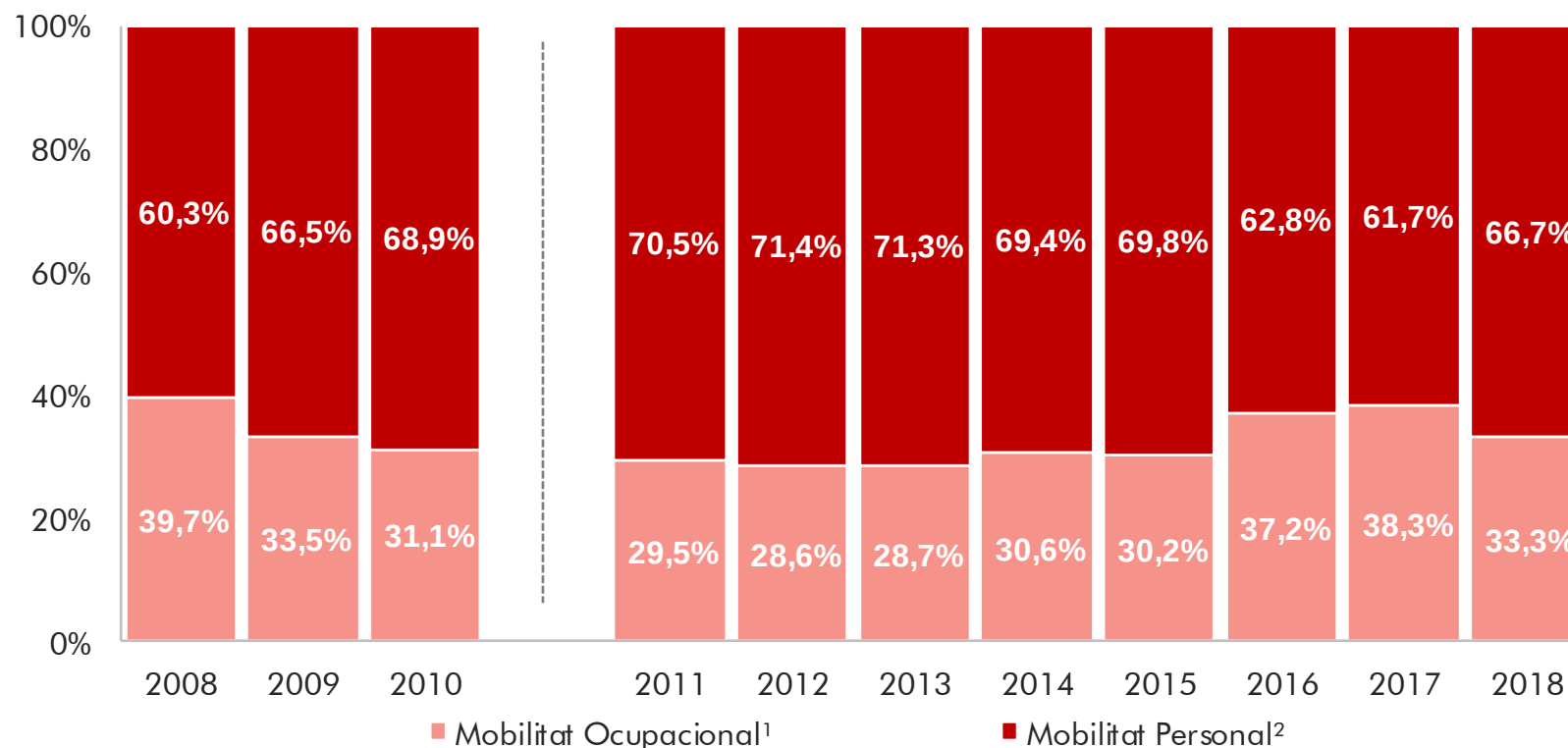
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



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

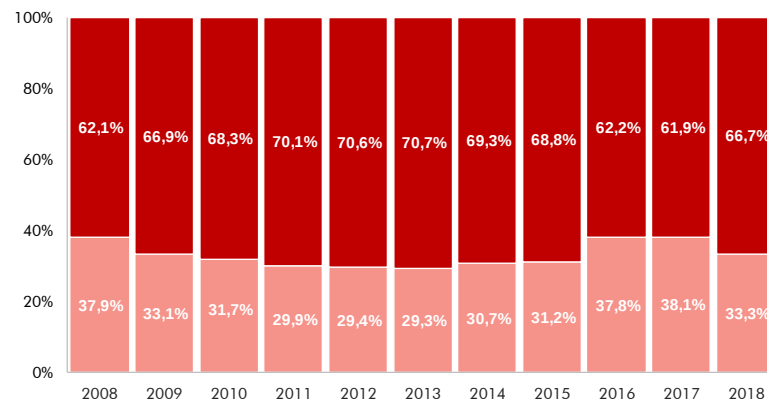
²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

