

Bellaterra, maig de 2015

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2014 (EMEF 2014)

La mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona

MARC DE REFERÈNCIA	5
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	10
1 Característiques bàsiques de la mobilitat	11
1.1 Perfils de mobilitat	11
1.2 Anàlisi territorial	12
2 Motiu del desplaçament	14
2.1 Dades generals	14
2.2 Anàlisi territorial	16
3 Mode de transport	17
3.1 Dades generals	17
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	21
3.3 Anàlisi territorial	22
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	24
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	26
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	27
4 El temps de la mobilitat	29
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	29
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	32
5 La mobilitat segons segments de població	36
5.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	36

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA 42

1	Ús subjectiu dels modes de transport	43
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	43
1.2	Motius per utilitzar els modes mecanitzats	44
2	Valoració dels modes de transport	47
2.1	Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	47
2.2	Valoració dels mitjans de transport segons àmbit territorial	48
3	Percepció d'inseguretats dels modes de transport	49
3.1	Percepció d'inseguretats dels mitjans de transport	49
4	Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	50
4.1	Avaluació de les polítiques de mobilitat	50
4.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	52

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DELS RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT 53

1	Dinàmiques territorials de la mobilitat	54
1.1	Tipus de fluxos	54
1.2	Motiu de desplaçament	57
1.3	Mode de transport	58
1.4	Autocontenció	61
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	63

COMPARATIVA TEMPORAL	64
1 Comparativa temporal EMEF 2003 - EMEF 2014	65
1.1 Presentació	65
1.2 Principals indicadors de mobilitat	66
1.3 Principals indicadors de la dimensió subjectiva	66
FITXA TÈCNICA	85
QÜESTIONARI	89

MARC DE REFERÈNCIA



Marc de referència

- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual, que enguany ha estat promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Ajuntament de Barcelona, l'Agrupació de municipis amb transport urbà (AMTU) i l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat). L'edició d'aquest any és la dotzena i per primera vegada l'EMEF és estadística oficial.
- L'objectiu és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2014, de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Tarifari Integrat (STI) de 16 i més anys.
- L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona. Els desplaçaments analitzats són els de la població general de 16 i més anys, incloent els desplaçaments in itinere dels professionals de la mobilitat.
- L'informe s'ha dividit en cinc parts:

PART I. MARC DE REFERÈNCIA

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

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

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

PART III. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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

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

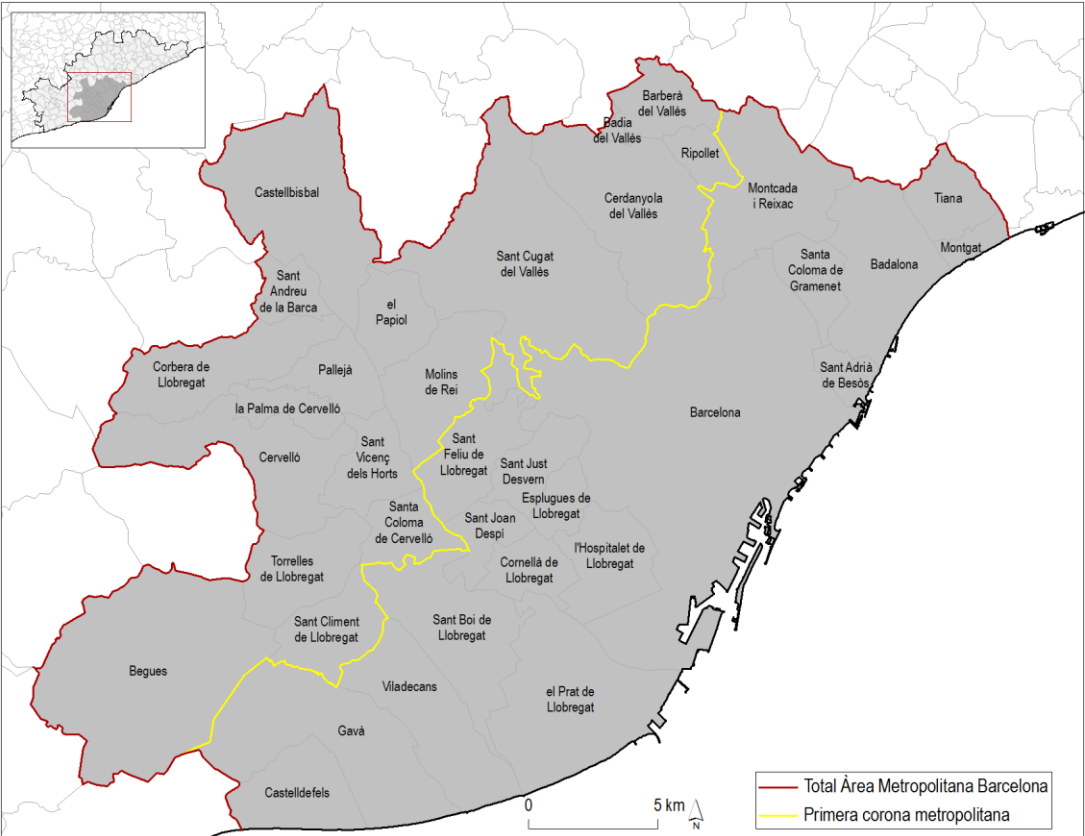
- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels residents al Sistema Tarifari Integrat (STI).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de tots els residents a l'STI i des de la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

PART V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat, de les dotze edicions de l'EMEF (2003-2014),
 - Pel conjunt de desplaçaments dels residents a la primera corona metropolitana (antiga EMT o àmbit de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat) pel període 2003-2010.
 - Pel conjunt de desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona pel període 2011-2014.

Marc de referència

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



- L'anàlisi de la mobilitat en aquest territori s'ha fet a partir de la segmentació en corones 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 (129,4 km²), representa el 20,4% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,2 milions) ha sofert un lleuger descens en relació al 2013.

AREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2014	FONT D'INFORMACIÓ
Superfície (km ²)	635,4	Idescat
Superfície sòl urbà* (km ²)	129,4	IERMB a partir de Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya (2009), CREA F
Densitat total (hab/km ²)	5.058,6	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	24.839,3	IERMB a partir de Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya (2009), CREA F

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

INFORMACIÓ BÀSICA DEMOGRÀFICA I SOCIAL	2013		2014		Diferències 2014-2013		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Població							
Total AMB	3.228.569	100,0%	3.214.211	100,0%	-14.358	-0,4%	Idescat. Padró continu
Barcelona	1.611.822	49,9%	1.602.386	49,6%	-9.436	-0,6%	
Resta 1a Corona STI	1.231.273	38,1%	1.225.239	37,9%	-6.034	-0,5%	
<i>Total 1a Corona STI</i>	<i>2.843.095</i>	<i>88,1%</i>	<i>2.827.625</i>	<i>87,6%</i>	<i>-15.470</i>	<i>-0,5%</i>	
Segona corona metropolitana	385.474	11,9%	386.586	12,0%	1.112	0,3%	
Creixement població 2003-2014	-	-	-	-	137.057	4,5%	INE
Població nascuda a l'estranger	936.787	29,0%	918.633	28,5%	-18.154	-1,9%	INE
Taxa d'atur							
Província Barcelona	21,7%		20,0%		-1,7		INE. Encuesta de Población Activa
Barcelona	17,5%		17,0%		-0,5		Ajuntament de Barcelona

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils de mobilitat

- La població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona es classifica segons les seves pautes de mobilitat en: població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, etc.).
- En dia feiner, la població mòbil realitza 10,6 milions de desplaçaments, 3,9 desplaçaments per persona al dia.
 - Sense tenir en compte els desplaçaments in labore dels professionals (durant la jornada laboral), el promig de desplaçaments per persona i dia de la població general és de 3,7.
 - Els professionals de la mobilitat representen l'1% del total de la població i realitzen 391.474 desplaçaments in labore, un promig diari per persona de 13,7 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.523.852	92,2%	10.207.287	96,3%	4,0
Població general sense mobilitat	212.549	7,8%	-	-	-
Total població general	2.736.401	100,0%	10.207.287	96,3%	3,7
Professionals	28.539*	1,0%	391.474	3,7%	13,7
Total àrea metropolitana Barcelona	2.736.401	100,0%	10.598.761	100,0%	3,9

* Els 28.539 individus professionals estan integrats als 2.523.852 individus de la població general amb mobilitat

Aquest apartat sobre la mobilitat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona considera les dades referents a la població general (mòbil i no mòbil): 2.736.401 individus que realitzen 10.207.287 desplaçaments en un dia laborable.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

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

Corones		Individus 16 i més anys		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.291.941	92,3%	5.201.227	4,0
	Població general sense mobilitat	108.062	7,7%	-	-
	Total	1.400.003	100,0%	5.201.227	3,7
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	947.291	92,3%	3.860.347	4,1
	Població general sense mobilitat	79.309	7,7%	-	-
	Total	1.026.600	100,0%	3.860.347	3,8
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.239.232	92,3%	9.061.574	4,0
	Població general sense mobilitat	187.371	7,7%	-	-
	Total	2.426.603	100,0%	9.061.574	3,7
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	284.620	91,9%	1.145.713	4,0
	Població general sense mobilitat	25.178	8,1%	-	-
	Total	309.798	100,0%	1.145.713	3,7
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.523.852	92,2%	10.207.287	4,0
	Població general sense mobilitat	212.549	7,8%	-	-
	Total	2.736.401	100,0%	10.207.287	3,7

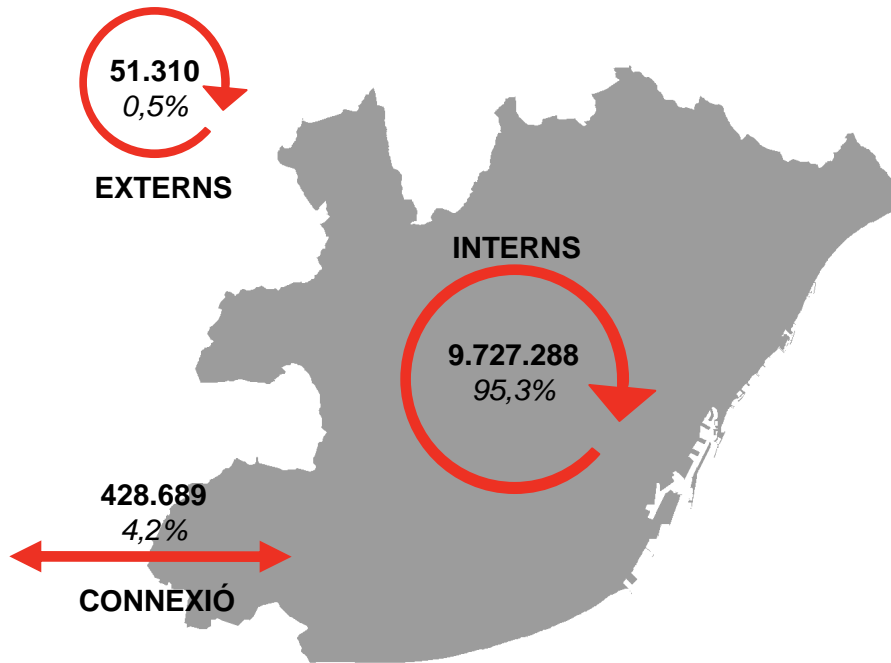
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

El 95,3% dels desplaçaments realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit; un 4,2% són de connexió. Només el 0,5% dels seus desplaçaments són realitzats fora d'aquest territori.



Tipus de recorregut

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

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

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

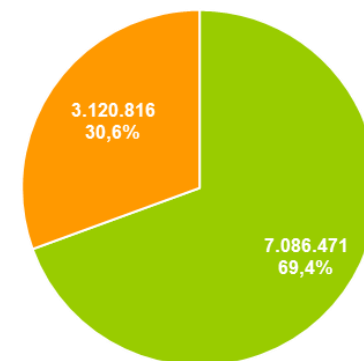
Total desplaçaments en dia feiner: 10.207.287

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

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

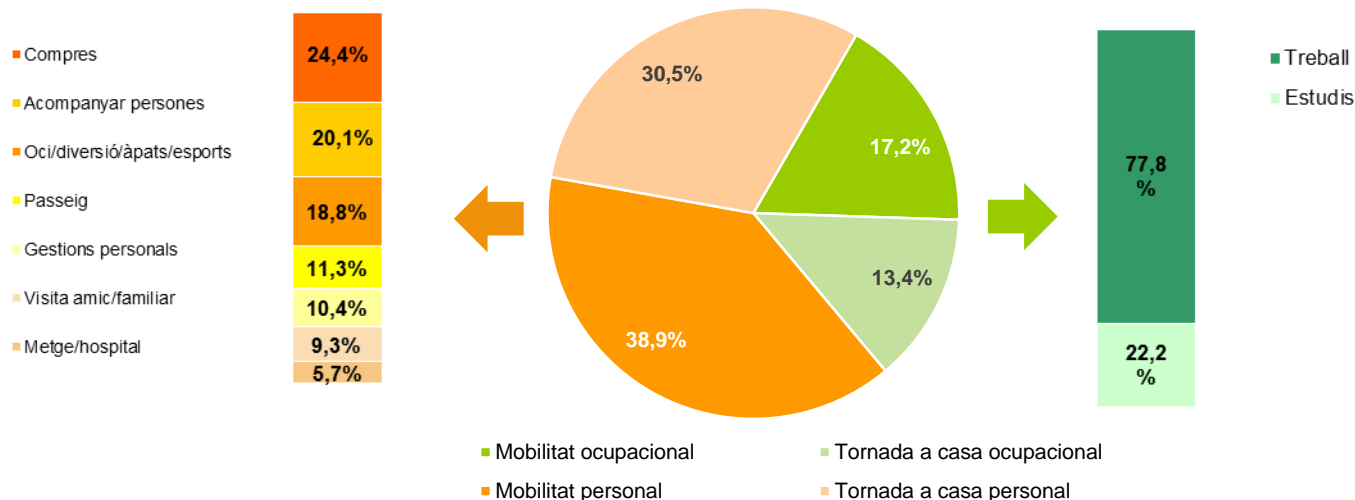


■ Mobilitat personal ■ Mobilitat ocupacional

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

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

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



2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

Motius de la mobilitat diària

- Les agrupacions de quatre i més motius expliquen la mobilitat diària del 59,8% de la població d'aquest àmbit territorial, si bé:
 - Els desplaçaments per motiu ocupacional-tornada i personal-tornada, expliquen la mobilitat diària del 32,3% de la població, i
 - els desplaçaments per motius personal-tornada-personal-tornada i ocupacional-tornada-personal-tornada, expliquen la mobilitat diària del 20,5% de la població mòbil.

Combinacions de motius	% població
1 motiu	0,5%
2 motius	32,3%
3 motius	7,3%
4 i més motius	59,8%

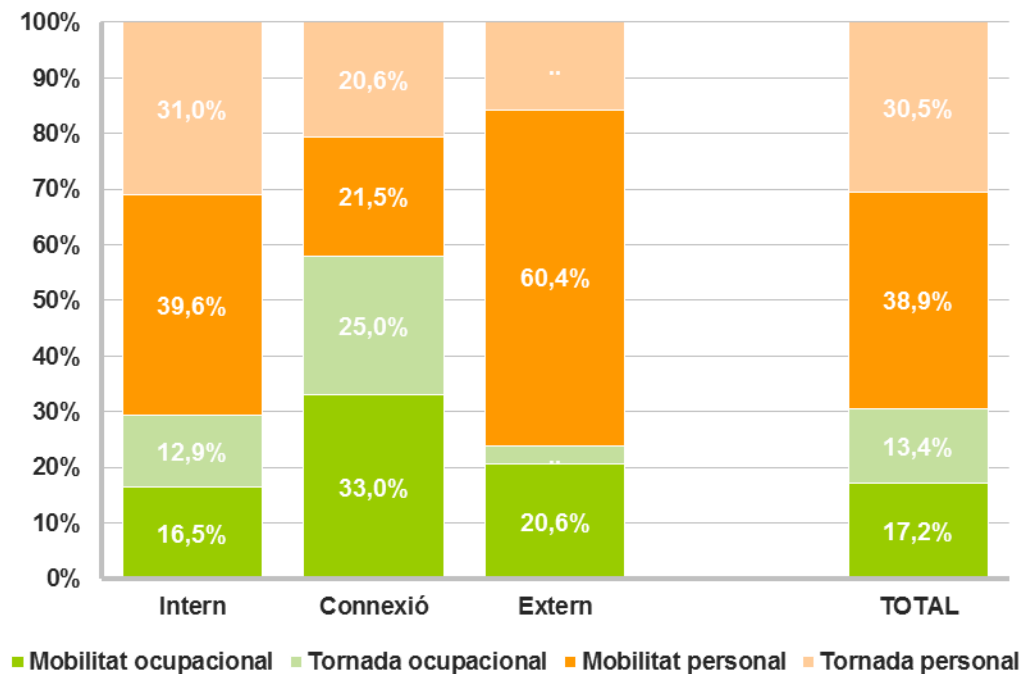
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

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



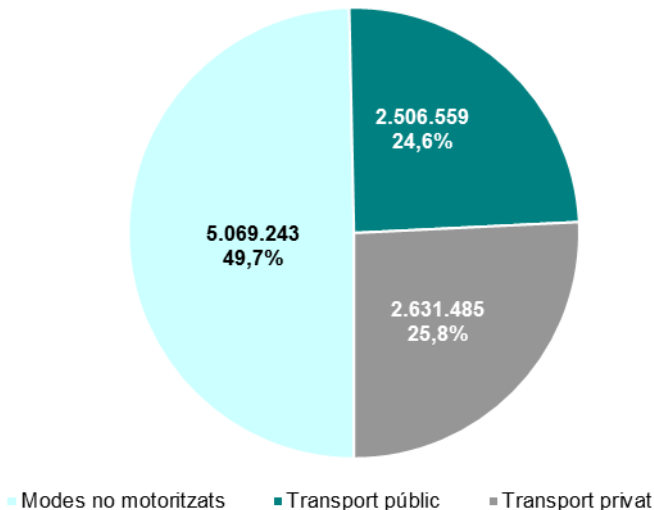
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

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

- Els desplaçaments a peu són majoritaris: representen la meitat de la mobilitat diària dels residents en aquest territori. L'1,5% dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del transport públic i del transport privat és pràcticament igual.
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (9,9% del global diari) i de l'autobús (8,5%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 17,5% del global de desplaçaments diaris.



