

Bellaterra, juny de 2016

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2016 (EMEF 2016)

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
3 Mode de transport	15
3.1 Dades generals	15
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	20
3.3 Anàlisi territorial	21
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	23
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	24
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	25
4 El temps de la mobilitat	26
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	26
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	29
5 La mobilitat segons segments de població	33
5.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	33

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA		37
1	Ús subjectiu dels modes de transport	38
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	38
1.2	Motius per utilitzar els modes mecanitzats	39
2	Valoració dels modes de transport	45
2.1	Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	45
3	Percepció d'inseguretat dels modes de transport	46
3.1	Percepció d'inseguretat dels mitjans de transport	46
4	Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	47
4.1	Avaluació de les polítiques de mobilitat	48
4.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	49
4.3	Mesures per una mobilitat sostenible	50
4.4	El principal problema de la mobilitat en l'actualitat	51
5	Tinença de permís i de vehicle	52
5.1	Tinença de permís de conduir	52
5.2	Tinença de vehicle a la llar	53
5.3	Disposició per utilitzar el servei de Car-Sharing	54

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DELS RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	55
1 Dinàmiques territorials de la mobilitat	56
1.1 Tipus de fluxos	56
1.2 Motiu de desplaçament	59
1.3 Mode de transport	60
1.4 Autocontenció	65
1.5 Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	67
COMPARATIVA TEMPORAL	68
1 Comparativa temporal EMEF 2005 - EMEF 2016	69
1.1 Presentació	69
1.2 Principals indicadors de mobilitat	70
1.3 Principals indicadors de la dimensió subjectiva	83
FITXA TÈCNICA	88
QÜESTIONARI	92

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) i l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 l'EMEF és estadística oficial.
- L'objectiu de l'informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2016, de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Tarifari Integrat (STI) de 16 i més anys.
- Aquest informe descriu 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

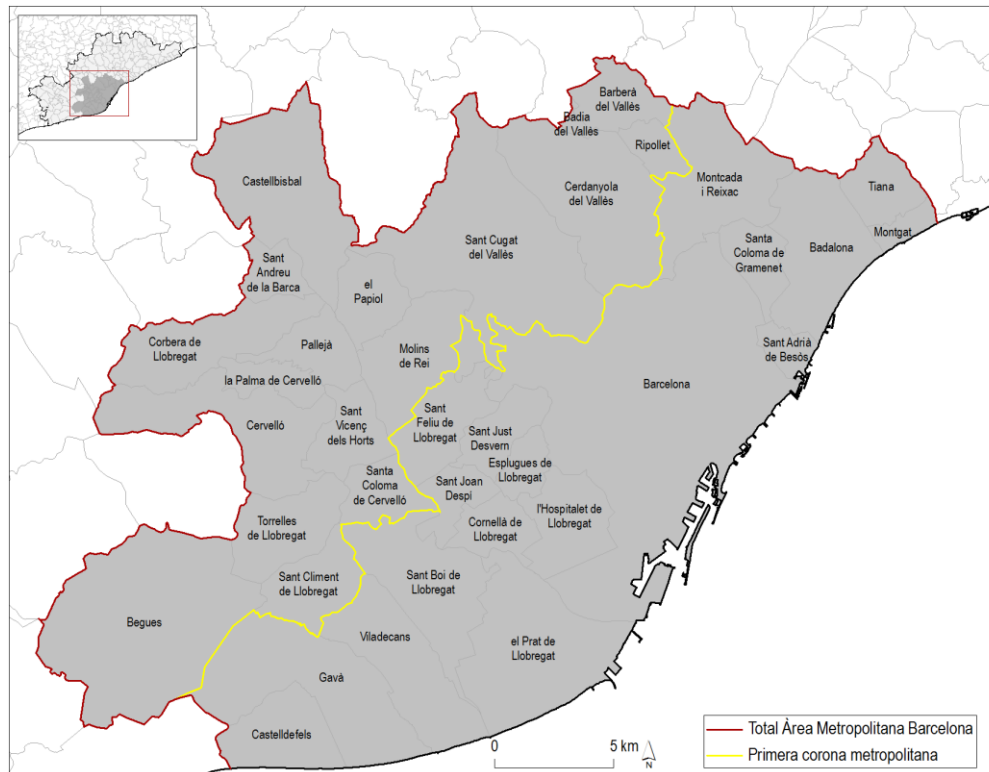
- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels residents al Sistema Tarifari Integrat (STI).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de tots els residents a l'STI i des de la 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:
 - Per al conjunt de desplaçaments dels residents a la primera corona metropolitana (antiga EMT o àmbit de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat), durant el període 2005-2016.
 - Per al conjunt de desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, durant el període 2011-2016.

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 (3,23 milions) es manté força estable respecte l'any 2015.

AREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2016	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), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	5.078,1	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	24.935,1	IERMB a partir de Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya (2009), CREAM

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

INFORMACIÓ BÀSICA DEMOGRÀFICA I SOCIAL	2015		2016		Diferències 2015-2016		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Població							
Total AMB	3.213.775	100,0%	3.226.600	100,0%	12.825	0,4%	Idescat. Padró continu
Barcelona	1.604.555	49,9%	1.608.746	49,9%	4.191	0,3%	
Resta 1a corona metropolitana	1.221.629	38,0%	1.228.179	38,1%	6.550	0,5%	
<i>Total 1a corona metropolitana</i>	<i>2.826.184</i>	<i>87,9%</i>	<i>2.836.925</i>	<i>87,9%</i>	<i>10.741</i>	<i>0,4%</i>	
Segona corona metropolitana	387.591	12,1%	389.675	12,1%	2.084	0,5%	
Creixement població 2003-2016 (AMB)	-	-	-	-	149.446	4,6%	INE
Població nascuda a l'estranger (AMB)	611.338		625.925		14.587	2,4%	INE
Taxa d'atur							
Província Barcelona	18,2%		14,7%		-3,5		INE. Encuesta de Población Activa Ajuntament de Barcelona
Barcelona	13,9%		11,5%		-2,4		

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 9,69 milions de desplaçaments, 3,6 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 3,3.
 - Els professionals de la mobilitat representen l'1,6% del total de la població i realitzen 624.266 desplaçaments in labore, un promig diari per persona de 14,7 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.478.782	90,8%	9.073.090	93,6%	3,7
Població general sense mobilitat	251.129	9,2%	-	-	-
Total població general	2.729.911	100,0%	9.073.090	93,6%	3,3
Professionals	42.382*	1,6%	624.266	6,4%	14,7
Total àrea metropolitana Barcelona	2.729.911	100,0%	9.697.355	100,0%	3,6

* Els 42.382 individus professionals estan integrats als 2.729.911 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): 2.729.911 individus que realitzen 9.073.090 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	1.275.024	91,5%	4.616.241	3,6
	Població general sense mobilitat	118.034	8,5%	-	-
	Total	1.393.058	100,0%	4.616.241	3,3
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	914.261	89,4%	3.321.640	3,6
	Població general sense mobilitat	108.386	10,6%	-	-
	Total	1.022.647	100,0%	3.321.640	3,2
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.189.285	90,6%	7.937.882	3,6
	Població general sense mobilitat	226.420	9,4%	-	-
	Total	2.415.705	100,0%	7.937.882	3,3
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	289.497	92,1%	1.135.208	3,9
	Població general sense mobilitat	24.709	7,9%	-	-
	Total	314.206	100,0%	1.135.208	3,6
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.478.782	90,8%	9.073.090	3,7
	Població general sense mobilitat	251.129	9,2%	-	-
	Total	2.729.911	100,0%	9.073.090	3,3

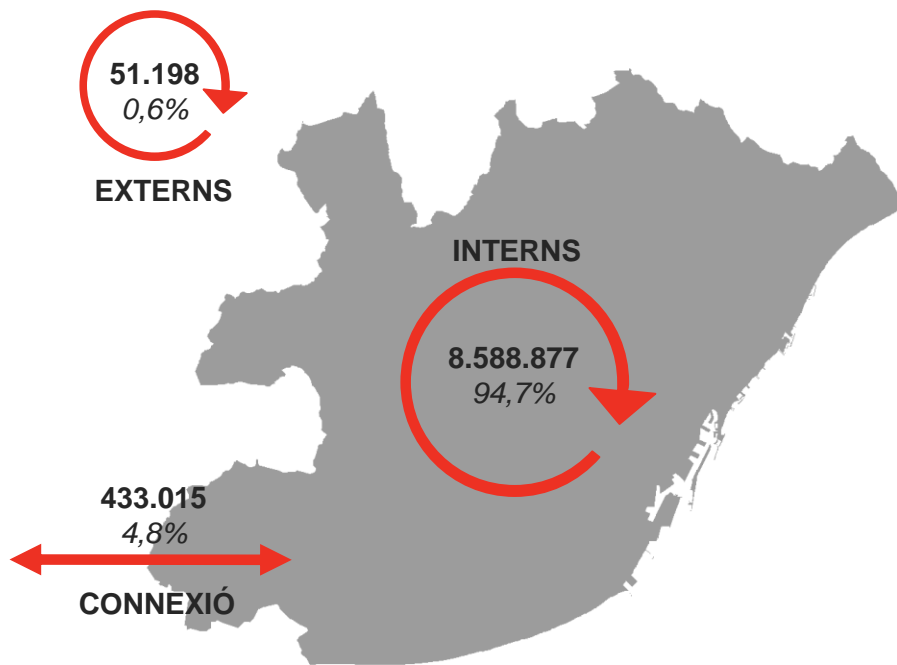
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

El 94,7% dels desplaçaments realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit; un 4,8% són de connexió. Només el 0,6% 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.

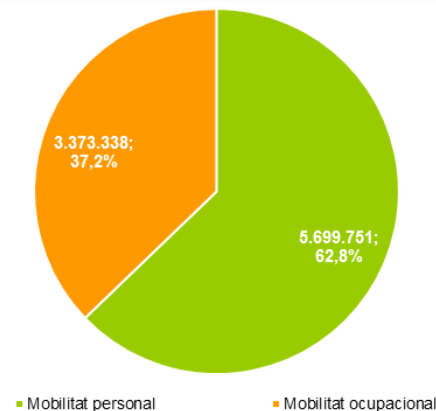
Total desplaçaments en dia feiner: 9.073.090

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

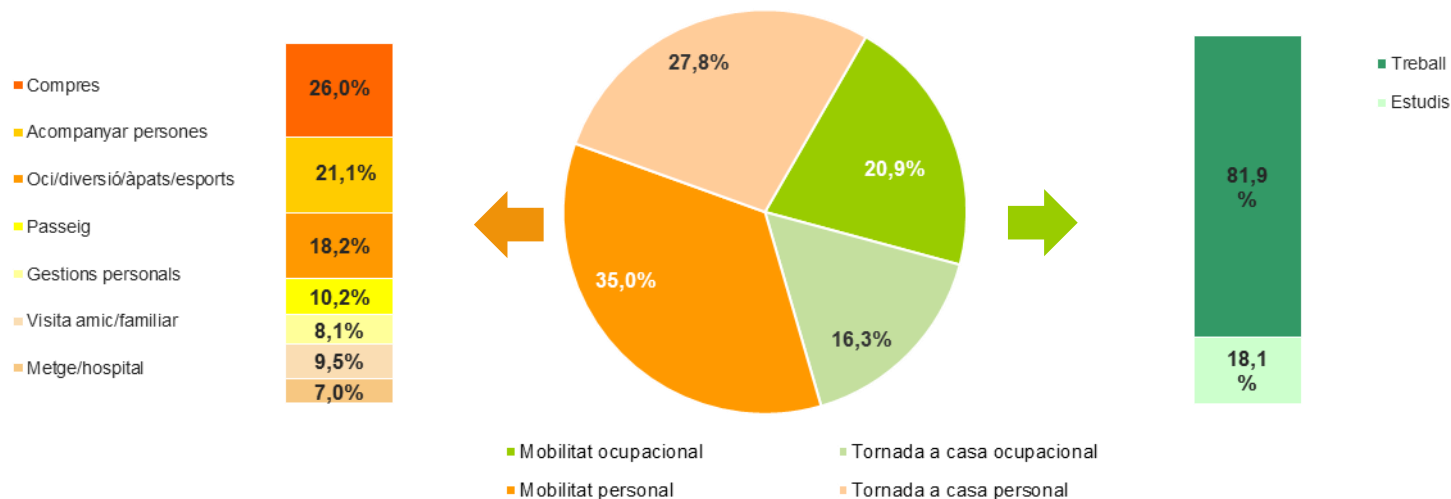
La mobilitat per motius personals és majoritària: engloba el 62,8% del total de desplaçaments.



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.

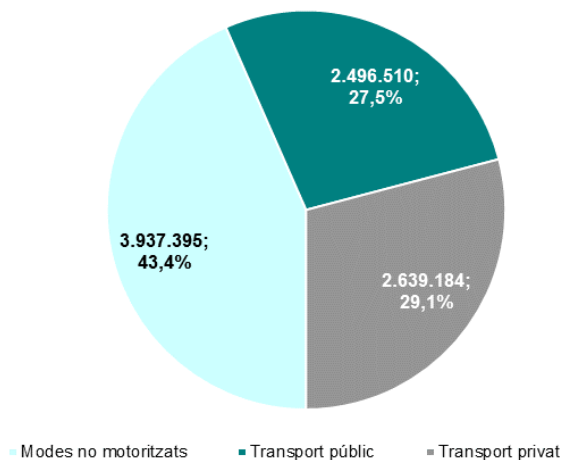
- El primer motiu de desplaçament entre els residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és l'anar a treball, seguit de l'anar a comprar.



3.1. Dades generals

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

- Els desplaçaments a peu són els principals: representen el 43,4% de la mobilitat diària dels residents. L'1,8% dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del transport públic és lleugerament inferior a la del transport privat:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (10,7% del global diari) i de l'autobús (9,9%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 19,7% del global de desplaçaments diaris.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	3.771.677	41,6%
Bicicleta	165.719	1,8%
Total no motoritzat	3.937.395	43,4%
Autobús	895.361	9,9%
Metro	970.263	10,7%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	533.296	5,9%
Resta transport públic	97.591	1,1%
Total transport públic	2.496.510	27,5%
Cotxe conductor	1.786.356	19,7%
Cotxe acompanyant	281.593	3,1%
Moto	524.796	5,8%
Resta vehicle privat	46.439	0,5%
Total vehicle privat	2.639.184	29,1%
Total	9.073.090	100,0%

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 58,3% dels viatges en cotxe realitzats pels residents en aquest territori es fan amb un sol ocupant; el 27,4% amb dos ocupants i el 14,2% amb 3 o més persones.

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

Persones/cotxe	% viatges
1	58,3%
2	27,4%
3	9,7%
4 i més	4,5%
Total	100,0%

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

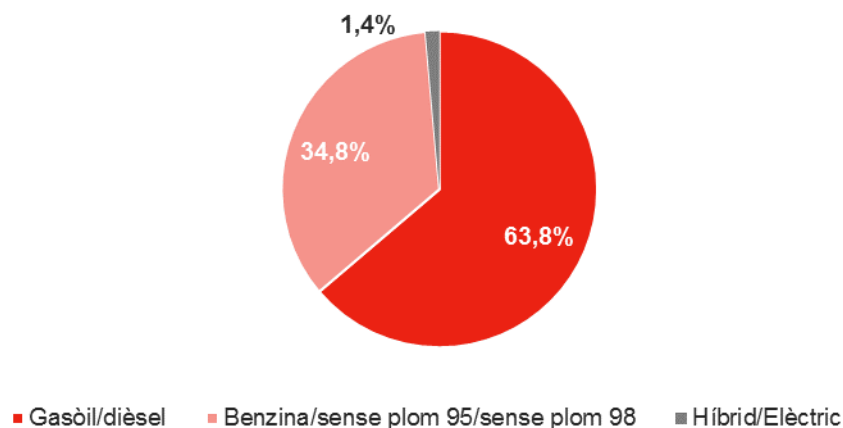
Transport privat. Característiques del parc circulant

- Entre els que han respost que es desplacen en cotxe com a conductor, se'ls ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de combustible utilitzat. Als conductors de moto també se'ls ha preguntat per la seva antiguitat.
 - En relació a l'antiguitat del cotxe, gairebé el 70% dels viatges es fan amb vehicles de 10 anys o menys.
 - Pel que fa a les motos, el parc de vehicles circulant és més nou: el 76,5% dels viatges en moto es realitzen amb motos de 10 o menys anys.
 - Els viatges en cotxe de gasoil representen el 63,8%, molt per sobre d'aquells realitzats amb cotxes de benzina. Els cotxes híbrids o elèctrics tan sols arriben al 1,4% de la mobilitat diària.

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

	Cotxe	Moto
Menys d'un any	7,8%	8,4%
De 1 a 5 anys	28,8%	36,3%
De 6 a 10 anys	33,3%	31,8%
De 11 a 15 anys	20,9%	11,8%
De 16 i més anys	9,2%	11,7%
NS/NC	0,0%	0,0%
Total	100%	100%

Combustible utilitzat en cotxe (% sobre total de viatges)

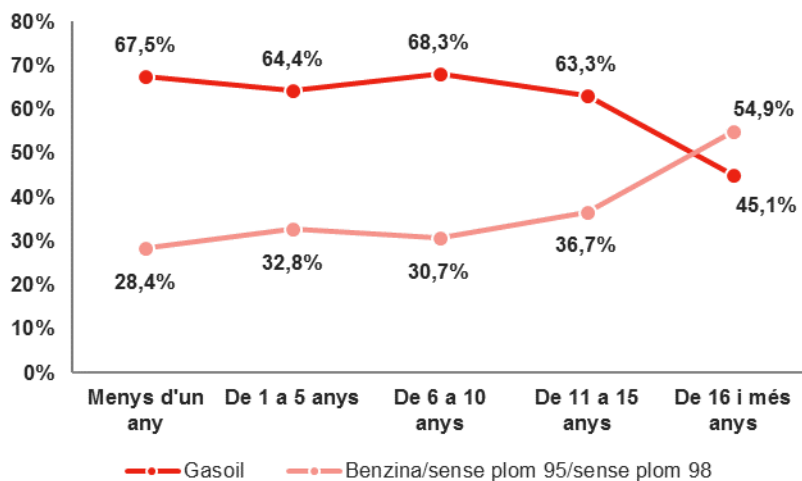


3.1. Dades generals

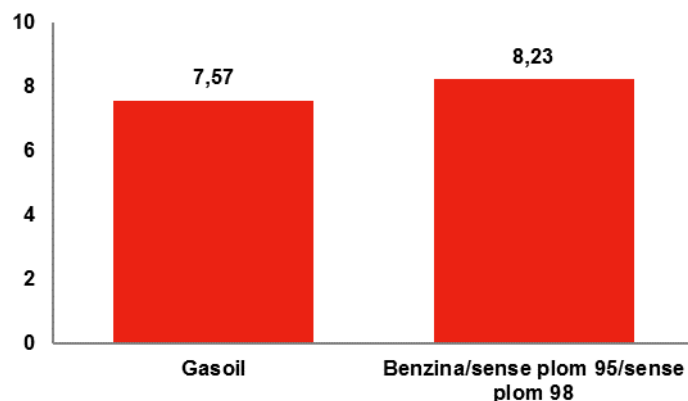
Transport privat. Característiques del parc circulant

- La relació entre el combustible utilitzat segons l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - Entre el parc de vehicles circulant de menys de 16 anys, l'ús del gasoil és molt superior a la benzina. Són els cotxes més antics, de més de 15 anys en els que aquesta proporció s'inverteix.
 - L'ús de benzina augmenta amb l'antiguitat del parc circulant.
 - Els cotxes que circulen amb gasoil tenen una antiguitat menor que els de benzina (7,6 anys i 8,2 anys, respectivament).

