

Bellaterra, juny de 2018

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2017 (EMEF 2017)

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
1.3 Grau de mobilitat	14
2 Motiu del desplaçament	16
2.1 Dades generals	16
3 Mode de transport	17
3.1 Dades generals	17
3.2 Motiu de desplaçament i mode de transport	22
3.3 Anàlisi territorial	23
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	25
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	26
3.6 Lloc d'aparcament del vehicle cotxe	27
3.7 Disponibilitat d'aparcament reservat a la feina	28
4 El temps de la mobilitat	29
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	29
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	32
5 La mobilitat segons segments de població	36
5.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	36

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA		40
1	Ús subjectiu dels modes de transport	41
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	41
1.2	Motius per utilitzar el transport privat	43
1.3	Motius per utilitzar el transport públic	44
1.4	Motius per utilitzar la bicicleta	45
2	Valoració dels modes de transport	46
2.1	Valoració dels mitjans de transport segons nivell d'ús subjectiu	46
3	Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	47
3.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	47
4	Tinença de vehicles a la llar	48
4.1	Tinença de vehicles a la llar	48
5	L'aparcament habitual dels vehicles en el domicili	49
5.1	Segons variables territorials	49
6	Tinença dels títols de transport	50
6.1	Dades generals	50
6.2	Freqüència de compra	51
7	Plaça d'aparcament reservada a la feina	52
7.1	Dades generals	52
8	Restriccions de pas a vehicles contaminants	53
8.1	Dades generals	53

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DELS RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	54
1 Dinàmiques territorials de la mobilitat	55
1.1 Tipus de fluxos	55
1.2 Motiu de desplaçament	58
1.3 Mode de transport	59
1.4 Autocontenció	64
1.5 Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	66
COMPARATIVA TEMPORAL	67
1 Comparativa temporal EMEF 2005 - EMEF 2017	68
1.1 Presentació	68
1.2 Principals indicadors de mobilitat	69
1.3 Principals indicadors de la dimensió subjectiva	82
FITXA TÈCNICA	86
QÜESTIONARI	90

MARC DE REFERÈNCIA



Marc de referència

- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 l'EMEF és estadística oficial.
- 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'avaluació de la xarxa de transport públic
 - La tinença de vehicles a la llar
 - L'aparcament habitual del vehicle en el domicili i l'aparcament reservat a la feina
 - La tinença de vehicles a la llar
 - Les restriccions de pas a vehicles contaminants

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

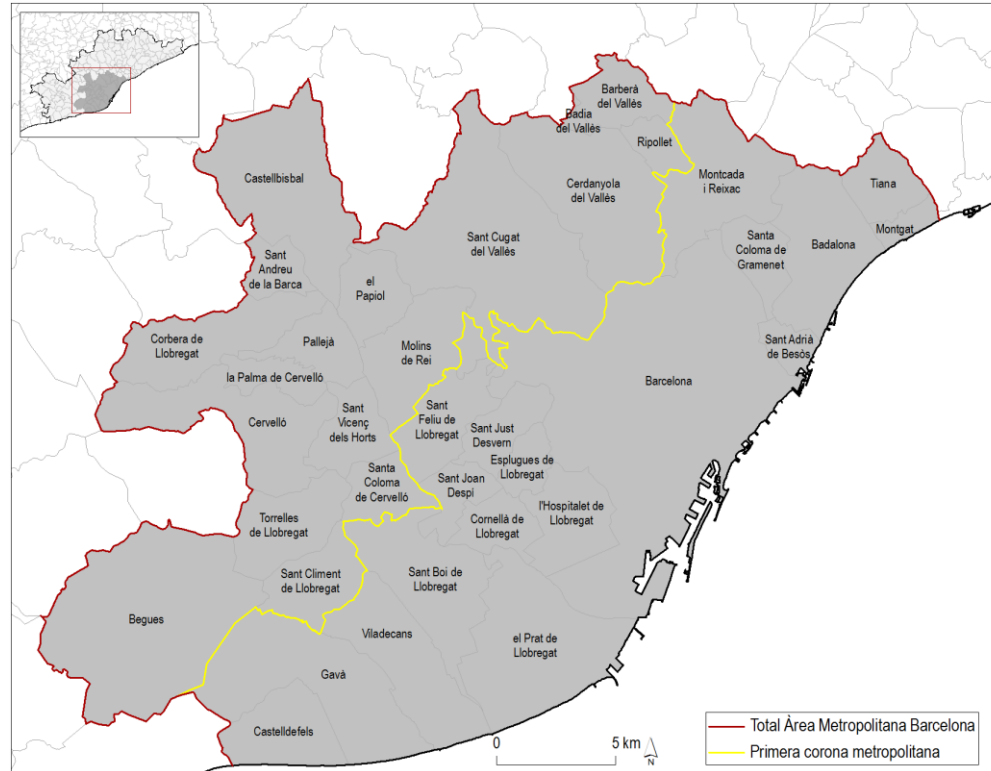
- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels residents al Sistema Tarifari Integrat (STI).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de tots els residents a l'STI i des de la 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 2005-2017.
 - Per al conjunt de desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, durant el període 2011-2017.