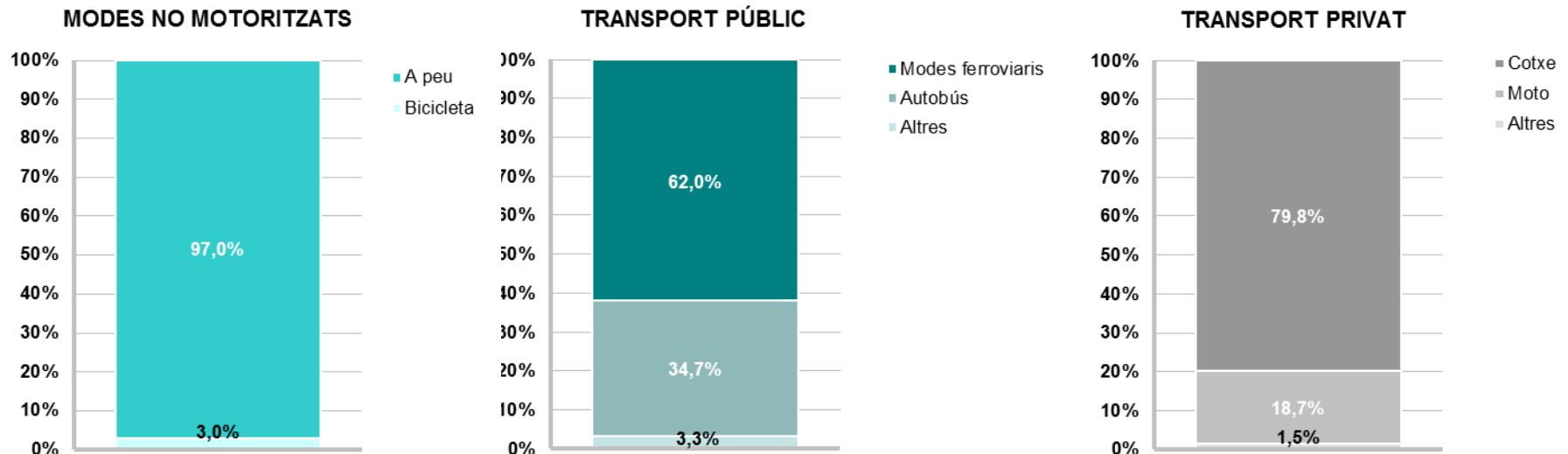
Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	4.916.859	48,2%
Bicicleta	152.384	1,5%
Total no motoritzat	5.069.243	49,7%
Autobús	869.179	8,5%
Metro	1.015.407	9,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	532.784	5,2%
Resta transport públic	89.189	0,9%
Total transport públic	2.506.559	24,6%
Cotxe conductor	1.786.165	17,5%
Cotxe acompanyant	312.781	3,1%
Moto	491.838	4,8%
Resta vehicle privat	40.702	0,4%
Total vehicle privat	2.631.485	25,8%
Total	10.207.287	100,0%

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- L'anar a peu és majoritari entre els desplaçaments no motoritzats: engloba el 97,0% dels mateixos.
- Quant als desplaçaments en transport públic, predominen els modes ferroviaris (62,0%), seguits a major distància de l'ús de l'autobús (34,7%).
- El cotxe és el mitjà amb una major quota d'ús dins dels desplaçaments en transport privat (79,8%). La moto té un menor ús, del 18,7%.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Transport privat

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

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

Persones/cotxe	% viatges
1	57,3%
2	27,1%
3	10,6%
4 i més	5,0%
Total	100,0%








LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Perfil d'usuari segons mitjà de transport

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

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

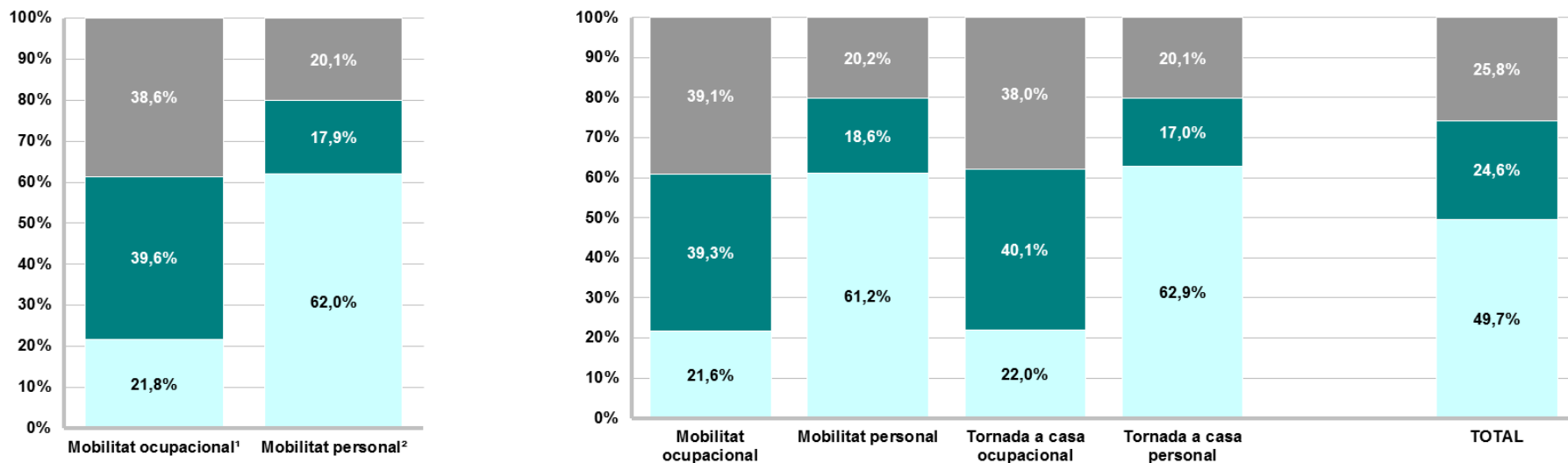
* S'inclou l'anada i tornada segons el motiu

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.2. Motiu de desplaçament i mode de transport

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



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

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

■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

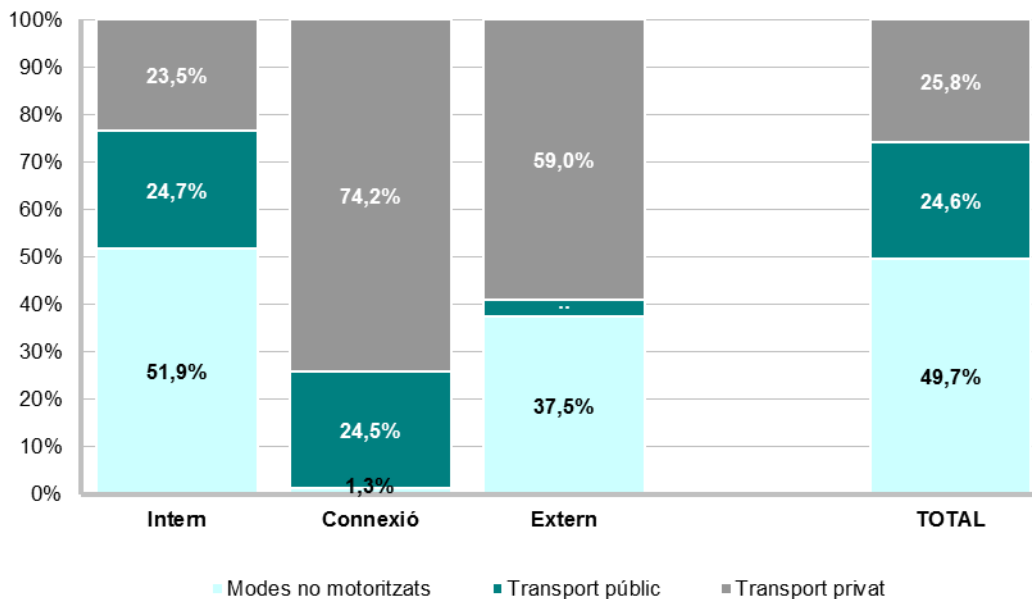
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'ús dels modes no motoritzats és majoritari entre els residents (amb un 51,9% dels desplaçaments). El segueix el transport públic i, per últim, el vehicle privat.
 - La ràtio públic/privat és d'1,1.
- Per contra, el 74,2% dels desplaçaments de connexió són realitzats en vehicle privat.
 - La ràtio públic/privat és de 0,3.



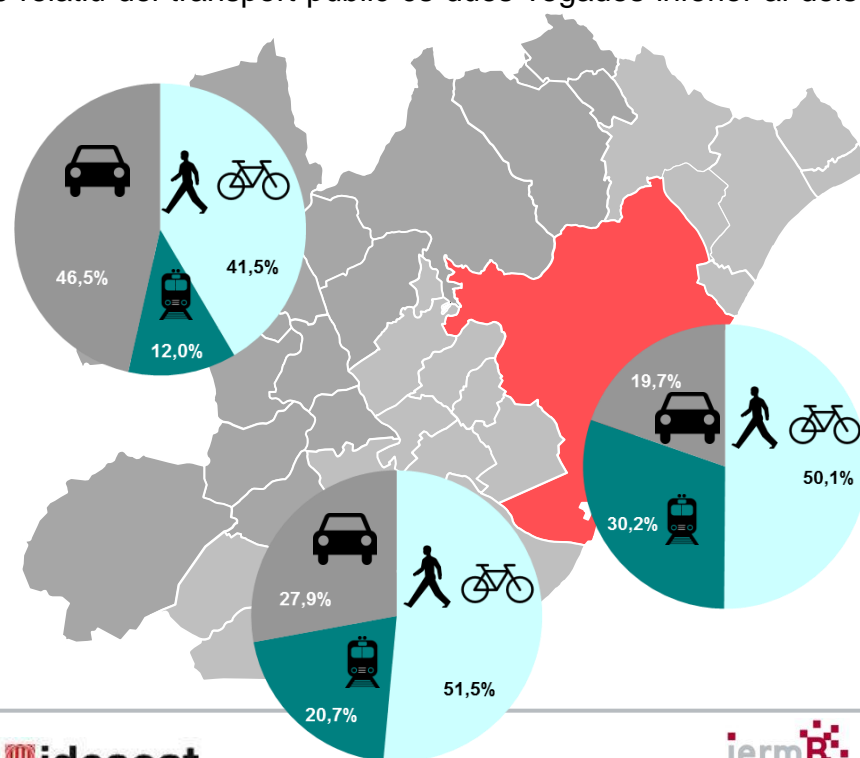
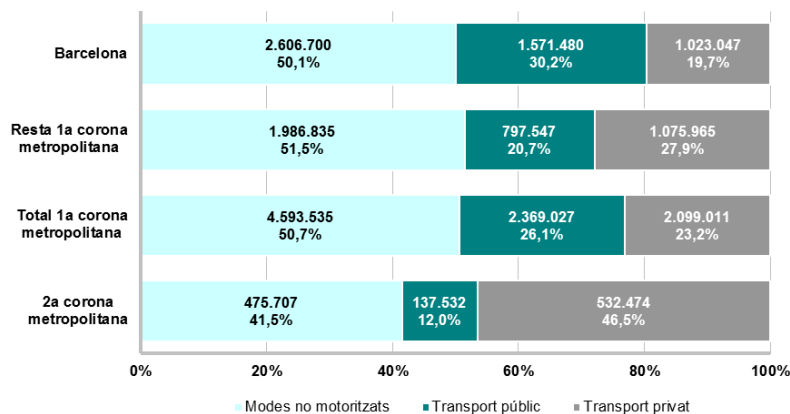
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

- La quota modal en la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona presenta diferències segons la corona de residència:
 - Els residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i el menor del vehicle privat.
 - Tant els residents a Barcelona com a la resta de la 1a corona metropolitana fan servir els modes no motoritzats en més de la meitat dels seus desplaçaments diaris.
 - Els residents a la 2a corona metropolitana, per contra, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en vehicle privat (que engloba el 46,5% de la mobilitat). L'ús relatiu del transport públic és dues vegades inferior al dels residents de la 1a corona metropolitana.



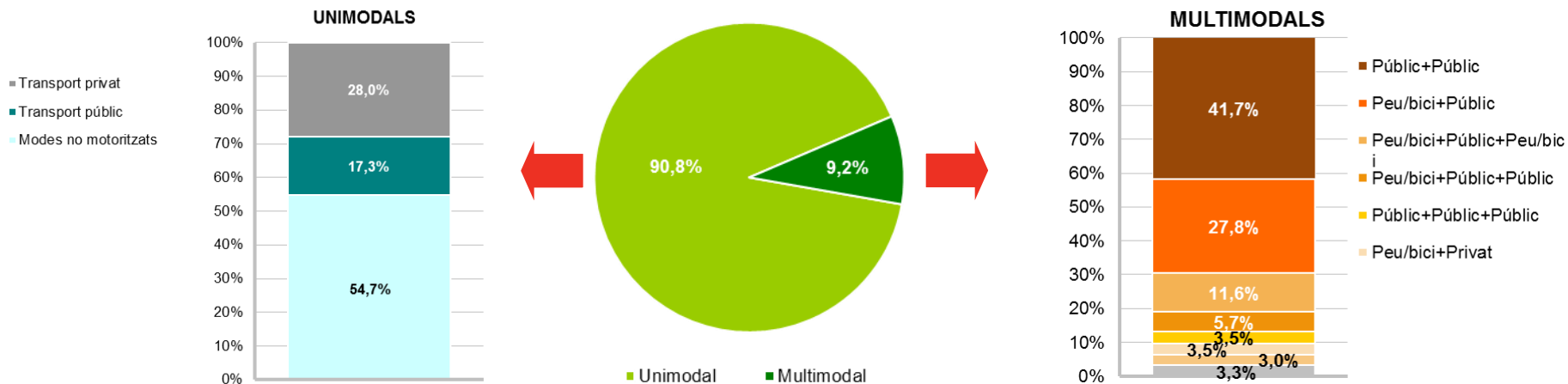
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

El 90,8% dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 9,2% són multimodals (utilitzen dos o més mitjans de transport).

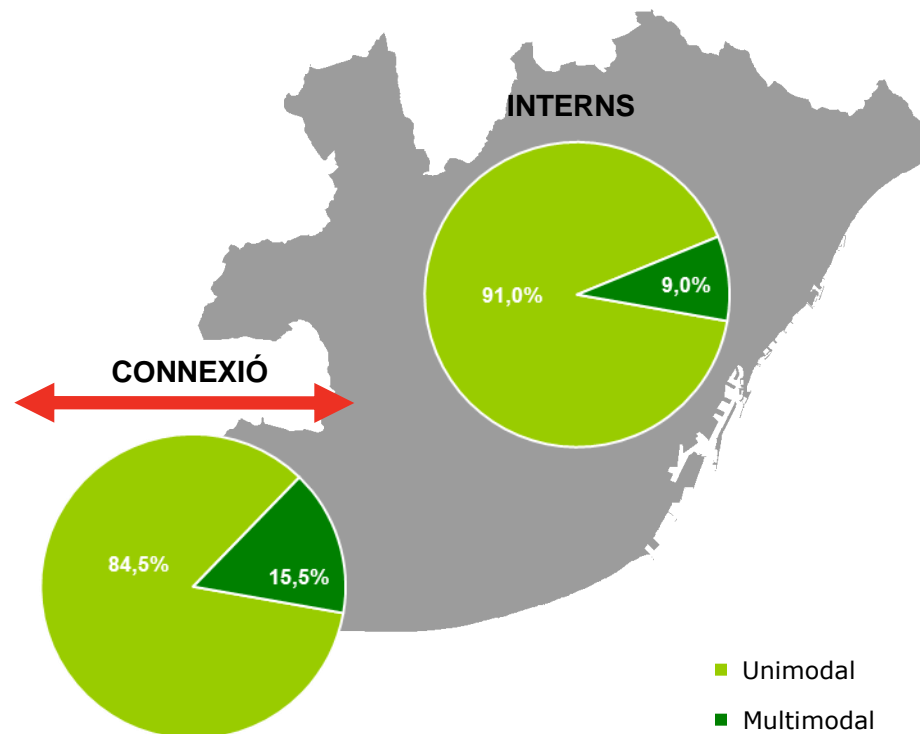
- Els desplaçaments unimodals a peu o en bici són els més freqüents en un dia laborable.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de més d'un mitjà de transport públic i de l'anar a peu més el transport públic.
- El transport públic és el mode amb major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



3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- Els desplaçaments amb una etapa (unimodals) són majoritaris en la mobilitat interna a l'àrea metropolitana de Barcelona. La multimodalitat adquireix major proporció en els desplaçaments de connexió que en els interns (15,5% i 9,0%, respectivament).



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

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

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

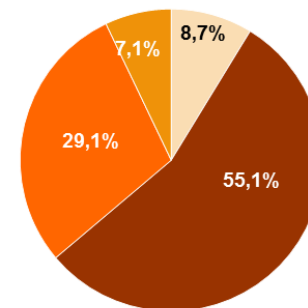
La gratuïtat en l'aparcament és majoritària.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	43,7%	62,4%
Propietat, lloguer o concessió	29,1%	25,9%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	17,9%	8,2%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	1,0%	0,2%
Altres**	8,4%	3,3%
Total	100,0%	100,0%

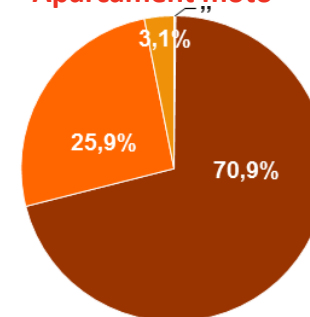
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Aparcament cotxe



Aparcament moto



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

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

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

En els desplaçaments interns al municipi de residència, els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona aparquen el cotxe indistintament en una plaça de propietat/lloguer/concessió, o al carrer.

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

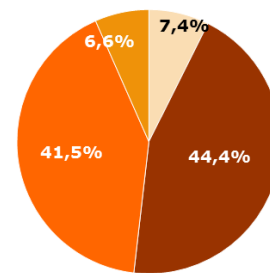
L'aparcament gratuït s'utilitza en el 77,4% dels viatges a d'altres municipis, i el de pagament es dobla en relació als realitzats en el propi municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	41,2%	48,9%
Propietat, lloguer o concessió	41,5%	3,0%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	9,4%	35,7%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	0,9%	2,0%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	2,3%
Altres**	6,6%	8,1%
Total	100,0%	100,0%

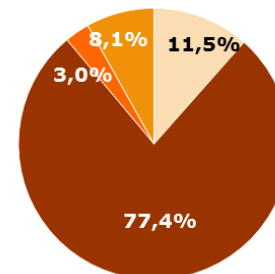
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Municipi de residència



A un altre municipi



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

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

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

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

- D'altra banda, l'aparcament dels cotxes de tornada a casa es fa en un 64,3% en aparcaments de propietat/lloguer/concessió.

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Carrer*	50,3%	52,8%	34,3%	43,7%
Propietat, lloguer o concessió	3,2%	1,9%	64,3%	29,1%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	43,2%	22,7%	..	17,9%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	..	2,3%	..	1,2%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	1,8%	..	1,0%
Altres**	3,2%	18,5%	1,3%	7,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: pagament i gratuït.

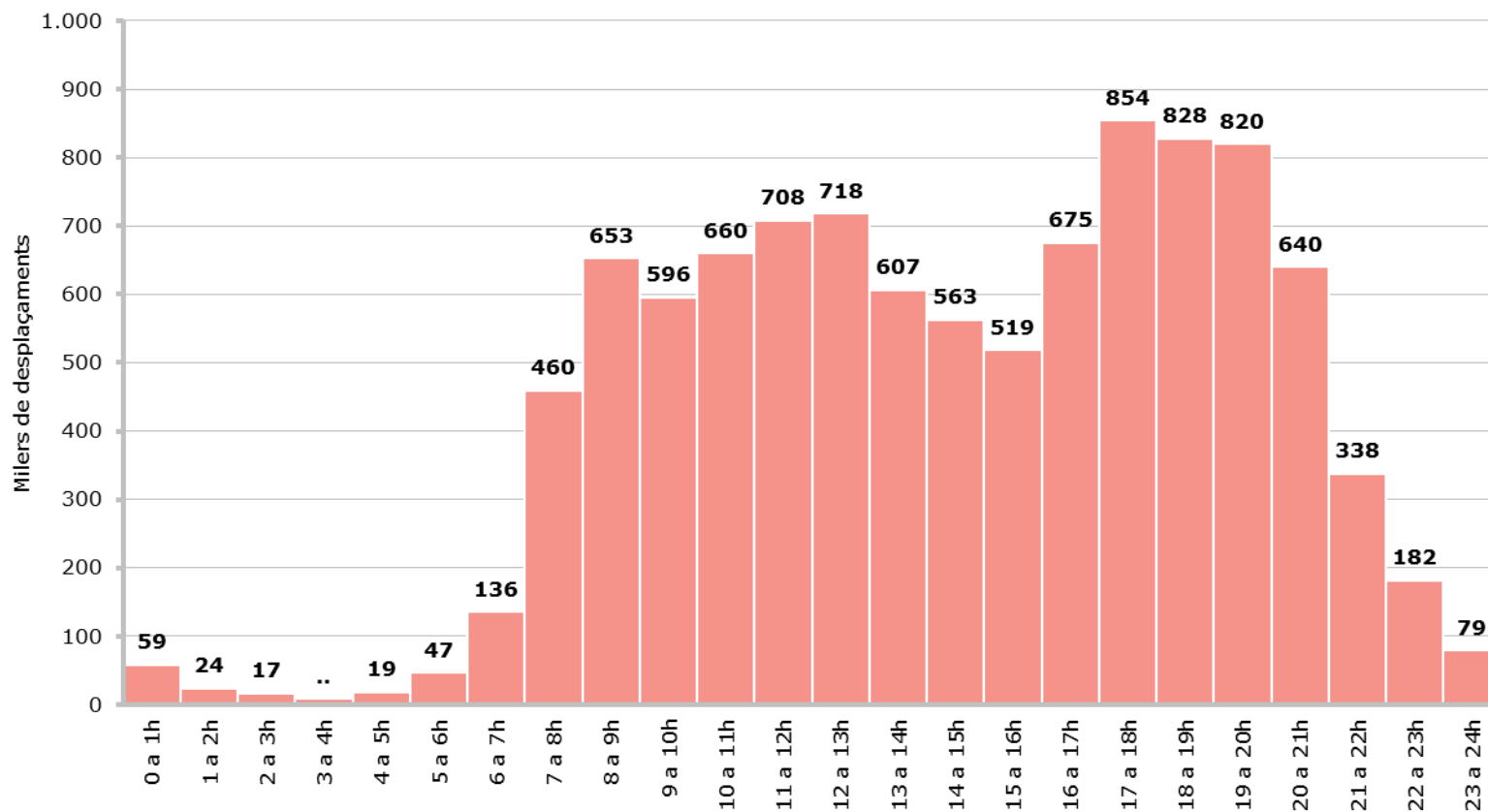
**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