Barcelona



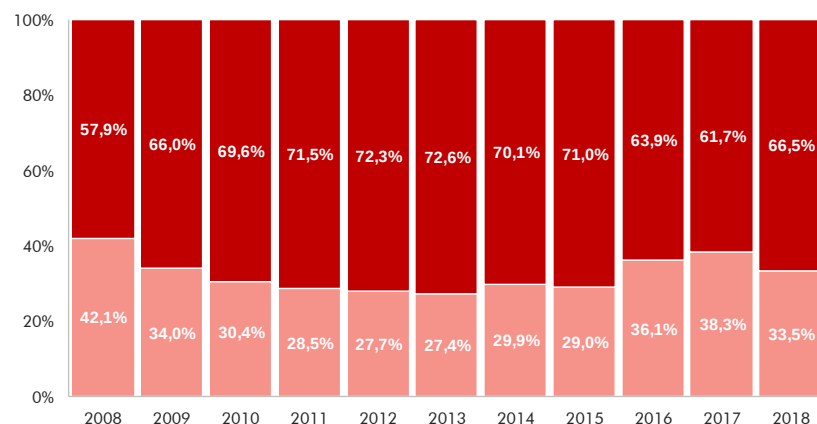
Mobilitat Ocupacional¹

Mobilitat Personal²

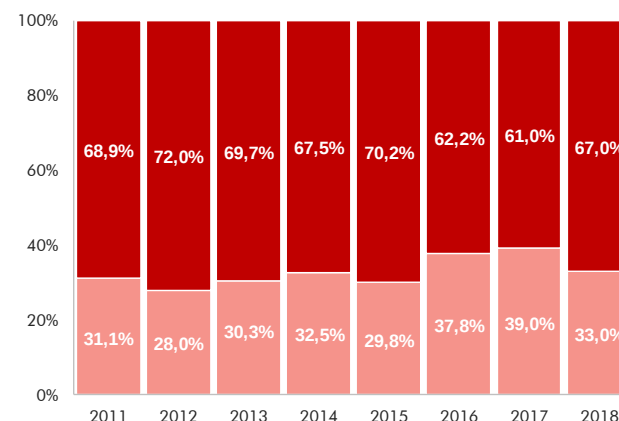
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