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 (3,25 milions) es manté força estable respecte l'any 2016.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2017	FONT D'INFORMACIÓ
Superfície (km²)	635,4	Idescat
Superfície en sòl urbà* (km²)	129,4	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM
Densitat total (hab/km²)	5.078,1	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km²)	24.935,1	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM

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

INFORMACIÓ BÀSICA DEMOGRÀFICA I SOCIAL		2016		2017		Diferències 2017-2016		FONT D'INFORMACIÓ
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total àrea metropolitana de Barcelona	3.226.600	100,0%	3.247.281	100,0%	20.681	0,6%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.608.746	49,9%	1.620.809	49,9%	12.063	0,7%	
	Resta 1a Corona STI	1.228.179	38,1%	1.235.170	38,0%	6.991	0,6%	
	Total 1a Corona STI	2.836.925	87,9%	2.855.979	87,9%	19.054	0,7%	
	Segona corona metropolitana	389.675	12,1%	391.302	12,1%	1.627	0,4%	
	Creixement 2003-2017 a l'àrea metropolitana					170.127	5,5%	
	Nascuda a l'estranger (àrea metropolitana)	625.925	19,4%	654.871	20,2%	28.946	4,6%	
Taxa d'atur	Província de Barcelona	14,7		12,1		-2,6		INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona	11,5		10,0		-1,5		

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 9,13 milions de desplaçaments, 3,3 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 3,2.
 - Els professionals de la mobilitat representen el 0,9% del total de la població i realitzen 308.913 desplaçaments in labore, un promig diari per persona de 12,7 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.477.514	90,2%	8.820.334	96,6%	3,6
Població general sense mobilitat	270.330	9,8%	-	-	-
Total població general	2.747.844	100,0%	8.820.334	96,6%	3,2
Professionals	24.296*	0,9%	308.913	3,4%	12,7
Total àrea metropolitana Barcelona	2.747.844	100,0%	9.129.246	100,0%	3,3

* Els 24.296 individus professionals estan integrats als 2.477.514 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): 2.747.844 individus que realitzen 8.820.334 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	1.281.196	91,3%	4.594.656	3,6
	Població general sense mobilitat	121.547	8,7%	-	-
	Total	1.402.743	100,0%	4.594.656	3,3
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	912.652	88,7%	3.185.088	3,5
	Població general sense mobilitat	116.199	11,3%	-	-
	Total	1.028.851	100,0%	3.185.088	3,1
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.193.847	90,2%	7.779.744	3,5
	Població general sense mobilitat	237.747	9,8%	-	-
	Total	2.431.594	100,0%	7.779.744	3,2
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	283.667	89,7%	1.040.590	3,7
	Població general sense mobilitat	32.583	10,3%	-	-
	Total	316.250	100,0%	1.040.590	3,3
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.477.514	90,2%	8.820.334	3,6
	Població general sense mobilitat	270.330	9,8%	-	-
	Total	2.747.844	100,0%	8.820.334	3,2

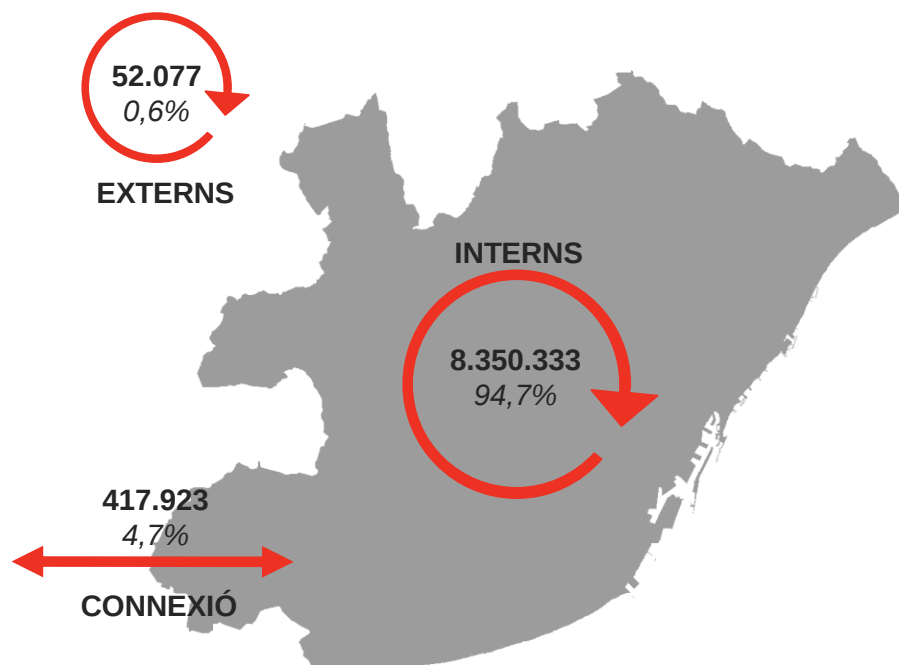
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

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 4,7% 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: 8.820.334

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

Segons discapacitat reconeguda legalment

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

Variables de la discapacitat		Grau de mobilitat
Discapacitat	No	3,2
	Si	2,9
Grau de discapacitat	Entre el 33% i el 64%	3,2
	Entre el 65% i el 74%	2,7
	Del 75% i més	1,9
Manera de moure's	En qualsevol mitjà	3,1
	Amb crosses	2,5
	Amb cadira de rodes	..