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



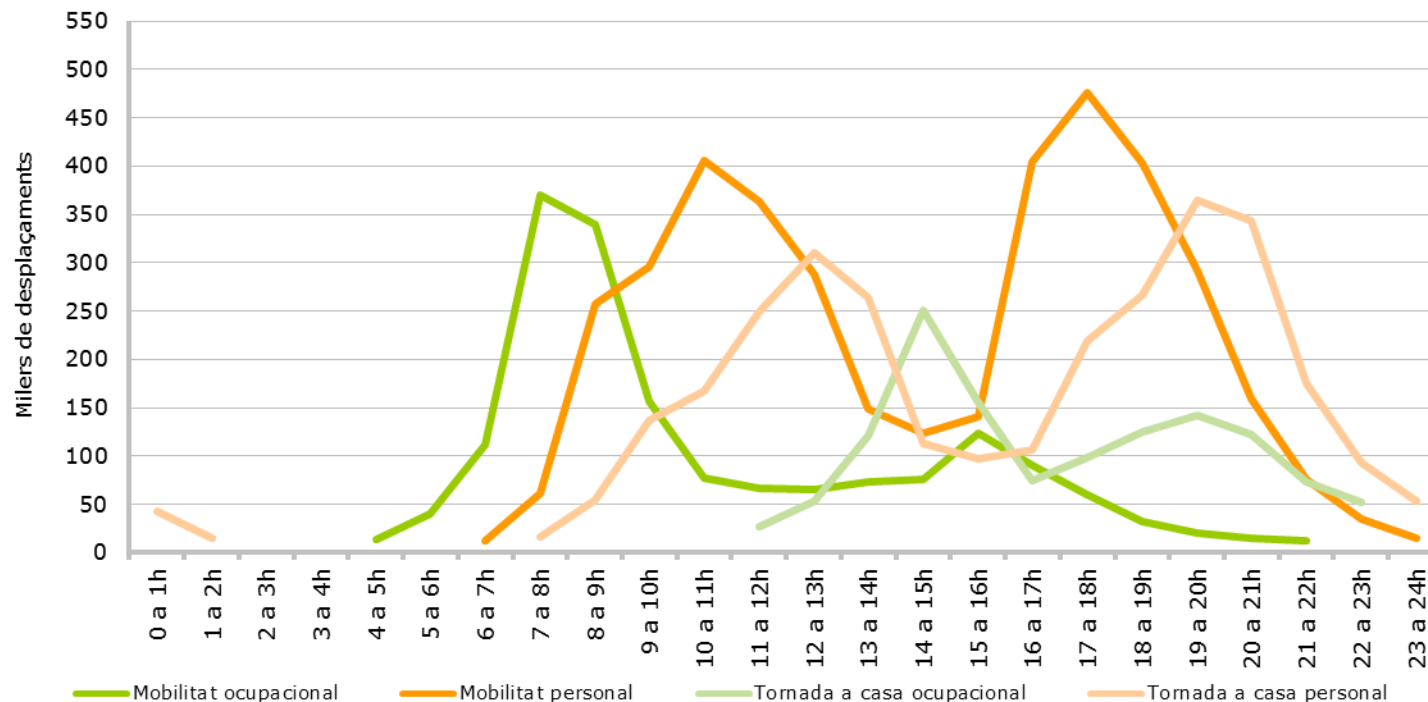
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons motiu

- La franja de major concentració de desplaçaments per motius ocupacionals es produeix entre les 7 i les 9 hores del matí (amb el 40,5% de la mobilitat ocupacional diària). Les tornades a casa des d'aquests motius es donen majoritàriament entre les 13 i les 16 hores, i a partir de les 18h.
- La mobilitat personal presenta una distribució amb dues franges de major intensitat: una al llarg del matí, de 8 a 13 hores, i l'altra a la tarda, de 16 a 20 hores. Les tornades a casa des d'aquests motius es concentren al migdia i a partir de les 19 hores.



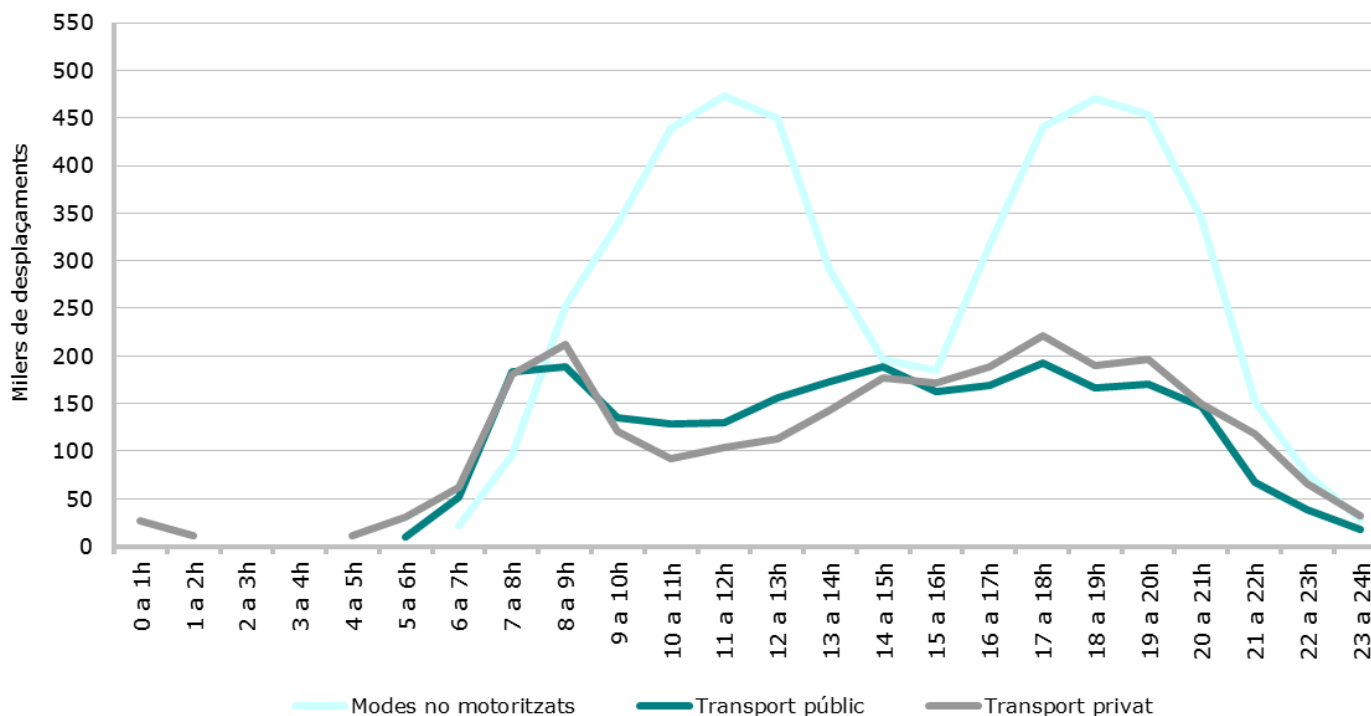
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons mode de transport

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



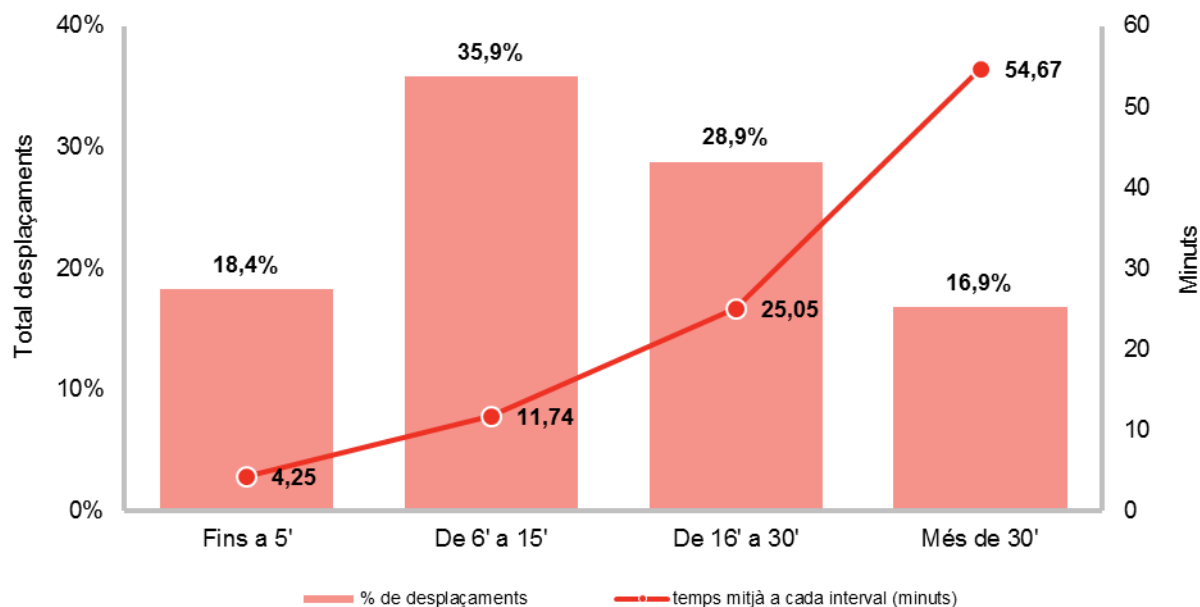
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

La durada mitjana declarada dels desplaçaments en dia feiner realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 21,5 minuts.

- El 54,3% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 16,9% dels desplaçaments es realitzen en més de 30 minuts.



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons motiu

- Els desplaçaments de menor durada són els realitzats per motius personals (18,6 minuts).
 - Els de major durada són, per ordre: l'anar a passejar, estudiar i treballar.
 - Els desplaçaments de menor durada són l'acompanyar a persones i l'anar a comprar.

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	25,9
Mobilitat personal	18,6
Tornada a casa ocupacional	27,7
Tornada a casa personal	19,8
Total	21,5

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	25,1
Estudis	28,9
Compres	12,5
Metge/Hospital	21,7
Visita amic/familiar	21,9
Acompanyar persones	14,1
Gestions personals	20,4
Oci/diversió/àpats/esports	17,4
Passeig	36,3
Tornada a casa ocupacional	27,7
Tornada a casa personal	19,8
Total	21,5

Temps expressat en minuts

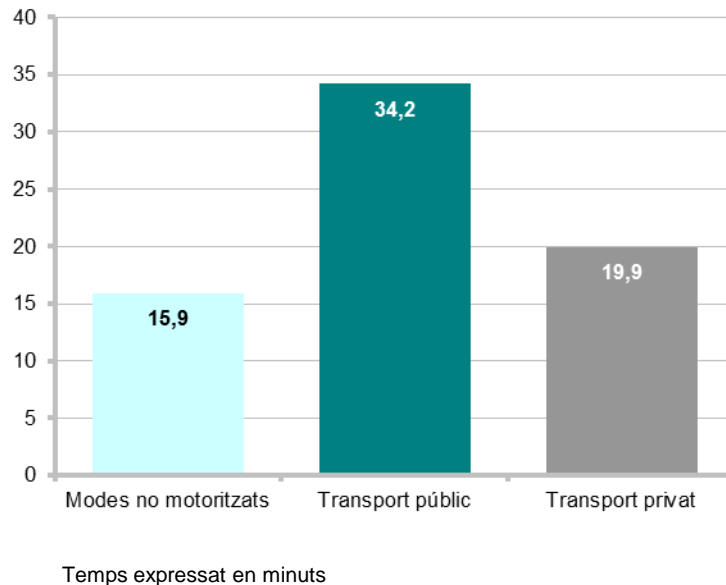
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en vehicle privat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 19,9 minuts; 34,2 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 15,9 minuts en el cas dels modes no motoritzats.
- Els desplaçaments a peu i en moto són els percebuts com els de menor durada mitjana, al voltant dels 15 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic (excepte el taxi) són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies i FGC (55,2 minuts en el primer cas i 41,8, en el segon).



Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	15,8
Bicicleta	20,5
Autobús	29,6
Metro	32,0
Tramvia	30,9
FGC	41,8
Renfe Rodalies	55,2
Aubobús empresa	..
Autocar (excursions)	..
Taxi	20,8
Renfe regional/llarg recorregut	..
Cotxe com a conductor	20,3
Cotxe com a acompanyant	22,3
Moto com a conductor	16,0
Moto com a acompanyant	14,9
Furgoneta/camió	34,2
Total	21,5

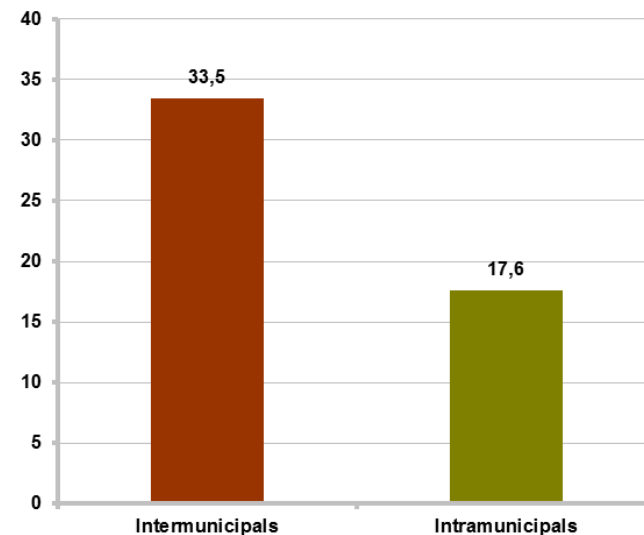
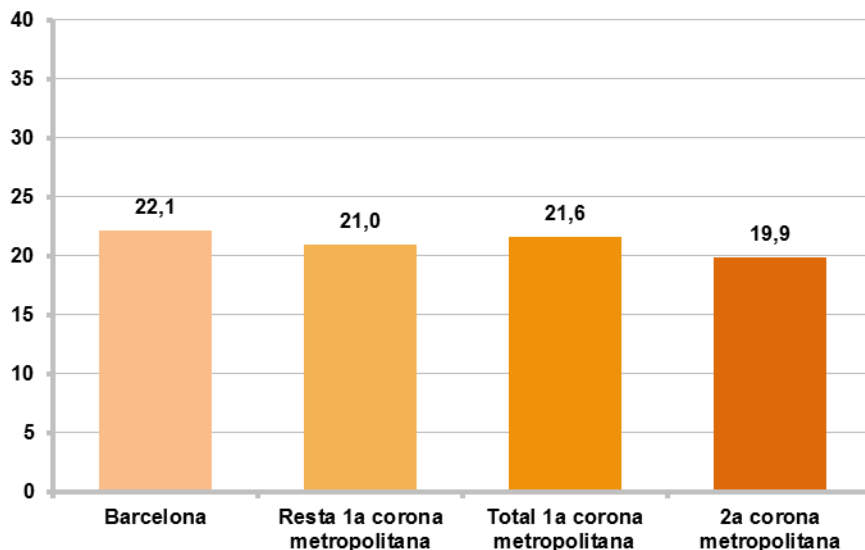
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons àmbits territorials i tipus de fluxos

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



Temps expressat en minuts

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

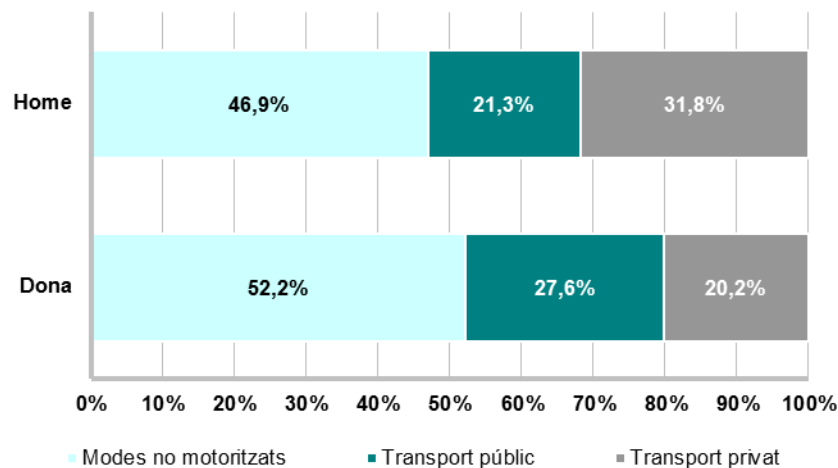
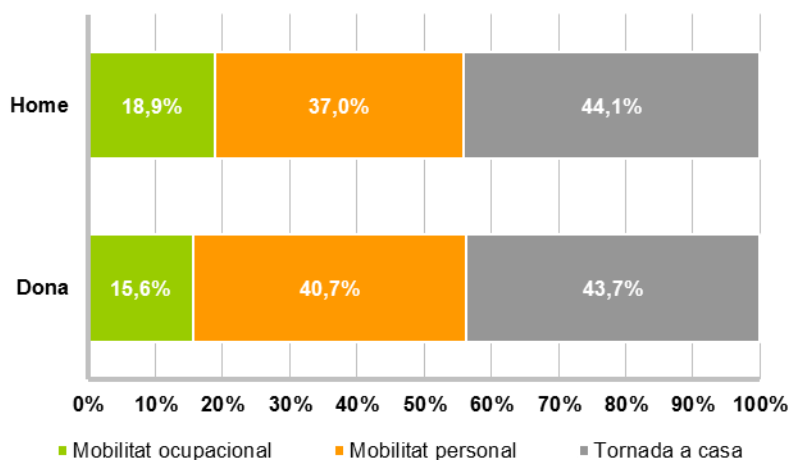
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Sexe

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

Homes	3,8 desplaçaments/dia
Dones	3,7 desplaçaments/dia



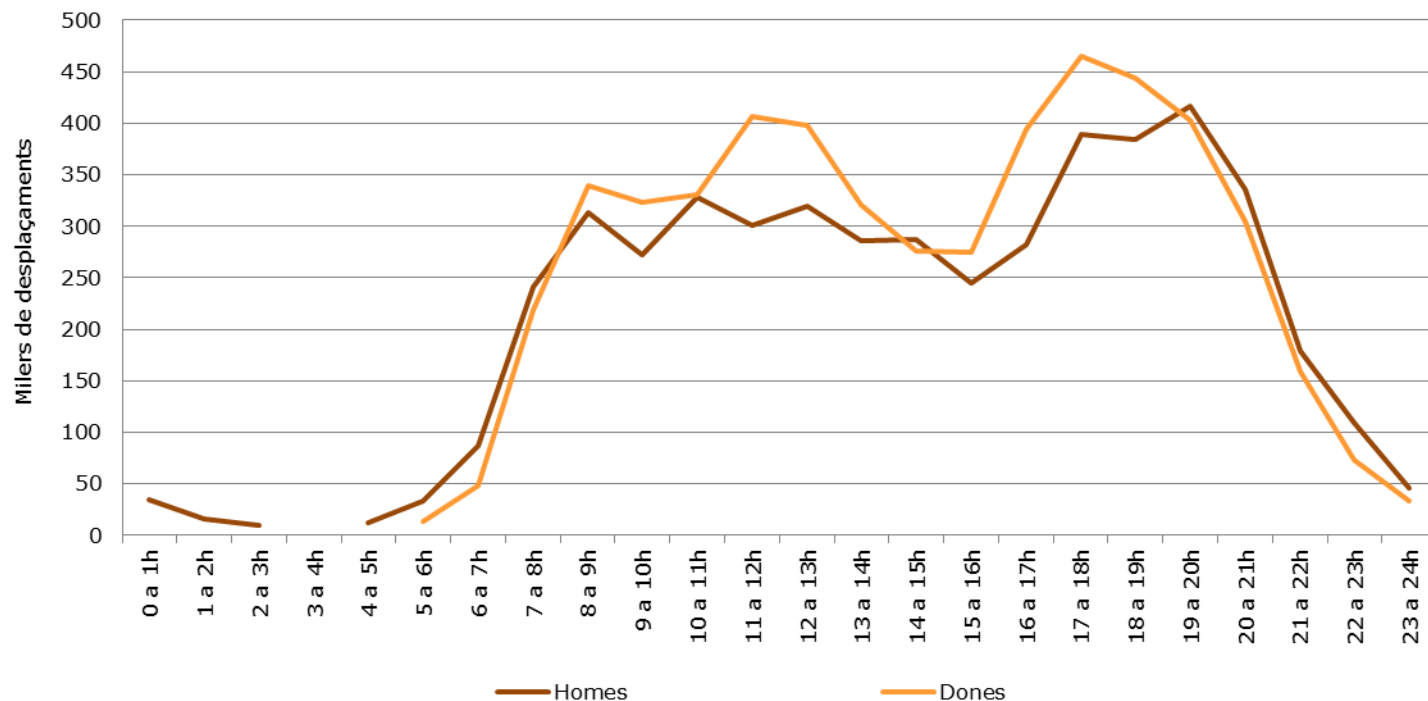
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Sexe