Resta primera corona metropolitana

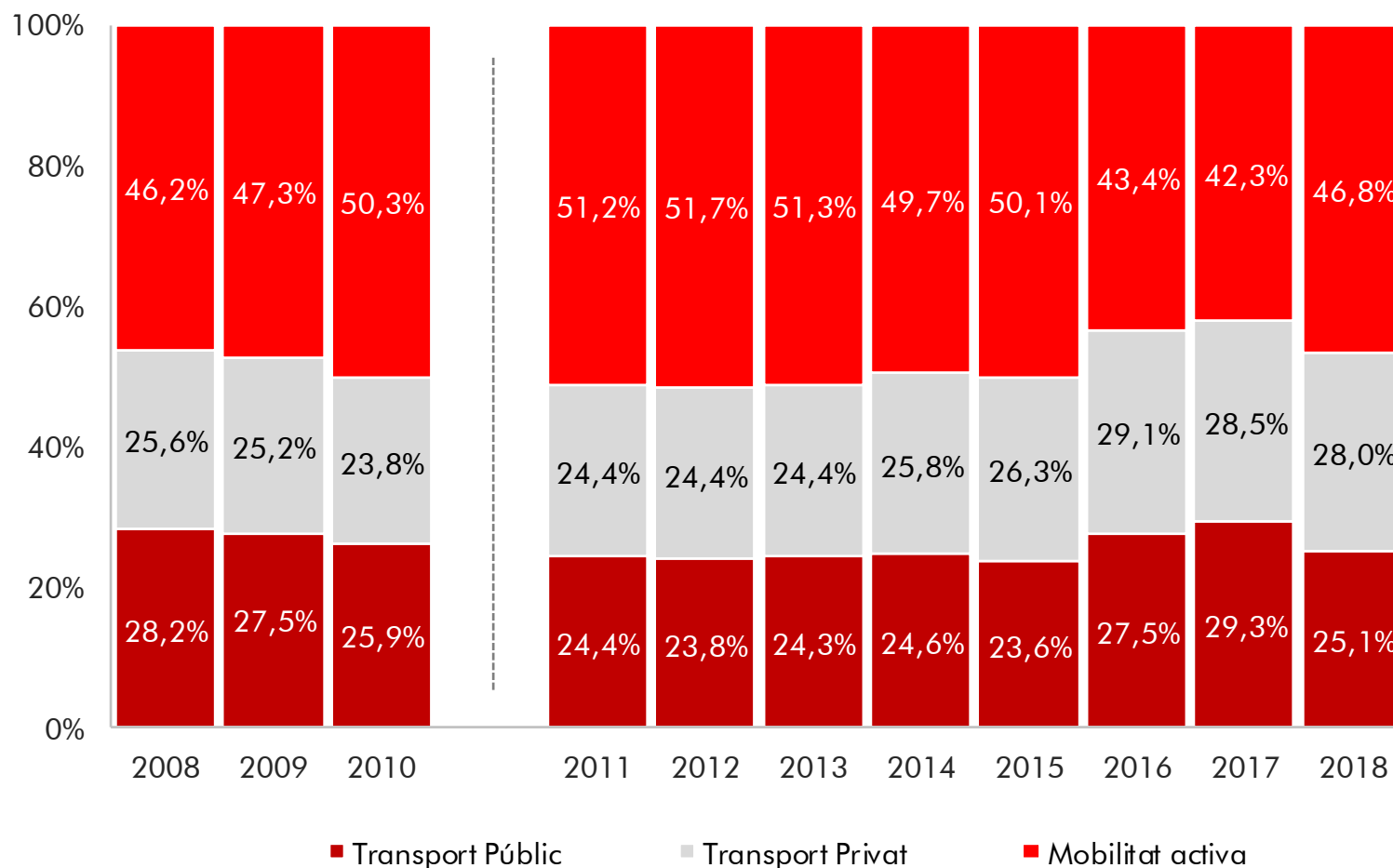


Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

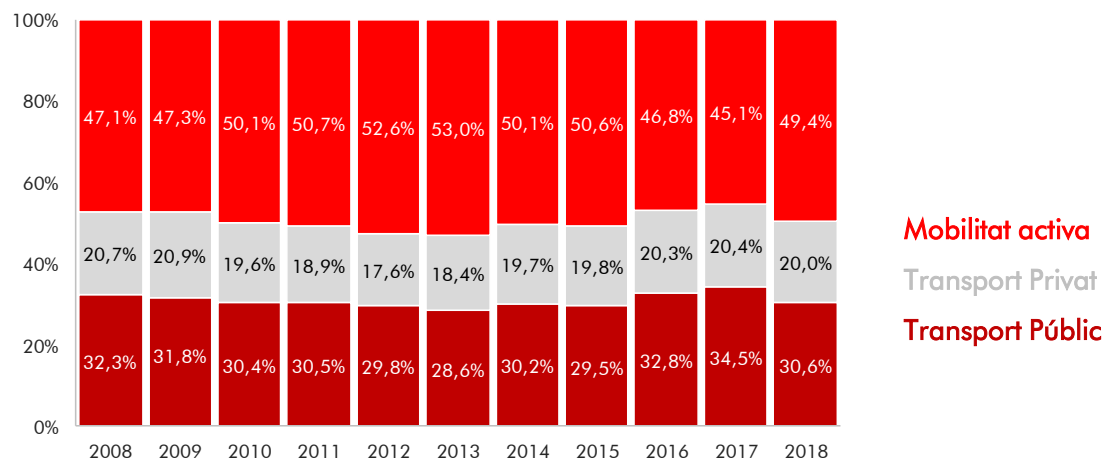


Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

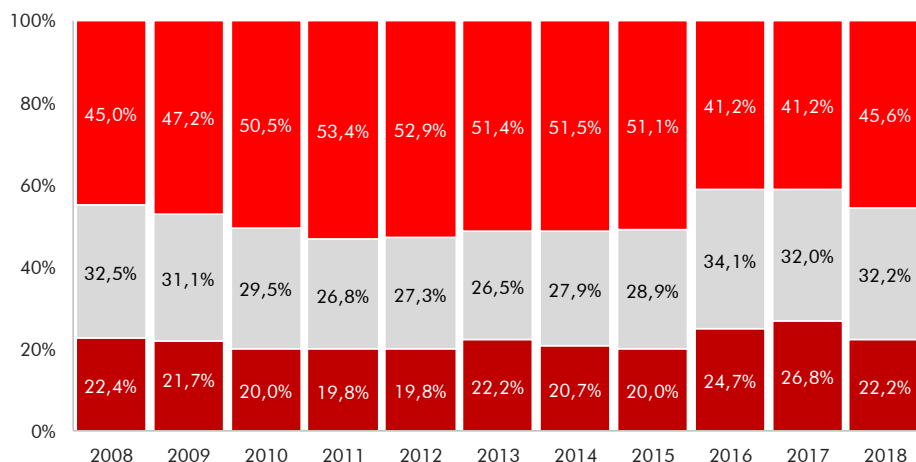
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

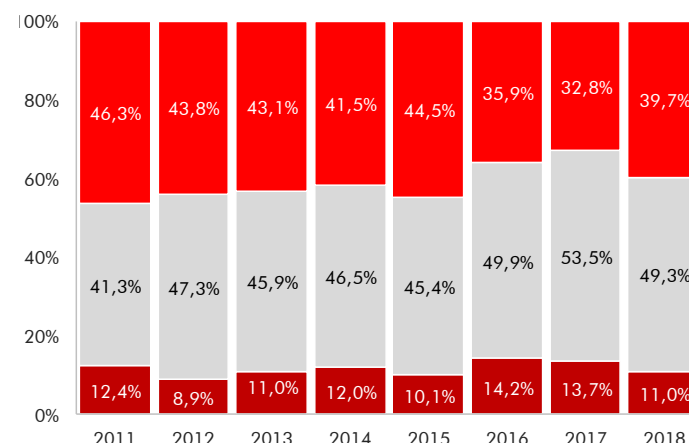
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



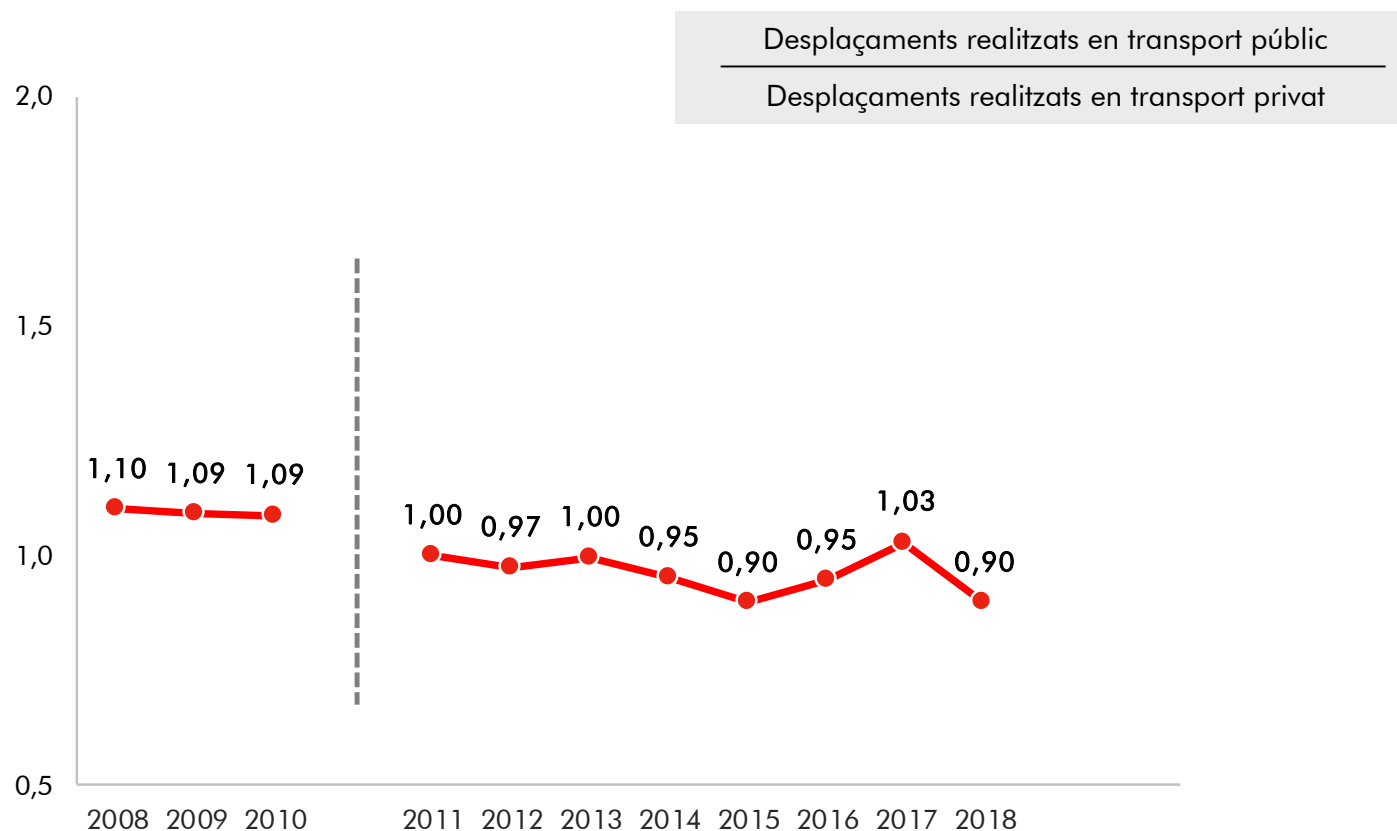
Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