Combustible segons antiguitat del cotxe



Combustible segons antiguitat mitjana del cotxe










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

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

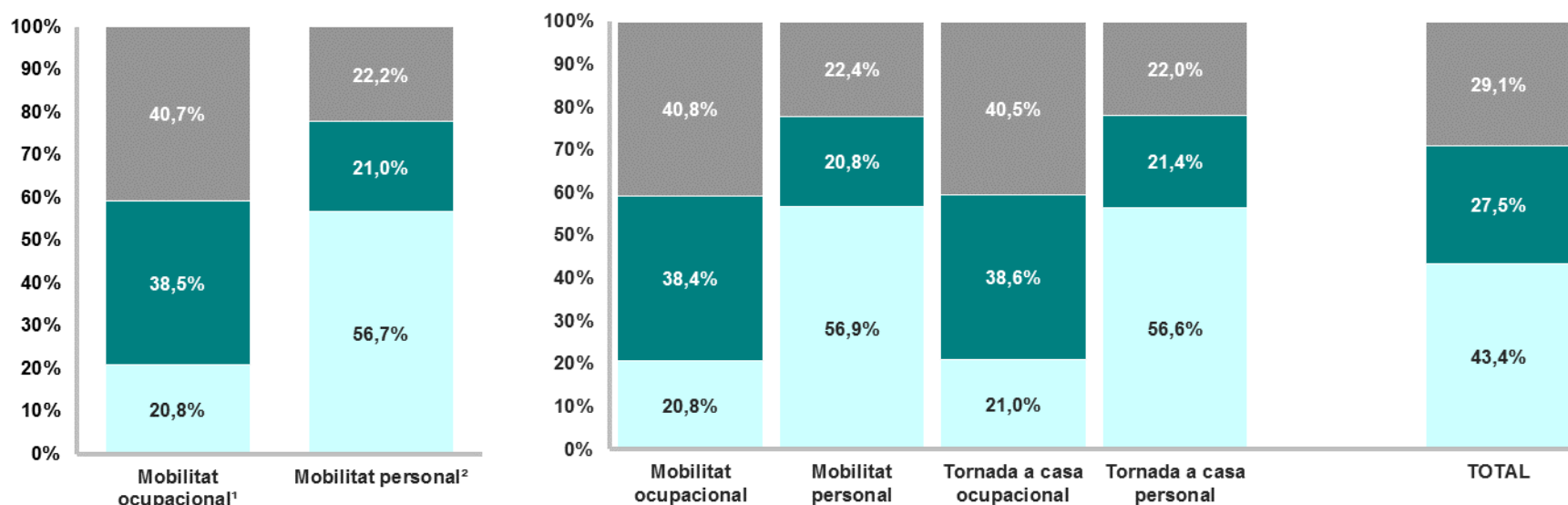
* S'inclou l'anada i tornada segons el motiu

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 i del vehicle privat es duplica en la mobilitat ocupacional.



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

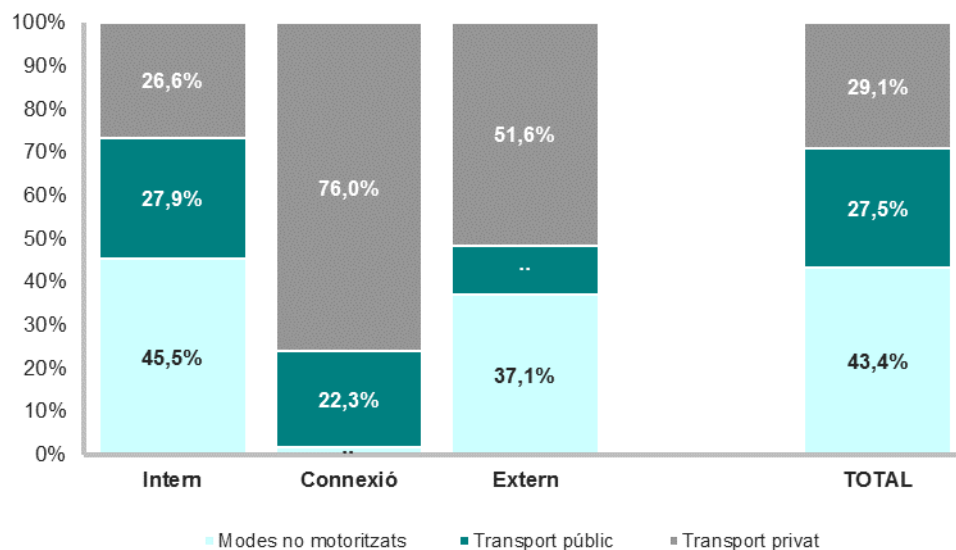
²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

3.3. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'ús dels modes no motoritzats és predominant (amb un 45,5% dels desplaçaments).
 - La ràtio públic/privat és d'1,0.
- Per contra, el 76,0% dels desplaçaments de connexió són realitzats en vehicle privat.
 - La ràtio públic/privat és de 0,3.



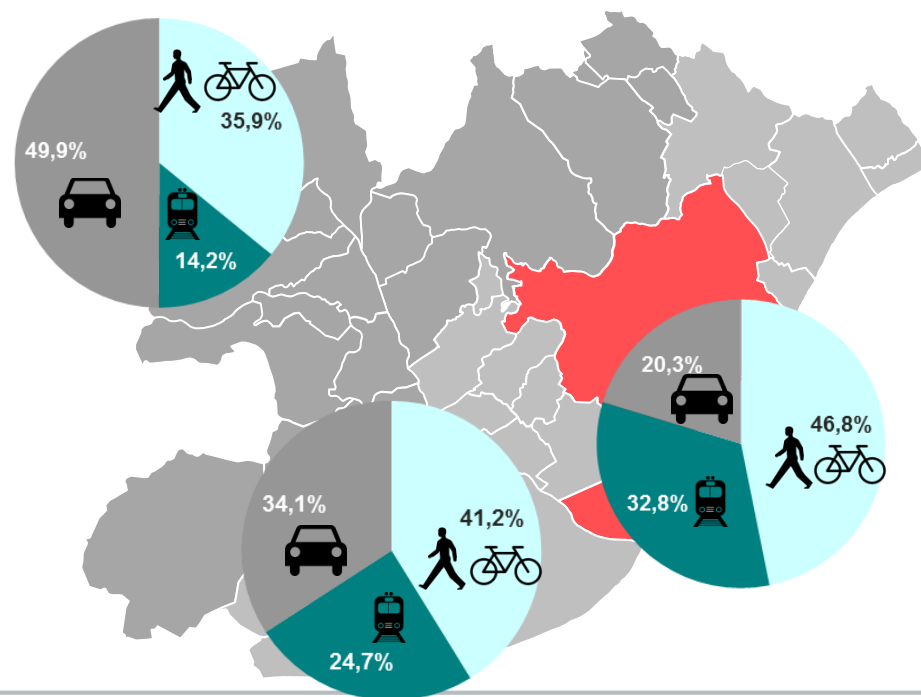
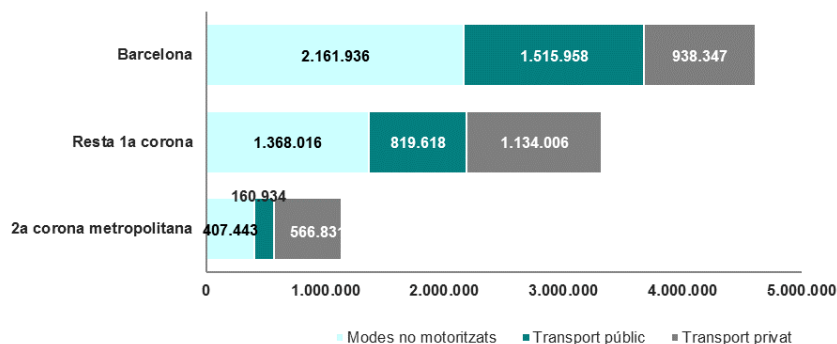
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

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 els modes no motoritzats, i el menor del vehicle privat.
 - Els residents a la 2a corona metropolitana, per contra, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en vehicle privat (que engloba el 49,9% de la mobilitat).



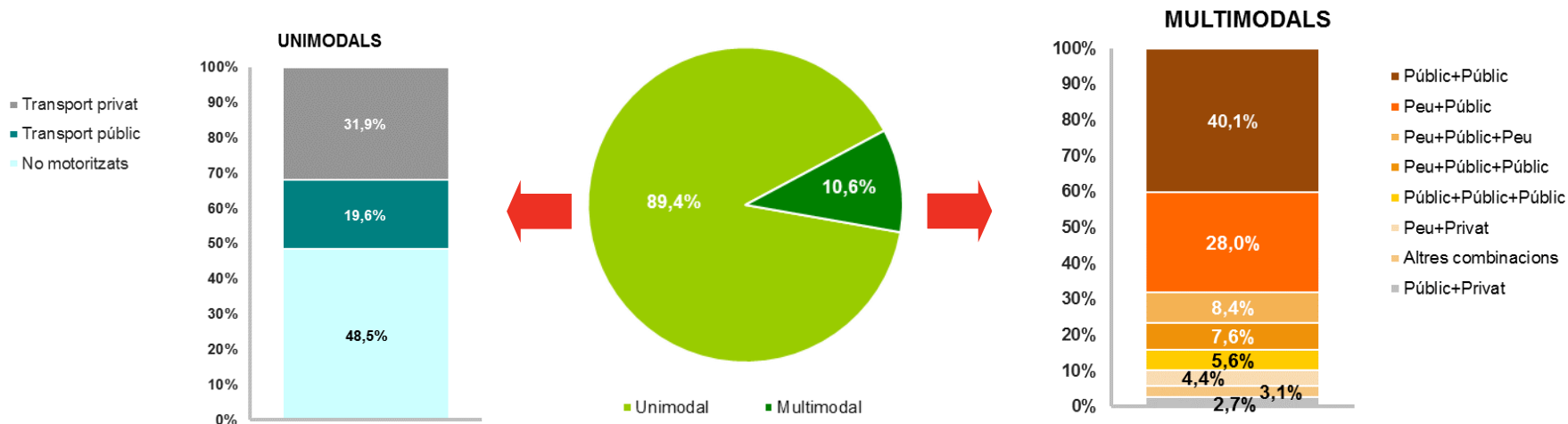
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

El 89,4% dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 10,6% són multimodals (utilitzen dos o més mitjans de transport).

- Els desplaçaments unimodals a peu o en bicicleta 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). El 10% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport públic diferents.



3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

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

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

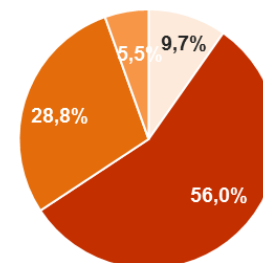
La gratuïtat en l'aparcament és majoritària.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	40,7%	63,8%
Propietat, lloguer o concessió	28,8%	25,2%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	20,1%	8,7%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	4,0%	..
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,8%	..
Altres**	5,5%	..
Total	100,0%	100,0%

* Inclou: pagament i gratuït.

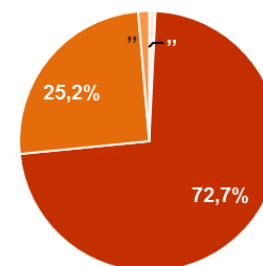
**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

Aparcament cotxe



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

Aparcament moto



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

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

3.6. Lloc d'aparcament del cotxe

En els desplaçaments interns al municipi de residència, l'aparcament en una plaça de propietat/lloguer/concessió és predominant. També es destacable l'aparcament al carrer.

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

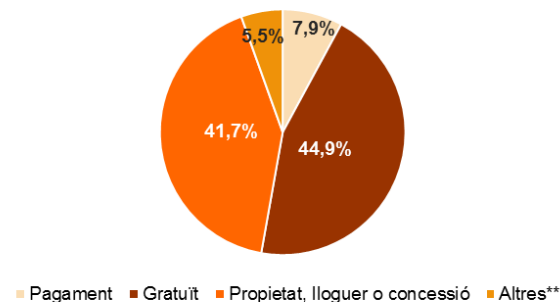
L'aparcament gratuït s'utilitza en el 77,3% dels viatges a d'altres municipis, i el de pagament gairebé es dobla en relació als realitzats en el propi municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	38,6%	44,7%
Propietat, lloguer o concessió	41,7%	3,9%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	10,7%	38,4%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	3,2%	5,6%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	2,0%
Altres**	5,5%	5,4%
Total	100,0%	100,0%

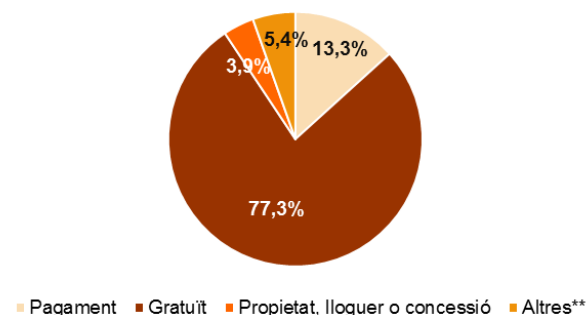
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Municipi de residència



A un altre municipi

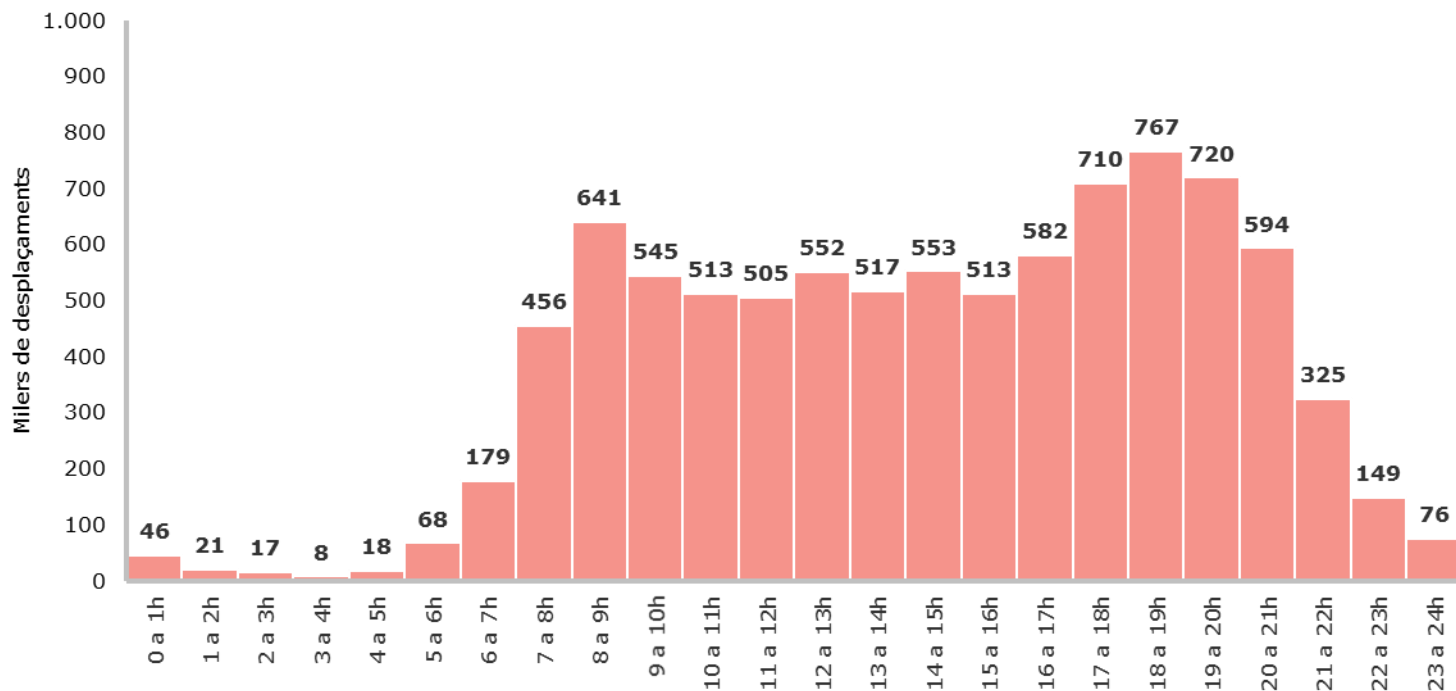


**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

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

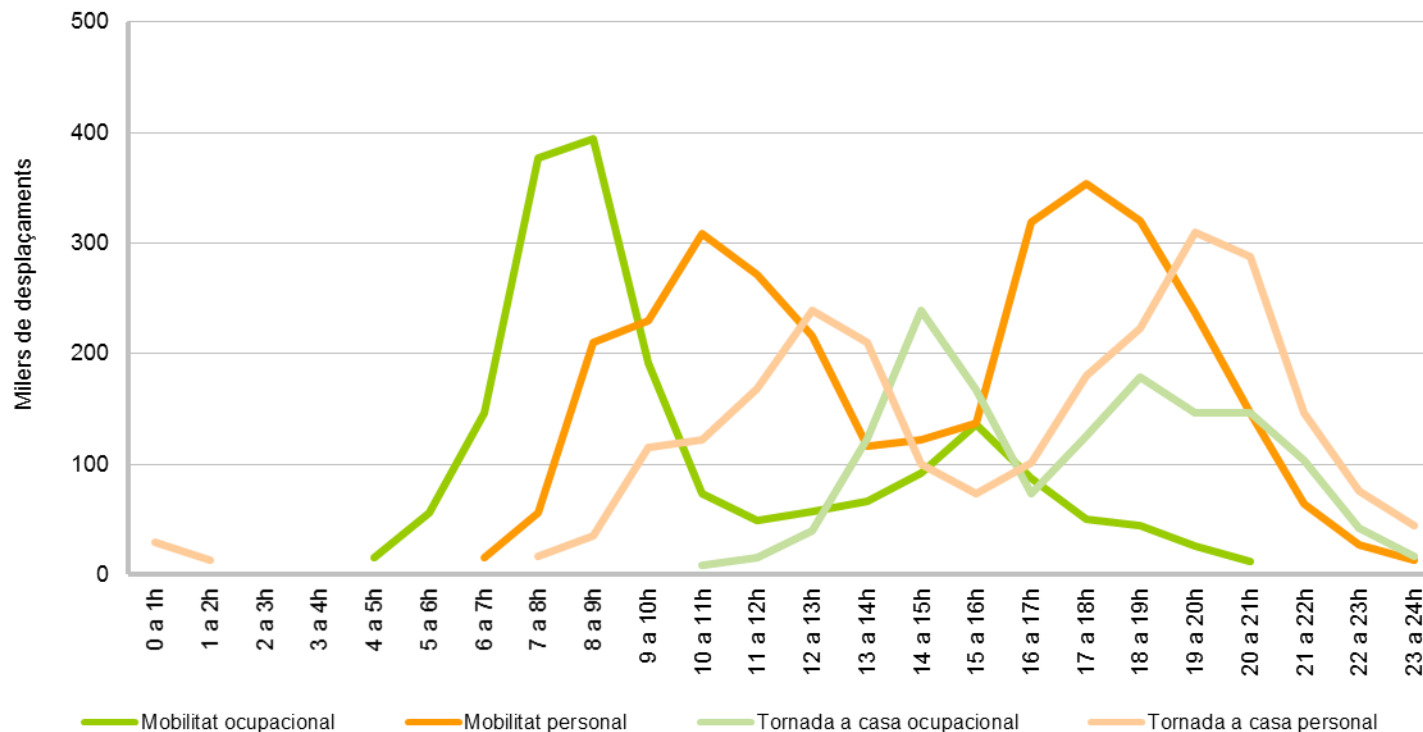


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

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% 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.



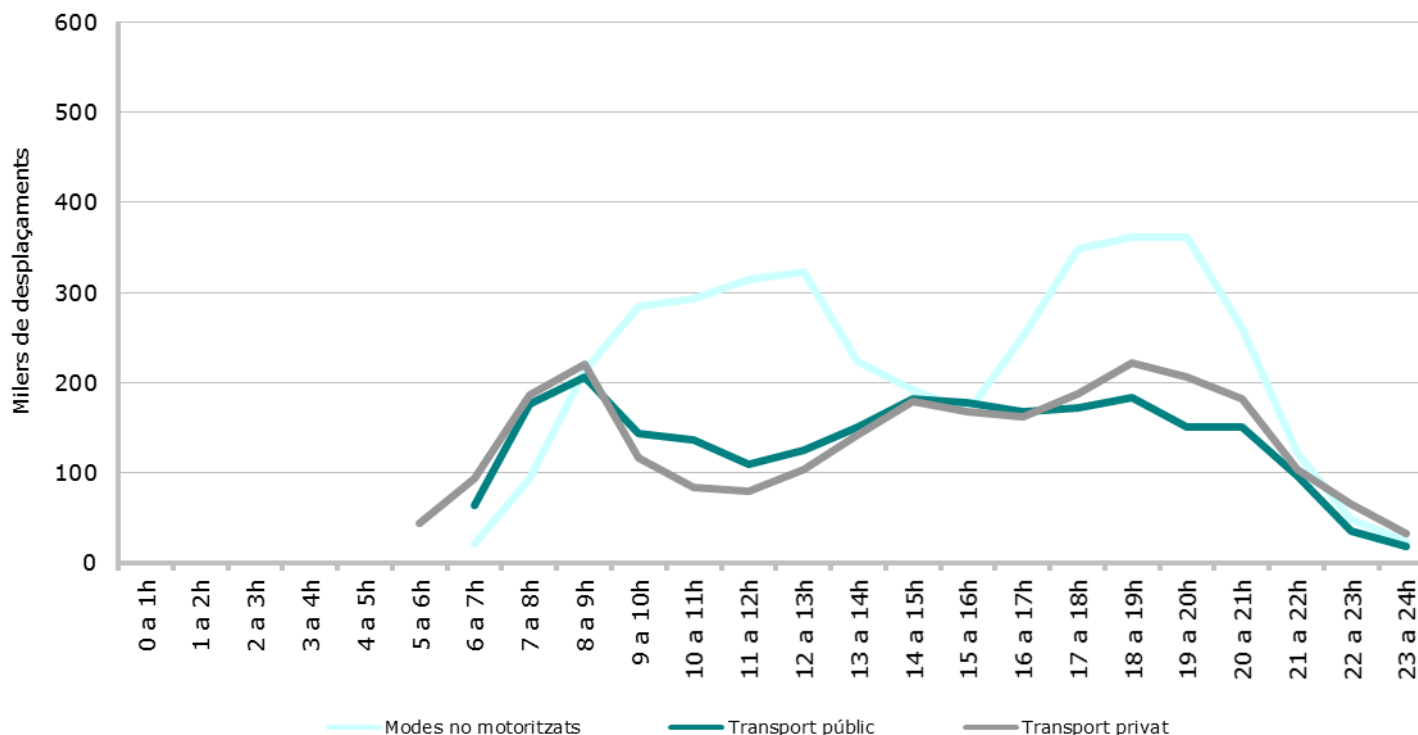
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

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 del transport públic i privat, segueix una pauta molt similar al llarg del dia.