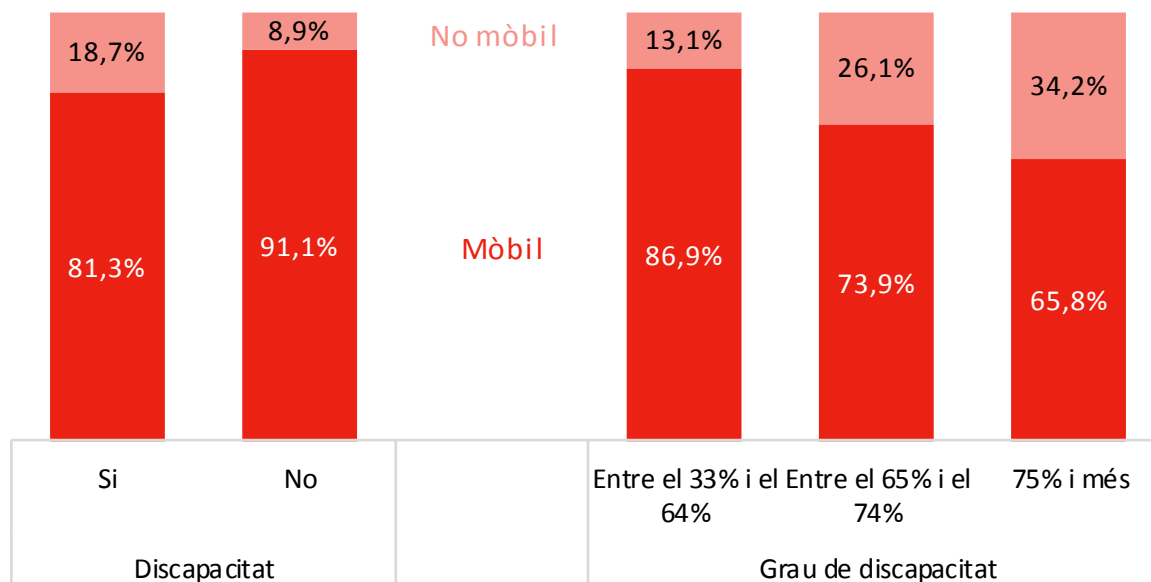
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

Segons població mòbil i no mòbil

- El 18,7% de la població amb discapacitat reconeguda no es va moure el dia anterior, mentre que aquells no tenen discapacitat van ser el 8,9% del total.
- Com major és el grau de discapacitat de la població, més alt és el percentatge de població que no es va moure el dia anterior.

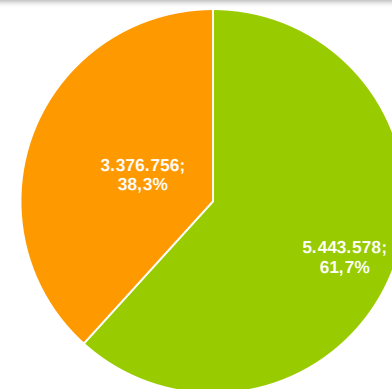


LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

La mobilitat per motius personals és majoritària: engloba el 61,7% del total de desplaçaments.



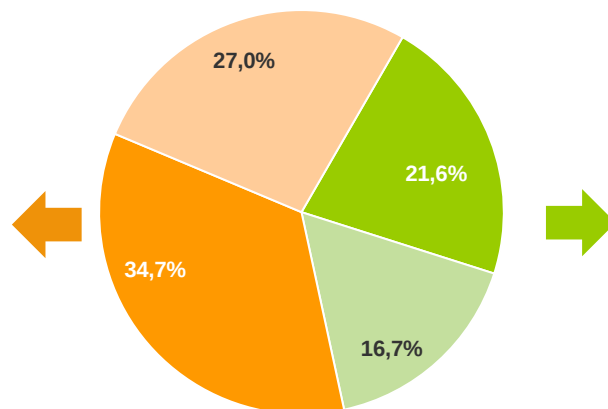
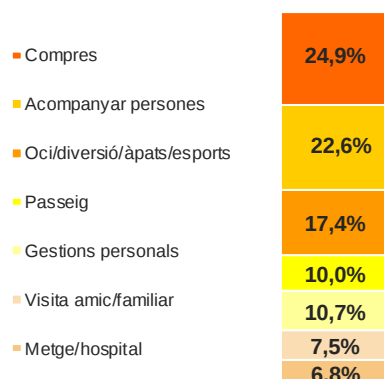
■ Mobilitat personal