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



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

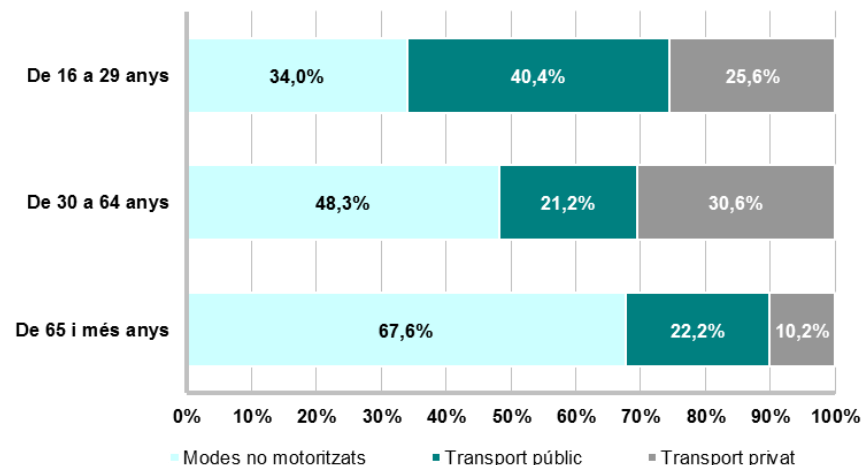
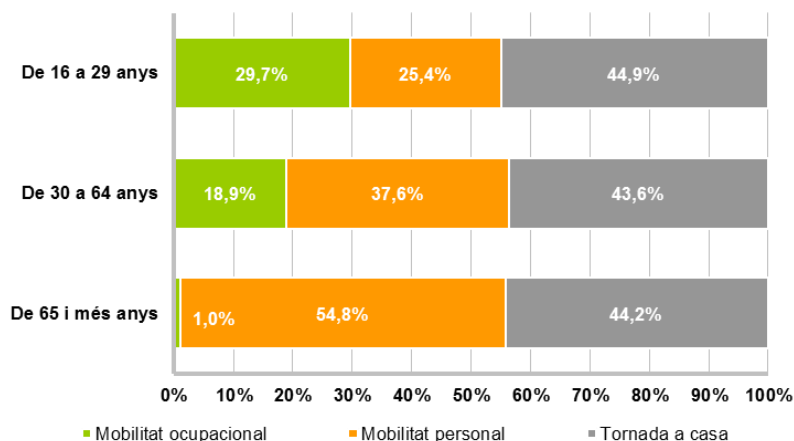
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Edat

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

De 16 a 29 anys	3,5 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	3,9 desplaçaments/dia
De 65 i més anys	3,3 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

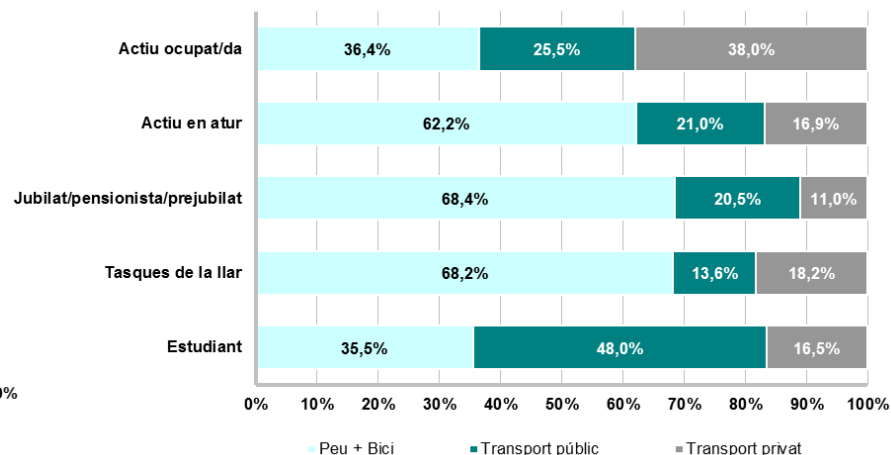
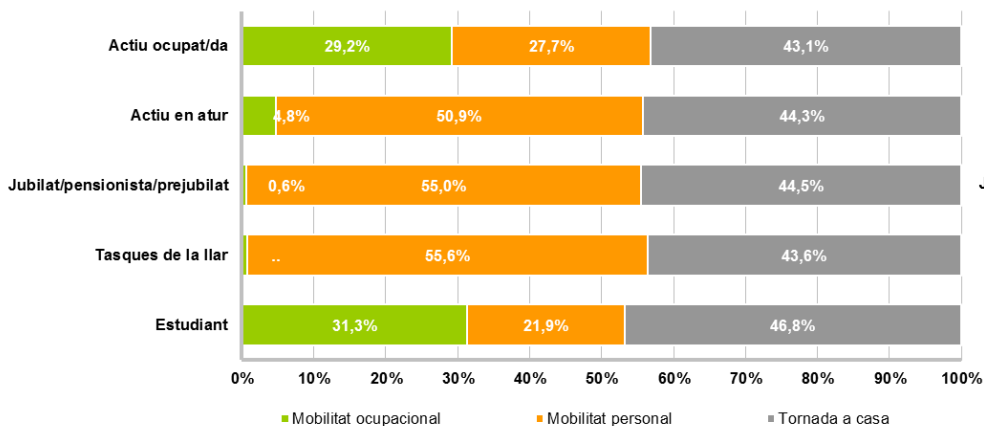
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

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

Estudiants	3,8 desplaçaments/dia
Tasques de la llar*	4,1 desplaçaments/dia
Jubilats i pensionistes	3,5 desplaçaments/dia
Ocupats	4,5 desplaçaments/dia
Aturats	3,2 desplaçaments/dia



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

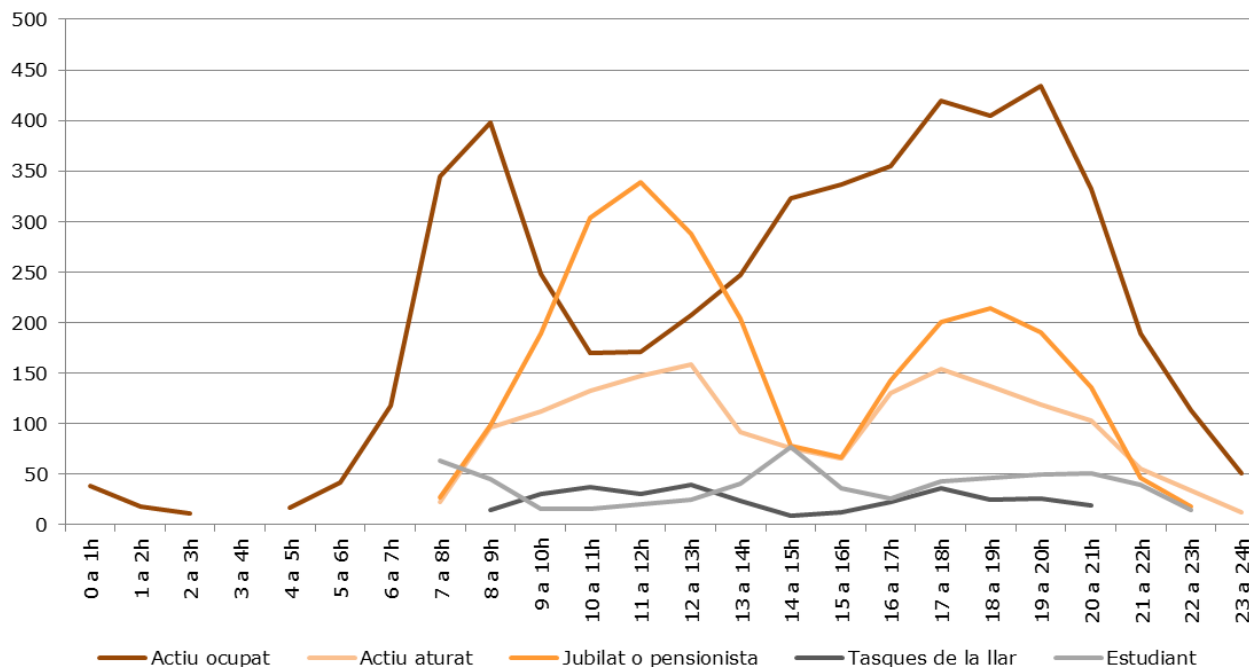
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

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



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

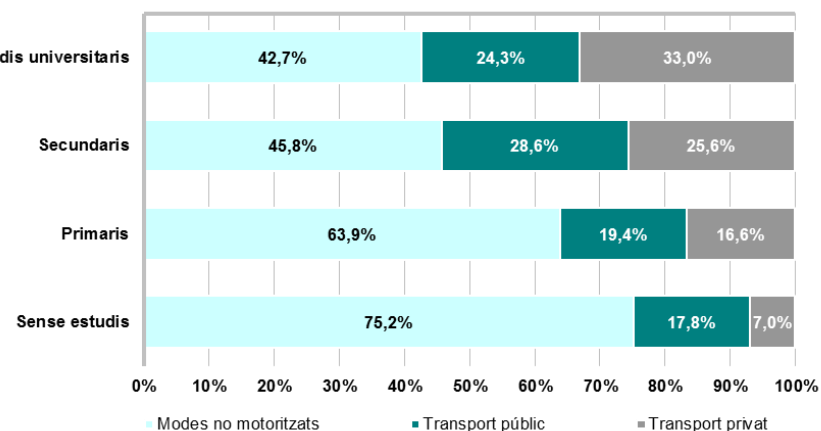
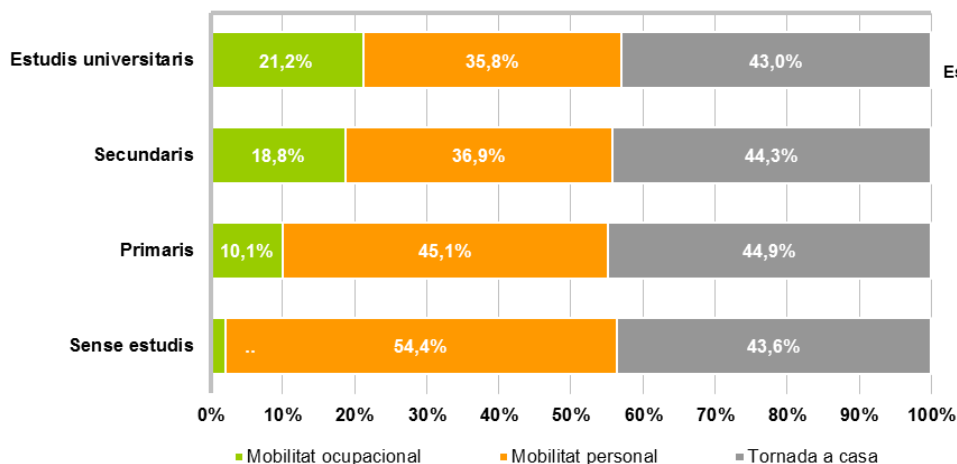
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Nivell d'estudis

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

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



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

La dimensió subjectiva

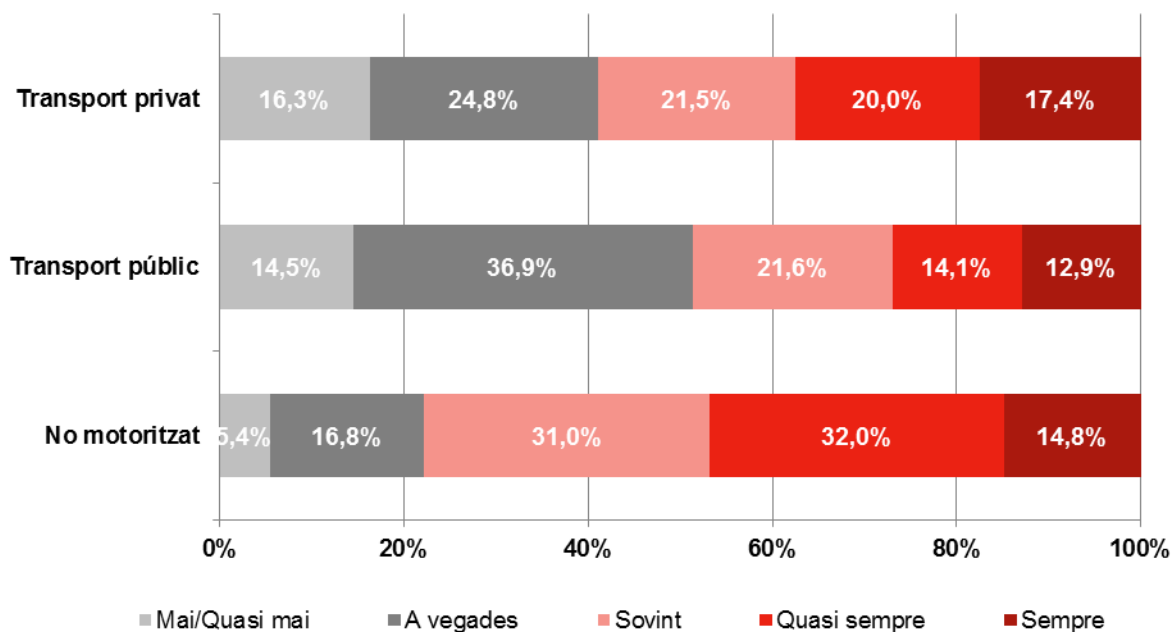


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Un 16,3% dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona declaren utilitzar “mai/quasi mai” el transport privat. Un 24,8% el fan servir “a vegades”.
- En el cas del transport públic, un 14,5% diuen utilitzar-lo “mai/quasi mai” i un 36,9% “a vegades”.
- Només un 5,4% de la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona major de 15 anys no utilitza (“mai/quasi mai”) els modes no motoritzats per desplaçar-se.



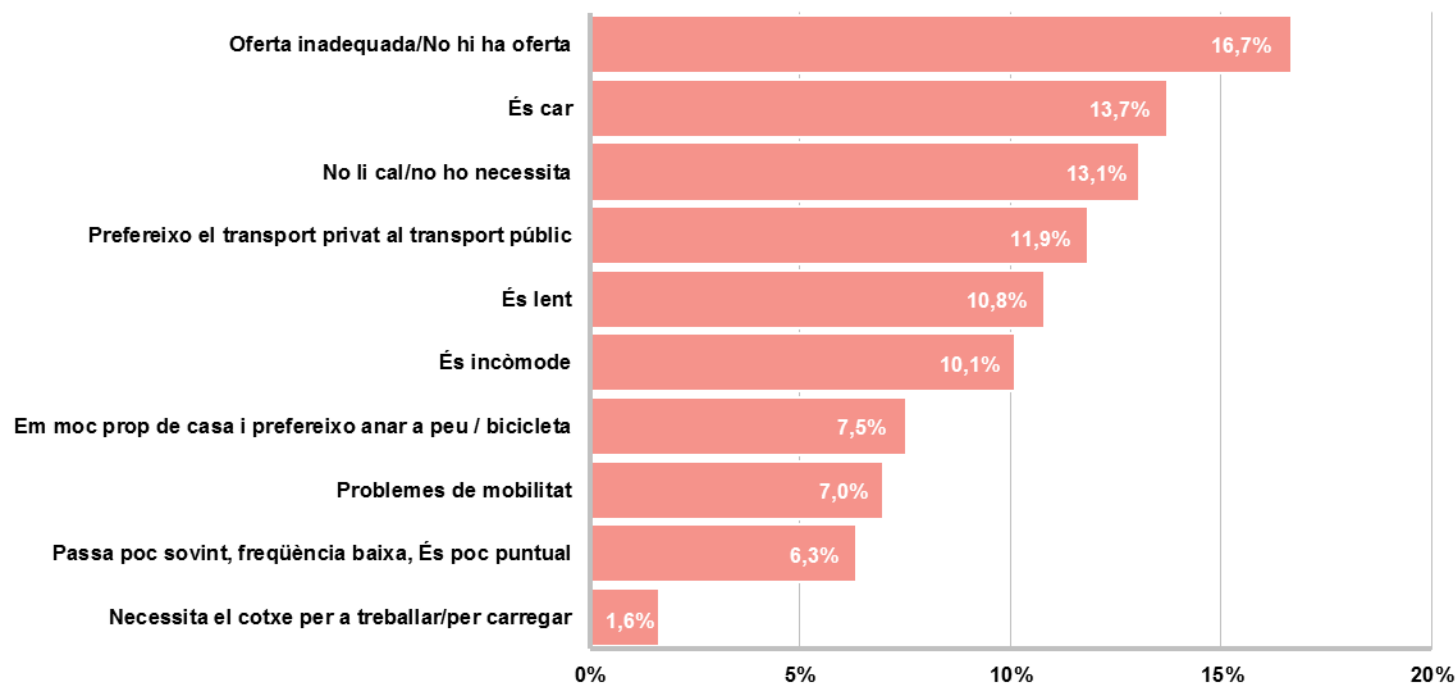
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Motius per no utilitzar el transport públic

- El motiu més mencionat per no usar el transport públic és **l'oferta inadequada o manca d'oferta del transport públic (16,7% de respostes)**.
- En sentit contrari, el motiu menys esmentat és la necessitat del cotxe per a treballar o carregar (1,6%).



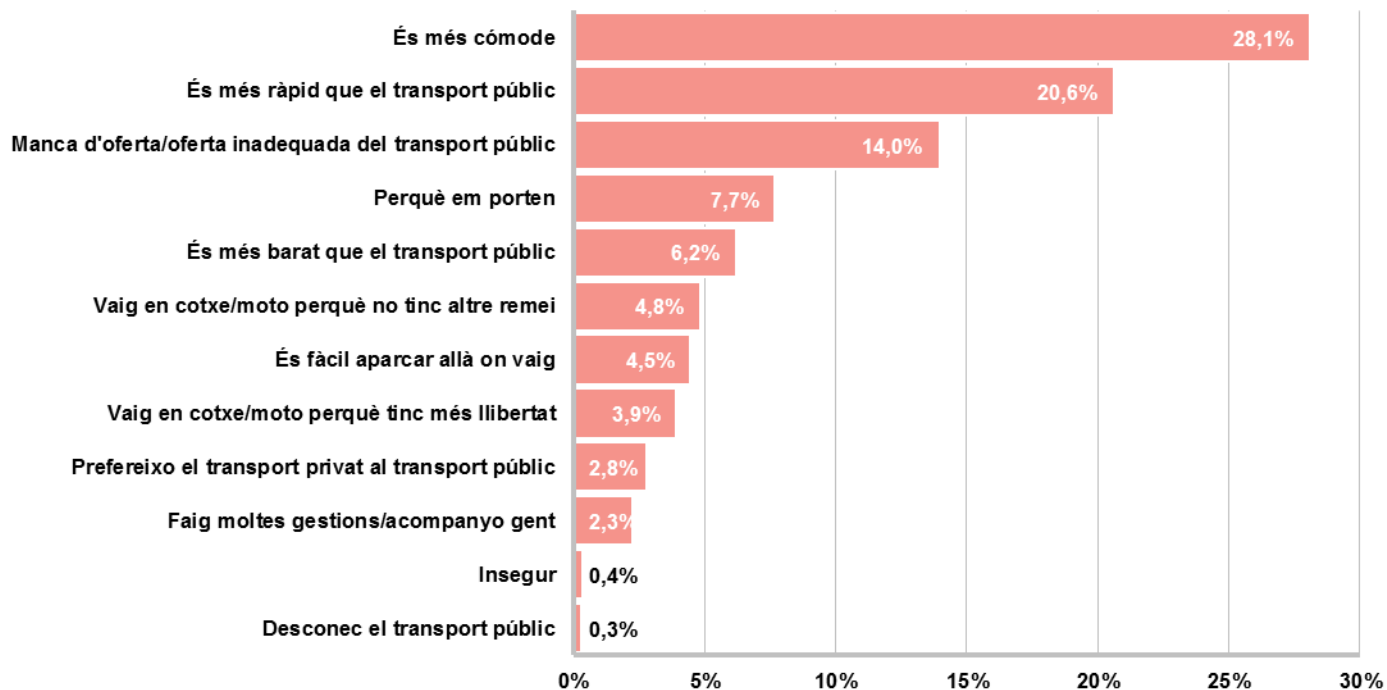
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Motius per utilitzar el transport privat

- A les persones que declaren fer un ús gairebé exclusiu del vehicle privat s'ha demanat els motius d'aquesta preferència, tot deixant oberta la resposta.
 - La comoditat del transport privat és el motiu més mencionat (amb un 28,1% de respostes), seguit de la seva rapidesa en comparació al transport públic (20,6%).
 - Els motius menys esmentats són la seva seguretat i el fet de desconèixer l'oferta de transport públic.