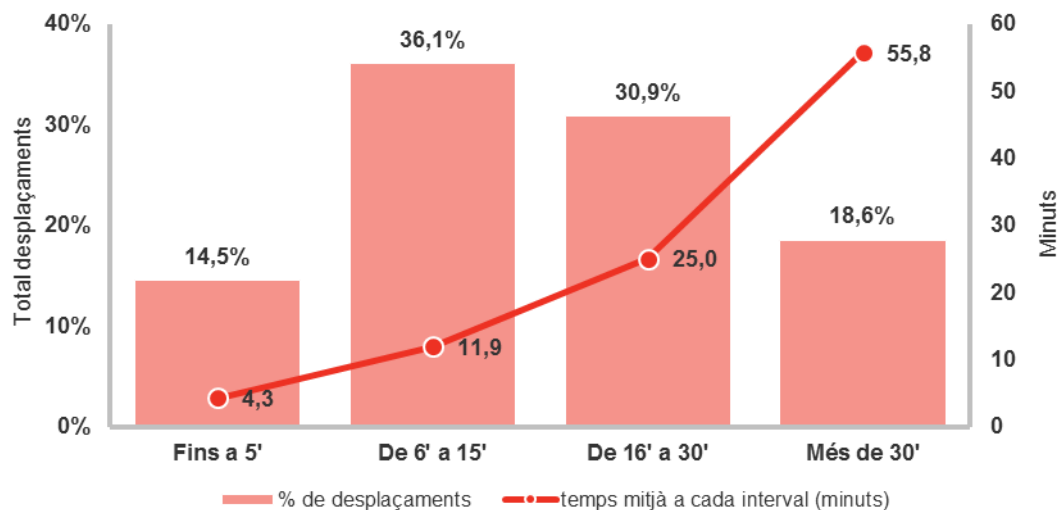


4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

La durada mitjana declarada dels desplaçaments en dia feiner realitzats pels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 23,0 minuts.

- El 50,6% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 18,6% dels desplaçaments es realitzen en més de 30 minuts.



4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

Durada mitjana segons motiu

- En general, els desplaçaments per motius ocupacionals són els de major durada, i en particular les tornades de la feina (28,1 minuts). Els de menor durada són per motius personals (19,9 minuts).
- Deixant de banda l'anar a passejar, que té una durada molt superior a la resta de motius:
 - Els desplaçaments de menor durada es realitzen per acompanyar persones i anar a comprar.
 - Els desplaçaments de major durada són per anar a estudiar i a treballar.

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	25,8
Mobilitat personal	19,9
Tornada a casa ocupacional	28,1
Tornada a casa personal	21,8
Total	23,0

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	25,5
Estudis	27,5
Compres	15,6
Metge/Hospital	25,0
Visita amic/familiar	21,9
Acompanyar persones	15,0
Gestions personals	21,2
Oci/diversió/àpats/esports	18,8
Passeig	36,3
Tornada a casa ocupacional	28,1
Tornada a casa personal	21,8
Total	23,0

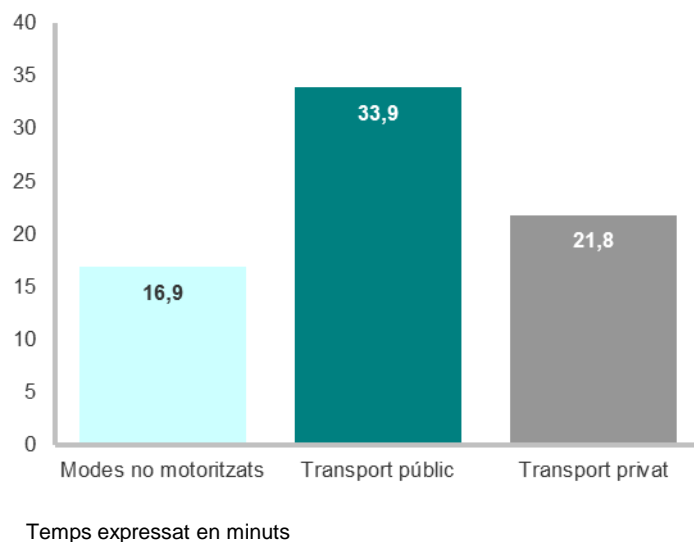
Temps expressat en minuts

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 21,8 minuts; 33,9 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 16,9 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 15-17 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic (excepte el taxi) són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies i FGC (49,4 minuts en el primer cas i 40,3, en el segon).



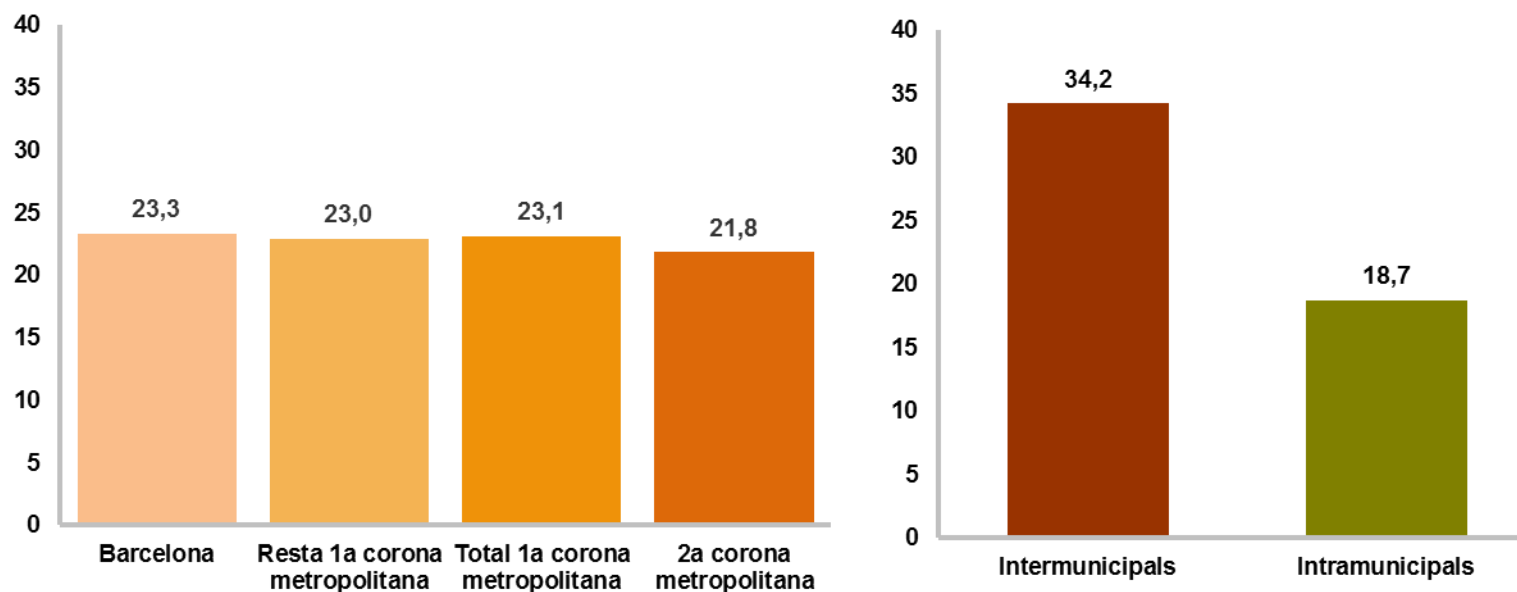
Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	16,8
Bicicleta	18,4
Autobús	29,6
Metro	32,0
Tramvia	32,2
FGC	40,3
Renfe Rodalies	49,4
Taxi	24,6
Cotxe com a conductor	22,2
Cotxe com a acompanyant	25,0
Moto com a conductor	16,6
Moto com a acompanyant	15,2
Furgoneta/camió	45,0
Total	23,0

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 la corona 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

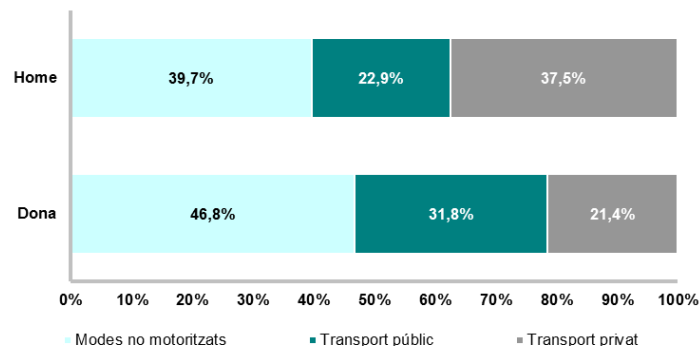
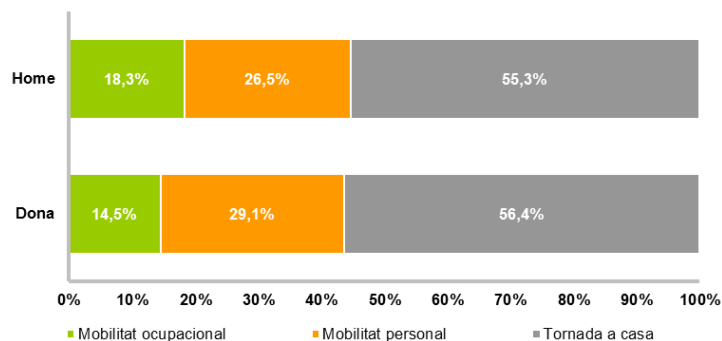
5. La mobilitat segons segments de població

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 són més usuàries del transport públic pels seus desplaçaments diaris.

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



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

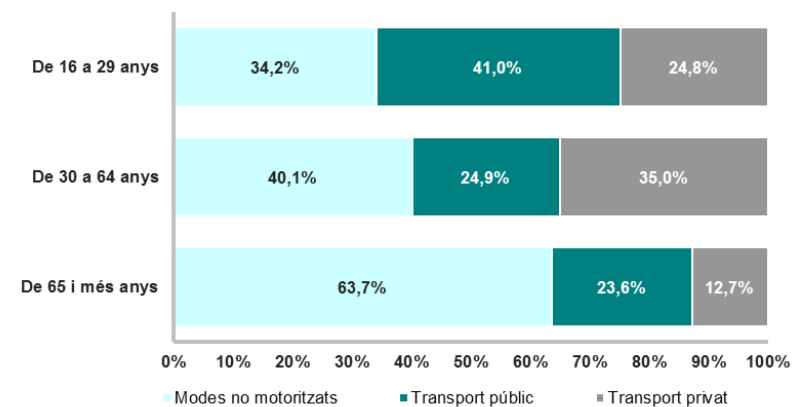
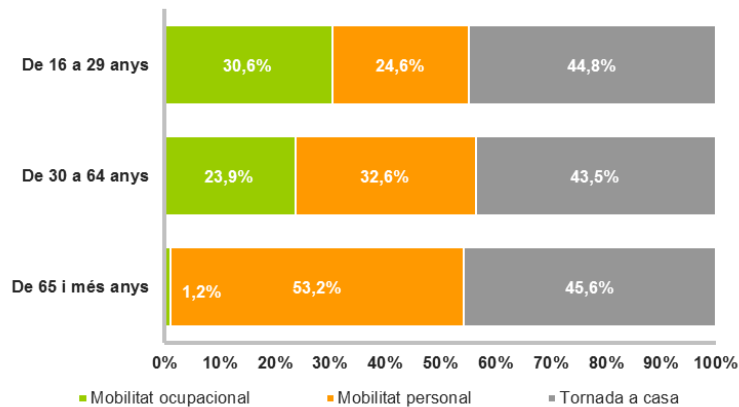
5. La mobilitat segons segments de població

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, com a conseqüència dels moviments per estudis.
- Els majors de 64 anys són els que fan un major ús dels modes no motoritzats, mentre que és la població més jove, de 16 a 29 anys, la que utilitza en major proporció el transport públic. L'ús relatiu del vehicle privat augmenta fins als 64 anys, quan baixa notablement.

De 16 a 29 anys	3,4 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	3,5 desplaçaments/dia
De 65 i més anys	2,7 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

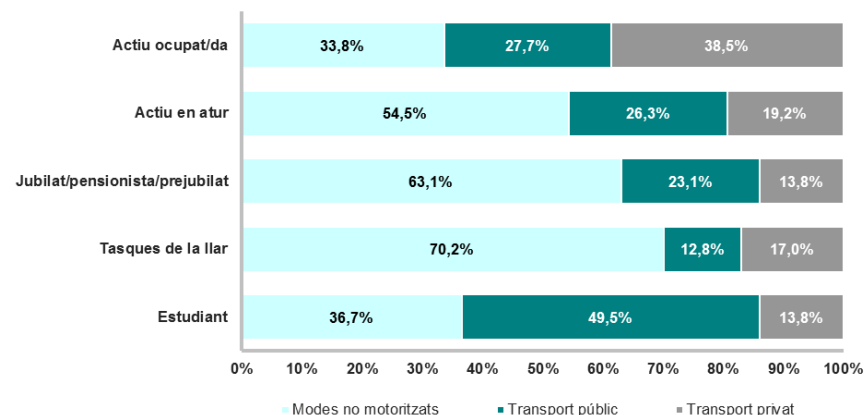
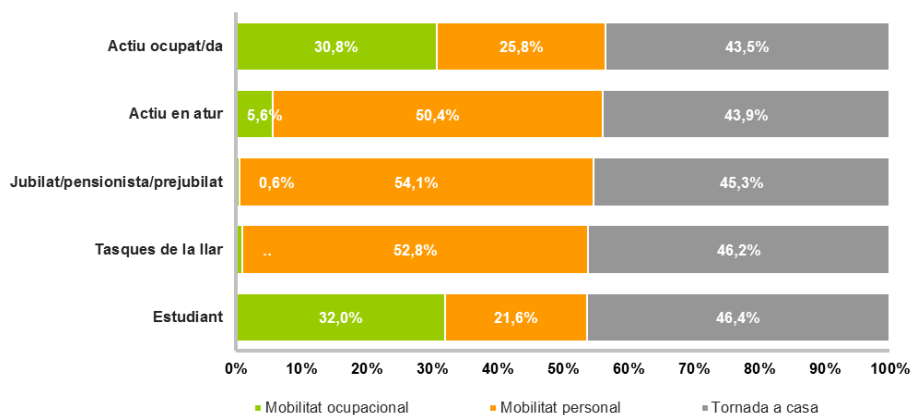
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Situació professional

- Els estudiants 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	3,2 desplaçaments/dia
Tasques de la llar*	3,0 desplaçaments/dia
Jubilats i pensionistes	2,8 desplaçaments/dia
Ocupats	3,6 desplaçaments/dia
Aturats	3,5 desplaçaments/dia



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

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

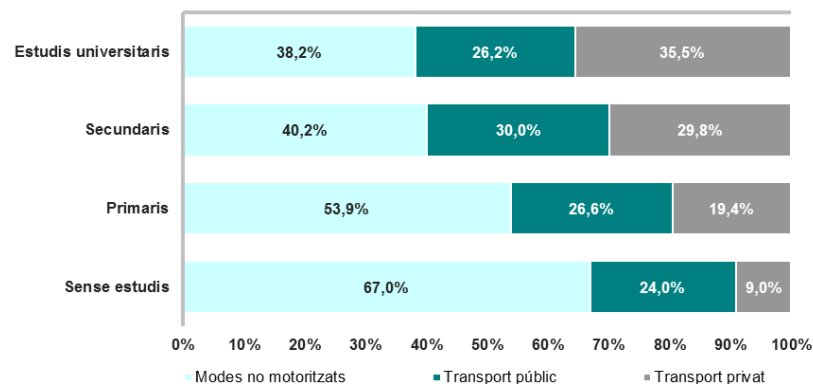
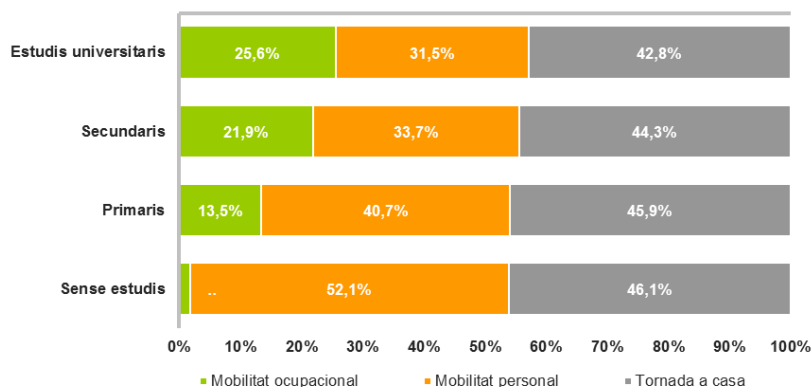
5. La mobilitat segons segments de població

5.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

Nivell d'estudis

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

Sense estudis	2,2 desplaçaments/dia
Primaris	2,9 desplaçaments/dia
Secundaris	3,4 desplaçaments/dia
Estudis universitaris	3,7 desplaçaments/dia



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

La dimensió subjectiva

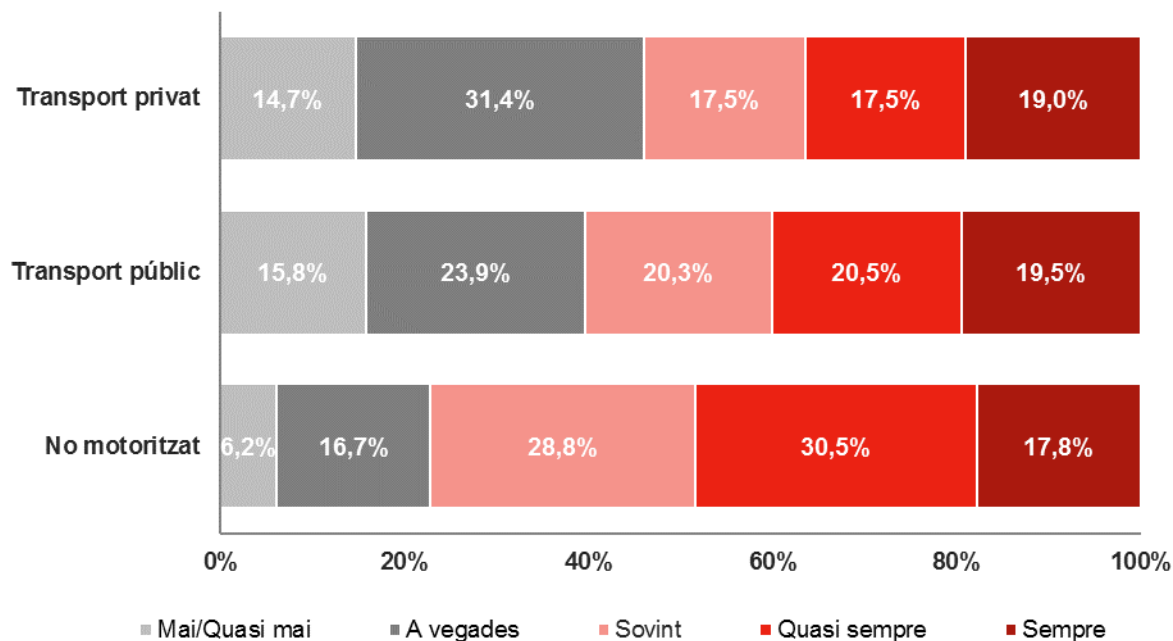


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Un 14,7% dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona declaren utilitzar “mai/quasi mai” el transport privat. Un 31,4% el fan servir “a vegades”.
- En el cas del transport públic, un 15,8% diuen utilitzar-lo “mai/quasi mai” i un 23,9% “a vegades”.
- Només un 6,2% 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.