■ Mobilitat ocupacional

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

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

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

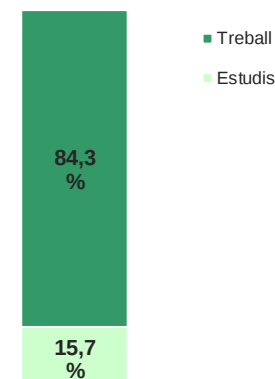


■ Mobilitat ocupacional

■ Mobilitat personal

■ Tornada a casa ocupacional

■ Tornada a casa personal



■ Treball

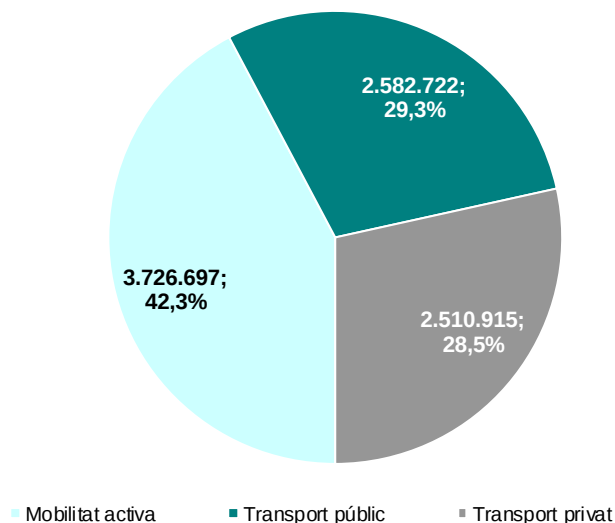
■ Estudis

3. Mode de transport

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 39,8% de la mobilitat diària dels residents. El 2,3% dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del transport públic és lleugerament superior a la del transport privat:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (11,5% del global diari) i de l'autobús (10,7%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 19,1% del global de desplaçaments diaris.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	3.505.373	39,8%
Bicicleta	201.608	2,3%
Cadira de rodes i vehicles de mobilitat personal	19.716	0,2%
Total mobilitat activa	3.726.697	42,3%
Autobús	943.700	10,7%
Metro	1.013.199	11,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	534.528	6,1%
Resta transport públic	82.309	0,9%
Total transport públic	2.573.737	29,2%
Cotxe conductor	1.679.522	19,1%
Cotxe acompanyant	259.237	2,9%
Moto	511.985	5,8%
Resta vehicle privat	60.171	0,7%
Total vehicle privat	2.510.915	28,5%
Total	8.811.349	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, 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 60,1% dels viatges en cotxe realitzats pels residents en aquest territori es fan amb un sol ocupant; el 27,1% amb dos ocupants i el 12,9% amb 3 o més persones.

Corones de residència	Ocupació mitjana declarada	
	Cotxe	Moto
Barcelona	1,6	1,1
Resta 1a corona metropolitana	1,5	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	60,1%
2	27,1%
3	8,9%
4 i més	4,0%
Total	100,0%

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

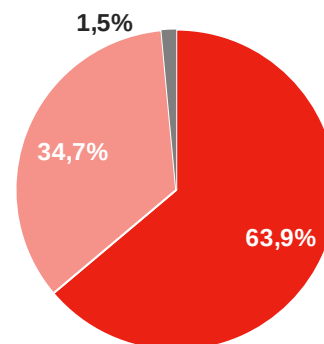
Transport privat. Característiques del parc circulant

- 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, el 67,2% 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 73,2% dels viatges en moto es realitzen amb motos de 10 o menys anys.
- Els viatges en cotxe de gasoil representen el 63,9%, molt per sobre d'aquells realitzats amb cotxes de benzina. Els cotxes híbrids o elèctrics tan sols arriben a l'1,5% de la mobilitat diària.

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

	Cotxe	Moto
Menys d'un any	7,5%	8,6%
De 1 a 5 anys	33,4%	29,0%
De 6 a 10 anys	26,3%	35,6%
De 11 a 15 anys	22,5%	15,3%
De 16 i més anys	9,2%	9,0%
NS/NC	1,1%	2,5%
Total	100%	100%

Combustible utilitzat en cotxe (% sobre total de viatges)



■ Gasol/dièsel ■ Benzina/sense plom 95/sense plom 98 ■ Híbrid/Elèctric

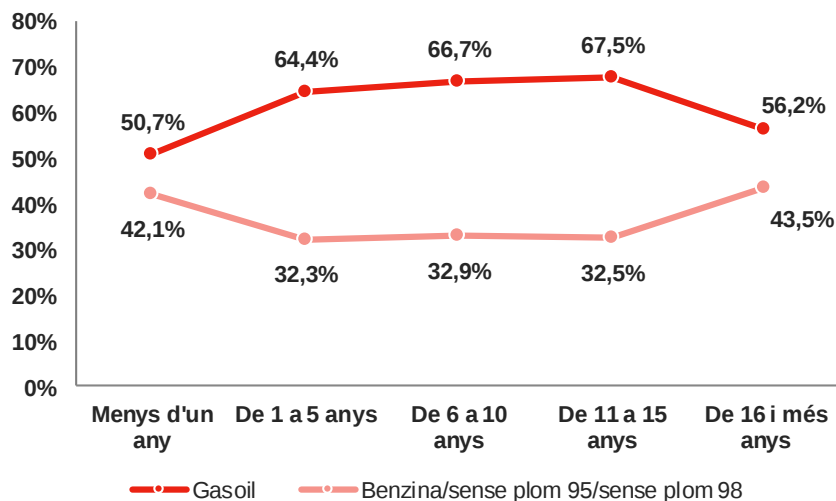
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

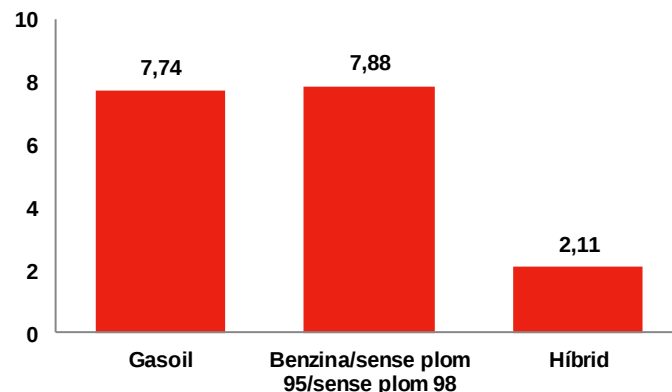
Transport privat. Característiques del parc de cotxes circulant

- El 63,6% de cotxes circulant són de gasoil, el 34,5% de benzina i l'1,4% híbrids.
- La relació entre el combustible utilitzat i l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - El parc de vehicles circulant de gasoil és sempre superior a la benzina per qualsevol antiguitat.
 - Pels vehicles més moderns (menys d'un any d'antiguitat) i pels més antics (de 16 i més anys), les diferències entre els vehicles circulants de gasoil i de benzina es redueixen.
 - No s'observen grans diferències en l'edat mitjana dels cotxes segons si el vehicle és de gasoil o benzina. Ara bé, els cotxes híbrids són més nous, amb una antiguitat mitjana de 2.11 anys.