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

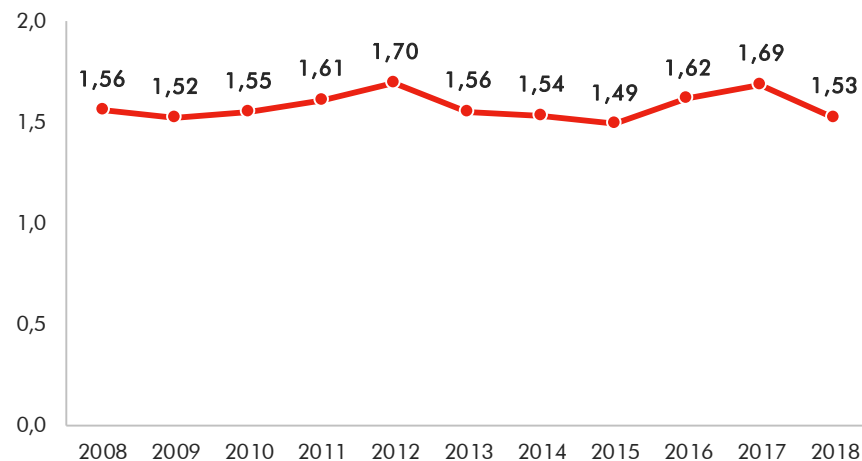


Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

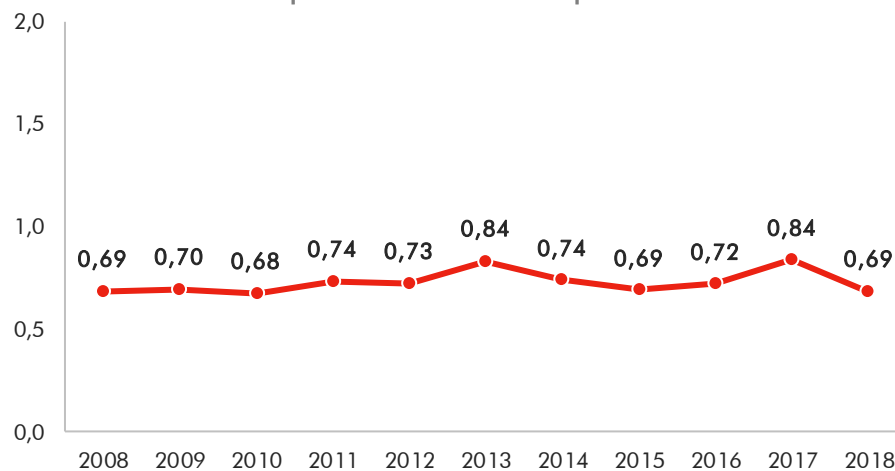
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

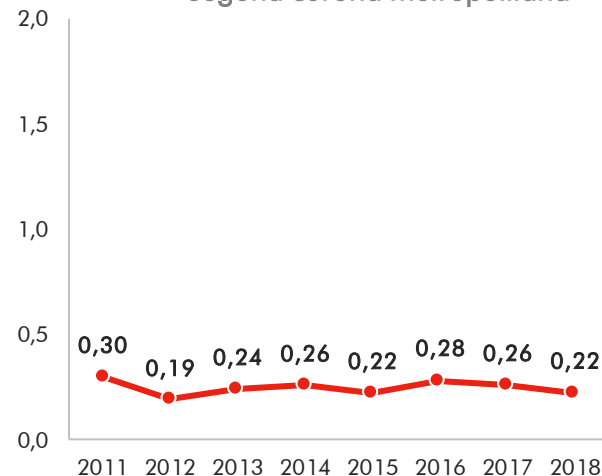
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