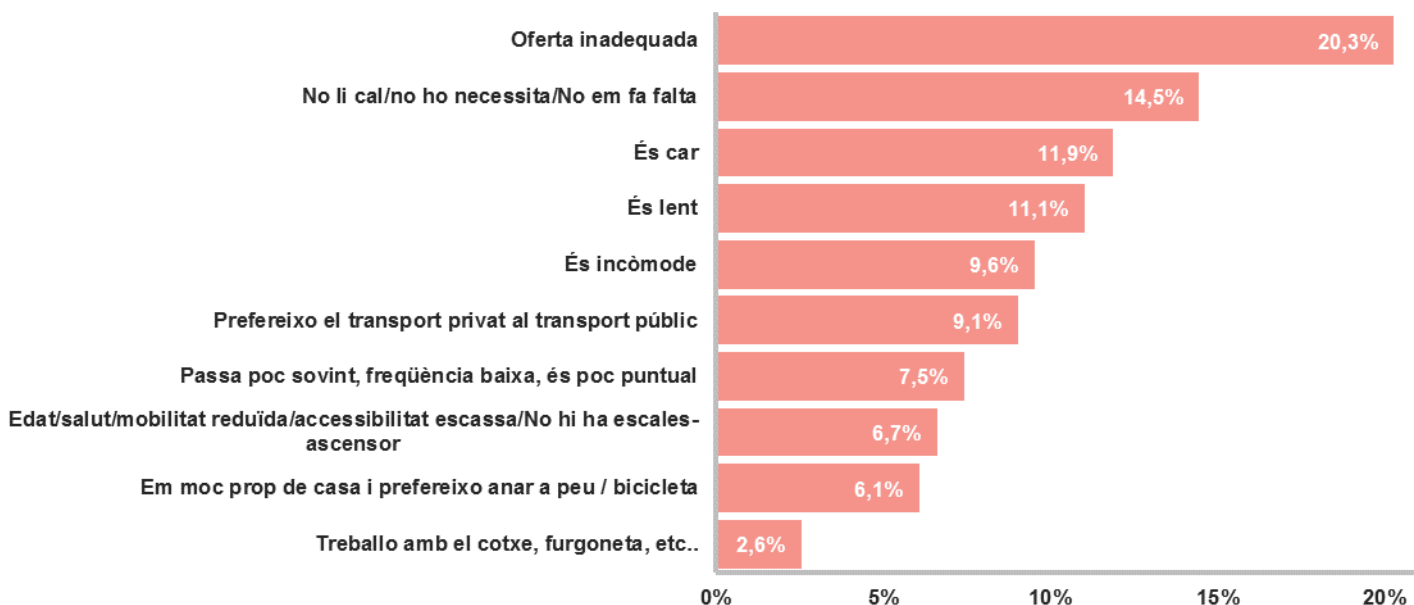
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 esmentat per no usar el transport públic és **l'oferta inadequada de transport públic** (20,3% de respostes). Tot seguit, apareix la no necessitat d'ús del transport públic (14,5% de respostes), seguit de dos motius amb l'11% de les respostes cadascun: **la lentitud i el preu**.



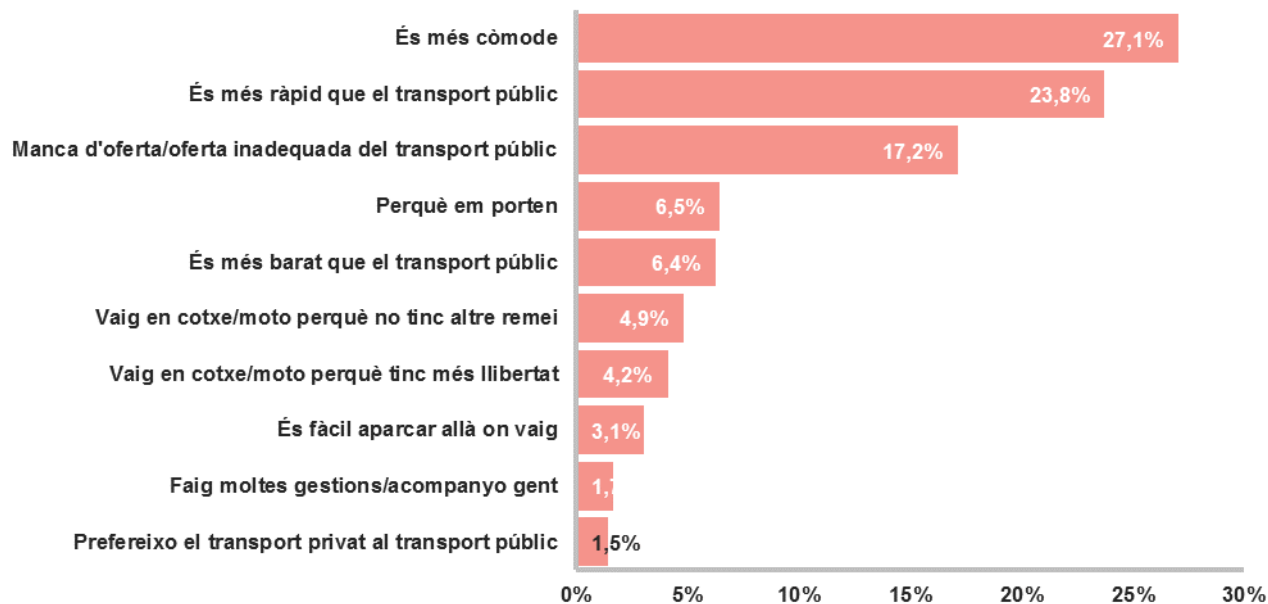
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 27,1% de respostes), seguit de la seva rapidesa en comparació al transport públic (23,8%).



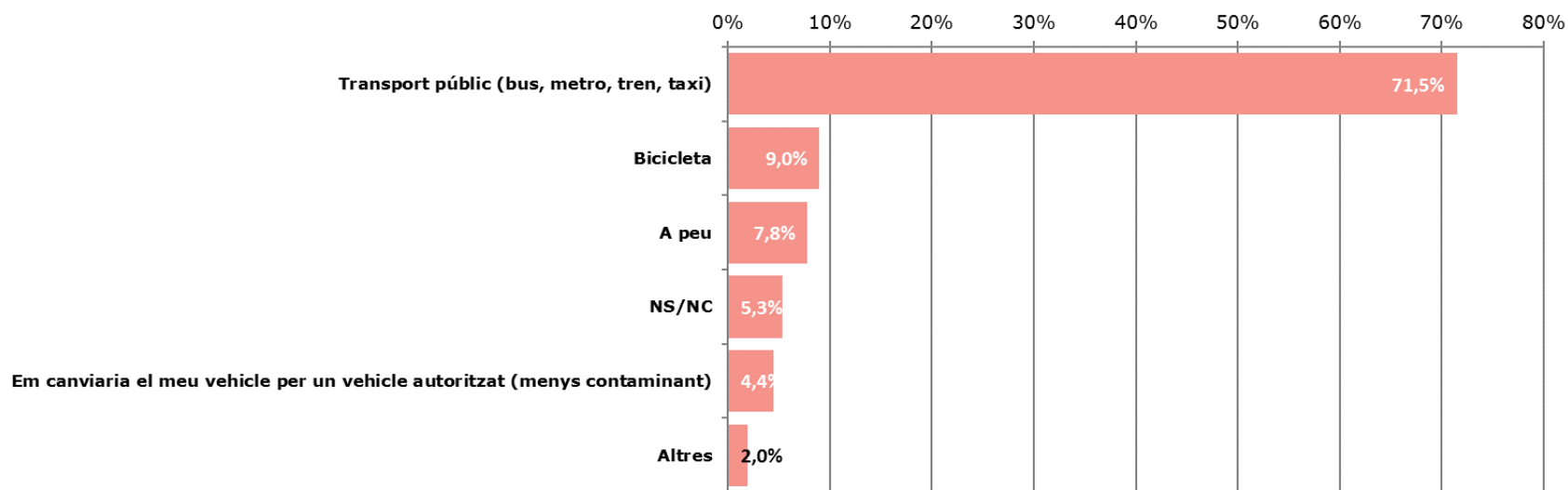
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Alternativa de transport si hi hagués restriccions de pas a determinats vehicles

- Per conèixer millor l'impacte de les mesures en matèria de mobilitat, s'ha preguntat als usuaris del cotxe i de la moto quina alternativa de transport escolliria si hi hagués restriccions de pas als vehicles privats més contaminants en algunes zones urbanes



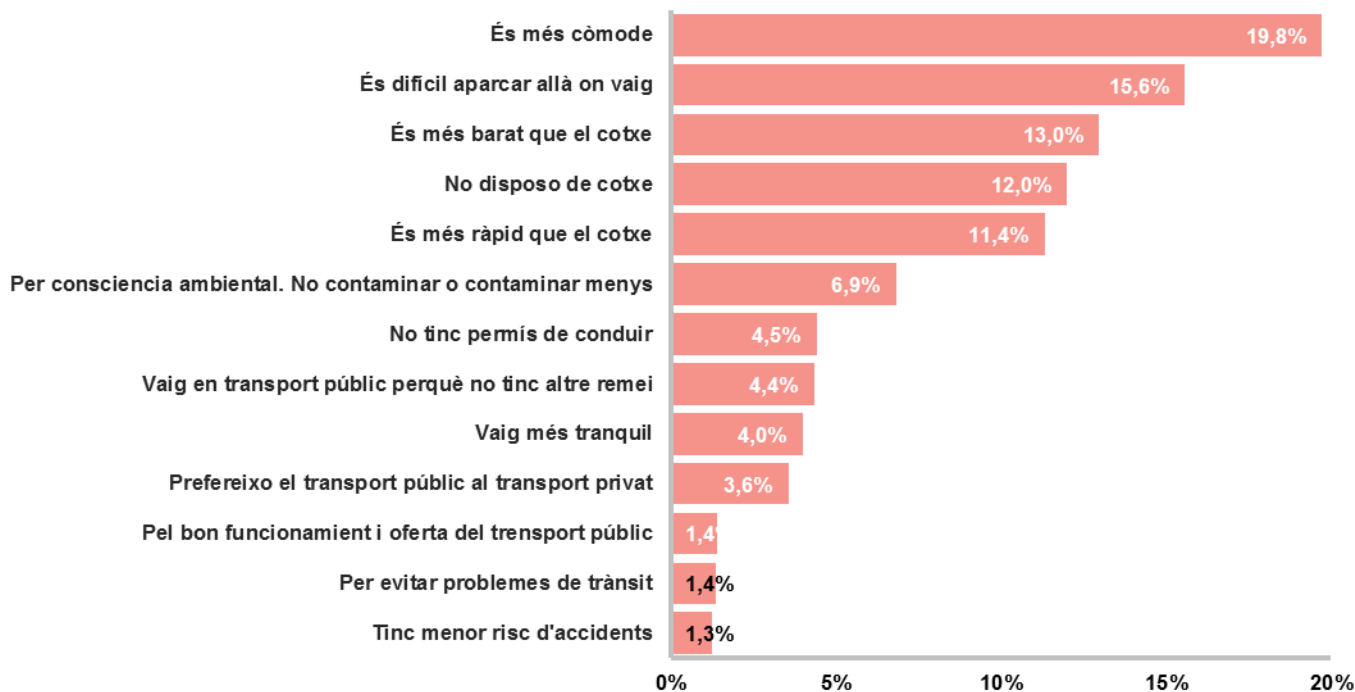
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 (19,8%) i la dificultat d'aparcar en destinació (15,6%) són els motius més esmentats.



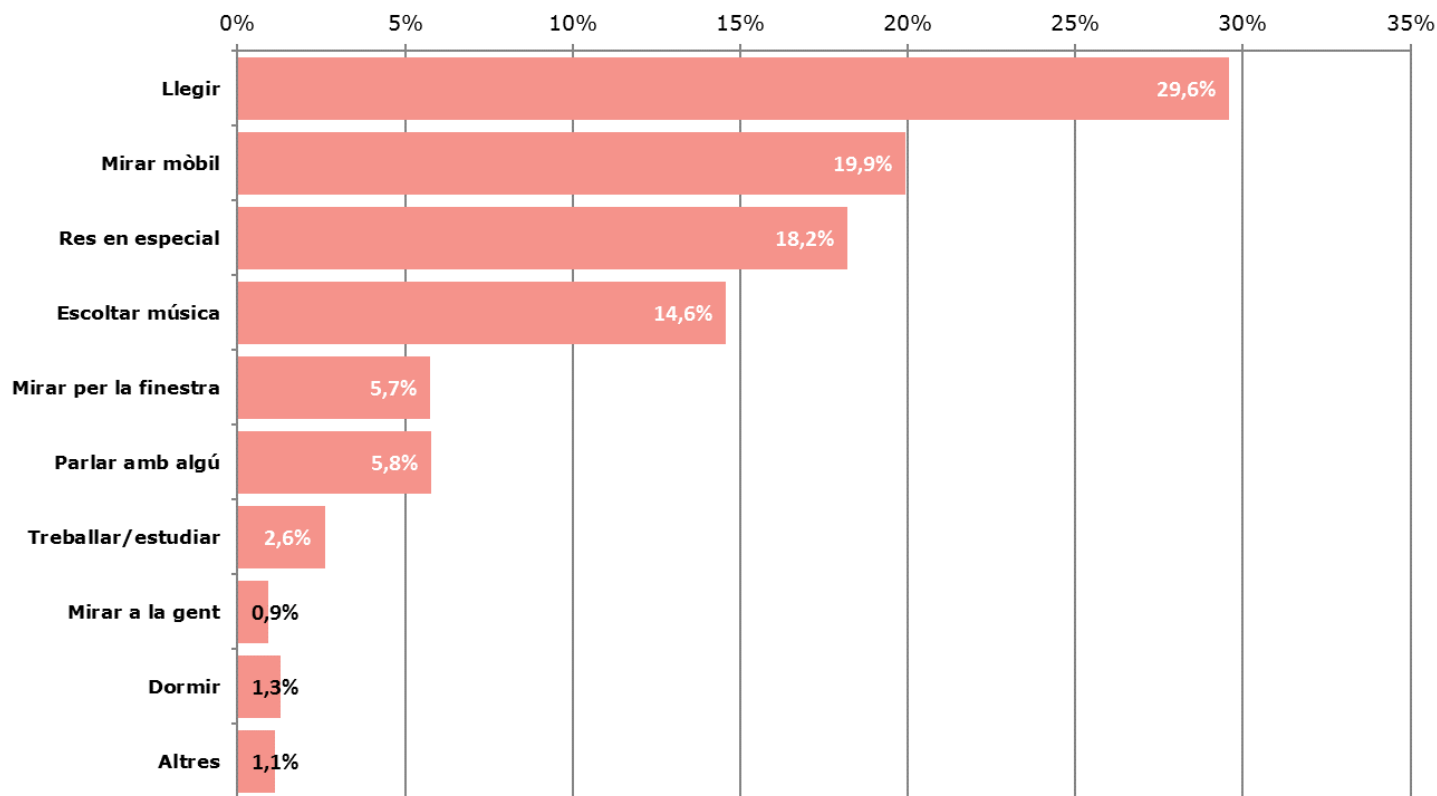
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes motoritzats

Activitats durant el trajecte en transport públic col·lectiu

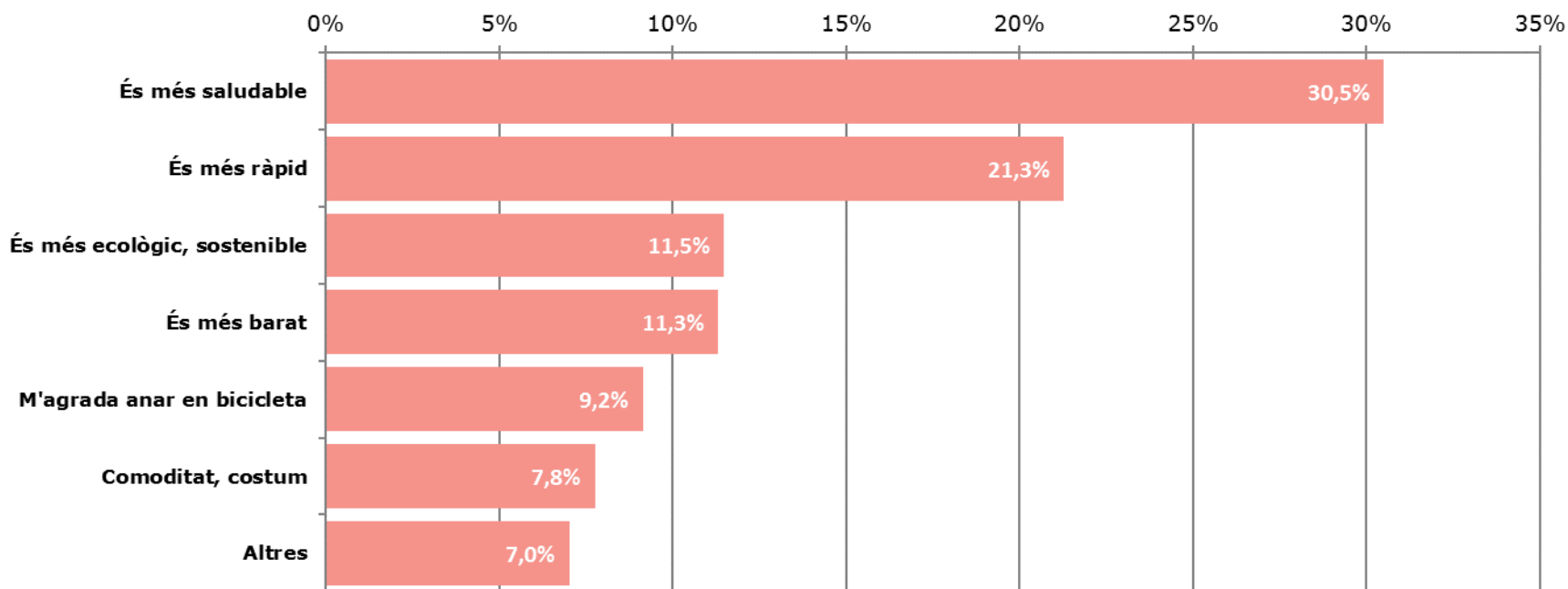
- Als individus que manifesten fer un ús habitual del transport públic se'ls ha demanat quines són les principals activitats que duen a terme mentre fan el trajecte.
- Els motius més mencionats són, per aquest ordre: llegir (29,6%), mirar el mòbil (19,9%) i res en especial (18,2% de respostes).



1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.3. Motius per utilitzar la bicicleta

- Als individus que manifesten fer un ús habitual de la bicicleta se'ls ha demanat els motius que els duen a escollir aquest mitjà.
- Els motius més mencionats són, per aquest ordre: és més saludable (30,5%), és més ràpid (21,3%) i és més ecològic o sostenible (11,5%).

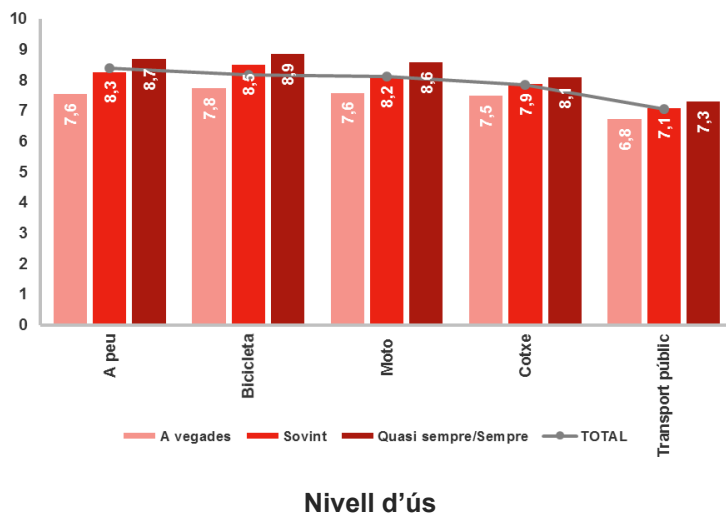


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels modes de transport

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

- L'anar a peu, en bicicleta i en moto/ciclomotor són tres mitjans més ben valorats entre els entrevistats (al voltant de 8 punts). Pel contrari, els mitjà que obté la valoració més baixa és el servei de Renfe Rodalies. El tramvia és com cada any, el mitjà de transport públic més ben valorat (7,6).
- Segons el nivell d'ús que es fa dels mitjans de transport la valoració mitjana varia:
 - La tendència general en tots els mitjans és que els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que utilitzen, en comparació amb els que en fan un ús més baix.
 - Les diferències més elevades en les valoracions segons el nivell d'ús es donen en l'anar a peu, la bicicleta i la moto, mentre que les menors en el cotxe i transport públic.

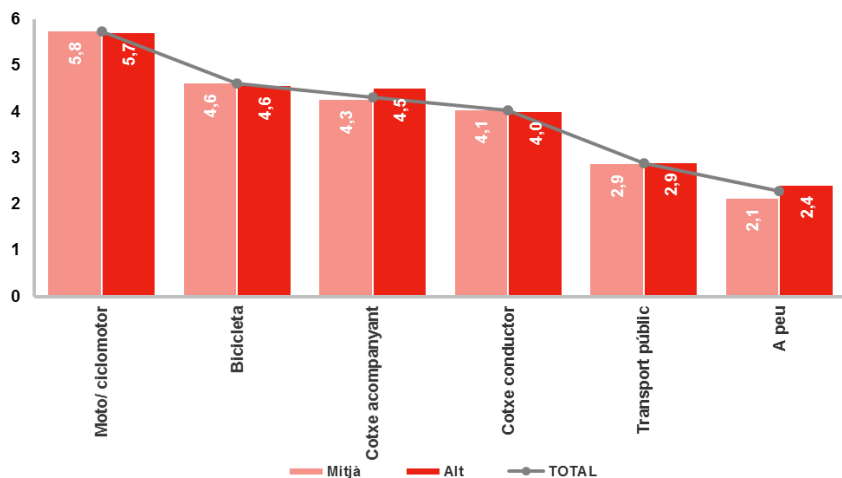


Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,4
Bicicleta	8,2
Moto/ciclomotor	8,1
Cotxe	7,6
Tramvia	7,6
FGC	7,5
Metro	7,2
Bus TMB	7,1
Taxi	7,1
Bus interurbà	7,0
Altres bus urbà	6,9
Renfe regional	6,7
Renfe rodalies	6,5

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 inseguretat quan utilitzen els diferents mitjans de transport. Així, la moto és percebuda com el mitjà més insegur amb un valor mitjà de 5,7, seguit, amb una valoració menor, de la bicicleta (4,6). L'anar a peu és el mitjà de transport considerat més segur (2,3).