Combustible segons antiguitat del cotxe



Antiguitat mitjana segons combustible 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

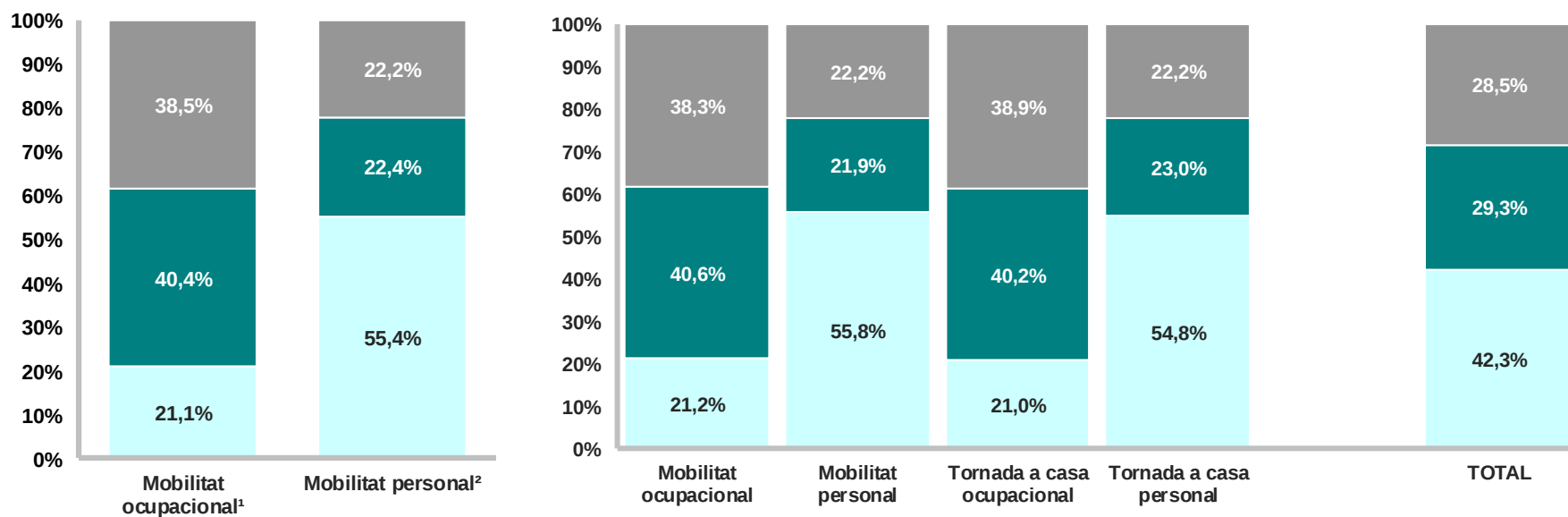
* S'inclou l'anada i tornada segons el motiu

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



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

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

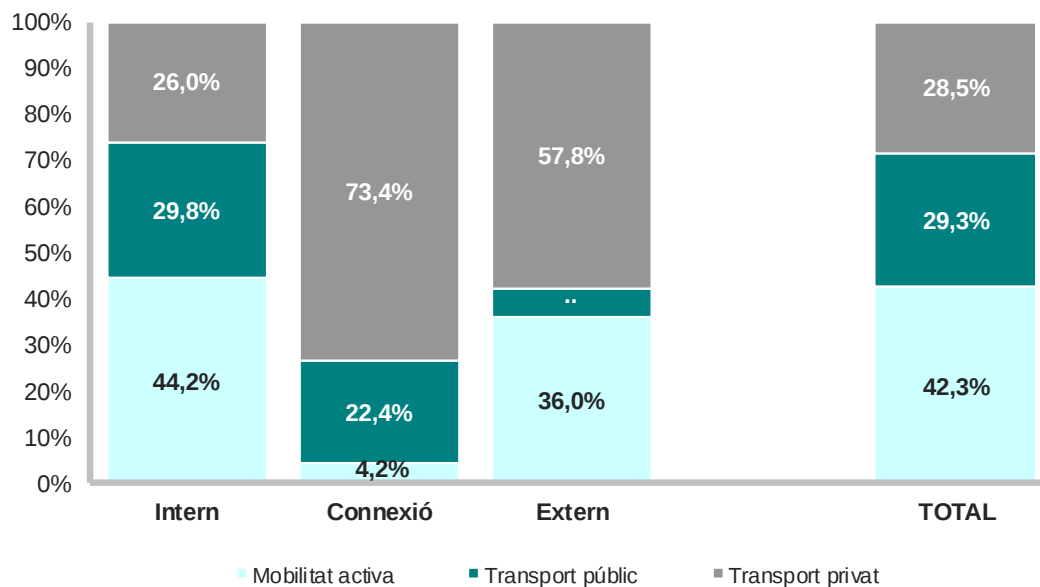
■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'ús dels modes de mobilitat activa és predominant (amb un 44,2% dels desplaçaments).
 - La ràtio públic/privat és d'1,1.
- Per contra, el 73,4% dels desplaçaments de connexió són realitzats en transport privat.
 - La ràtio públic/privat és de 0,3.