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

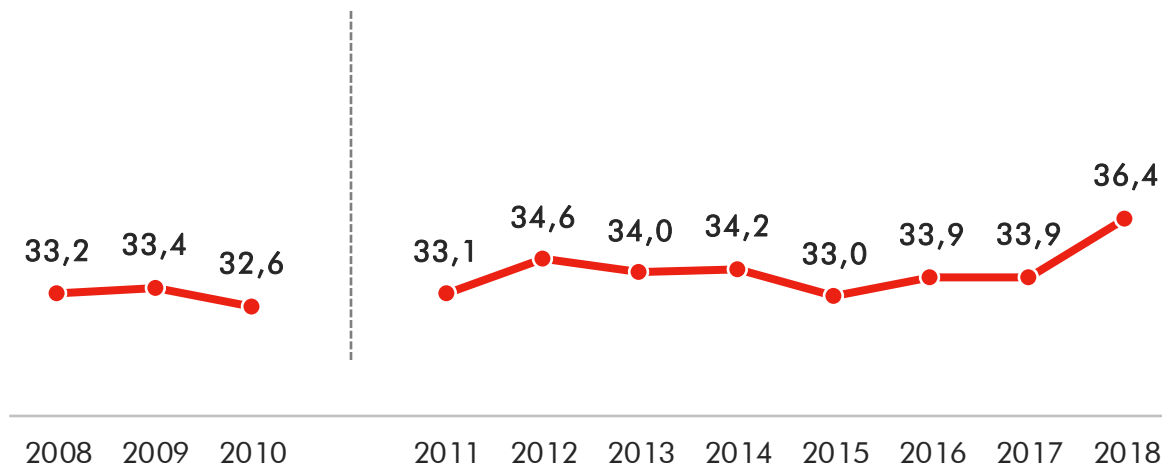
Ocupació declarada dels vehicles: persones per vehicle en cadascuna de les etapes en els que es fa servir el cotxe/moto (conductor o acompanyant). És una dada declarada per l'entrevistat que inclou a persones menors de 16 anys.

COTXE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ocupació calculada	1,15	1,24	1,21	1,20	1,25	1,22	1,18	1,18	1,16	1,15	1,19
Ocupació declarada	nd	nd	nd	1,68	1,74	1,71	1,65	1,64	1,62	1,63	1,64

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



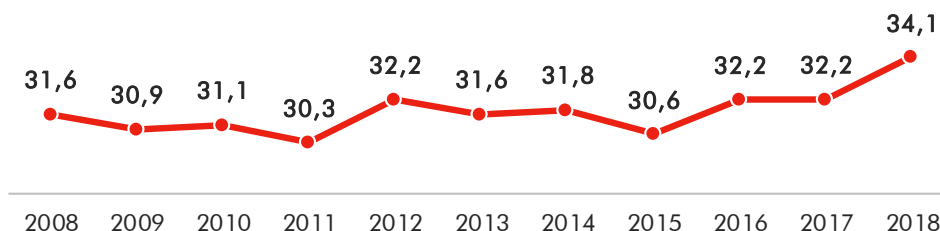
A partir del 2006 l'enquesta inclou els modes de transport ferroviari de mitjana i llarga distància.

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

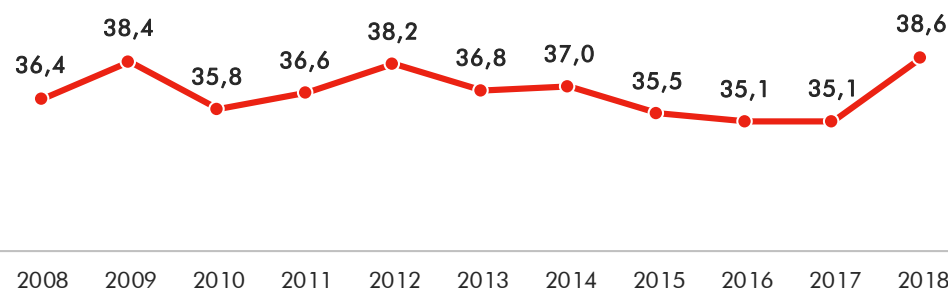
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

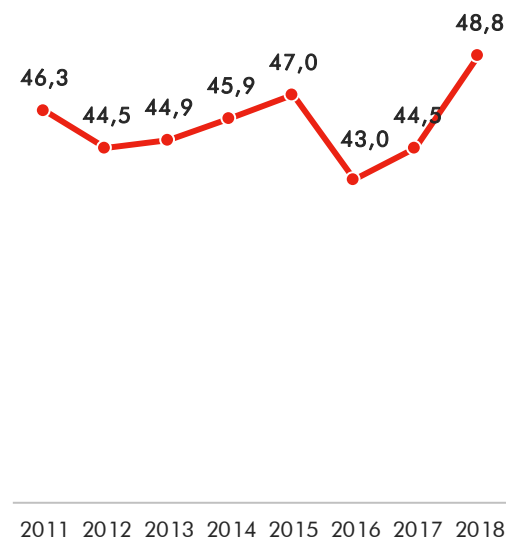
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



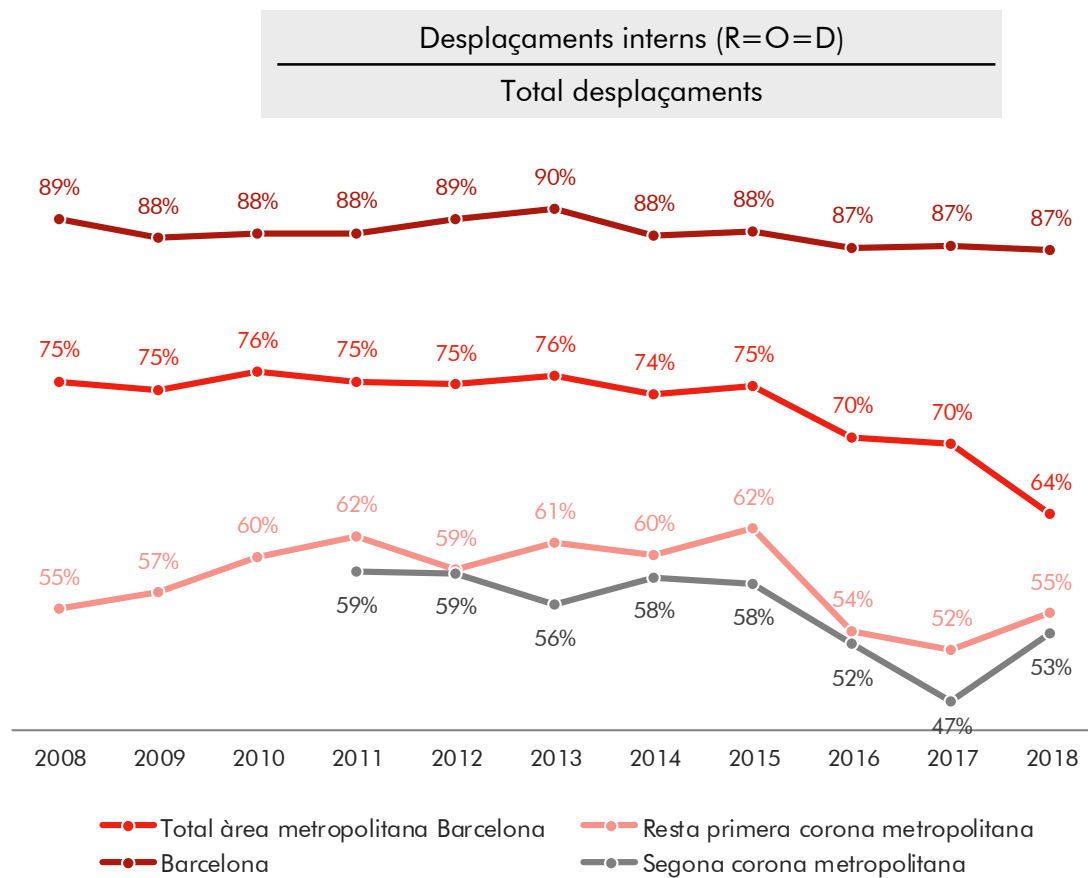
Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Autocontenció municipal