Nivell d'ús

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



4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

- Amb la finalitat d'estudiar l'avaluació dels ciutadans de diverses mesures dirigides a introduir canvis en l'actual model de mobilitat, s'ha demanat als entrevistats si acceptarien cinc propostes per a la millora d'alguns aspectes d'actualitat relatius a la mobilitat ciutadana.
- Només se n'ha demanat l'opinió als residents a municipis amb una població mínima de 20.000 habitants*, ja que es tracta d'actuacions i propostes aplicables en espais urbans de certa grandària. Les qüestions sobre les que s'ha preguntat són les següents:
 - Permetria la circulació de ciclistes en les voreres?
 - Realitzaria més controls físics de velocitat?
 - Estaria disposat/da a deixar el cotxe i agafar el transport públic o la bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats?
 - Crearia més carrils i aparcaments per bicicletes?
 - Augmentaria el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics?

*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

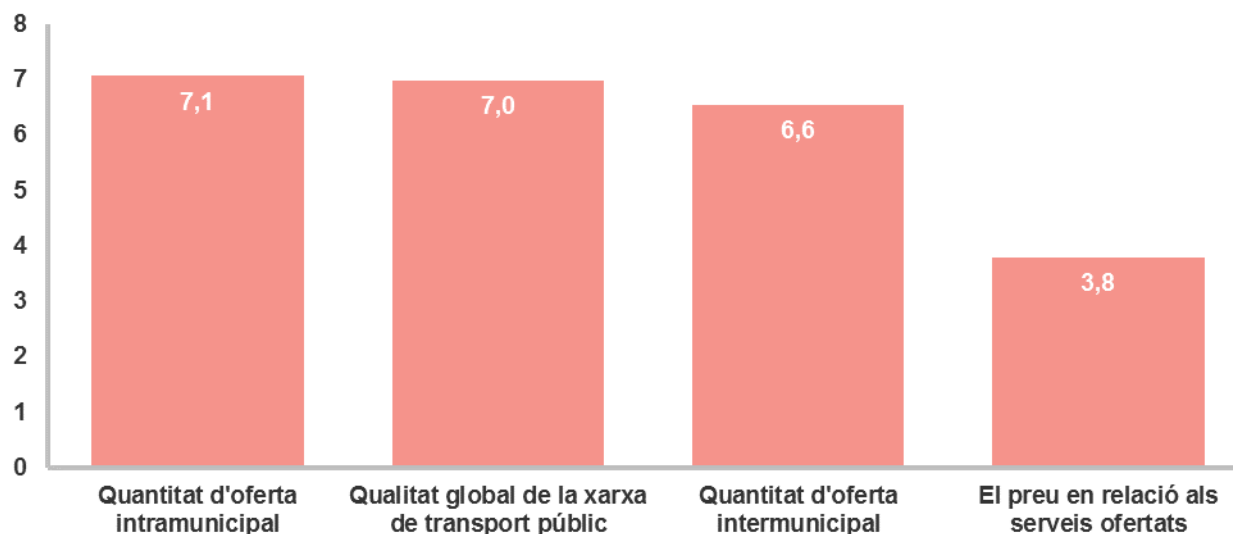
- Un 82,1 % de la població està disposada a deixar el cotxe i agafar el transport públic o bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats.
- La segona mesura acceptada per un major percentatge de població és la d'augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics (75,8%)
- Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants és la mesura menys acceptada amb un 28,2% de la població.

Mesures de mobilitat: valoració mitjana	Zones metropolitanes				Total àrea metropolitana Barcelona
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	Total 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	
Estar disposat/da a deixar el cotxe i utilitzar el transport públic o la bicicleta per millorar l'aire de les nostres ciutats	83,7%	81,1%	82,7%	76,2%	82,1%
Augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics	74,7%	76,3%	75,3%	80,9%	75,8%
Crear més carrils bici i aparcaments per a bicicletes	66,1%	75,5%	69,9%	77,0%	70,6%
Realitzar més controls físics de velocitat	65,3%	65,7%	65,4%	60,5%	65,0%
Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants	27,6%	28,4%	27,9%	30,8%	28,2%

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

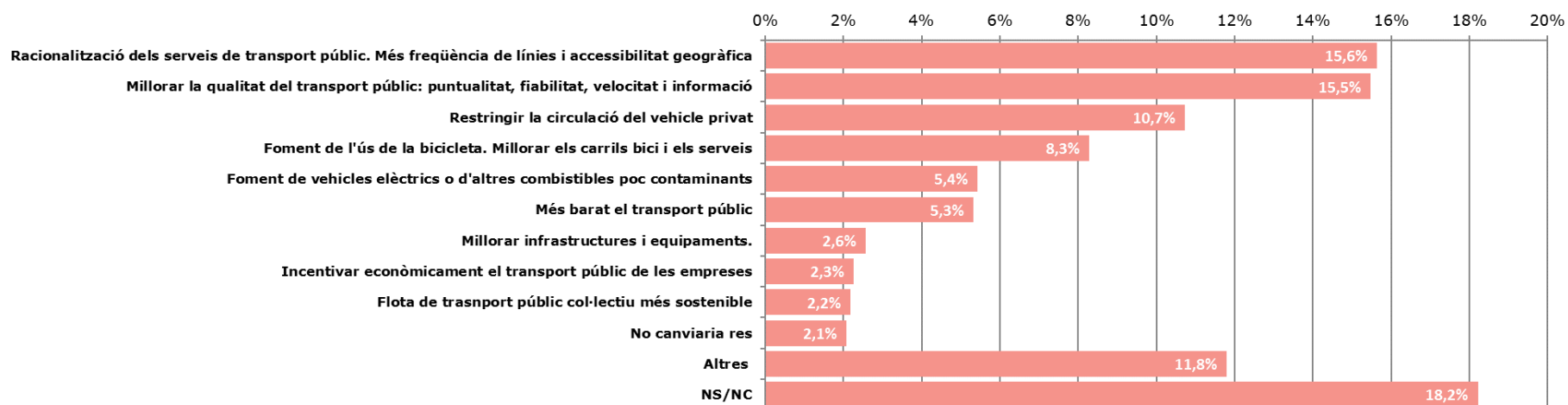
4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

- 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 quantitat d'oferta i la qualitat de la xarxa obtenen una valoració que supera als 6 punts, mentre que l'avaluació referent al preu del transport en relació als serveis oferts és inferior a 4.



4.3. Mesures per una mobilitat més sostenible

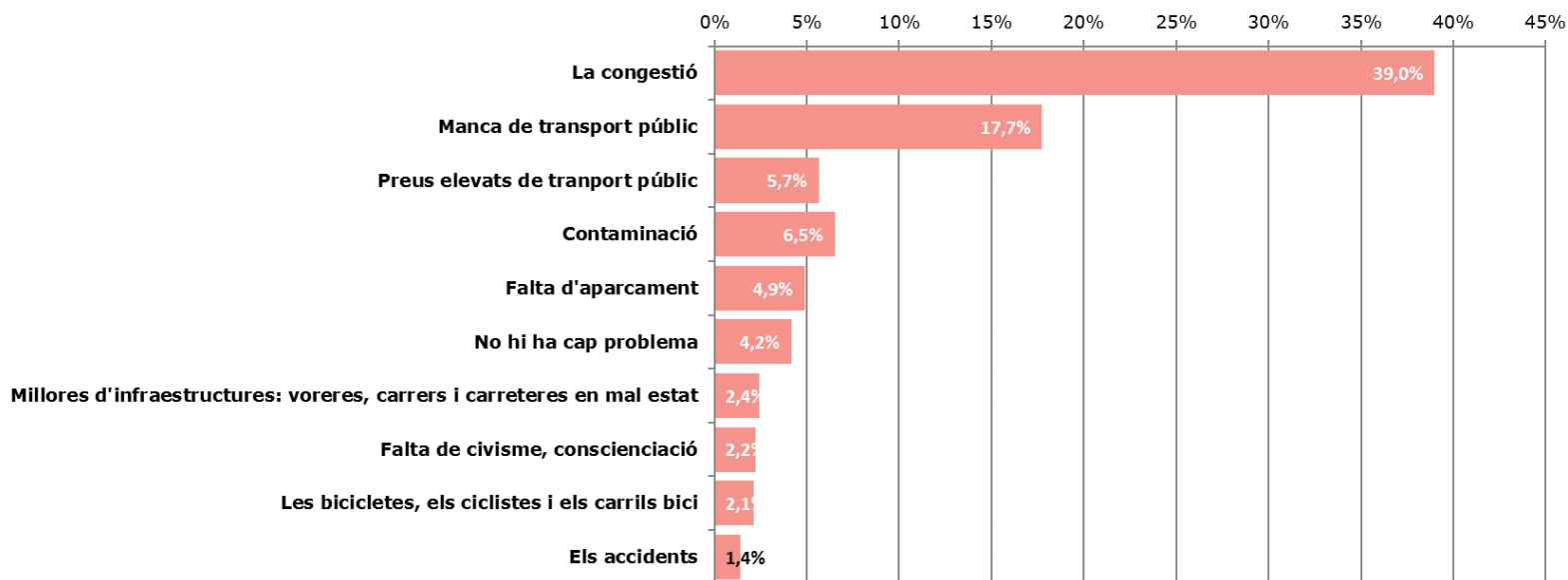
- Enguany s'ha demanat als entrevistats/des quines mesures implementarien per tenir una mobilitat a les ciutats més sostenible.
- Les principals mesures esmentades són la racionalització dels serveis de transport públic (15,6%) i la millora de la qualitat del transport públic (15,5%). En tercer lloc, però ja a més distància, apareixen mesures que impliquen una restricció de la circulació del vehicle privat (10,7%) o el foment de l'ús de la bicicleta (8,3%).
- Es destacable l'elevat percentatge d'NS/NC (un 18,2% de respostes)



4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.4. El principal problema de la mobilitat en l'actualitat

- Enguany s'ha demanat als entrevistats/des quin consideren que és el principal problema de la mobilitat actualment.
- Els principals problemes esmentats per la població són la congestió (39,0%) i la manca de transport públic (17,7%). A molta més distància apareixen les elevades tarifes del transport públic i la contaminació.



5.1. Tinença de permís de conduir

- El 67,5% de la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona disposa de permís de conduir cotxe, i un 19,9% de permís específic de moto/ciclomotor.
 - Les dones, la gent jove i gent gran, els estudiants i la població sense estudis són els col·lectius amb menor tinença de permís de conduir.

Variables sociodemogràfiques			
		1	2
Sexe	Homes	81,0%	30,8%
	Dones	56,0%	10,7%
Edat	De 16 a 29 anys	49,1%	14,0%
	De 30 a 64 anys	79,0%	24,8%
	De 65 i més anys	52,1%	11,9%
Situació professional	Actiu ocupat/da	80,0%	25,3%
	Actiu en atur	61,7%	18,6%
	Jubilat o pensionista	55,3%	13,8%
	Tasques de la llar*	47,2%	..
Nivell d'estudis	Estudiant	29,7%	..
	Sense estudis	26,8%	3,5%
	Primaris	49,1%	11,9%
	Secundaris	68,9%	22,6%
	Estudis universitaris	85,1%	25,3%
Total		67,5%	19,9%

1. Disposa de permís de conduir cotxe?
2. Disposa de permís de conduir específica de moto/ciclomotor?

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

5.2. Tinença de vehicle a la llar

- El 22,7% de la població resident a l'àmbit territorial de l'AMB no disposa de cotxe a la seva llar, un 78,3% no té moto o ciclomotor; i un 52,5% no té bicicleta a la seva llar.
- Entre la població que disposa de vehicle a la seva llar, de mitjana en tenen 1,3 cotxes o motos/ciclomotors i 2,1 bicicletes.

Tinença de vehicles a la llar	Total AMB
Població total	
Quants cotxes hi ha a la seva residència habitual?	1,0
Quantes motos/ciclomotors hi ha a la seva residència habitual?	0,3
Quantes bicicletes hi ha a la seva residència habitual?	1,0
Quants 'altres vehicles' hi ha a la seva residència habitual?	0,1
Població que disposa de vehicle	
Quants cotxes hi ha a la seva residència habitual?	1,3
Quantes motos/ciclomotors hi ha a la seva residència habitual?	1,3
Quantes bicicletes hi ha a la seva residència habitual?	2,1
Quants 'altres vehicles' hi ha a la seva residència habitual?	1,6

Tinença de vehicles a la llar	Total AMB
COTXES	
0	22,7%
1	55,2%
2 o més	22,1%
MOTOS	
0	78,3%
1	17,2%
2 o més	4,5%
BICICLETES	
0	52,5%
1	18,4%
2 o més	29,1%

5.3. Disposició per utilitzar el servei de Car-Sharing

- Enguany s'ha demanat als entrevistats/des que disposen de permís de conduir cotxe, si estarien disposats a utilitzar el servei de Car-sharing en els seus desplaçaments quotidians.
- El 30,9% dels residents a l'àmbit territorial de l'AMB es mostraria disposat a utilitzar-lo.
 - Els joves, estudiants o persones amb estudis universitaris es mostren més disposats a fer-los servir.

Variables sociodemogràfiques		Disposició per utilitzar el servei de car-sharing
Sexe	Homes	30,7%
	Dones	31,2%
Edat	De 16 a 29 anys	40,4%
	De 30 a 64 anys	32,2%
	De 65 i més anys	20,0%
Situació professional	Actiu ocupat/da	33,8%
	Actiu en atur	32,6%
	Jubilat o pensionista	21,6%
	Tasques de la llar*	..
	Estudiant	43,1%
Nivell d'estudis	Sense estudis	16,1%
	Primaris	22,5%
	Secundaris	30,5%
	Estudis universitaris	35,5%
Total		30,9%

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

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 de 9.975.406 desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

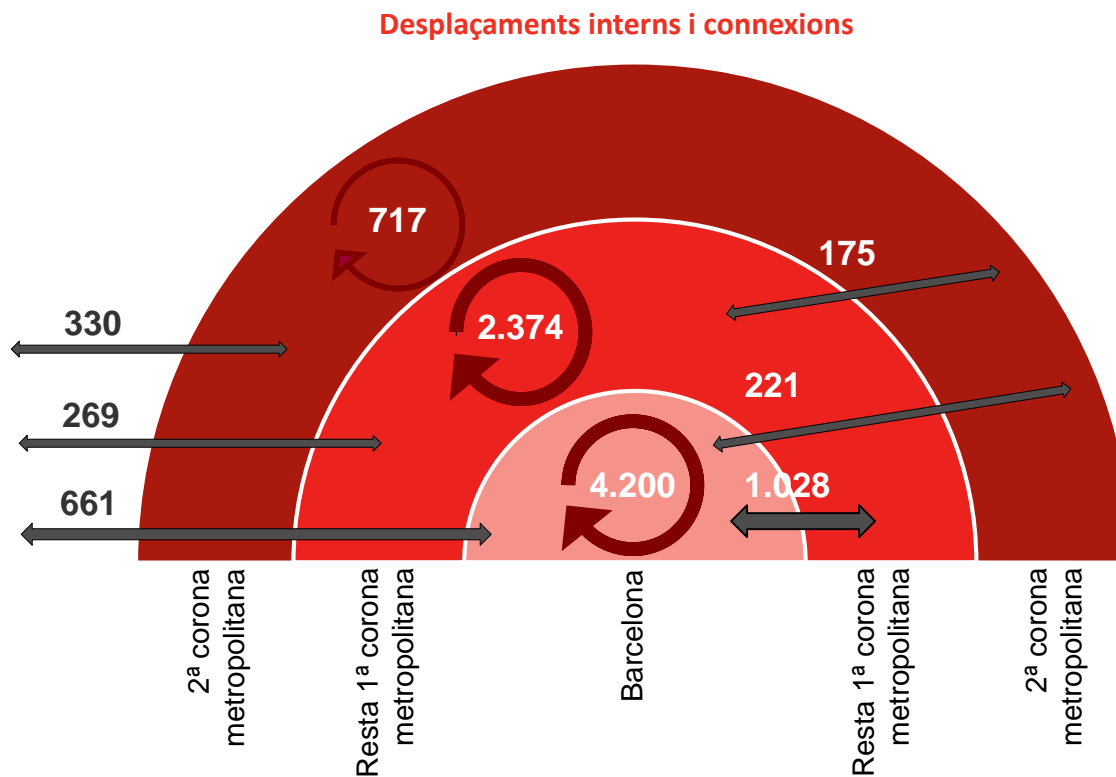
- Dels 9,9 milions de fluxos a l'àrea metropolitana de Barcelona, són majoritaris els desplaçaments interns en aquest territori (73,1%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan 4,2 milions de desplaçaments en dia feiner.
 - En les connexions internes, destaquen les relacions de Barcelona amb la resta de la primera corona metropolitana, i viceversa. Engloben mig 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	7.291.276	73,1%
Connexions internes	1.424.353	14,3%
Connexions exteriors	1.259.776	12,6%
Total	9.975.406	100,0%

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	4.200.419	517.236	110.102	326.995	5.154.751
Resta 1a corona metropolitana	511.228	2.374.041	88.155	135.764	3.109.187
2a corona metropolitana	110.546	87.087	716.817	165.487	1.079.937
Fora àrea metropolitana	333.857	133.026	164.647	0	631.530
Total	5.156.050	3.111.389	1.079.720	628.246	9.975.406

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos



(Desplaçaments expressats en milers)

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	1.448.602	318.235	80.948	214.777	2.062.562
Resta 1a corona metropolitana	323.397	599.855	51.424	90.247	1.064.924
2a corona metropolitana	80.786	48.723	171.493	110.356	411.358
Fora àrea metropolitana Barcelona	219.955	92.467	112.140	-	424.562
Total	2.072.739	1.059.280	416.006	415.381	3.963.406

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	2.751.817	199.001	29.154	112.218	3.092.190
Resta 1a corona metropolitana	187.831	1.774.186	36.730	45.517	2.044.264
2a corona metropolitana	29.760	38.364	545.324	55.131	668.579
Fora àrea metropolitana Barcelona	113.903	40.559	52.507	-	206.968
Total	3.083.310	2.052.109	663.715	212.866	6.012.000

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	2.186.527
Resta 1a corona-Resta 1a corona	1.318.376
2a corona -2a corona	395.683
Resta 1a corona-Barcelona	27.757
Barcelona-Resta 1a corona	26.771
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	4.436
Altres	13.741
Total	3.973.291

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	1.364.550	270.082	50.669	150.196	1.835.497
Resta 1a corona metropolitana	271.983	348.982	15.480	22.923	659.367
2a corona metropolitana	50.439	15.984	37.344	34.432	138.198
Fora àrea metropolitana Barcelona	157.936	22.587	34.534	-	215.056
Total	1.844.907	657.634	138.027	207.550	2.848.119

Transport privat

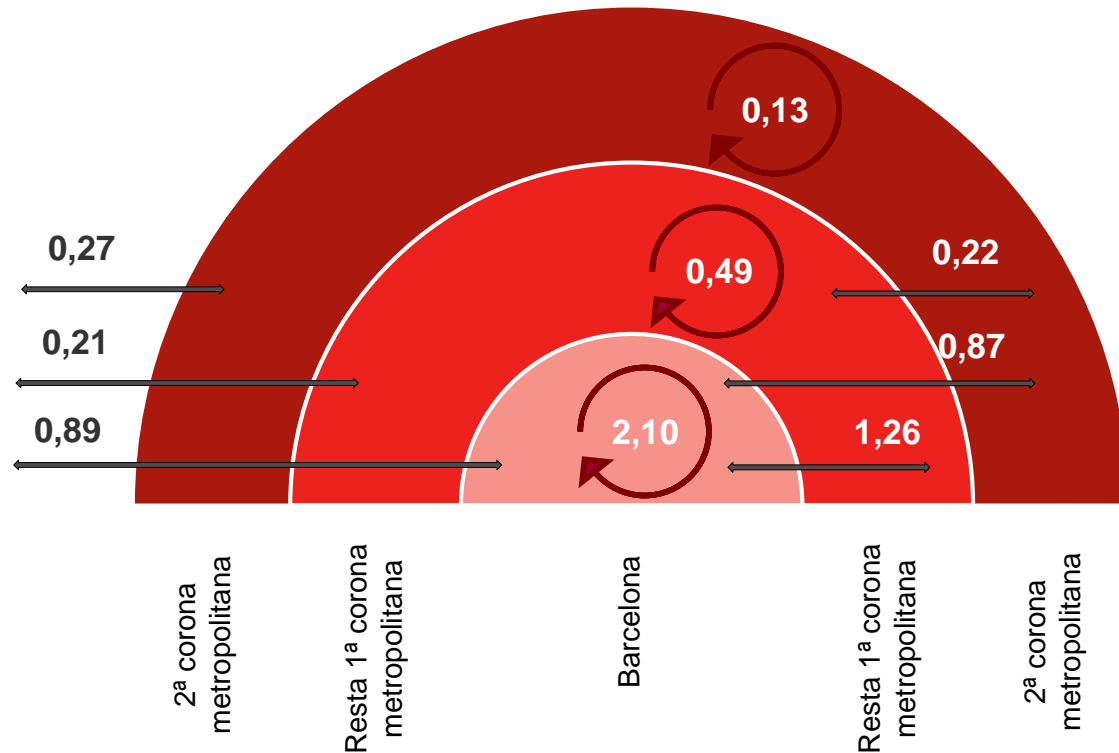
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana Barcelona	
Barcelona	649.342	220.383	58.233	173.027	1.100.986
Resta 1a corona metropolitana	211.488	706.683	71.456	112.179	1.101.807
2a corona metropolitana	58.604	69.885	283.789	129.307	541.586
Fora àrea metropolitana Barcelona	172.475	109.715	127.427	-	409.617
Total	1.091.909	1.106.667	540.906	414.514	3.153.996

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 es realitzen més de dos desplaçaments en transport públic.
 - En els fluxos entre Barcelona i fora de l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona es dóna 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'1,5 ocupants als desplaçaments connectius.
- L'ocupació mitjana declarada de la moto és d'1,1 als desplaçaments interns i d'1 als de connexió.