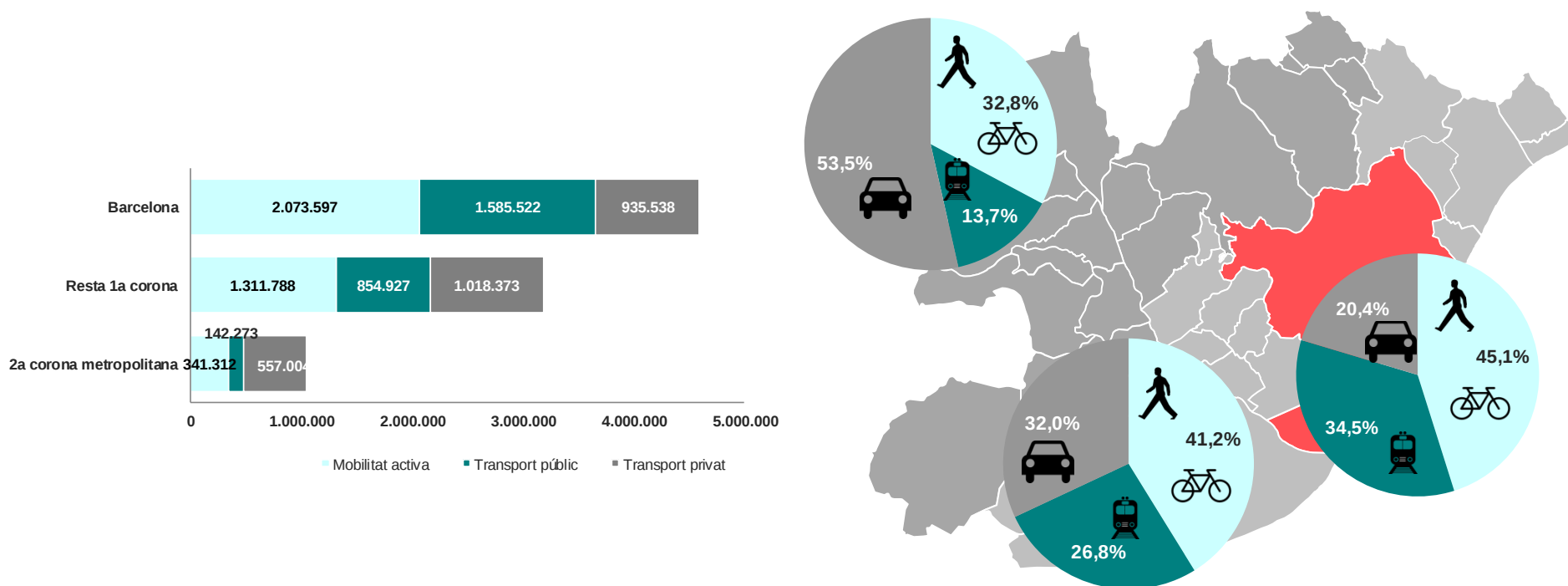


3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

Àmbits territorials

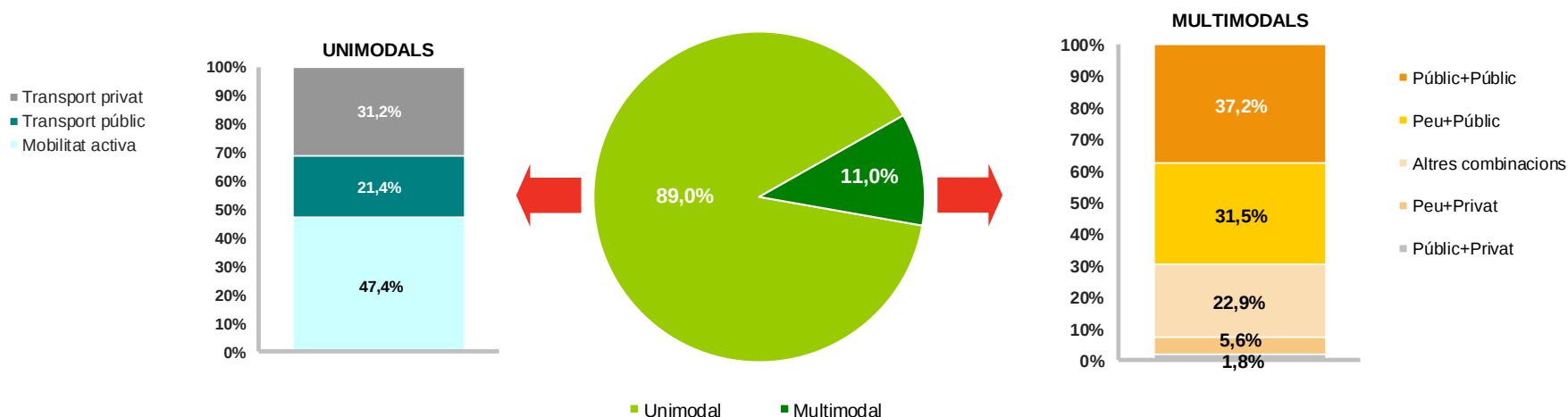
- La quota modal en la mobilitat diària dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona presenta diferències segons la corona de residència:
 - Els residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i els modes de mobilitat activa, i el menor del transport privat.
 - Els residents a la segona corona metropolitana, per contra, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en transport privat (que engloba el 53,5% de la mobilitat).



3.4. Multimodalitat i cadenes modals

El 89,0% dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i l'11,0% 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 19,5% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport públic diferents.