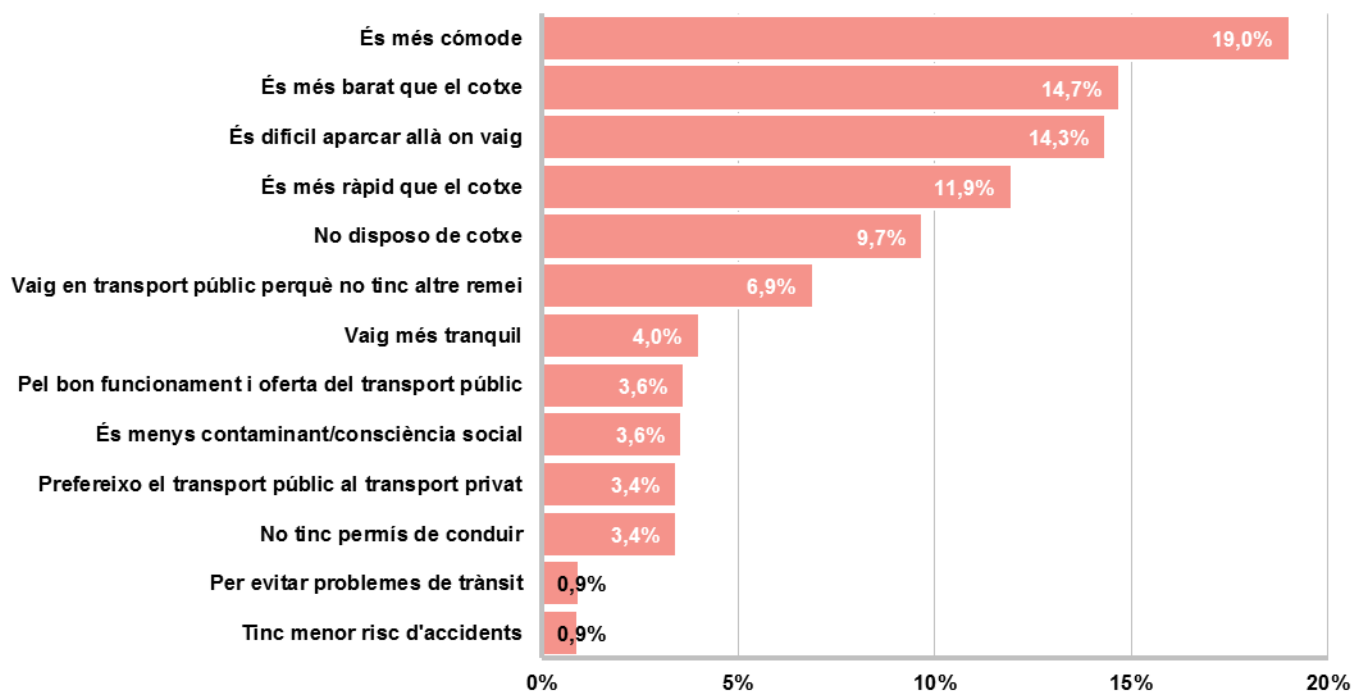
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Motius per utilitzar el transport públic

- En demanar als individus que manifesten fer un ús habitual del transport públic pels motius que els duen a triar aquest mitjà, s'observa com la comoditat (19,0%), el fet de ser més barat que el cotxe (14,7%) i la dificultat d'aparcar en destinació (14,3%) són els motius més esmentats. A l'extrem oposat, el fet de tenir menor risc d'accidents és el motiu menys esmentat (0,9%).

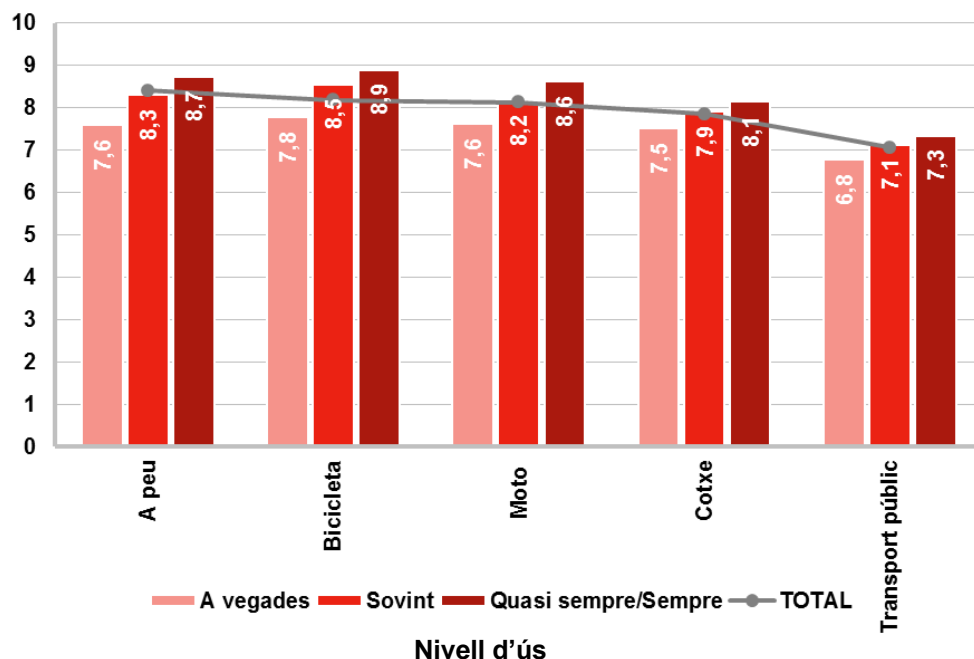


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels modes de transport

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

- L'anar a peu és el mitjà de transport més ben valorat entre els entrevistats (8,3), seguit de la bicicleta (8,2) i de la moto (8,2). Els mitjans que obtenen les valoracions més baixes és el servei de rodalies operat per Renfe.
- Segons el nivell d'ús que es fa dels mitjans de transport la valoració mitjana varia:
 - La tendència general en tots els mitjans és que els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que utilitzen, en comparació amb els que en fan un ús més baix.
 - Les diferències més elevades en les valoracions segons el nivell d'ús es donen en la bicicleta i l'anar a peu, mentre que les menors en el cotxe.



Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,3
Bicicleta	8,2
Moto/ciclomotor	8,2
Cotxe	7,7
Tramvia	7,6
FGC	7,3
Taxi	7,1
Metro	7,1
Bus TMB	7,0
Renfe regional	6,8
Bus interurbà	6,8
Altres bus urbà	6,8
Renfe rodalies	6,7

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració dels mitjans de transport segons àmbit territorial

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

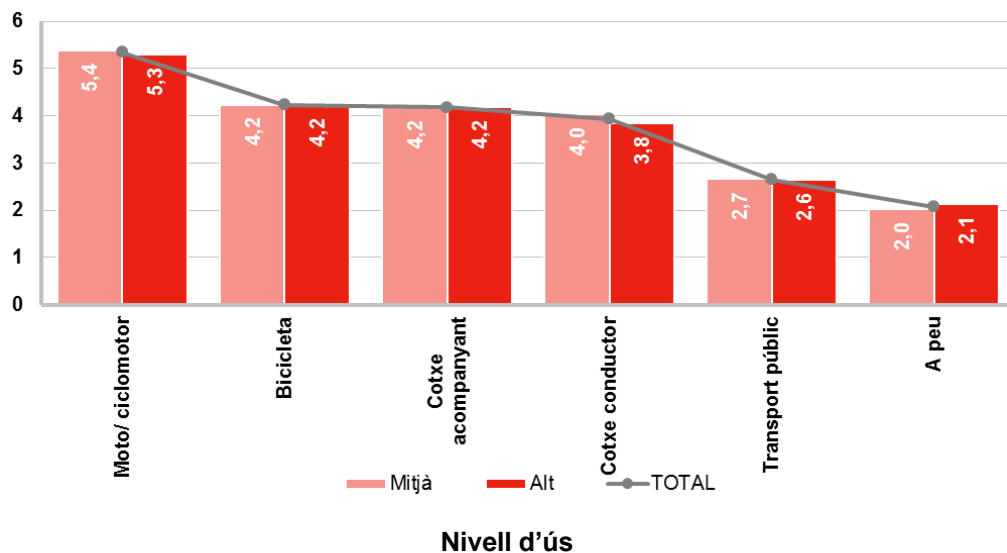
Mitjà de transport	Zones metropolitanes				Total àrea metropolitana Barcelona
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	
A peu	8,4	8,3	8,3	8,4	8,3
Bicicleta	8,2	8,2	8,2	8,3	8,2
Moto/ciclomotor	8,2	8,1	8,2	8,2	8,2
Cotxe	7,5	8,0	7,7	7,9	7,7
Tramvia	7,5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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

3. Percepció d'inseguretat dels modes de transport

3.1. Percepció d'inseguretat dels mitjans de transport

- S'ha preguntat sobre la por de tenir un accident en l'ús dels diferents mitjans de transport, en una escala del 0 (gens de por) a 10 (molta por).
- En general, els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona no perceben molta por quan utilitzen els diferents mitjans de transport. Així, la moto és percebuda com el mitjà més insegur amb un valor mitjà de 5,5, seguit, amb una valoració menor, de la bicicleta (4,4). L'anar a peu és el mitjà de transport considerat més segur (2,1).



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

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

- Amb l'objectiu d'estudiar l'avaluació dels ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona de diverses mesures dirigides a introduir canvis en l'actual model de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats que assenyalin, en una escala del 0 (gens d'acord) al 10 (molt d'acord), la seva opinió sobre nou propostes d'actualitat per a la millora de la mobilitat ciutadana.
- Només s'ha demanat l'opinió als residents a l'àrea metropolitana de Barcelona en municipis amb una població mínima de 20.000 habitants*, ja que es tracta de propostes aplicables principalment en espais urbans de certa dimensió. Les qüestions sobre les que s'ha preguntat són les següents:
 - Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants.
 - Realitzar més controls de d'alcoholèmia i drogues.
 - Realitzar més controls de velocitat.
 - Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri.
 - Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes.
 - Crear més aparcaments per a bicicletes.
 - Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants.
 - Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats.
 - Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge.
 - Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats

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

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

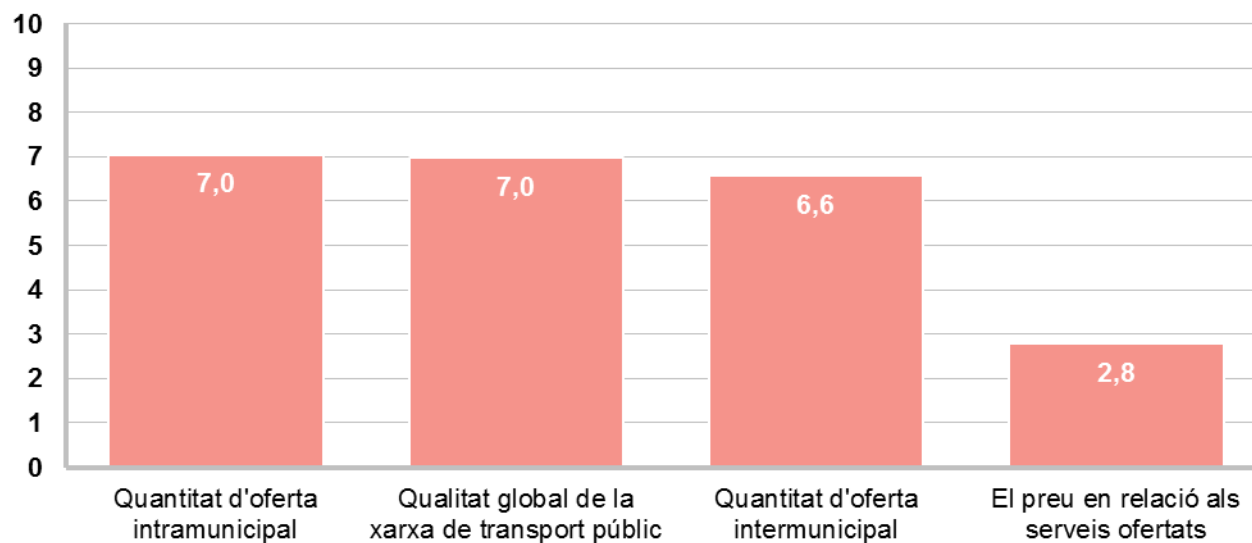
- La proposta més ben valorada és la de realitzar més controls d'alcoholèmia i drogues (8,3), seguit de la proposta de facilitar l'accés a l'aparcament dels residents al seu barri (8,2). Per contra, la mesura que promou la circulació de ciclistes a les voreres juntament amb els vianants és la que obté una pitjor valoració (3,0).
- Segons els àmbits territorials de residència, es segueix la tendència general, amb petites diferències.

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

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

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



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



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

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

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

Els residents a l'STI fan un total d'11.009.278 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 (76,5%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan 4,7 milions de desplaçaments en dia feiner.
 - En les connexions internes destaquen les relacions de Barcelona amb la resta de la primera corona metropolitana, i viceversa. Engloben més d'1 milió de desplaçaments.
 - En els fluxos de connexió exterior són destacades les connexions entre Barcelona ciutat i l'àmbit de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, i viceversa.

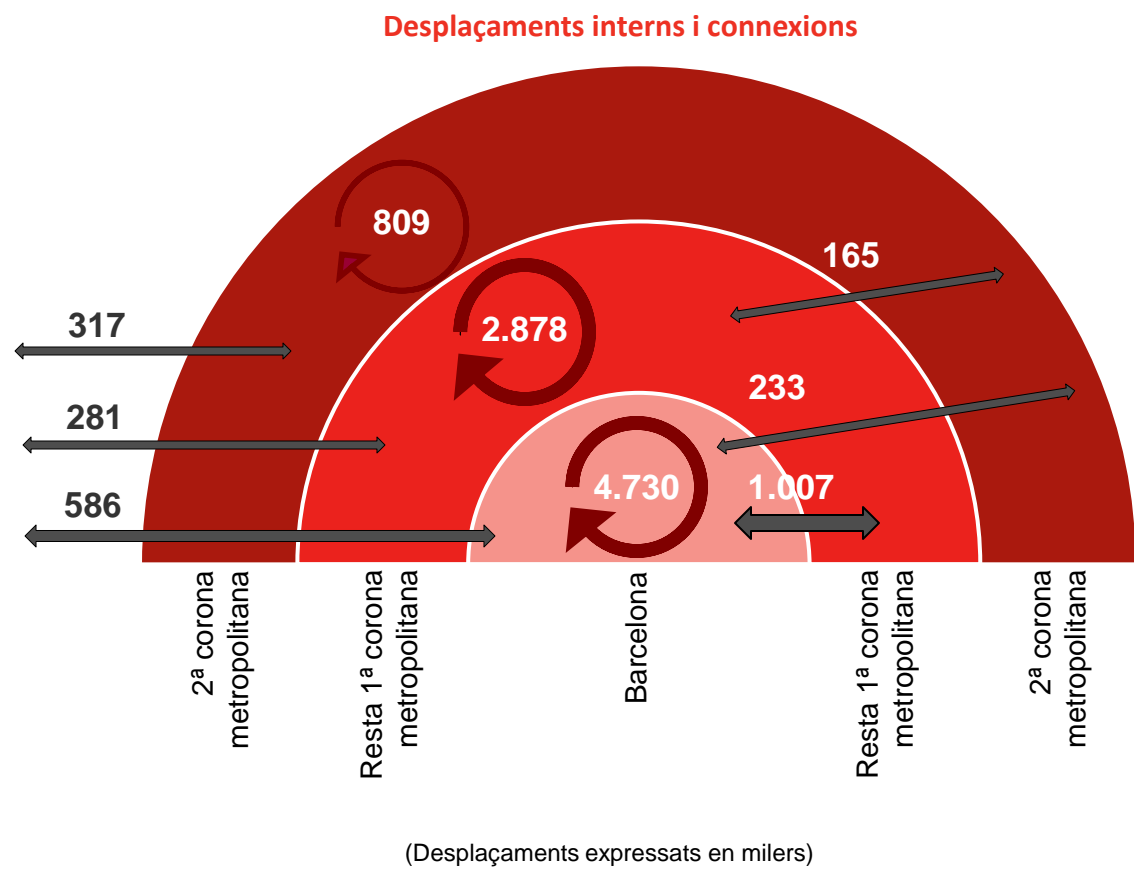
Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	8.419.931	76,5%
Connexions internes	1.405.015	12,8%
Connexions exteriors	1.184.332	10,8%
Total	11.009.278	100,0%

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	4.732.522	500.094	117.133	295.643	5.645.392
Resta 1a corona metropolitana	507.124	2.878.176	82.330	140.019	3.607.650
2a corona metropolitana	115.456	82.877	809.233	157.727	1.165.293
Fora àrea metropolitana	289.958	141.317	159.668	-	590.943
Total	5.645.061	3.602.464	1.168.364	593.389	11.009.278

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos



LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.2. Motiu de desplaçament

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

Mobilitat ocupacional i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.280.619	295.912	80.179	194.585	1.851.295
Resta 1a corona metropolitana	313.591	565.027	47.405	84.310	1.010.332
2a corona metropolitana	79.500	50.726	194.973	92.087	417.287
Fora àrea metropolitana Barcelona	196.697	83.943	98.193	-	378.834
Total	1.870.407	995.608	420.749	370.983	3.657.748

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	3.451.903	204.182	36.955	101.057	3.794.097
Resta 1a corona metropolitana	193.534	2.313.149	34.926	55.709	2.597.317
2a corona metropolitana	35.956	32.151	614.260	65.640	748.007
Fora àrea metropolitana Barcelona	93.261	57.374	61.474	-	212.109
Total	3.774.653	2.606.856	747.615	222.406	7.351.530

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

- La matriu d'òrgens i destinacions segons el mode de transport utilitzat en el desplaçament mostra que:

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

Modes no motoritzats

Connexions	Total
Barcelona-Barcelona	2.633.501
Resta 1a corona-Resta 1a corona	1.910.468
2a corona -2a corona	462.201
Resta 1a corona-Barcelona	30.795
Barcelona-Resta 1a corona	30.595
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	5.935
Total	5.077.912

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.388.541	275.861	59.341	142.542	1.866.285
Resta 1a corona metropolitana	279.496	307.998	13.463	28.837	629.794
2a corona metropolitana	56.480	13.680	34.900	33.962	139.022
Fora àrea metropolitana Barcelona	142.050	27.681	32.995	-	202.727
Total	1.866.567	625.220	140.700	205.342	2.837.828

Transport privat

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	710.480	193.637	57.792	152.166	1.114.075
Resta 1a corona metropolitana	196.834	659.711	67.844	110.580	1.034.969
2a corona metropolitana	58.668	68.249	312.132	120.791	559.840
Fora àrea metropolitana Barcelona	147.908	113.035	123.711	-	384.654
Total	1.113.890	1.034.632	561.479	383.537	3.093.537

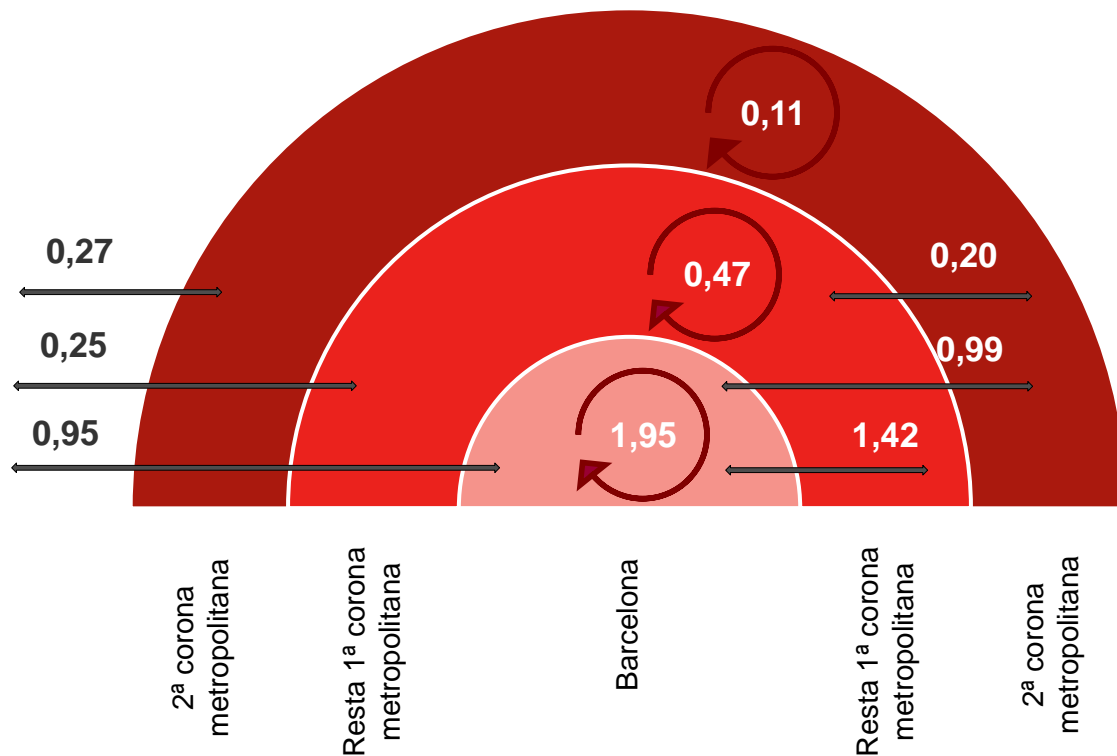
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ràtio transport públic/transport privat

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



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ocupació mitjana declarada

- L'ocupació mitjana declarada del vehicle en els usuaris conductors o acompanyants mostra, des d'un punt de vista dels fluxos, com són els desplaçaments interns en cotxe on es dona un lleuger major aprofitament dels vehicles, amb una mitjana d'1,7 ocupants, sent d'1,6 ocupants als desplaçaments connectius.
- L'ocupació mitjana declarada de la moto és d'1,1 als desplaçaments interns i d'1,0 als de connexió.