1,6
ocupants



1,1
ocupants

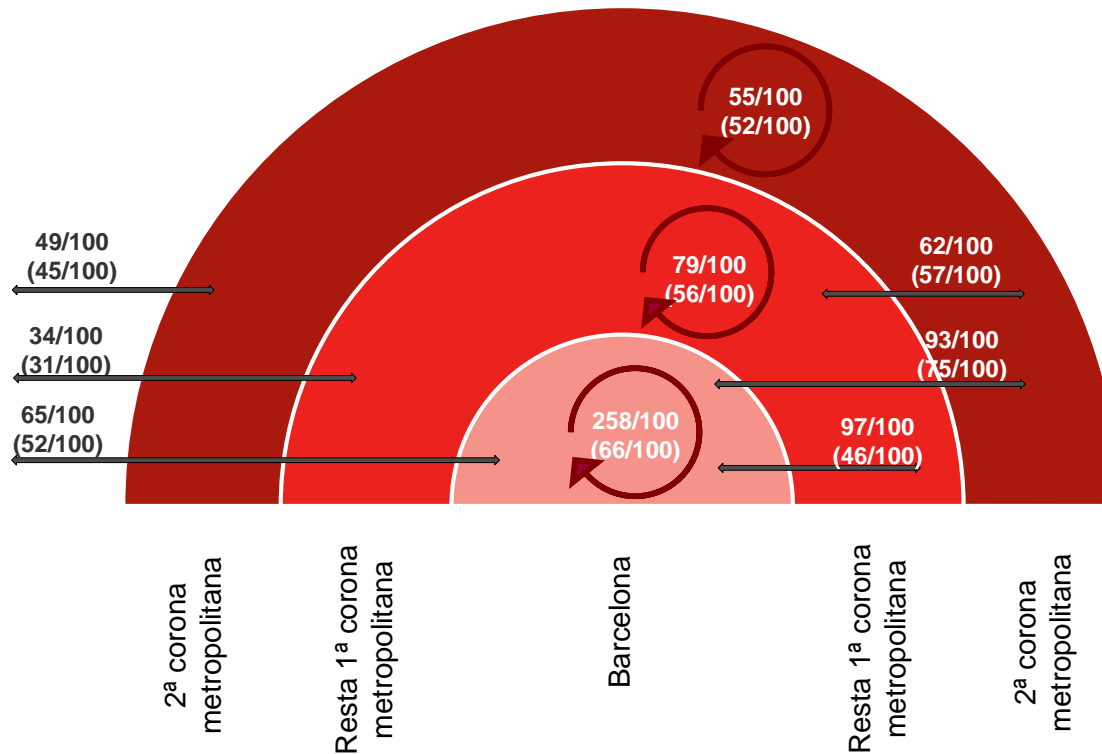
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Característiques parc de vehicles circulant

Ràtio benzina/gasoil en els desplaçaments en vehicle privat



Ràtio = desp. amb combustible benzina per cada 100 desp. amb combustible gasoil
Entre parèntesi la ràtio benzina/gasoil sense tenir en compte les motocicletes

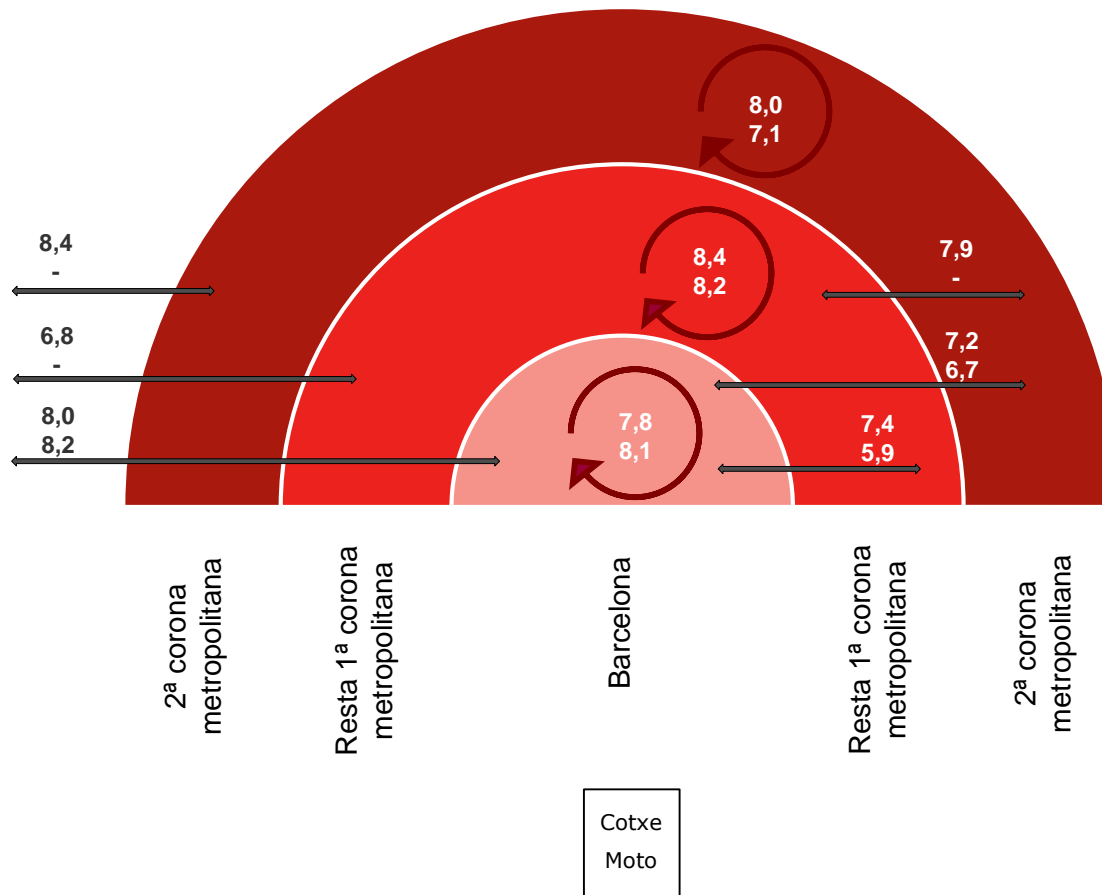
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Característiques parc de vehicles circulant

Antiguitat del cotxe i de la moto



LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

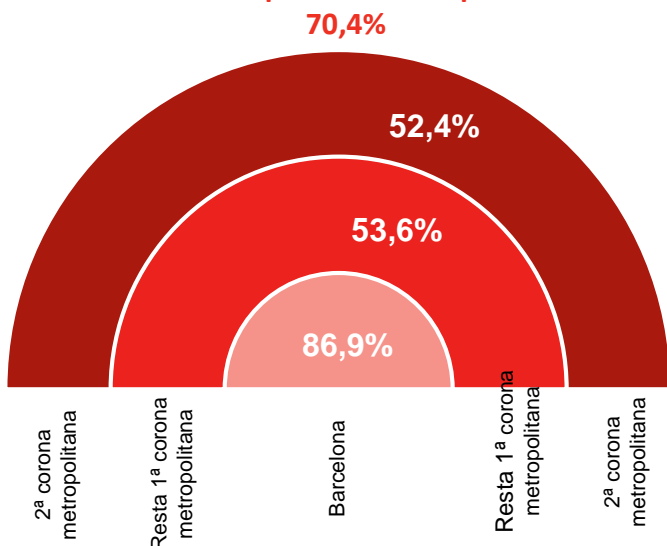
- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.

Desplaçaments interns (R=O=D)
Total desplaçaments

■ Autocontenció municipal

La ciutat de Barcelona és l'àmbit amb una autocontenció municipal major: el 86,9% 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 (53,6% i 52,4% respectivament).

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona:



Corona	Autocontenció municipal		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	97,7%	85,5%	64,2%
Resta 1a corona metropolitana	90,6%	22,6%	31,4%
Total 1a corona metropolitana	95,0%	63,5%	46,2%
2a corona metropolitana	92,2%	11,9%	35,3%
Total àrea metropolitana Barcelona	94,7%	60,1%	43,9%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

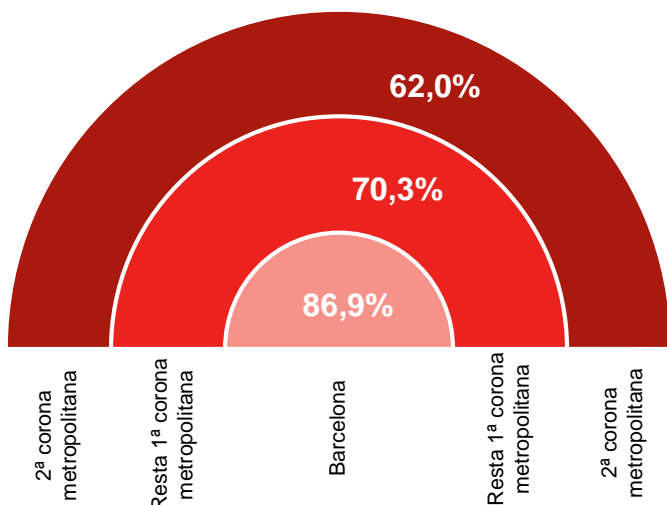
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

▪ Autocontenció per corona de residència

L'autocontenció dels desplaçaments dins de la mateixa corona de residència eleva els valors al 70,3% pels residents a la resta de la 1a corona metropolitana, i al 62,0% en el cas dels residents a la 2a corona metropolitana. En termes generals, el 77,7% 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: 77,7%



Corona	Autocontenció per corona de residència		
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat
Barcelona	97,7%	85,5%	64,2%
Reste 1a corona metropolitana	95,4%	41,9%	60,5%
Total 1a corona metropolitana	96,8%	70,2%	62,2%
2a corona metropolitana	95,3%	22,7%	49,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	96,6%	67,2%	59,4%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

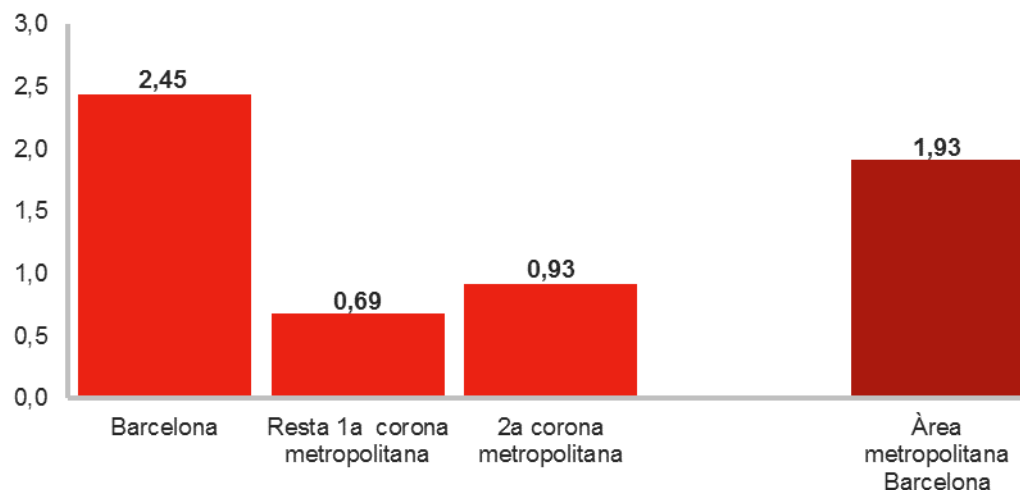
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

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

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

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,45. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, d'1,93. El territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat i els que conformen la 2a corona metropolitana són més emissors de mobilitat que receptors.



COMPARATIVA TEMPORAL



1.1. Presentació

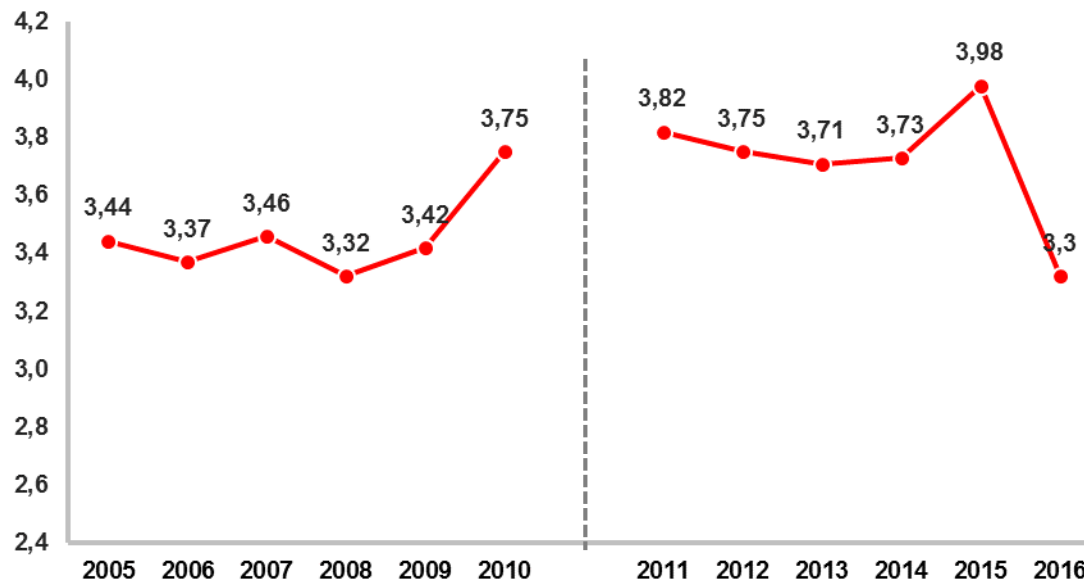
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2005-2016, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes edicions de l'enquesta.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons el període temporal, tenint en compte que des de l'any 2011 la mostra es dissenya per tal que l'àrea metropolitana de Barcelona pugui tenir un tractament específic.
 - Període 2005-2010: residents a la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (18 municipis)
 - Període 2011-2016: 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 2005 està calculat en base a 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 aquesta edició 2016, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2016.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
- En l'edició del 2006, les dades de l'EMEF, corresponen a la primera onada del treball de camp de l'EMQ 2006.
 - Per tal de fer comparables les dades de l'EMEF amb l'EMQ 2006, en les dades utilitzades de l'EMQ només es consideren els desplaçaments realitzats per la població de 16 i més anys en dia feiner.
- En l'anàlisi de l'evolució temporal de la dimensió subjectiva de la mobilitat, en algun cas, no s'han pogut comparar les dades de totes les edicions existents, ja que o bé no s'ha realitzat la pregunta al qüestionari o bé el tractament i explotació estadística de les respostes no ha estat la mateixa.

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

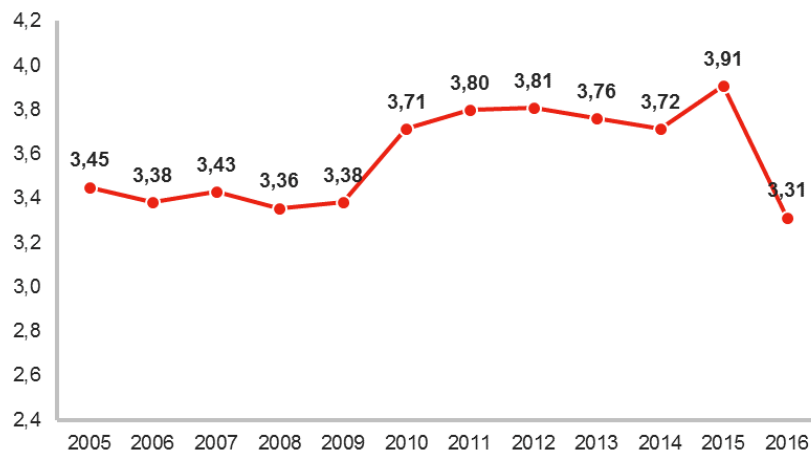
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

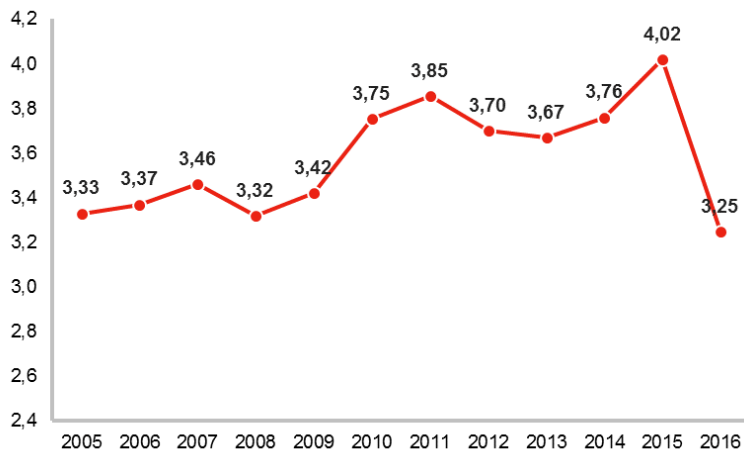
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona

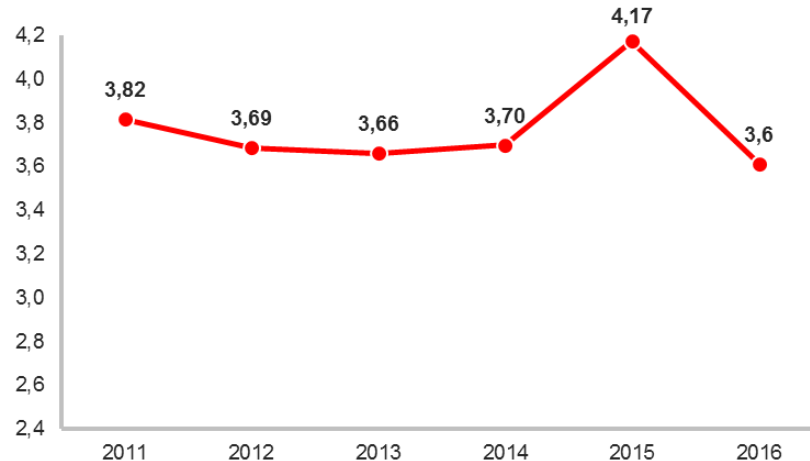
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