3. Mode de transport

3.5. 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.

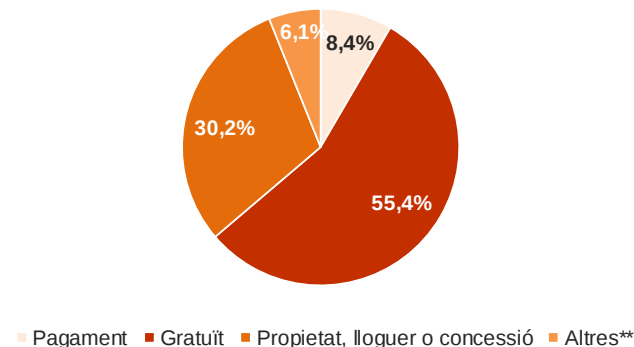
La gratuïtat en l'aparcament és majoritària.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	39,6%	60,3%
Propietat, lloguer o concessió	30,0%	25,9%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	20,5%	11,1%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,5%	..
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	0,8%	..
Altres**	6,5%	..
Total	100,0%	100,0%

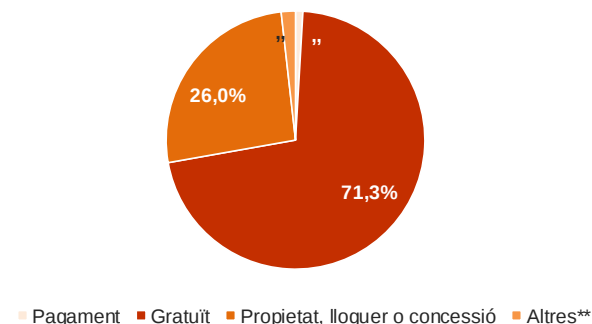
* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

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

Aparcament cotxe



Aparcament moto



**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 és 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.

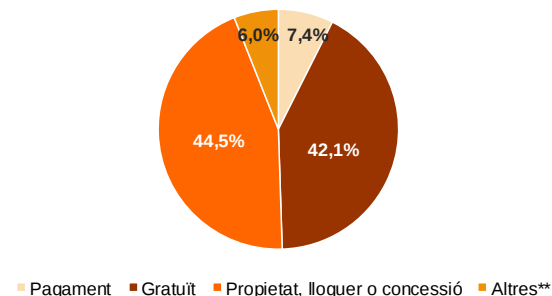
L'aparcament gratuït s'utilitza en el 79,0% dels viatges a d'altres municipis, però només el 42,1% al propi municipi de residència, mentre que l'aparcament de pagament és del 10,1% en un altre municipi i del 7,4% al municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	36,5%	45,1%
Propietat, lloguer o concessió	44,4%	4,7%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	10,4%	38,5%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,0%	3,5%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	..	1,7%
Altres**	6,4%	6,7%
Total	100,0%	100,0%

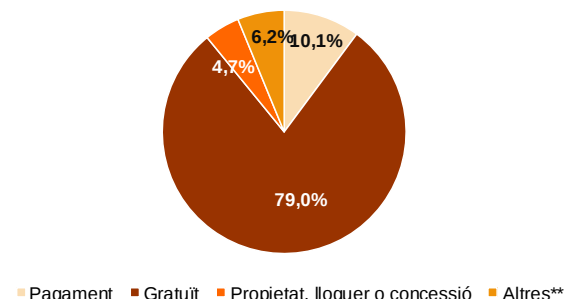
* Inclou: pagament i gratuït.

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

Municipi de residència



A un altre municipi



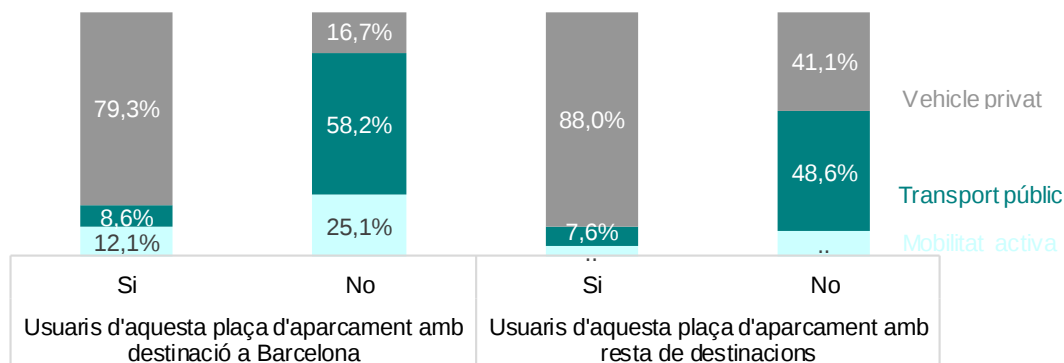
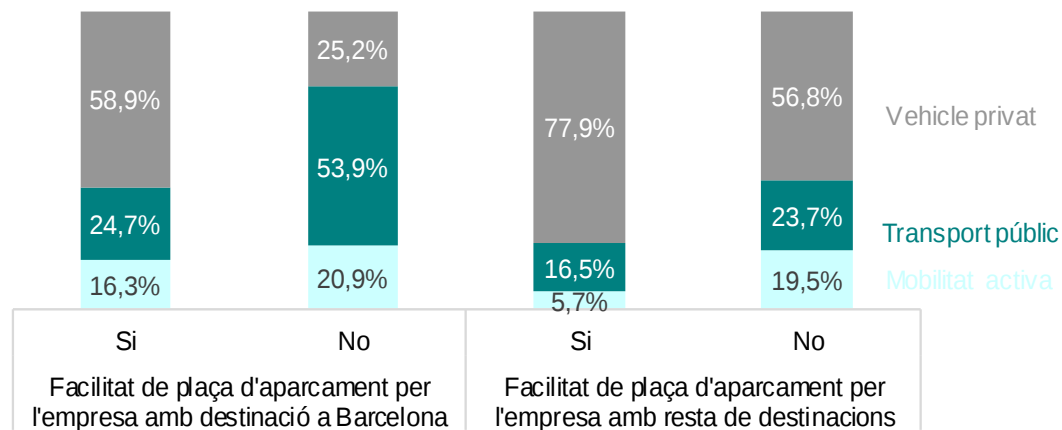
**Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