1,6
ocupants



1,1
ocupants

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

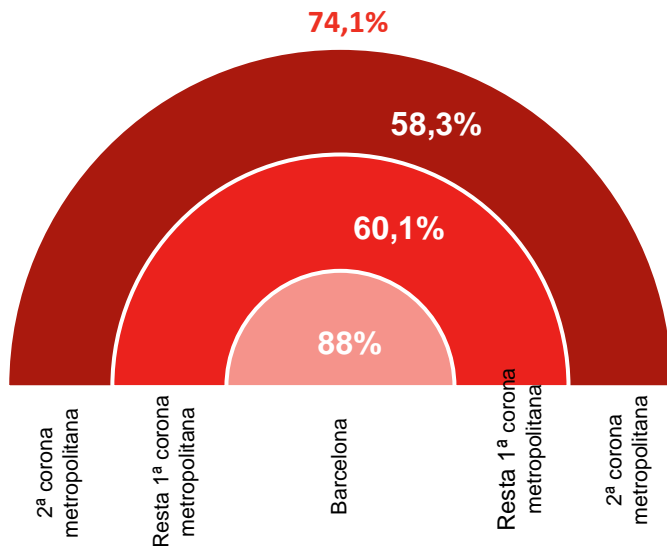
- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.

Desplaçaments interns (R=O=D)
Total desplaçaments

Autocontenció municipal

La ciutat de Barcelona és l'àmbit amb una autocontenció municipal major: el 88% dels desplaçaments dels seus residents es fan dins de la ciutat. No succeeix el mateix amb la resta de residents a la 1a corona metropolitana i els residents a la 2a corona metropolitana, on aquesta proporció és menor (60,1% i 58,3% respectivament).

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona:



Corona	Autocontenció municipal		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,5%	84,6%	66,1%
Reste 1a corona metropolitana	91,8%	22,2%	29,9%
Total 1a corona metropolitana	95,6%	63,6%	47,5%
2a corona metropolitana	93,0%	13,6%	38,8%
Total àrea metropolitana Barcelona	95,4%	60,8%	45,8%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

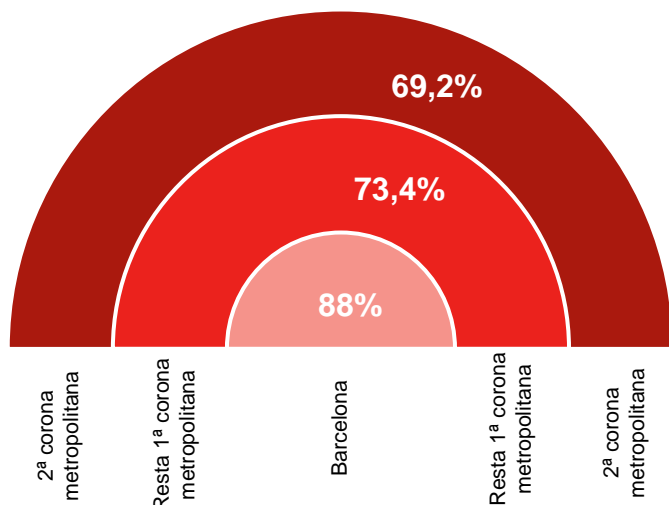
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

▪ Autocontenció per corona de residència

L'autocontenció dels desplaçaments dins de la mateixa corona de residència eleva els valors al 73,4% pels residents a la resta de la 1a corona metropolitana, i al 69,2% en el cas dels residents a la 2a corona metropolitana. En termes generals, el 80,3% de la mobilitat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és interna al seu subàmbit de residència.

Autocontenció per corona de residència àrea metropolitana de Barcelona: 80,3%



Corona	Autocontenció per corona de residència		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,5%	84,6%	66,1%
Reste 1ª corona metropolitana	95,4%	38,1%	58,9%
Total 1ª corona metropolitana	97,2%	68,9%	62,4%
2ª corona metropolitana	95,7%	25,4%	56,8%
Total àrea metropolitana Barcelona	97,1%	66,5%	61,3%

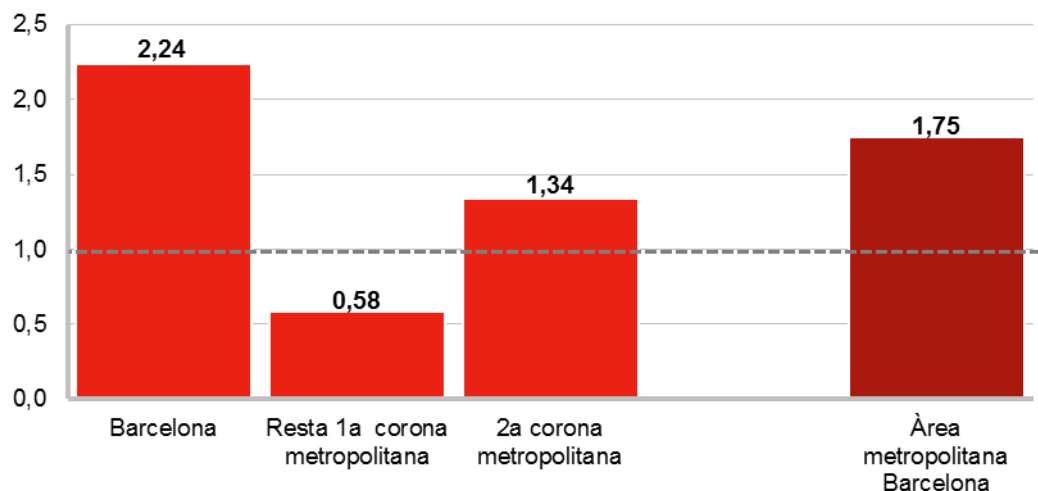
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

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

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

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,24. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, d'1,75. Únicament el territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat és més emissor de mobilitat que receptor.



COMPARATIVA TEMPORAL



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.1. Presentació

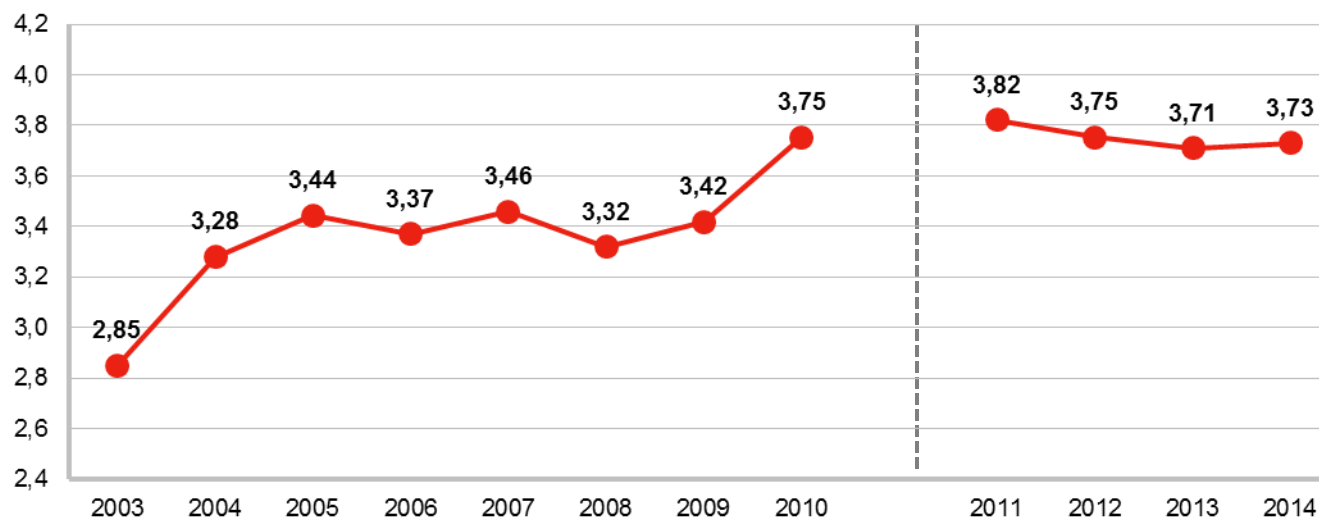
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2003-2014 per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes dotze edicions de l'enquesta.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons el període temporal, tenint en compte que des de l'any 2011 la mostra es dissenya per tal que l'àrea metropolitana de Barcelona pugui tenir un tractament específic.
 - Període 2003-2010: residents a la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (18 municipis)
 - Període 2011-2014: residents a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'aixecament poblacional per a l'any 2003 està calculat en base a les dades de població del Cens de 2001; per a l'any 2004 es té com a referent les dades de població del Padró de 2003 i per als anys consecutius s'utilitzen les dades del Registre de població de l'any en curs. L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
- En l'edició del 2006, les dades de l'EMEF, corresponen a la primera onada del treball de camp de l'EMQ 2006.
 - Per tal de fer comparables les dades de l'EMEF amb l'EMQ 2006, en les dades utilitzades de l'EMQ només es consideren els desplaçaments realitzats per la població de 16 i més anys en dia feiner.
- En l'anàlisi de l'evolució temporal de la dimensió subjectiva de la mobilitat, en algun cas, no s'han pogut comparar les dades de les dotze edicions existents, ja que o bé no s'ha realitzat la pregunta al qüestionari o bé el tractament i explotació estadística de les respostes no ha estat la mateixa.

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



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

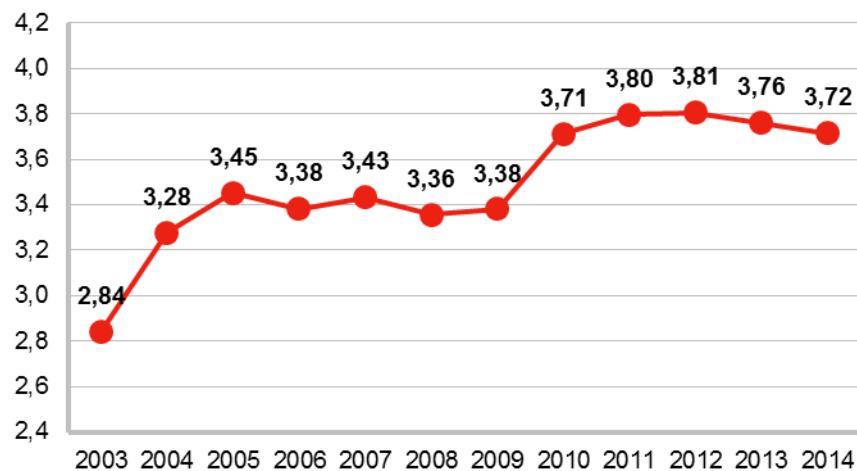
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

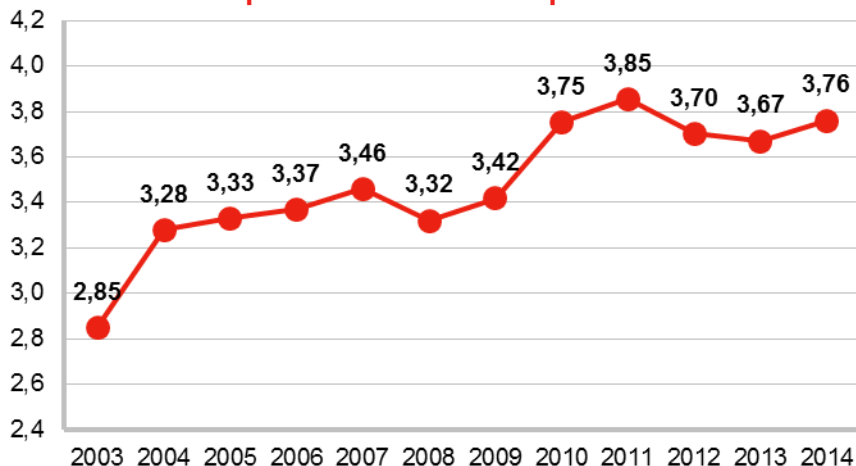
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona

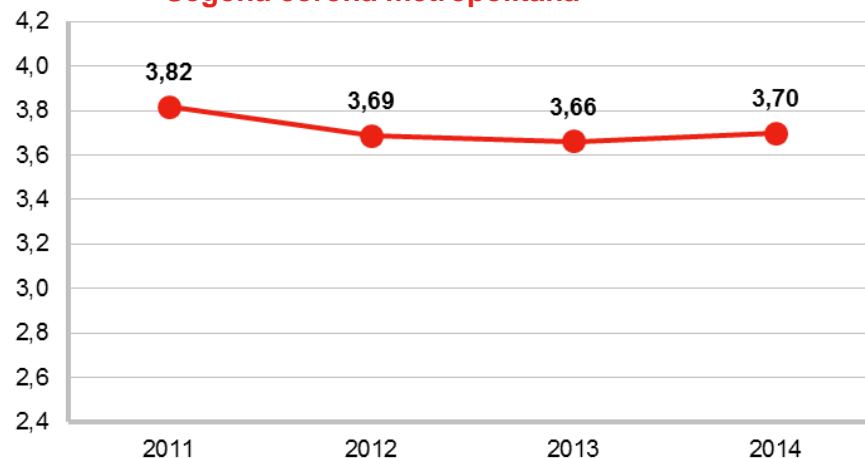
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

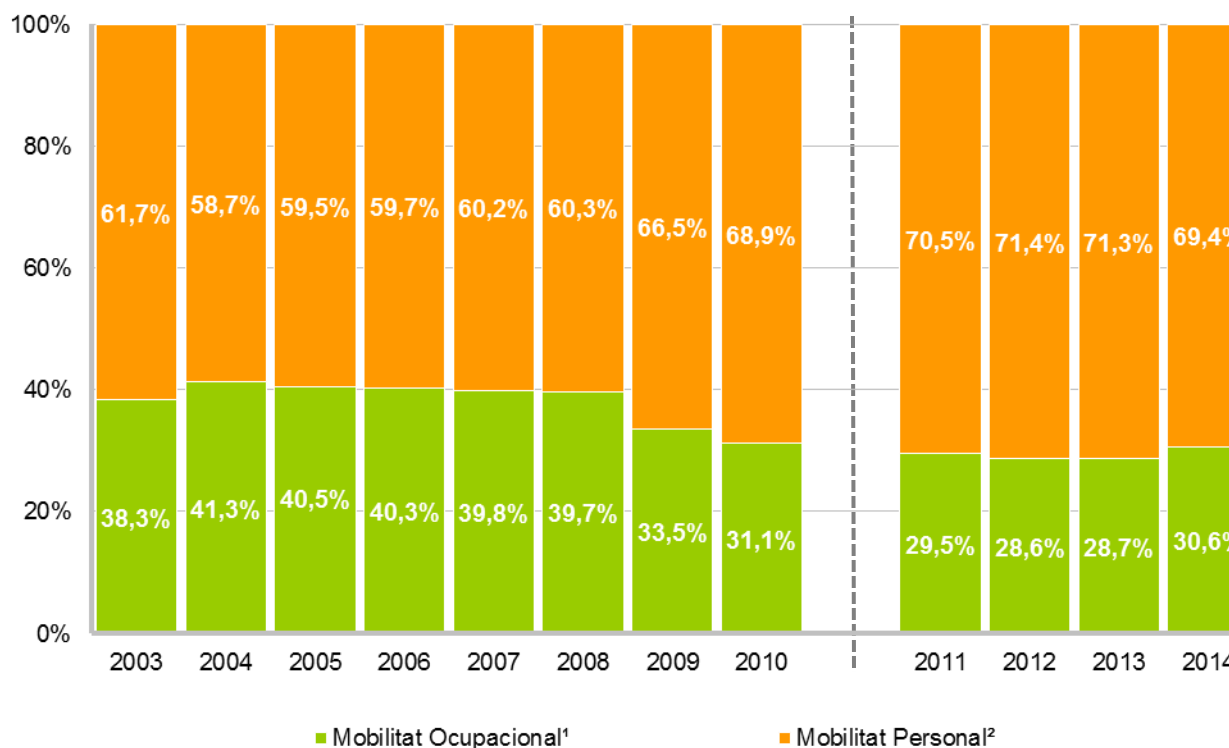


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



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

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

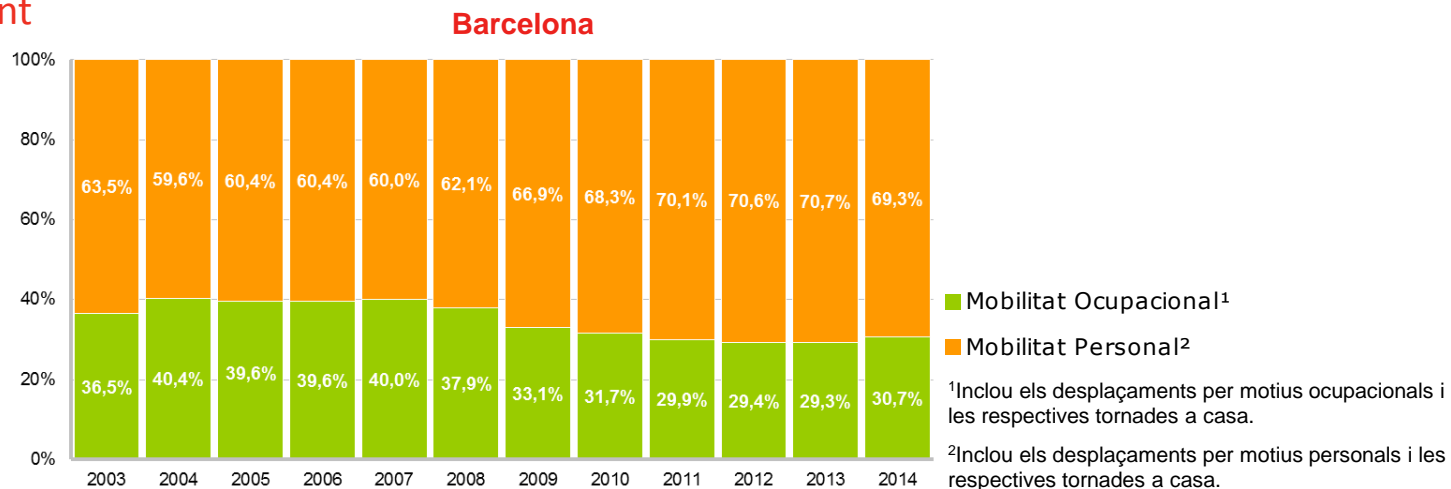
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