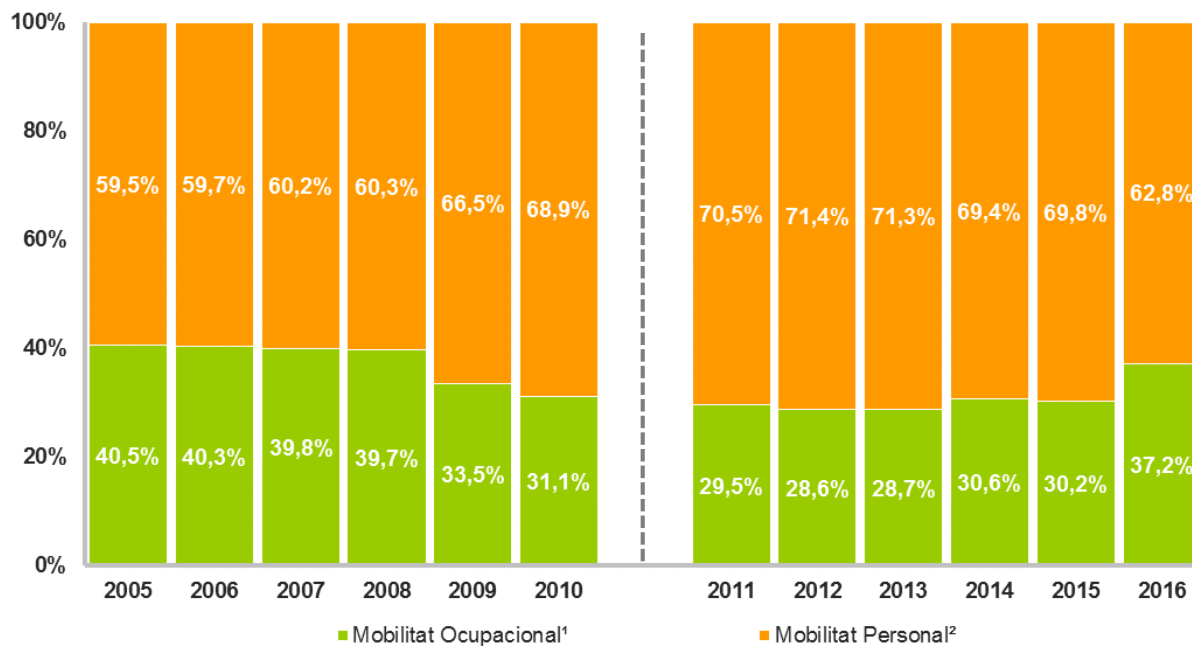


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



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

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

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

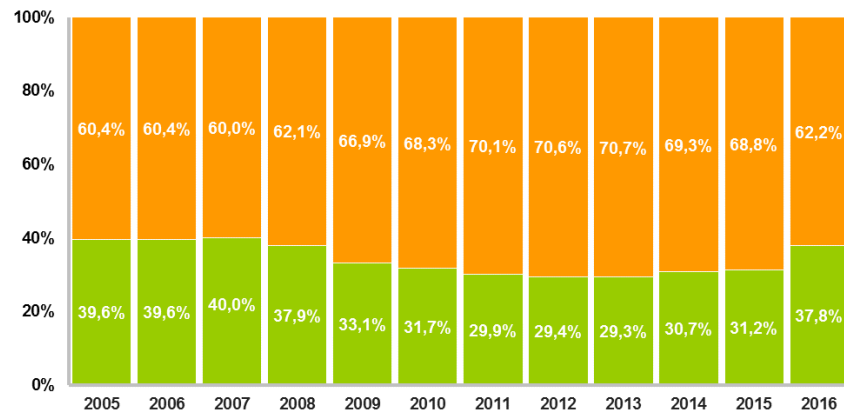
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

Barcelona



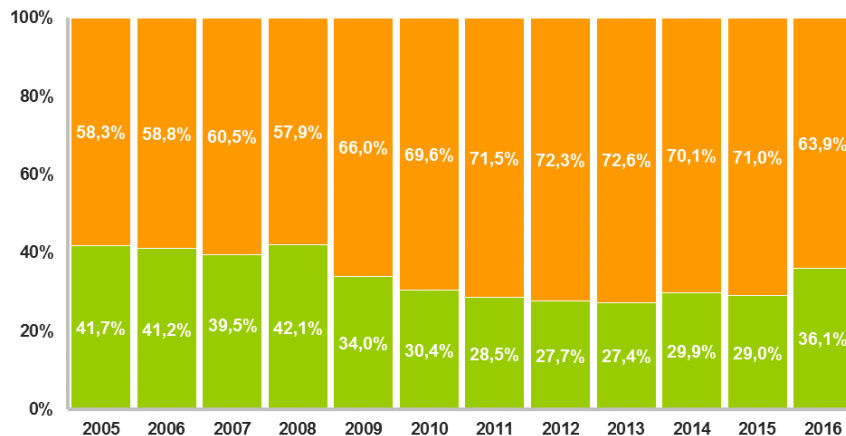
■ Mobilitat Ocupacional¹

■ Mobilitat Personal²

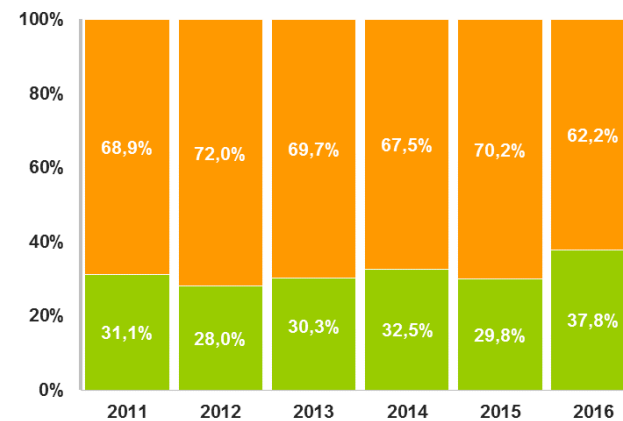
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

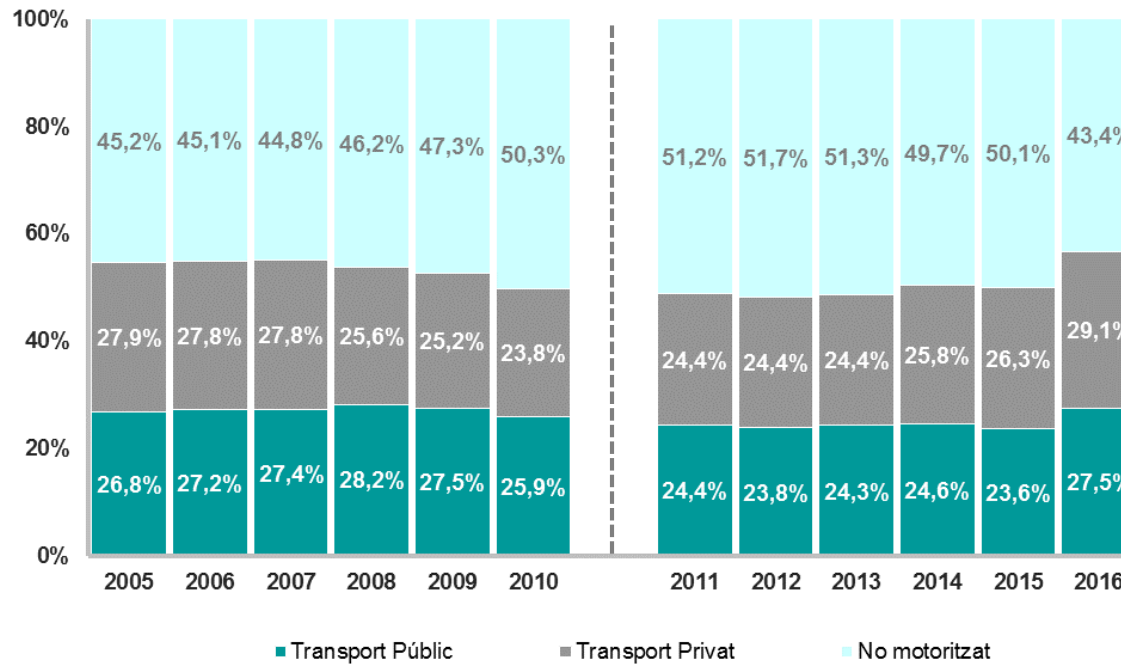


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

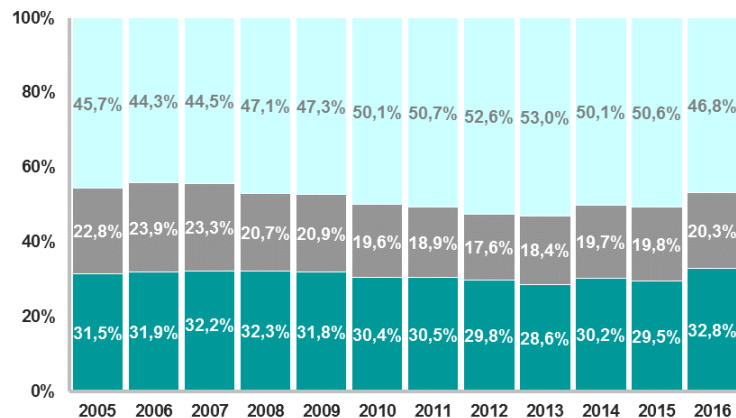
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

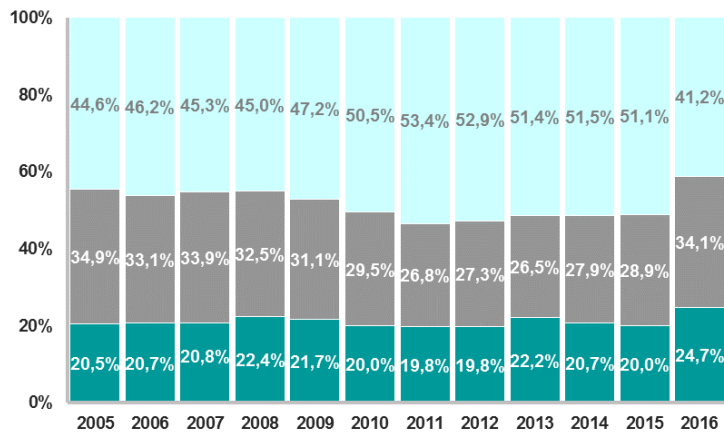
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

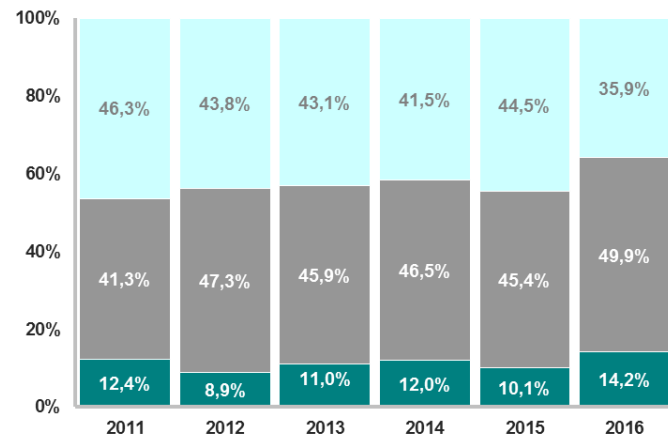
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



- No motoritzat
- Transport Privat
- Transport Públic

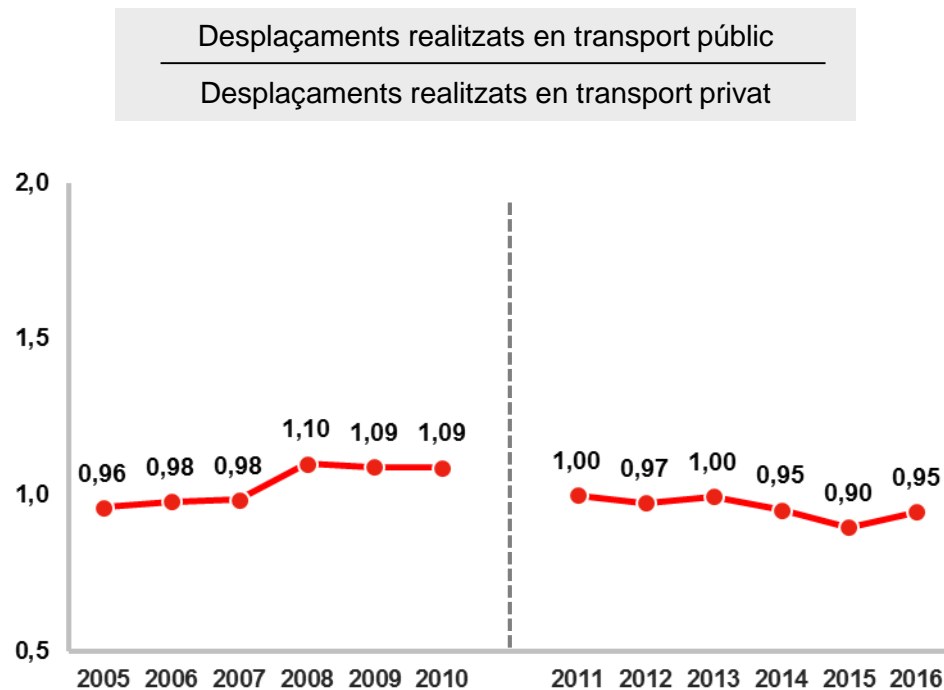
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

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



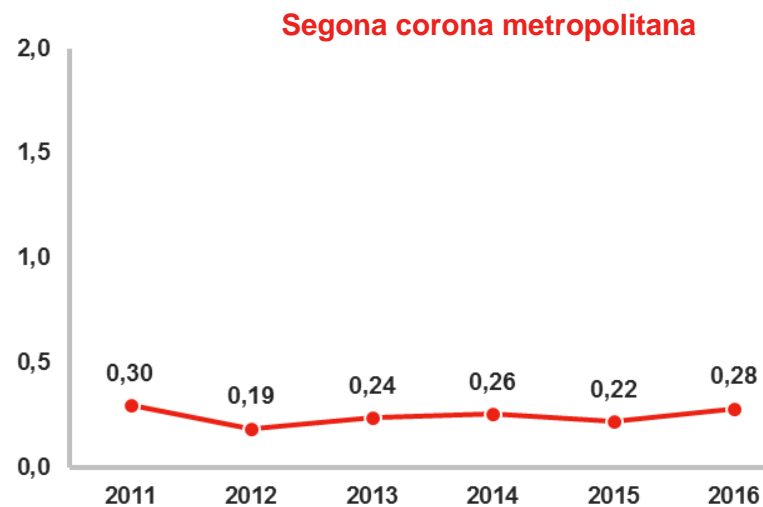
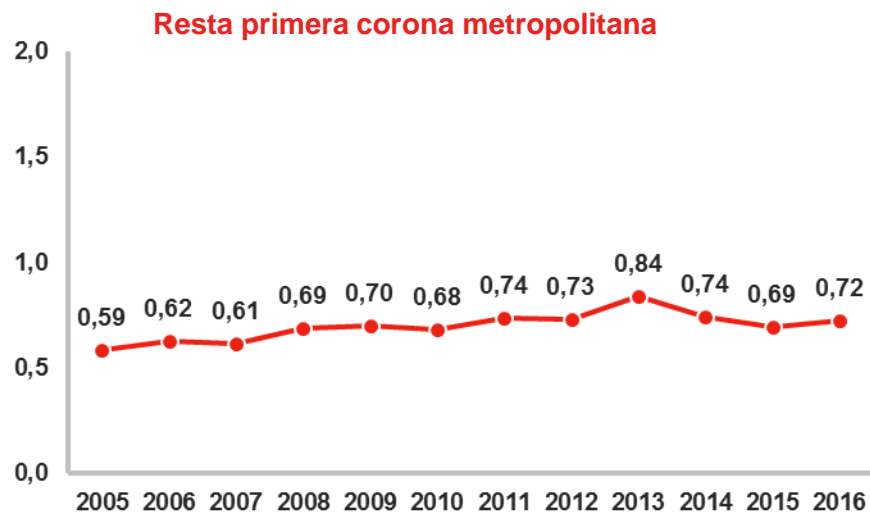
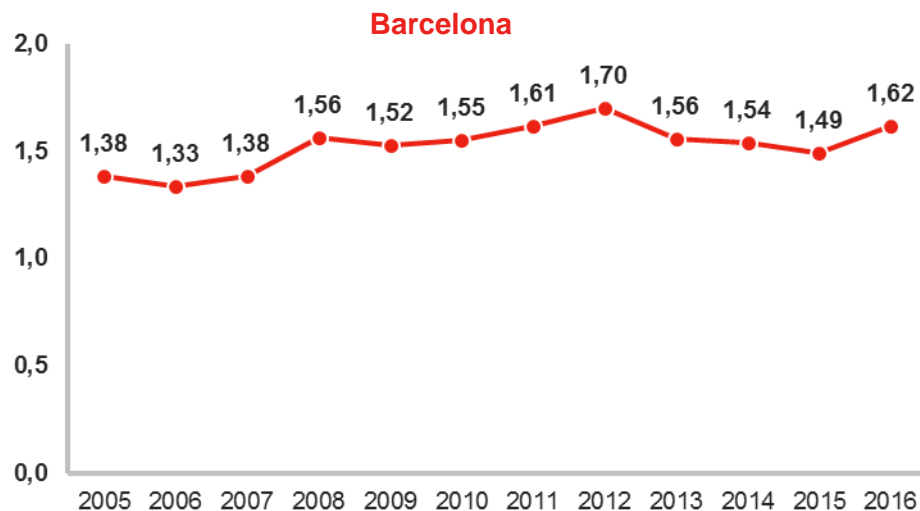
Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

COTXE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ocupació calculada	1,24	1,19	1,21	1,21	1,14	1,15	1,24	1,21
Ocupació declarada	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd

2011	2012	2013	2014	2015	2016
1,20	1,25	1,22	1,18	1,18	1,16
1,68	1,74	1,71	1,65	1,64	1,62

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.

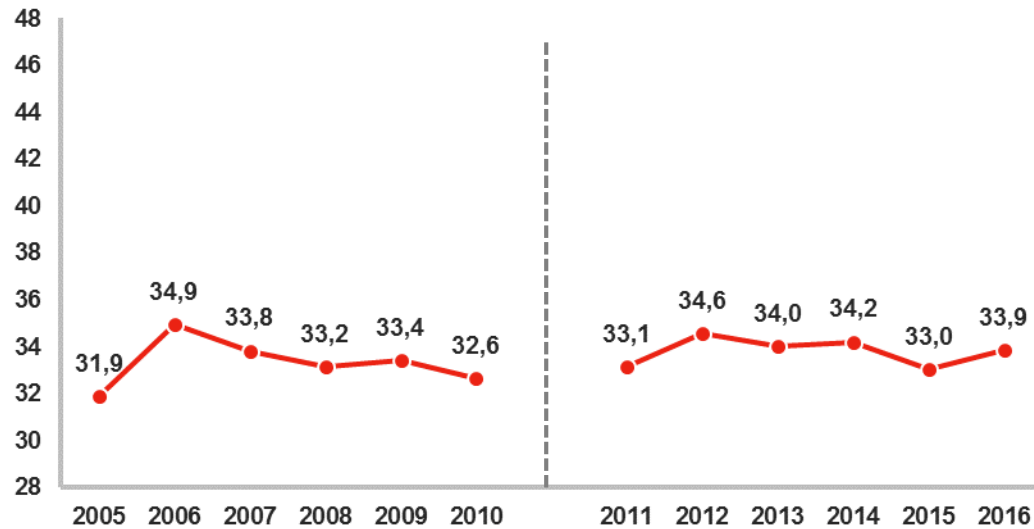
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



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

Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

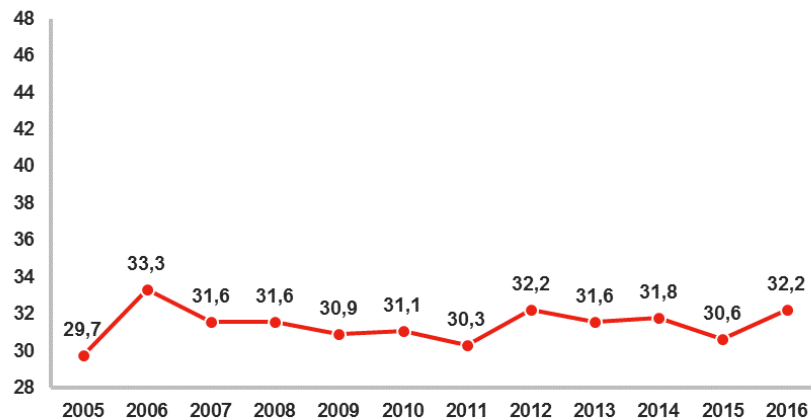
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

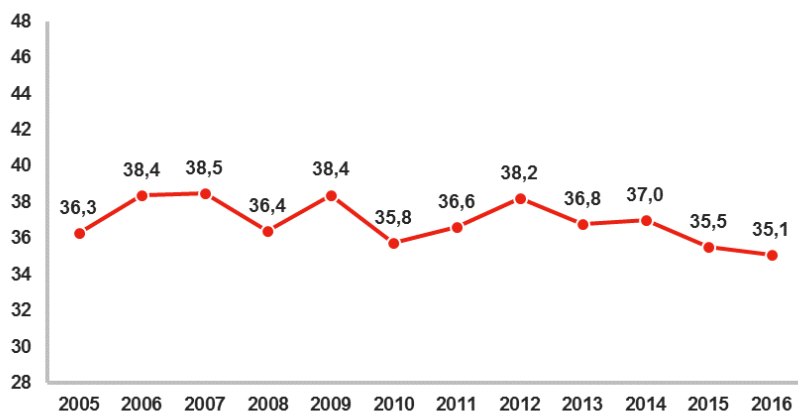
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