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



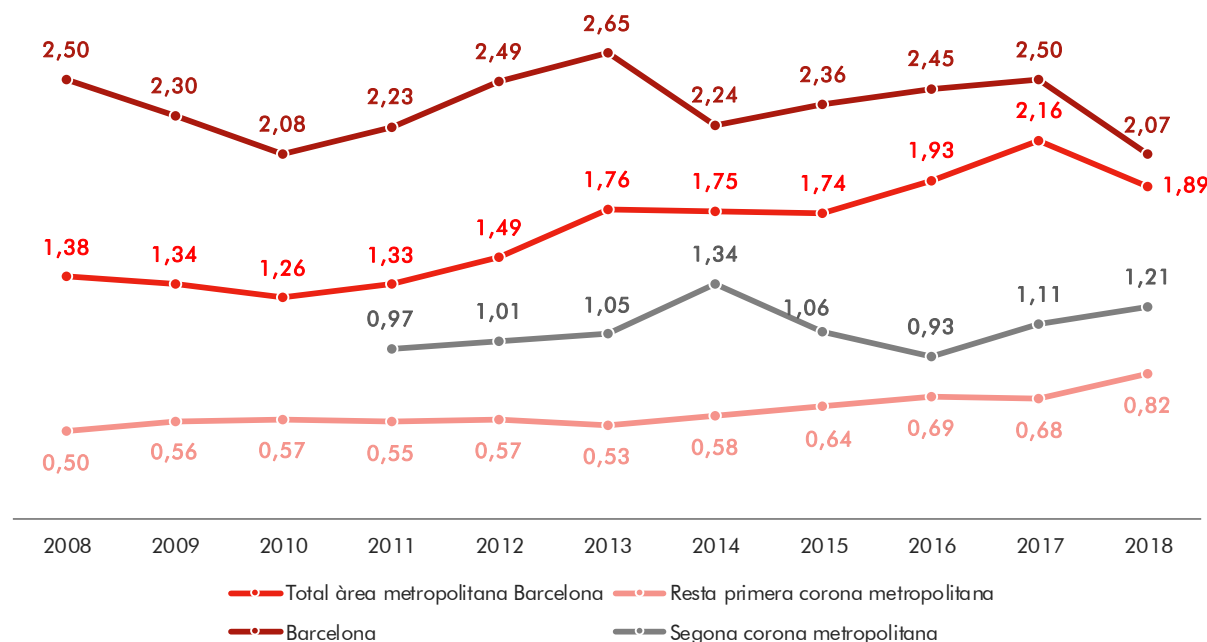
Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio atracció i emissió (RAE)

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

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



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

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

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració de la xarxa de transport públic

VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,9	6,8	7,1	7,0	7,2	7,0	7,3	7,3
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	7,0	7,0	7,1	7,0	7,1	7,1	7,4	7,4
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,5	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,8	6,9
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	3,9	2,8	3,1	2,8	3,6	3,8	4,4	4,4

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2018 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

FITXA TÈCNICA

Univers. Persones residents a l'àmbit territorial de l'STI, incloent el Berguedà, de 16 i més anys.

Mostra. Mostreig estratificat polietàpic. Extracció prèvia i aleatòria de la mostra del Registre de població de Catalunya. La mostra està integrada per 10.117 individus residents a l'àmbit de l'STI: 2.200 a Barcelona, 3.906 a la primera corona de l'STI, 5.108 a l'AMB i 7.943 a l'RMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,0\%$ per als residents al conjunt de l'STI.

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

Recollida informació. Entrevista telefònica amb metodologia CATI (9.798), entrevista autoadministrada per internet amb la metodologia CAWI (249) i entrevista presencial domiciliàries assistides per ordinador amb la metodologia CAPI (70).

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

Període d'enquestació. Del 16 d'octubre al 13 de desembre de 2018.

Ponderació: A partir del padró municipal a 1 de gener de 2018.

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

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

Zones metropolitanes	Mostra	Error
Barcelona	2.200	2,1%
Resta 1a corona STI	1.706	2,4%
TOTAL 1a corona STI	3.906	1,6%
Resta àrea metropolitana de Barcelona	1.202	2,9%
TOTAL àrea metropolitana de Barcelon	5.108	1,4%
Resta RMB	2.835	1,9%
TOTAL RMB	7.943	1,1%
Resta STI	2.174	2,2%
TOTAL STI	10.117	1,0%

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

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

Mode de transport:

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

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

Població professional: aquella part de la població que afirma haver realitzat 8 o més desplaçaments diaris per motius laborals. Es tracta de persones que tenen l'acció de desplaçar-se com a un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc). En el present informe només s'inclouen els desplaçaments d'anada i tornada a la feina, així com els desplaçaments personals que l'entrevistat hagi fet al llarg del dia.