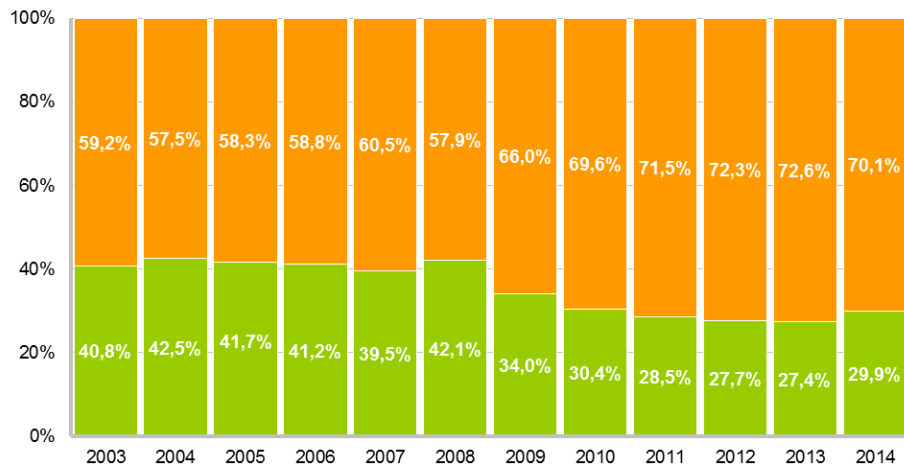
1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

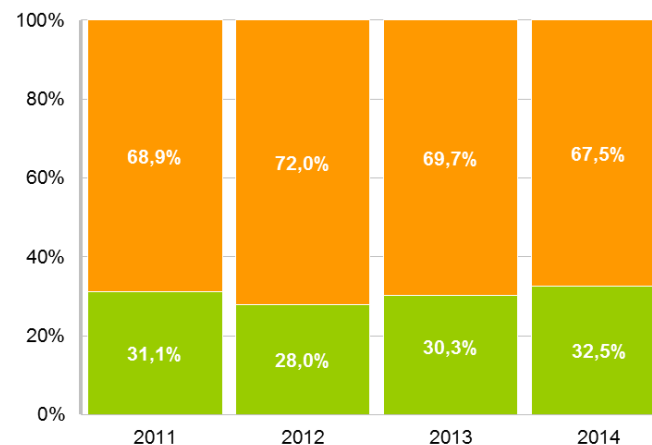
Motiu de desplaçament



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

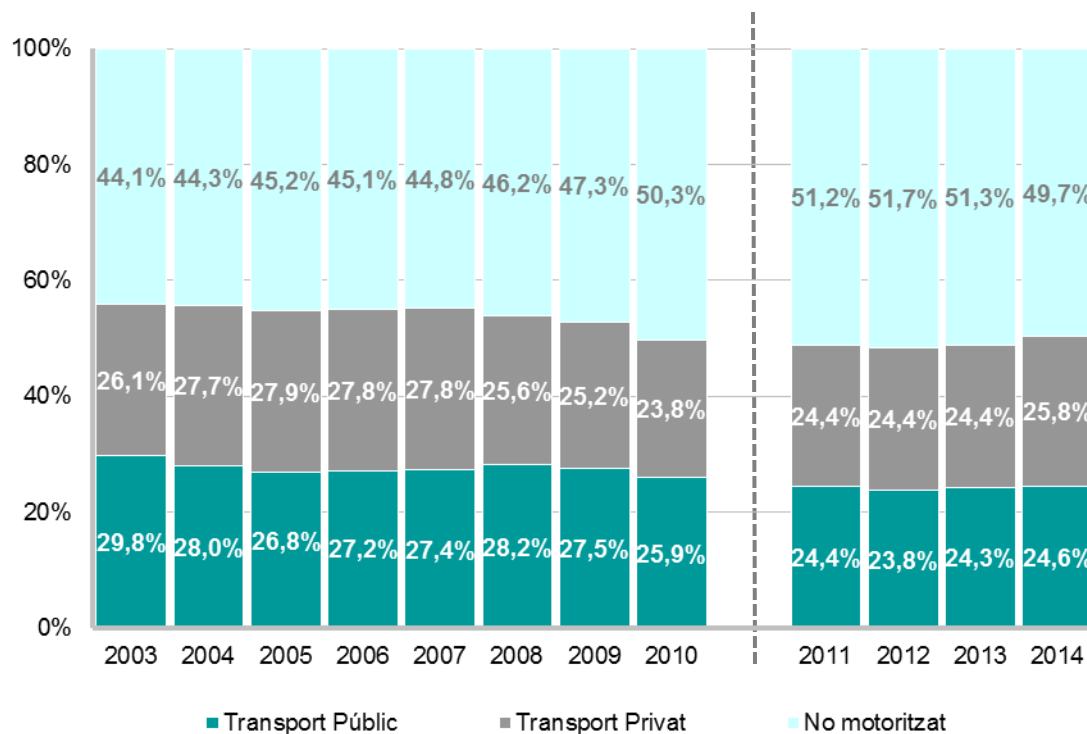


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal



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

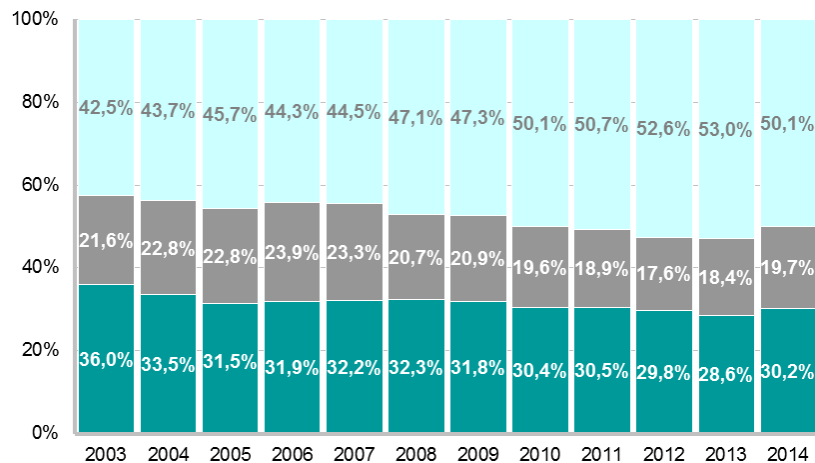
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

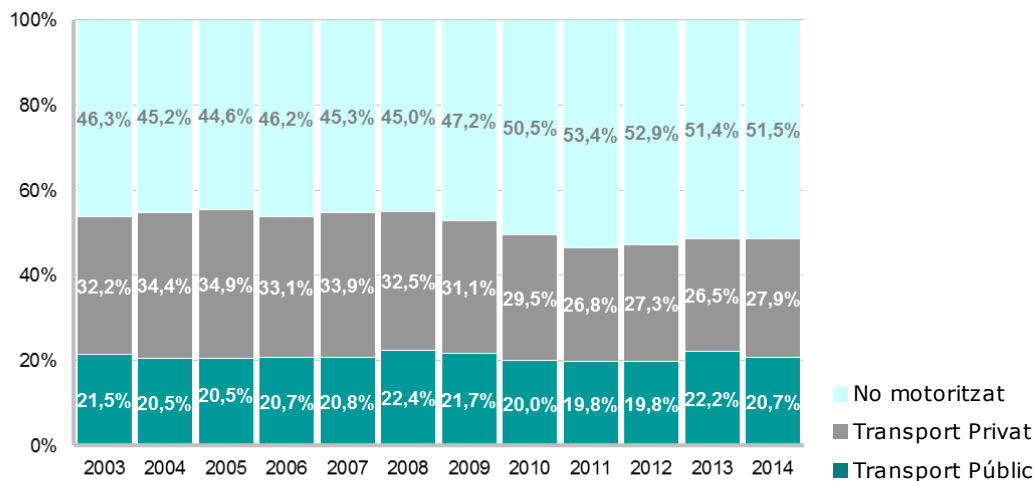
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

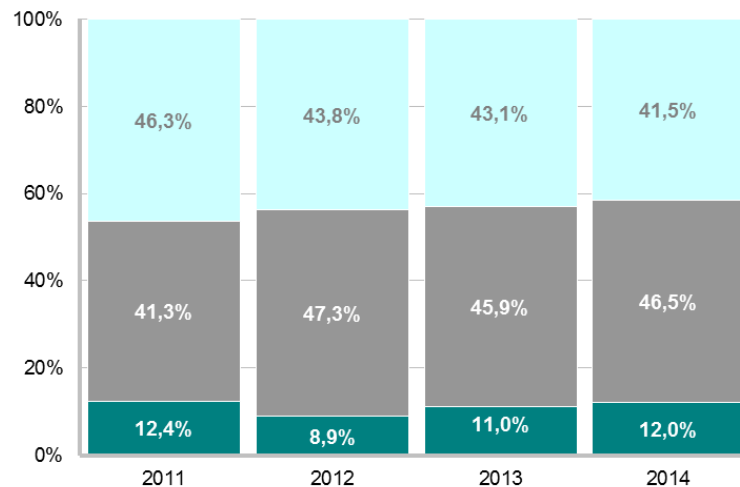
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



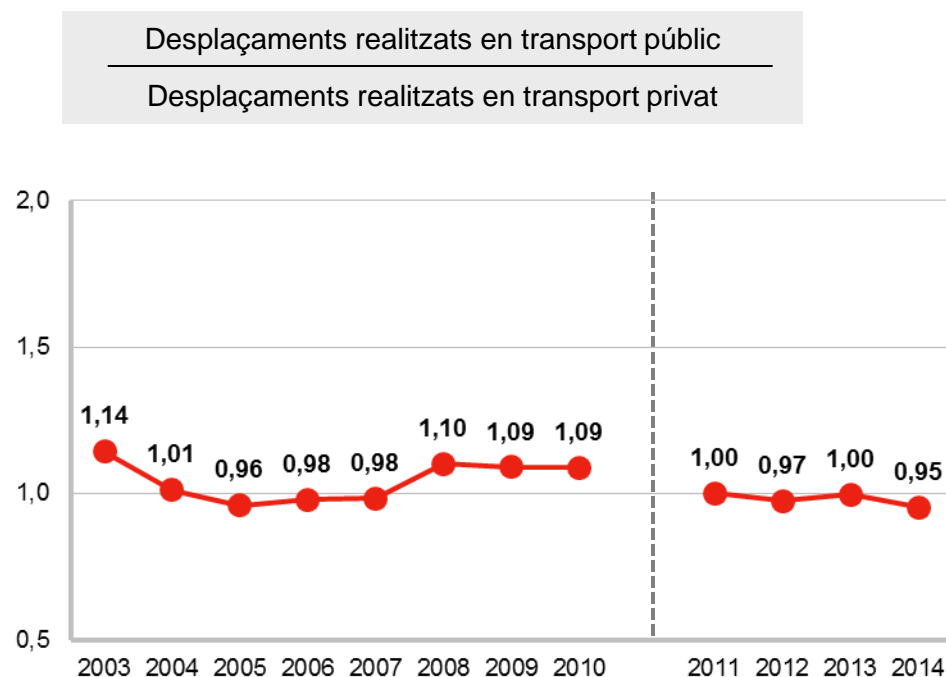
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

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.



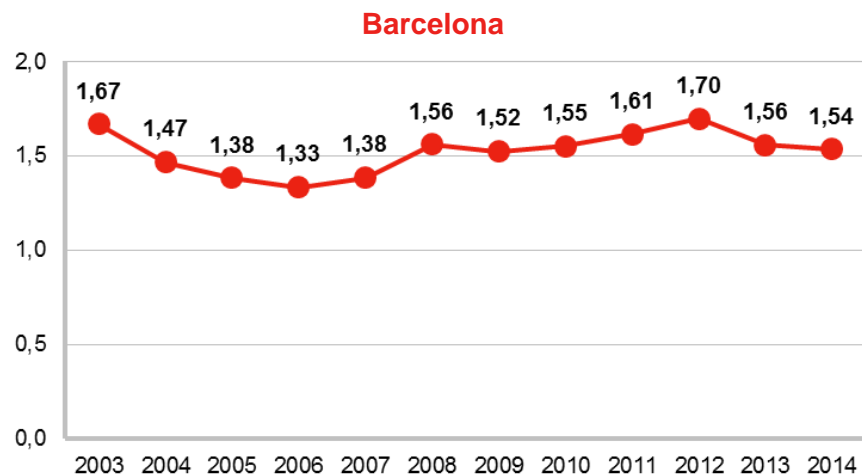
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

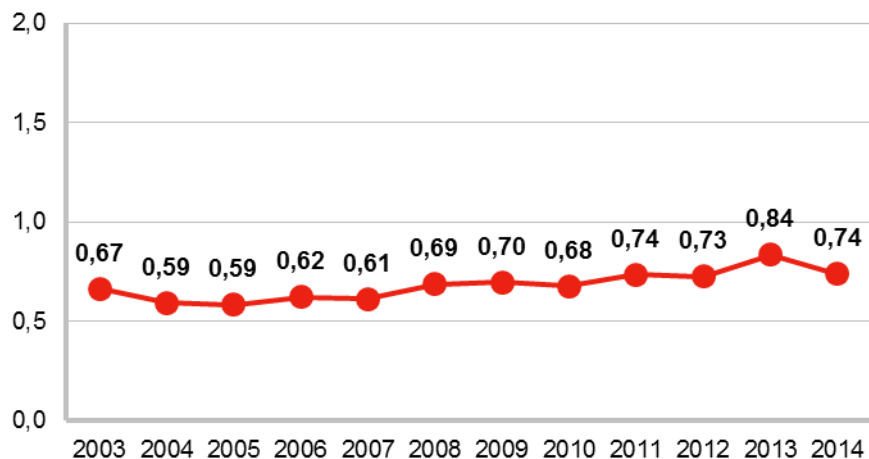
1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

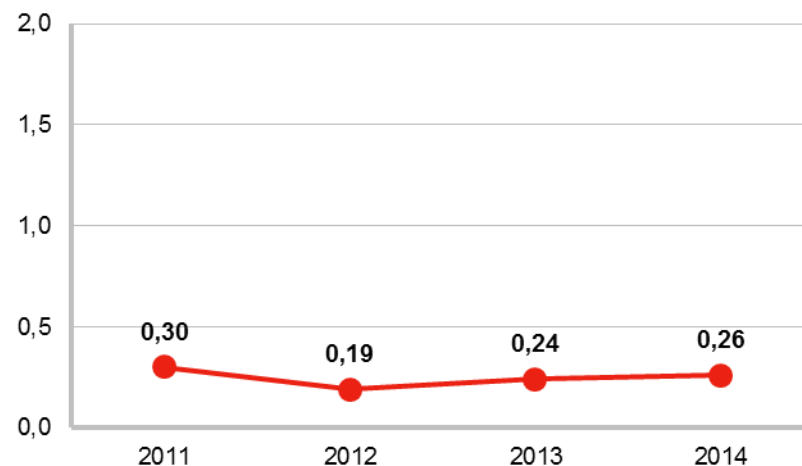
Ràtio transport públic/transport privat



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

COTXE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ocupació calculada	1,24	1,19	1,21	1,21	1,14	1,15	1,24	1,21	1,20	1,25	1,22	1,18
Ocupació declarada	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	1,68	1,74	1,71	1,65

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

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

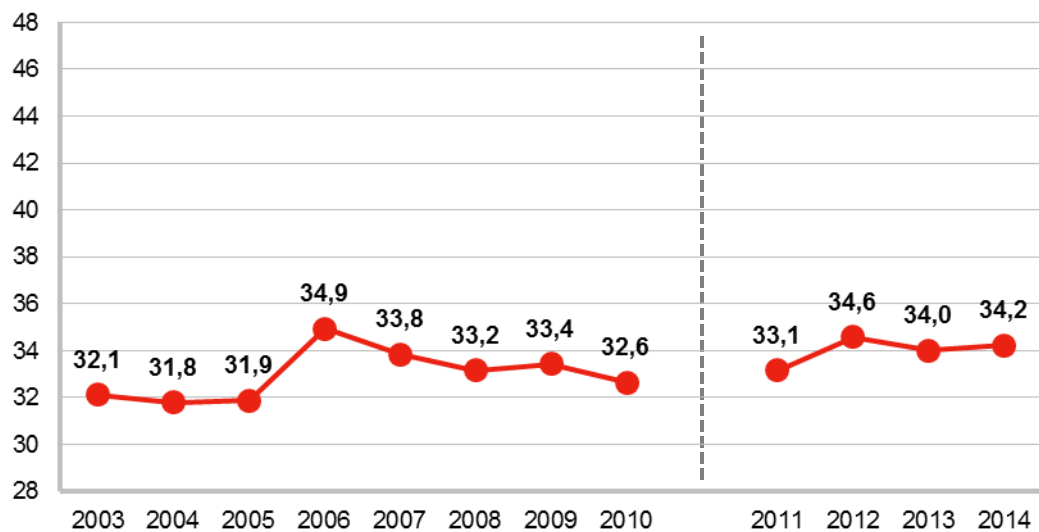
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

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.

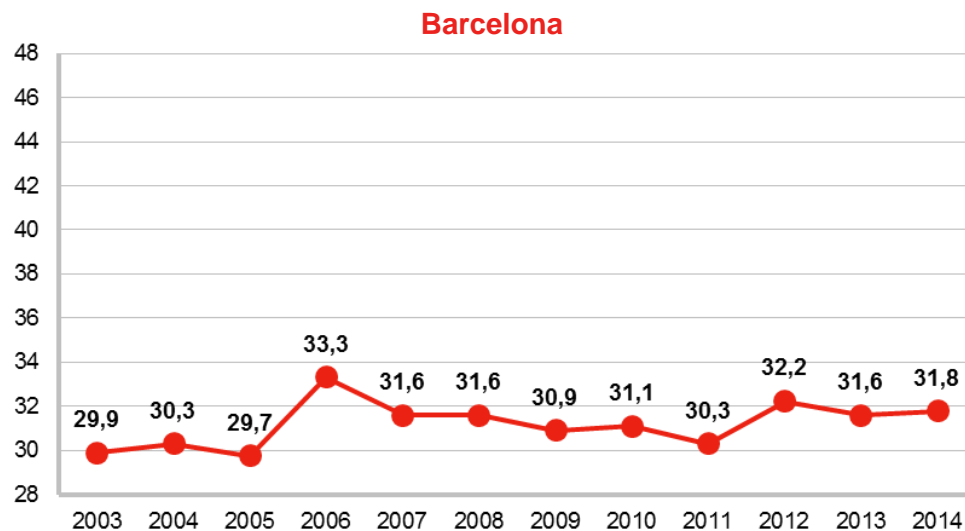
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2014 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

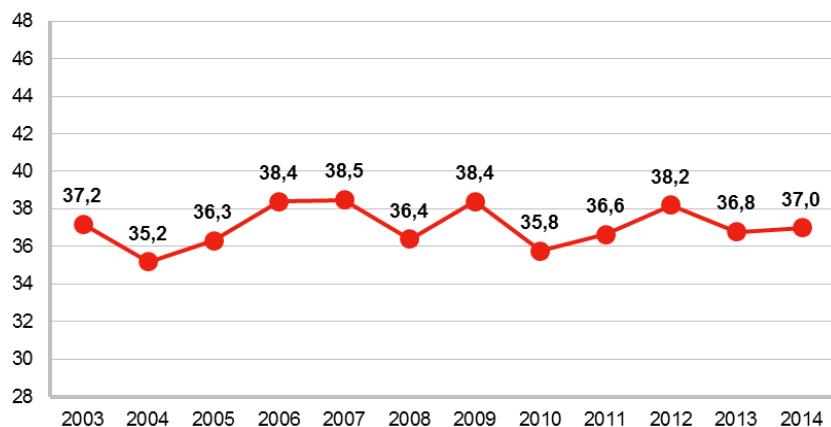
1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

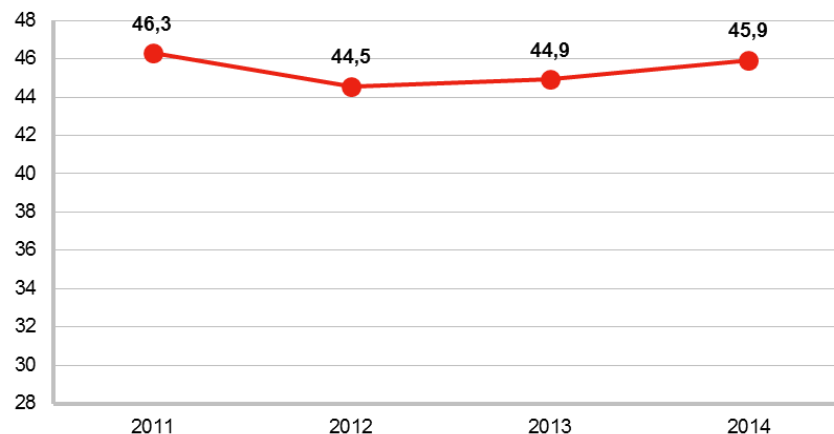
Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