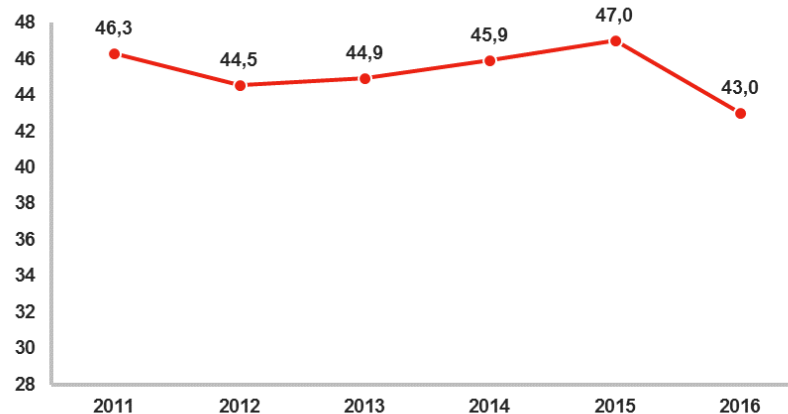
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



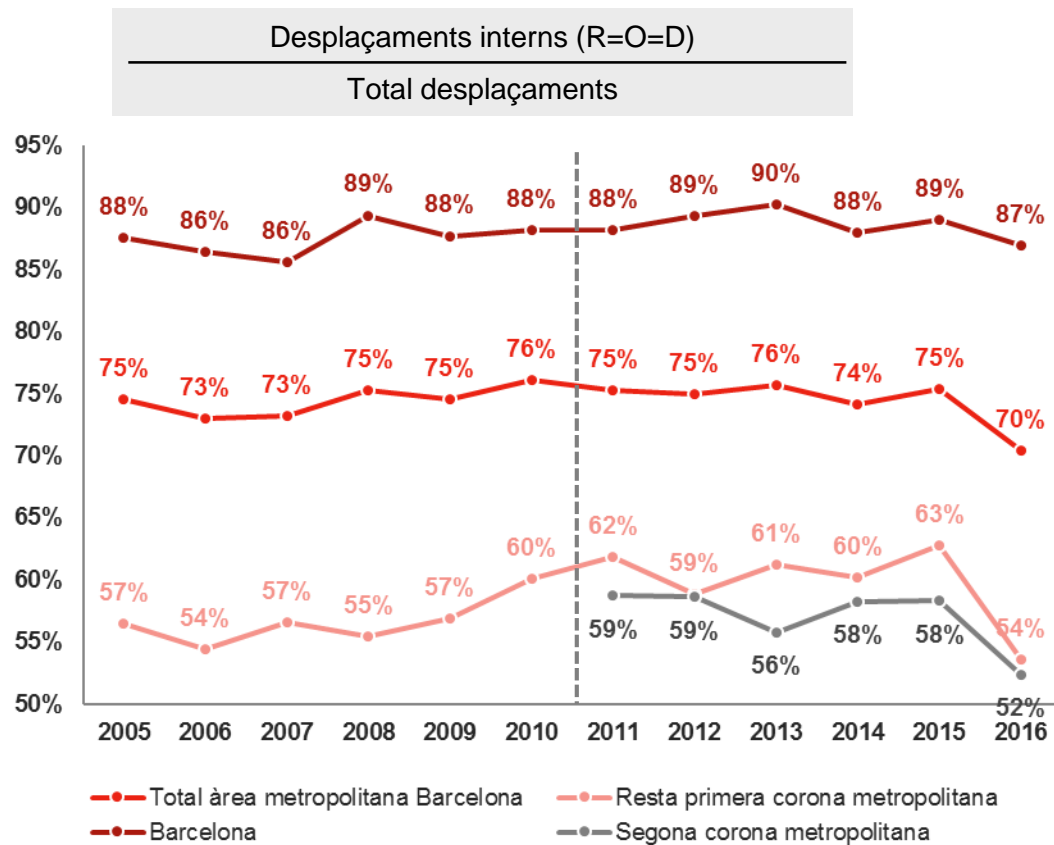
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

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 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

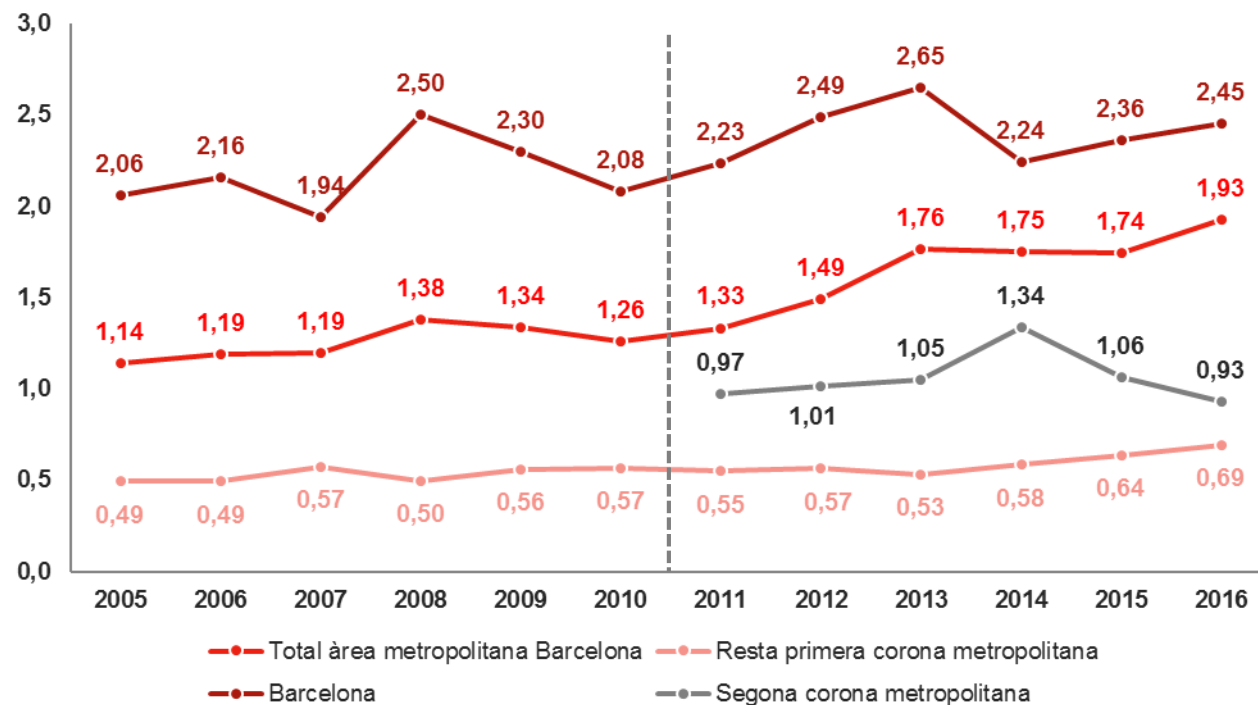
1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

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 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius per no utilitzar el transport públic

MOTIUS DE NO ÚS DE TRANSPORT PÚBLIC	2011	2012	2013	2014	2015	2016
No em porta allà on vaig habitualment	17,8%	18,2%	14,2%	16,7%	17,4%	20,3%
No tinc necessitat/no em fa falta	11,3%	7,0%	14,8%	13,1%	10,6%	14,5%
És car	7,4%	11,2%	11,9%	13,7%	11,1%	11,9%
És lent	9,8%	11,1%	8,5%	10,8%	11,1%	11,1%
És incòmode	13,0%	9,5%	9,6%	10,1%	11,8%	9,6%
Prefereix el transport privat al transport públic	14,6%	11,0%	12,8%	11,9%	9,2%	9,1%
Passa poc sovint	6,6%	6,3%	5,3%	6,3%	6,1%	7,5%
Problemes de mobilitat	5,4%	6,5%	10,2%	7,0%	6,0%	6,7%
Em moc a prop de casa i prefereixo anar a peu	9,4%	12,8%	10,2%	7,5%	11,8%	6,1%
Necessita el cotxe per treballar/per carregar		2,8%	1,2%	1,6%	0,0%	2,6%
Altres motius	3,8%	3,0%	1,0%	1,3%	4,2%	0,7%
Desconec la xarxa de transport públic	0,9%	0,6%	0,3%		0,7%	

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius per utilitzar el transport privat

Motius per utilitzar el transport privat	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Comoditat	27,2%	28,0%	27,7%	28,1%	27,9%	27,1%
És més ràpid que el transport públic	20,7%	23,6%	21,3%	20,6%	21,0%	23,8%
Manca d'oferta/oferta inadeguada en transport públic	13,0%	12,1%	17,4%	14,0%	17,8%	17,2%
El porten	8,0%	10,1%	10,2%	7,7%	6,7%	6,5%
És més barat que el transport públic	4,5%	6,7%	6,5%	6,2%	5,6%	6,4%
No tinc altre remei	4,7%	3,7%	4,0%	4,8%	4,5%	4,9%
Proporciona més llibertat	4,1%	6,0%	3,7%	3,9%	5,4%	4,2%
Altres motius	11,3%	2,3%	1,4%	4,7%	3,7%	3,6%
Allà on vaig és fàcil aparcar	2,1%	2,3%	2,8%	4,6%	2,9%	3,1%
Faig moltes gestions	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%	1,7%	1,7%
Prefereix el transport privat al transport públic	2,0%	2,8%	2,4%	2,8%	2,5%	1,5%
Desconec el transport públic			0,3%	0,3%	0,2%	

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Motius per utilitzar el transport públic

Motius per utilitzar el transport públic	2011	2012	2013	2014	2015	2016
És més còmode	12,4%	13,1%	16,9%	19,0%	18,2%	19,8%
És difícil aparacar allà on vaig	14,5%	17,4%	16,6%	14,3%	16,1%	15,6%
És més barat que el cotxe	13,7%	16,9%	16,7%	14,7%	13,4%	13,0%
No disposo de cotxe	7,5%	10,5%	11,6%	9,7%	9,7%	12,0%
És més ràpid que el cotxe	17,4%	9,7%	10,1%	11,9%	9,9%	11,4%
És menys contaminant/consciència social	2,8%	3,8%	4,2%	3,6%	6,9%	6,9%
No tinc permís de conduir	3,1%	4,6%	4,3%	3,4%	3,7%	4,5%
No tinc altre remei	4,5%	5,7%	5,1%	6,9%	5,1%	4,4%
Vaig més tranquil	5,0%	4,0%	4,8%	4,0%	4,5%	4,0%
Prefereixo el transport públic al transport privat	4,1%	4,2%	4,1%	3,4%	4,7%	3,6%
Pel bon funcionament i oferta del transport públic	7,5%	4,6%	2,4%	3,6%	3,6%	1,4%
Per evitar problemes de trànsit	1,8%	2,2%	1,6%	0,9%	2,3%	1,4%
Tinc menor risc d'accidents	1,2%	1,0%	0,7%	0,9%	1,3%	1,3%
Altres	21,9%	2,3%	1,0%	3,7%	0,6%	0,8%

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anar a peu	8,2	8,4	8,5	8,3	8,0	8,4
Anar en bicicleta	7,7	8,2	8,4	8,2	8,1	8,2
Anar en moto	7,7	8,0	8,2	8,2	8,0	8,1
Anar en cotxe	7,3	7,8	7,7	7,7	7,3	7,6
Tramvia	7,2	7,7	7,6	7,6	7,8	7,6
FGC	7,0	7,5	7,4	7,3	7,2	7,5
Metro	6,7	7,2	7,3	7,1	6,6	7,2
Bus urbà de Barcelona (TMB)	6,7	7,1	7,1	7,0	6,9	7,1
Taxi	6,5	7,2	7,2	7,1	6,9	7,1
Bus interurbà	6,0	6,8	6,9	6,8	6,8	7,0
Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	5,9	6,9	6,9	6,8	6,8	6,9
Renfe regional/mitja distància	6,2	6,8	6,8	6,8	6,5	6,7
Renfe rodalies	6,3	6,7	6,7	6,7	6,3	6,5

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2016

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració de la xarxa de transport públic

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

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2016 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. Extracció prèvia i aleatòria de la mostra del Registre de població de Catalunya. La mostra està integrada per 9.601 individus residents a l'àmbit de l'STI: 2.306 a Barcelona, 4.036 a la Primera Corona de l'STI, 5.287 a l'AMB i 8.223 a l'RMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,0\%$ per als residents al conjunt de l'STI.

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp.- Instituto Apolda SL.

Període d'enquestació.- Del 3 de novembre al 21 de desembre de 2016.

Ponderació: A partir del padró municipal de l'1 de gener de 2016.

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

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

Zones metropolitanes	Mostra	Error
Barcelona	2.306	2,1%
Resta 1a corona STI	1.730	2,4%
TOTAL 1a corona STI	4.036	1,6%
Resta AMB	1.251	2,8%
TOTAL AMB	5.287	1,4%
Resta RMB	2.936	1,8%
TOTAL RMB	8.223	1,1%
Resta STI	1.378	2,7%
TOTAL STI	9.601	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



QÜESTIONARI

EMEF 2016

0. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU

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

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

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

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

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

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

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

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

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

MOBILITAT

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

1. Sí 2. No → **P2b.** Per quin motiu no va sortir vostè de casa?
- | | |
|--------------------------------------|--------|
| 1. Malaltia | } → P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 98. Altres. Especificar _____ | |

DESPLAÇAMENTS

FILTRE → Només les persones que han sortit de casa

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

P2c. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BÉ SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT?

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

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

Si l'entrevistat respon 7 o menys desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P3.

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

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

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

P2f. 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 MITJÀ DE TRANSPORT DE CADA UN D'ELLS? (des del matí fins a la nit)

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

... (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 mitjà privat com a conductor en un mateix desplaçament. Combustible es pregunta quan utilitza cotxe conductor

En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

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

CODIFICACIÓ MITJÀ

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Caminant | 12. Taxi |
| 2. Autobús empresa | 13. Cotxe com a conductor |
| 3. Autobús escolar | 14. Cotxe com acompanyant |
| 4. Autocar | 15. Moto com a conductor |
| 5. Autobús | 16. Moto com acompanyant |
| 6. Metro | 17. Furgoneta/ camió |
| 7. Tramvia | 18. Bicicleta |
| 8. Ferrocarrils Generalitat (FGC) | 98. Altres mitjans. Especificar _____ |
| 9. Renfe Rodalies | |
| 10. Renfe regional | |

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

A. AL CARRER

1. Sí
A. Pagant (zona blava, verda, altres colors)
B. Sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila, també zona residents, c/d gratuïta per l'hora, inclòs descampat)

2. No

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

3. Sí

- A. Pagant
B. Sense pagar o lliure

4. No

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

5. Sí

- A. Pagant
B. Sense pagar o lliure

6. No

D. ALTRES

7. Propietat, lloguer, concessió
8. En parking de pagament (per hores, minuts) fora de calçada
9. No apareix, només para un moment
98. Altres. Especificar _____

FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats(P1b=1) i motiu 3,10

3L. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS ACTIU/OCUPAT I NO INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS. AIXÒ ÉS CORRECTE?

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

ALTA MOBILITAT LABORAL

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

P4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONI:

- | | | |
|--------------------------------------|---|-------------------------------|
| 1. Taxistes i xofers d'automòbils | 4. Distribució amb motocicleta/ciclomotor (missatgers, repartidors) | 98. Altres. Especificar _____ |
| 2. Conductors d'autobús/autocar/fren | 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 mitjà de transport en la pregunta anterior. Representants, tècnics de manteniment i reparacions i altres. (si P4= 5, 6 o 8)

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

- | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1. A peu | 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) | |

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina **P6.** UTILITZA EL MATEIX MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?

1. Sí 2. No

OPINIÓ MOBILITAT URBANA

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

P7. VOSTÈ.....: (rotació)

- | | | | |
|---|-------|-------|------------|
| A. Permetria la circulació de ciclistes en les voreres? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| B. Realitzaria més controls físics de velocitat? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| C. Estaria disposat/da a deixar el cotxe i agafar el transport públic o la bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| D. Crearia més carrils i aparcaments per bicicletes? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |
| E. Augmentaria el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics ? | 1. Sí | 2. No | 99. Ns/NCÍ |

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

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

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

ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P9a. AVALUÍ, SI US PLAU, L'ÚS QUE VOSTÈ FA DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT

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

	P9a Ús	P10 Satisfacció	P11 Seguretat viària
A. Anar a peu	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B. Anar en bicicleta	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
C. Anar en cotxe com a conductor	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
D. Anar en cotxe com a acompanyant	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E. Anar en moto	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

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

P9b. DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

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

	P9b Ús	P10 Satisfacció
G. Metro	<input type="text"/>	<input type="text"/>
H. Bus urbà de Barcelona (TMB)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
I. Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
J. Bus interurbà	<input type="text"/>	<input type="text"/>
K. Tramvia	<input type="text"/>	<input type="text"/>
L. Renfe rodalies	<input type="text"/>	<input type="text"/>
M. Renfe regional/mitja distància	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N. FGC	<input type="text"/>	<input type="text"/>
O. Taxi	<input type="text"/>	<input type="text"/>

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

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

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

MOTUS D'ÚS I NO ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

FILTRE → Només si no usa el transport públic (P9F=1)

12. PER QUIN MOTIU NO UTILITZA O UTILITZA POC EL TRANSPORT PÚBLIC?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- Em moc prop de 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. QUAN UTILITZA EL [cotxe, moto] PER DESPLAÇAR-SE PER QUIN MOTIU EL FA SERVIR I NO UN MITJÀ DE TRANSPORT PÚBLIC? Preguntar per un únic mitjà, escollint el que tingui un nivell d'ús més alt en P9 entre les opcions C, D, E. En cas d'empat, escollir moto.

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- És més barat que el transport públic
- És més ràpid que el transport públic
- Desconec el transport públic
- És fàcil 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/Oferida inadequada del transport públic
- Perquè em porten
- Prefereixo el transport privat al transport públic
- Altres: Especificar _____

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

14. SI HI HAGÜÉS RESTRICCIONS DE PAS A VEHICLES PRIVATS MÉS CONTAMINANTS EN ALGUNES ZONES URBANES, QUINA ALTERNATIVA DE TRANSPORT ESCOLLIRIA?

- Transport públic (bus, metro, tren, taxi)
- A peu
- Bicicleta
- Em canviaria el meu vehicle per un vehicle autoritzat (menys contaminant)
- Altres: Especificar _____
- NS/NC

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

15. QUAN UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC PER DESPLAÇAR-SE PER QUIN MOTIU EL FA SERVIR I NO UN MITJÀ DE TRANSPORT PRIVAT?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- És més barat que el cotxe
- És més ràpid que el cotxe
- No dispo 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
- Per consciència ambiental/no contaminar o contaminar menys

QÜESTIONARI

98. Altres: Especificar _____

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

16. QUÈ FA DURANT EL DESPLAÇAMENT EN TRANSPORT PÚBLIC?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

1. Treballar/estudiar
2. Llegir
3. Dormir
4. Parlar amb algú
5. Escoltar música
6. Mirar mòbil

98. Altres: Especificar _____

FILTRE → Només si usa la bicicleta (P9B ≥ 2)

17. QUAN UTILITZA LA BICICLETA PER DESPLAÇAR-SE PER QUIN MOTIU LA FA SERVIR I NO UN ALTRE MITJÀ DE TRANSPORT?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

1. És més barat
2. És més ecològic, sostenible
3. És més ràpid
4. És més saludable

98. Altres: Especificar _____

18. QUINES MESURES IMPLEMENTARIA PER TENIR UNA MOBILITAT A LES CIUTATS MÉS SOSTENIBLE?

3 respostes màxim (no llegir-les)

1. Fer més cars els aparcaments
2. Incentivar econòmicament el transport públic des de les empreses
3. Posar més serveis de transport públic
4. Millorar el transport públic: puntualitat, fiabilitat...
5. Restringir la circulació del vehicle privat

98. Altres: Especificar _____

19. QUIN ÉS EL PRINCIPAL PROBLEMA DE LA MOBILITAT ACTUALMENT?

3 respostes màxim (no llegir-les)

1. La congestió
2. Falta d'aparcament
3. Falta de transport públic
4. Soroll
5. Contaminació
6. Preus elevats transport públic
7. Els accidents

98. Altres: Especificar _____

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

- | | |
|------------------------------|-------|
| A. Cotxe | _____ |
| B. Moto/ciclomotor | _____ |
| C. Bicicleta | _____ |
| D. Altres. Especificar _____ | _____ |

21. DISPOSA DE PERMÍS DE CONDUIR?

- | | | | |
|---------------------------------|-------|-------|----------|
| A. Cotxe | 1. Sí | 2. No | 9. Ns/NC |
| B. Específic de moto/ciclomotor | 1. Sí | 2. No | 9. Ns/NC |

FILTRE → Només si té permís de conduir cotxe (P21A=1)

EL SERVEI DE CAR SHARING PERMET COMPARTIR UN VEHICLE PAGANT PEL SEU ÚS, SENSE HAVER DE TENIR-NE UN EN PROPIETAT.

22. ESTARIA DISPOSAT A UTILITZAR AQUEST SERVEI, PELS SEUS DESPLAÇAMENTS QUOTIDIANES EN VEHICLE PRIVAT?

1. Sí
2. No

DADES PERSONALS

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

24. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

25. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS?:

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

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

OBSERVACIONS

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