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

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

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

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

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

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

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

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

QÜESTIONARI

Questionari EMEF 2018

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

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ES LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

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

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

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

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

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

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

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

MOBILITAT

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

1. Sí 2. No → **P2b.** Per quin motiu no va sortir vostè de casa?

1. Malaltia, discapacitat
 2. Va treballar/estudiar al domicili
 3. Estava de vacances
 4. Edat (jubilat...)
 5. No vol contestar
 6. No calia/no va voler sortir
 98. Altres. Especificar _____ → **P7**

DESPLAÇAMENTS

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

P2c. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BE SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJA DE TRANSPORT?

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

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

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

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

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

P2f. CALCULAR ELS DESPLAÇAMENTS MOTIU NO LABORAL, SEGONS LES RESPOSTES (P2c, P2d i P2e)

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

P3. ENS POT DIR, PER ORDRE, ELS DESPLAÇAMENTS QUE VA FER, INDICANT-NOS PRIMER, EL MOTIU; SEGON, EL LLOC; DESPRÉS, L'HORA D'INICI, ELS MINUTS I EL MITJÀ DE TRANSPORT DE CADA UN D'ELLS? (des del matí fins a la nit)

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

... (preveure espai fins a 16 desplaçaments)

Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe(conductor i acompanyant) / moto com a conductor. Preguntar per aparcament i antiguitat (si no sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula) quan utilitza cotxe com a conductor/ moto com a conductor.

Ocupació i antiguitat només preguntar-ho la darrera vegada si hi ha més d'un mitjà privat com a conductor en un mateix desplaçament.

Combustible es pregunta quan utilitza cotxe conductor

En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

- | | |
|--|---|
| 1. Domicili | 12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports |
| 2. Tornada a hotel/casa d'altres | 13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci) |
| 3. Treball | 14. Sense destinació fixe, passejar |
| 4. Estudi | 15. Segona residència |
| 5. Compres quotidianes | 16. Tenir cura d'alguna persona (gent gran nens...) |
| 6. Compres no quotidianes | 98. Altres motius. Especificar _____ |
| 7. Menjar/hospital | |
| 8. Visita amic/familiar | |
| 9. Acompanyar/recollir/buscar persones | |
| 10. Gestions de treball | |

CODIFICACIÓ MITJA

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

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

- A. AL CARRER**
1. Sí
 A. Pagant (sense brega, verde, altres colors)
 B. Sense pagar o lliure (en places indicades, sobre la vorera, en doble fila, també sense residència, cò gratuïta per l'hora, incloent-secampat)
2. No
- B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)**
3. Sí
 A. Pagant
 B. Sense pagar o lliure
4. No
- C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A SIMPLETS, PER A CLIENTS...)**
5. Sí
 A. Pagant
 B. Sense pagar o lliure
6. No
- D. ALTRES**
7. Propietat, lloguer, concessió
 8. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càlcul
 9. No s'aparc, només para un moment
 98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 11

P3b. EL SERVEI DE TAXI ERA:

1. Taxi amb llicència municipal/Àrea Metropolitana/Generalitat 2. VTC (Uber/Cabify...) 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 12

P3c. AQUEST COTXE ERA:

1. Cotxe Privat 2. Cotxe compartit (Bla Bla Car, Carsharing...) 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 13

P3d. AQUEST COTXE ERA:

1. Cotxe Privat 2. Cotxe compartit (Bla Bla Car, Carsharing...) 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 14

P3e. AQUESTA MOTO ERA:

1. Moto Privada 2. Moto compartida (Ecootra...) 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 15

P3f. AQUESTA MOTO ERA:

1. Moto Privada 2. Moto compartida (Ecootra...) 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 17

P3g. AQUESTA BICICLETA ERA:

1. Bici Privada 2. Bici compartida (Donkey Replu...) 3. Bicing 4. Dels tres tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → a cada desplaçament que Mitja= 12-15 i Ocupació>1 (si va servir més d'un mitjà en un mateix desplaçament preguntar per l'últim)

P3h. QUINES ERA/EN LA/LES PERSONA/ES AMB QUI VIATJÀVA VOSTRE?
 1. Familiar 2. Amic 3. Company de feina, estudis 4. 1+2 5. 2+3 6. Altres
FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats (P1b=1) i motiu ≠(3,10)

P3L. VOSTRE HA DIT QUE ES ACTIU/OCCUPAT I NO INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS. AIXÒ ÉS CORRECTE?
 1. Sí, perquè treballa a casa 3. Sí, estava de baixa 97. No, no és correcte → **CORREGIR P3**
 2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances 4. Només va treballar unes hores 98. Altres. Especificar 99. NS/NC

ALTA MOBILITAT LABORAL
FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina.
P4. QUINA ES LA SEVA PROFESSION?
 1. Taxistes i xofers d'automòbils 4. Distribució amb bicicleta/motocicleta/ciclomotor (missatgers, repartidors)
 2. Conductors d'autobús/autocan'tren 5. Representants de comerç i tècnics de vendes 98. Altres. Especificar ____
 3. Conductors camió/furgoneta 6. Tècnics de manteniment i reparacions 99. NS/NC

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

P5. QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITARIAMENT EN LA SEVA FEINA:
 1. A peu 4. Cobxe 98. Altres. Especificar ____
 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari, etc.) 5. Furgoneta/camió
 3. Moto 6. Bicieta

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

P6. UTILITZA EL MATEIX MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?
 1. Sí 2. No