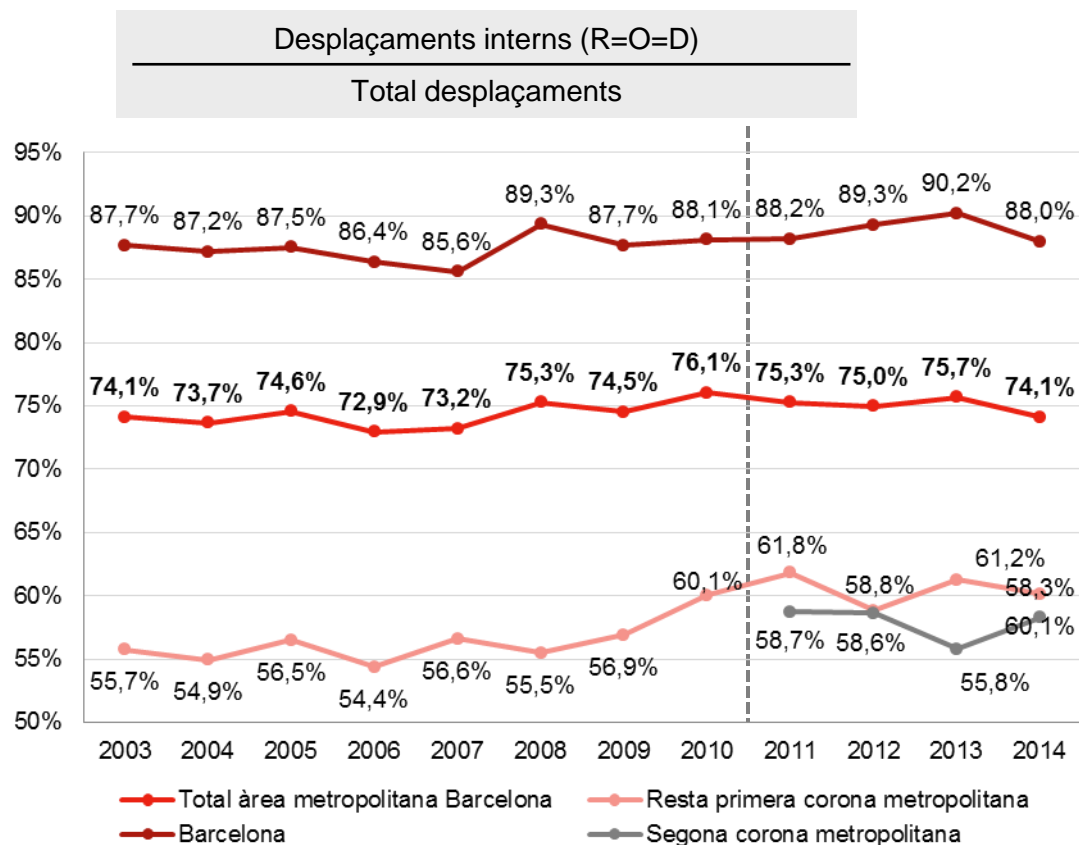
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Autocontenció municipal

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



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

COMPARATIVA TEMPORAL

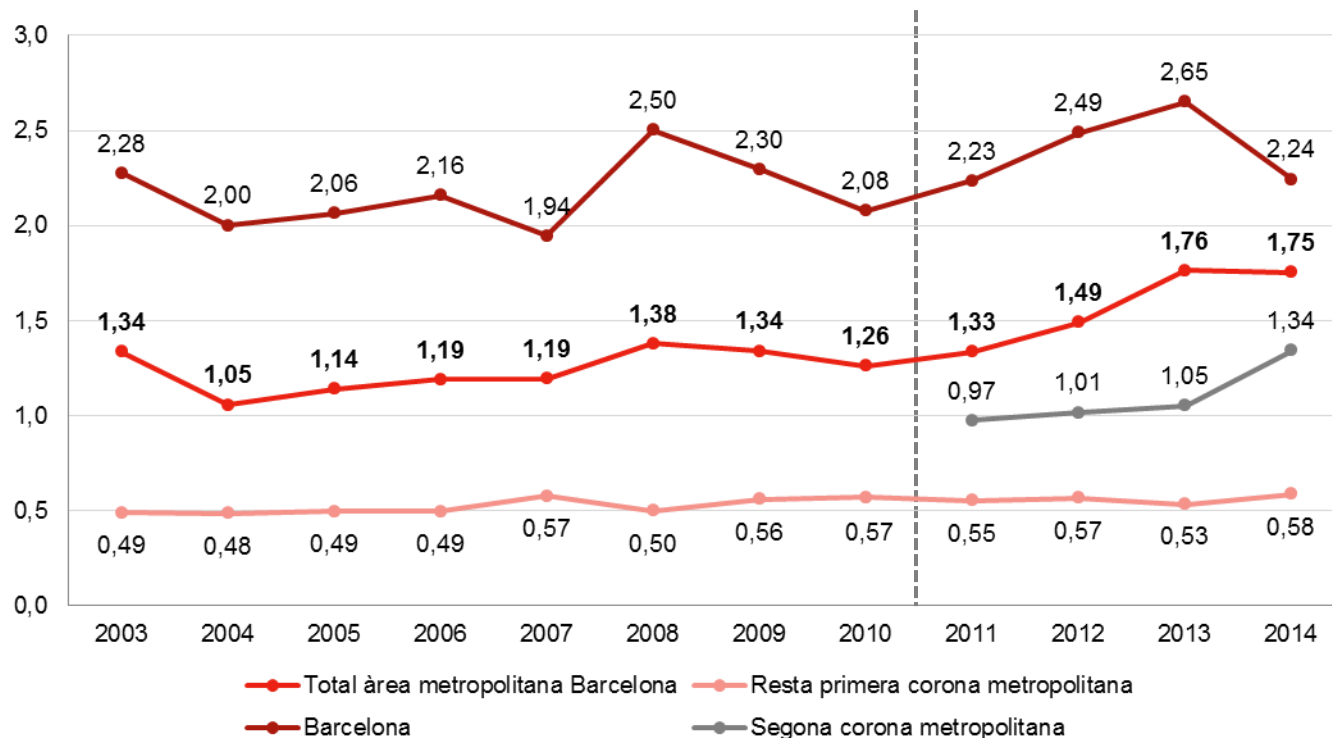
1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio atracció i emissió (RAE)

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

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



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

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius de no ús del transport públic

MOTIUS DE NO ÚS DE TRANSPORT PÚBLIC	2010	2011	2012	2013	2014
No tinc necessitat/no em fa falta	7,5%	11,3%	7,0%	14,8%	13,1%
No em porta allà on vaig habitualment	15,9%	17,8%	18,2%	14,2%	16,7%
Prefereix el transport privat al transport públic	15,9%	14,6%	11,0%	12,8%	11,9%
És car	6,1%	7,4%	11,2%	11,9%	13,7%
Em moc a prop de casa i prefereixo anar a peu	6,5%	9,4%	12,8%	10,2%	7,5%
Problemes de mobilitat		5,4%	6,5%	10,2%	7,0%
És incomode	6,5%	13,0%	9,5%	9,6%	10,1%
És lent	12,7%	9,8%	11,1%	8,5%	10,8%
Passa poc sovint	4,9%	6,6%	6,3%	5,3%	6,3%
Necessita el cotxe per treballar/per carregar			2,8%	1,2%	1,6%
Altres motius	24,0%	3,8%	3,0%	1,0%	1,3%
Desconec la xarxa de transport públic		0,9%	0,6%	0,3%	

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

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius d'ús del transport privat

MOTIU D'ÚS DEL TRANSPORT PRIVAT	2010	2011	2012	2013	2014
Comoditat	26,1%	27,2%	28,0%	27,7%	28,1%
És més ràpid que el transport públic	21,1%	20,7%	23,6%	21,3%	20,6%
El transport públic passa poc sovint	3,4%	13,0%	12,1%	17,4%	14,0%
El porten	9,3%	8,0%	10,1%	10,2%	7,7%
És més barat que el transport públic	4,3%	4,5%	6,7%	6,5%	6,2%
No tinc altre remei	4,7%	4,7%	3,7%	4,0%	4,8%
Proporciona més llibertat	4,2%	4,1%	6,0%	3,7%	3,9%
Allà on vaig és fàcil aparcar	4,1%	2,1%	2,3%	2,8%	4,6%
Prefereix el transport privat al transport públic		2,0%	2,8%	2,4%	2,8%
Faig moltes gestions	4,2%	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%
Altres motius	18,6%	11,3%	2,3%	1,4%	4,7%
Desconec el transport públic				0,3%	0,3%

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

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius d'ús del transport públic

MOTIU D'ÚS DE TRANSPORT PÚBLIC	2010	2011	2012	2013	2014
És més còmode	12,1%	12,4%	13,1%	16,9%	19,0%
És més barat que el cotxe	4,9%	13,7%	16,9%	16,7%	14,7%
És difícil aparacar allà on vaig	7,6%	14,5%	17,4%	16,6%	14,3%
No disposo de cotxe		7,5%	10,5%	11,6%	9,7%
És més ràpid que el cotxe	15,7%	17,4%	9,7%	10,1%	11,9%
No tinc altre remei	6,4%	4,5%	5,7%	5,1%	6,9%
Vaig més tranquil	4,0%	5,0%	4,0%	4,8%	4,0%
No tinc permís de conduir		3,1%	4,6%	4,3%	3,4%
És menys contaminant/consciència social		2,8%	3,8%	4,2%	3,6%
Prefereixo el transport públic al transport privat		4,1%	4,2%	4,1%	3,4%
Pel bon funcionament i oferta del transport públic		7,5%	4,6%	2,4%	3,6%
Per evitar problemes de trànsit		1,8%	2,2%	1,6%	0,9%
Tinc menor risc d'accidents		1,2%	1,0%	0,7%	0,9%
Altres	33,4%	21,9%	2,3%	1,0%	3,7%
És més ràpid en general	8,6%				
Passa a prop d'on vist/em queda a prop de casa	7,3%				

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

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Anar a peu	8,1	8,2	8,2	8,4	8,5	8,3
Anar en bicicleta	7,4	7,6	7,7	8,2	8,4	8,2
Anar en moto	7,6	7,7	7,7	8,0	8,2	8,2
Anar en cotxe	6,9	7,2	7,3	7,8	7,7	7,7
Tramvia	7,1	7,1	7,2	7,7	7,6	7,6
FGC	6,9	6,9	7,0	7,5	7,4	7,3
Taxi	6,6	6,6	6,5	7,2	7,2	7,1
Metro	6,6	6,7	6,7	7,2	7,3	7,1
Bus urbà de Barcelona (TMB)	6,6	6,7	6,7	7,1	7,1	7,0
Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	6,2	6,1	5,9	6,9	6,9	6,8
Bus interurbà	5,9	6,0	6,0	6,8	6,9	6,8
Renfe regional/mitja distància	6,2	6,0	6,2	6,8	6,8	6,8
Renfe rodalies	6,1	6,3	6,3	6,7	6,7	6,7

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

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Avaluació de les polítiques de mobilitat

POLÍTIQUES DE MOBILITAT		2009	2010	2011	2012	2013	2014
APARCAMENT	Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri	7,4	7,7	8,0	8,1	8,2	8,2
	Crear més aparcaments per a bicicletes		6,3	6,1	6,3	6,5	6,6
	Ampliar els aparcaments per a motos a les ciutats	6,4	6,2	5,9	6,0	6,0	6,8
	Treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat	2,7	2,6				
	Deixar més espai per a la càrrega i descàrrega a canvi de disminuir l'espai lliure per aparcar	5,0	6,0				
VEHICLE PRIVAT, CIRCULACIÓ I TRÀNSIT	Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia			7,7	7,6	7,7	
	A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h	6,7	5,9				
	Realitzar més controls de velocitat						7,1
	Realitzar més controls d'alcoholèmia i drogues						8,3
	Limitar l'accés al centre de les ciutats als vehicles que contaminen molt	7,2	6,8				
TRANSPORT PÚBLIC, BICI I ANAR A PEU	Obligar els ciclistes a portar casc a les ciutats					7,7	7,8
	Crear més carrils bici	6,2	5,9	6,6	6,8	7,0	7,0
	Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,5	6,3	6,5	6,5	6,7	6,6
	Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge			6,7	6,6	6,6	6,8
	Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants			3,0	3,0	2,8	3,0
	Donar més temps de pas als vianants en els semàfors de les grans avingudes		7,0				
	Incrementar el temps de pas als semàfors als autobusos i tramvies (encara que suposi un major retard pel cotxe)	6,2	6,6				

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

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2003 – EMEF 2014

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració de la xarxa de transport públic

VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,7	7,0	6,9	6,8	7,1	7,0
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	7,0	7,1	7,0	7,0	7,1	7,0
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,5	6,5	6,5	6,5	6,6	6,6
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	4,0	3,8	3,9	2,8	3,1	2,8

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

FITXA TÈCNICA



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

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 9.461 individus resident a l'àmbit de l'STI: 2.249 a Barcelona, 3.966 a la Primera Corona de l'STI i 5.190 a l'AMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,03\%$ pels residents al conjunt de l'STI.

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp.- Instituto Apolda.

Període d'enquestació.- Del 27 de setembre al 10 de desembre de 2014.

Ponderació: A partir del padró municipal a 1 de gener de 2013.

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

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.

Zones metropolitanes	Mostra	Error
BCN	2.249	2,1%
Resta 1a corona	1.717	2,4%
Total 1a corona	3.966	1,6%
Resta AMB	1.224	2,9%
Total AMB	5.190	1,4%
Resta RMB	3.661	1,7%
Total RMB	8.851	1,1%
Resta AMTU	610	4,0%
Total STI	9.461	1,0%

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

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

Mode de transport:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

QÜESTIONARI



EMEF 2014

0. SECTOR D'INDIVIDU

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

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA 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 (persones de 65 i més anys) | 7. altres especificar _____ |
| 4. pre-jubilat/da | |

FILTRE → 1 othom excepte treballadors (P1a=1) i jubilats / pensionista / persones de 65 anys i més (P1a=3)
P1a=3 i edat < 75 o Pa1=2/4/5/6/7

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

1. Si (passau a P2a i recodificat 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 TREBALLA?

1. Si (recodificat com actiu en atura a P1a) 2. No

MOBILITAT

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

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

1. Malaltia
2. Va treballar/estudiar al domicili
3. Estava de vacances
4. Edat (jubilat...)
5. No vol començar
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)

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

Si l'entrevistat respon 7 o menys desplaçaments per motius laborals passeeu a la pregunta P3.
FILTRE → Si l'entrevistat fa més de 7 desplaçaments per motius laborals passeeu 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 INCLÓS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Si 2. No
P2e_2. HA INCLÓS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Si 2. No

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

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

3. ENS POT DIR, PER ORDRE, ELS DESPLAÇAMENTS QUE VA FER, INDICANT-NOS PRIMER, EL MOTIU; SEGON, EL LLOC; DESPRÉS, L'HORA D'INICI, ELS MINUTS I EL MITJA 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
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

... (preveure espai fins a 12 desplaçaments)

Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe (conductor i acompanyant) / moto com a conductor. Preguntar per aparcament 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 mitja privat com a conductor en un mateix desplaçament.

En acabar passeeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

- Domicili
- Tornada a hotel/casa d'altres
- Treball
- Estudis
- Compres quotidianes
- Compres no quotidianes
- Mitge/hospital
- Visita amic/familiar
- Acompanyant/recol·lectar/buscar persones
- Gestions de treball
- Gestions personals
- Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports
- Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci)
- Sense destinació fixa, passejar
- Segona residència
- Altres motius. Especificar _____

CODIFICACIÓ MITJA

- Caminant
- Autobus empresa
- Autobus escolar
- Autocar
- Autobús
- Metro
- Tramvia
- Ferrocarrils Generalitat (FGC)
- Renfe Rodalies
- Renfe regional
- Taxi
- Cotxe com a conductor
- Cotxe com acompanyant
- Moto com a conductor
- Moto com acompanyant
- Furgoneta / camió
- Bicicleta
- Altres mitjans. Especificar _____

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

- AL CARRER
- Pagar (zona blava, verd, altres colors)
 - Sense pagar o lliure (en placa blanca, sobre la vorera, en cotxe fira, també area verd, o gratuïta per hora, incloure descansos)
- APARCAMENT D'INTERCANNI (EN UN ESTADI FERROVIARI, AEROPORT, ESTADI D'ATLETISME, ETC.)
- Pagar
 - Sense pagar
- APARCAMENT RESERVIAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A BURLATS, PER A CLIENTS...)
- Pagar
 - Sense pagar
 - Propietat, llogar, concessió
 - En penja de pagament (per hora, minut) fora de cotxes
 - No aplica, només per un moment
 - Altres. Especificar _____

3L. VOSTRE HA DIT QUE ES ACTIU/OCCUPAT I NO INCLÓS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS. AIXO ES CORRECTE?

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

ALTA MOBILITAT LABORAL

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

P4. QUINA ES LA SEVA PROFESSIONI?

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

FILTRE → Només quan no queda clar el mitja de transport en la pregunta anterior. Representants, tècnics de manteniment i reparacions i altres. (si P4= 3, 6 o 8)

P5. QUIN TIPUS DE MITJA UTILITZA MAJORITARIAMENT EN LA SEVA FEINA:

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

P6. UTILITZA EL MATEIX MITJA DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?

1. Si 2. No

QÜESTIONARI

OPINIÓ MOBILITAT URBANA

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

P7. ARA VOLDRIEM SABER LA SEVA OPINIÓ SOBRE ALGUNES MESURES DE MOBILITAT QUE ES PODEN FER A LA SEVA CIUTAT. AVALUI-LES EN UNA ESCALA DE 0 (gens d'acord) A 10 (totalment d'acord): (rotació)

- | | |
|--|-------|
| A. Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants | _____ |
| B1. Realitzar més controls de velocitat | _____ |
| B2. Realitzar més controls de d'aboholèmia i drogues | _____ |
| C. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri | _____ |
| D. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes | _____ |
| E. Crear més aparcaments per a bicicletes | _____ |
| F. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants | _____ |
| G. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats (no a la vorera) | _____ |
| H. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge | _____ |
| I. Obligar els ciclistes a portar casc a les ciutats | _____ |

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

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

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

ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P9a. AVALUI, SI US PLAU, L'US QUE VOSTE FA DELS SEGUENTS MITJANS DE TRANSPORT

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

	P9a Us	P10 Satisfacció	P11 Seguretat viària
A. Anar a peu	_____	_____	_____
B. Anar en bicicleta	_____	_____	_____
C. Anar en cotxe com a conductor	_____	_____	_____
D. Anar en cotxe com a acompanyant	_____	_____	_____
E. Anar en moto	_____	_____	_____
F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi	_____	_____	_____

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

P9b. DEL SEGUENT LLISTAT DIGU'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

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

	P9b Ús	P10 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	_____	_____

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

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

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

MOTIU D'ÚS I NO ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

FILTRE → Només si no usa el transport públic (P9(G-U)=1)

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

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

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- És més barat que el transport públic
- És més ràpid que el transport públic
- Desconec el transport públic
- Es fa difícil aparcar allà on vaig
- És més còmode
- Vaig en cotxe/moto perquè tinc més llibertat
- Vaig en cotxe/moto perquè no tinc altre remei
- Faig moltes gestions/acompanyo gent
- Manca d'oferta/Oferta inadequada del transport públic
- Perquè em porten
- Prefereixo el transport privat al transport públic
- Altres: Especificar _____

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

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- És més barat que el cotxe
- És més ràpid que el cotxe
- No dispenso de cotxe
- No tinc permís de conduir
- És difícil aparcar allà on vaig
- Vaig en transport públic perquè no tinc altre remei
- Vaig més tranquil
- Tinc menor risc d'accidents
- Prefereixo el transport públic al transport privat
- És més còmode
- Altres: Especificar _____

QÜESTIONARI

DADES PERSONALS

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

16. QUIN ES EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

17. QUIN ES EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS:

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

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

OBSERVACIONS

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