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC
FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P7. VALORI ELS SEGÜENTS ELEM ENTES REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:
 A. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se per dins del seu municipi, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona) ____
 B. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona) ____
 C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona) ____
 D. El preu del transport públic en relació als serveis oferts, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat) ____

US DE MITJANS DE TRANSPORT
FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P8A. AVALUÍ, SI US PLAU, L'ÚS QUE VOSTRE FA DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT
 1. Mai/Quasi mai 2. A vegades 3. Sovint 4. Quasi sempre 5. Sempre

	P8a Ús	P9 Satisfacció
A. Anar a peu	____	____
B. Anar en bicicleta	____	____
C. Anar en cobxe com a conductor	____	____
D. Anar en cobxe com a acompanyant	____	____
E. Anar en moto	____	____
F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi/Uber/Cabify	____	____
P. Anar en patinet, segway, altres ginyis	____	____

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

P8B. DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:
 1. Sí/A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai

	P8b Ús	P9 Satisfacció
G. Metro	____	____
H. Bus urbà de Barcelona (TMB)	____	____
I. Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	____	____
J. Bus interurbà	____	____
K. Tramvia	____	____
L. Renfe rodalies	____	____
M. Renfe regional/mitja distància	____	____

N. FGC
 O. Taxi/Uber/Cabify

FILTRE → (P8a C, D>1)

P8C. VALORI DE 0 (Mai) a 10 (sempre) L'ÚS QUE FA DE:
 A. Cobxe Privat
 B. Cobxe compartit (Bla Bla Car, Carsharing...)

FILTRE → (P8a E>1)

P8D. VALORI DE 0 (Mai) a 10 (sempre) L'ÚS QUE FA DE:
 A. Moto Privada
 B. Moto compartida (Ecootra...)

FILTRE → (P8b O =1)

P8E. VALORI DE 0 (Mai) a 10 (sempre) L'ÚS QUE FA DE:
 A. Taxi amb llicència municipal/Àrea Metropolitana/generalitat
 B. VTC (Uber/Cabify...)

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

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

P10. QUANTS VEHICLES HI HA A LA SEVA RESIDÈNCIA HABITUAL?
 A. Cobxe
 B. Moto/ciclomotor
 C. Bicieta
 D. Altres. Especificar ____

FILTRE → (P8b G-N=1) UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC

P11. ON CONSULTA ELS HORARIS I RUTES DEL TRANSPORT PÚBLIC QUAN L'UTILITZA?
 3 motius o respostes màxim (no llegir respostes)
 1. No els consulto, ja els conec de memòria
 2. Al web/APP del propi operador que utilitzo
 3. Google
 4. A d'altres webs/APPs genèrics (moovit...). Especificar: ____
 5. A la parada o estació
 6. Al Mou-te (Al cercador de rutes de la Generalitat)
 98. Altres: Especificar ____
 99. NS/NC

FILTRE → (P8b G-N=1) UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC

P12. CONSULTA LES INCIDÈNCIES DEL TRANSPORT PÚBLIC QUAN L'UTILITZA?
 3 motius o respostes màxim (no llegir respostes)
 1. No, perquè desconec on consultar-ho
 2. No, però sé on consultar-ho
 3. Sí, al web/APP del servei/operador que utilitzaré
 4. Sí, a les xarxes socials (com Twitter) del servei/operador que utilitzaré
 5. Sí, a les xarxes socials (com Twitter) d'usuaris que alerten de les incidències
 6. Sí, a Google
 7. Sí, a d'altres webs/APPs genèrics (moovit...). Especificar: ____
 98. Altres: Especificar ____
 99. NS/NC

FILTRE → (P8b G-N=1) UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC. Preguntar per un únic mitjà, escollint aleatòriament entre els que utilitza.

P13. VALORI DE 0 (molt malament) a 10 (molt bé) ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:
 A. L'accés o itinerari fins a la parada/estació (desplaçar-se fins a aquesta, o des d'aquesta) ____
 B. L'espai per moure's dins l'estació en cas que existeixi (rebedor, desplaçament interns...) i l'accessibilitat a andanes ____
 C. L'accessibilitat i mobilitat dins dels vehicles que utilitza ____
 D. L'accessibilitat a l'hora de pujar o baixar del vehicle ____
 E. L'accessibilitat a la informació de l'oferta i serveis ____
 F. Les opcions i la xarxa de punts de venda de títols de transport ____

FILTRE → (P8 C,D,E>1) UTILITZA EL TRANSPORT PRIVAT

P14. CONSULTA L'ESTAT DEL TRANSIT ABANS DE REALITZAR UN DESPLAÇAMENT EN COTXE O MOTO? (no llegir respostes)
 3 motius o respostes màxim (no llegir respostes)

1. No, no el consulto mai
2. Només el consulto si he de realitzar un desplaçament poc freqüent
3. Sí, per evitar cues (si he de canviar d'itinerari o d'horari)
4. Sí, sempre
5. Sí, per valorar si amb altres mitjans de transport podria arribar millor
98. Altres. Especificar: _____
99. NS/NC

FILTRE → (P18>1) CONSULTA L'ESTAT DEL TRÀNSIT

P15. QUIN CANAL DE COMUNICACIÓ UTILITZA? (no llegir preguntes)
3 motius o respostes màxim (no llegir respostes)

1. WEB/APP. Especificar: _____
2. Al navegador del cotxe (vehicle).
3. La radio (falques)
4. La TV (informatius)
5. Xarxes socials
98. Altres. Especificar: _____
99. NS/NC

DADES PERSONALS

P16. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTE? 19 o 20 ____ (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de la persona)

P17. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?

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

P18. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS:

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

P19. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?

1. Sí
2. No

FILTRE → Només si la tenen (P22=1)

P23A. DE QUIN GRAU?

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

P23B. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (llegir)

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

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

OBSERVACIONS

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