3. Mode de transport

3.7. Disponibilitat d'aparcament reservat a la feina

3.7.1. Amb destinació Barcelona – fora de Barcelona

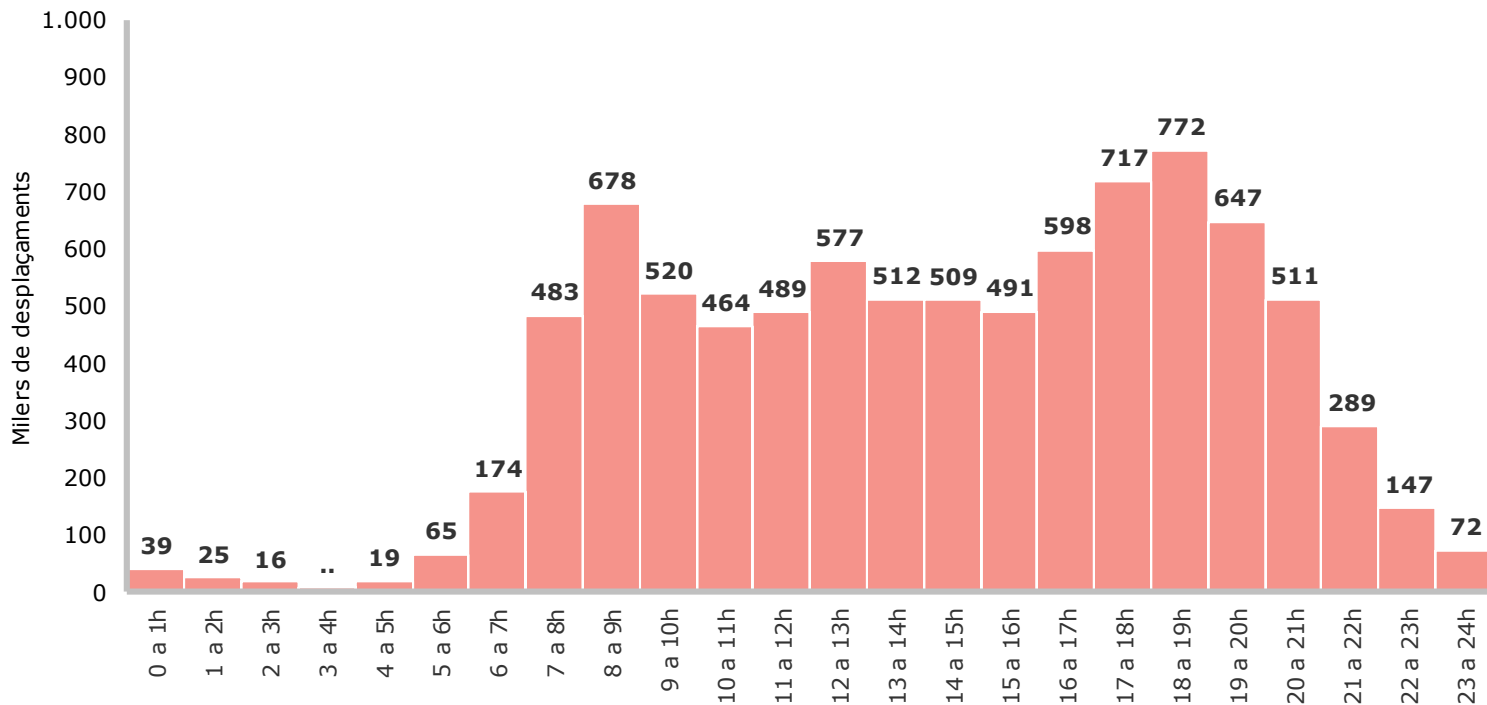
- El vehicle privat és majoritari (58,9%) en els desplaçaments cap a Barcelona i per feina d'aquelles persones a les què l'empresa facilita una plaça reservada d'aparcament. En cas contrari, el transport públic és majoritari (53,9%).
- Fora de Barcelona, l'ús del vehicle privat és majoritari tant si se'ls facilita com no, però en el segon cas l'ús del transport públic i, sobretot, de l'anar caminant o en bicicleta augmenta notablement (del 5,7% al 19,5%).
- Entre les persones que declaren ser usuàries d'aquestes places d'aparcament reservades:
 - L'ús del vehicle privat en la mobilitat laboral amb destinació Barcelona augmenta sensiblement (és del 79,3%) front al 16,7% de les que no ho són.
 - En destinacions fora de Barcelona, la quota modal del vehicle privat dobra la d'aquells que no són usuaris; en canvi, el transport públic en aquest darrer cas arriba a ser del 48,6%.



4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

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



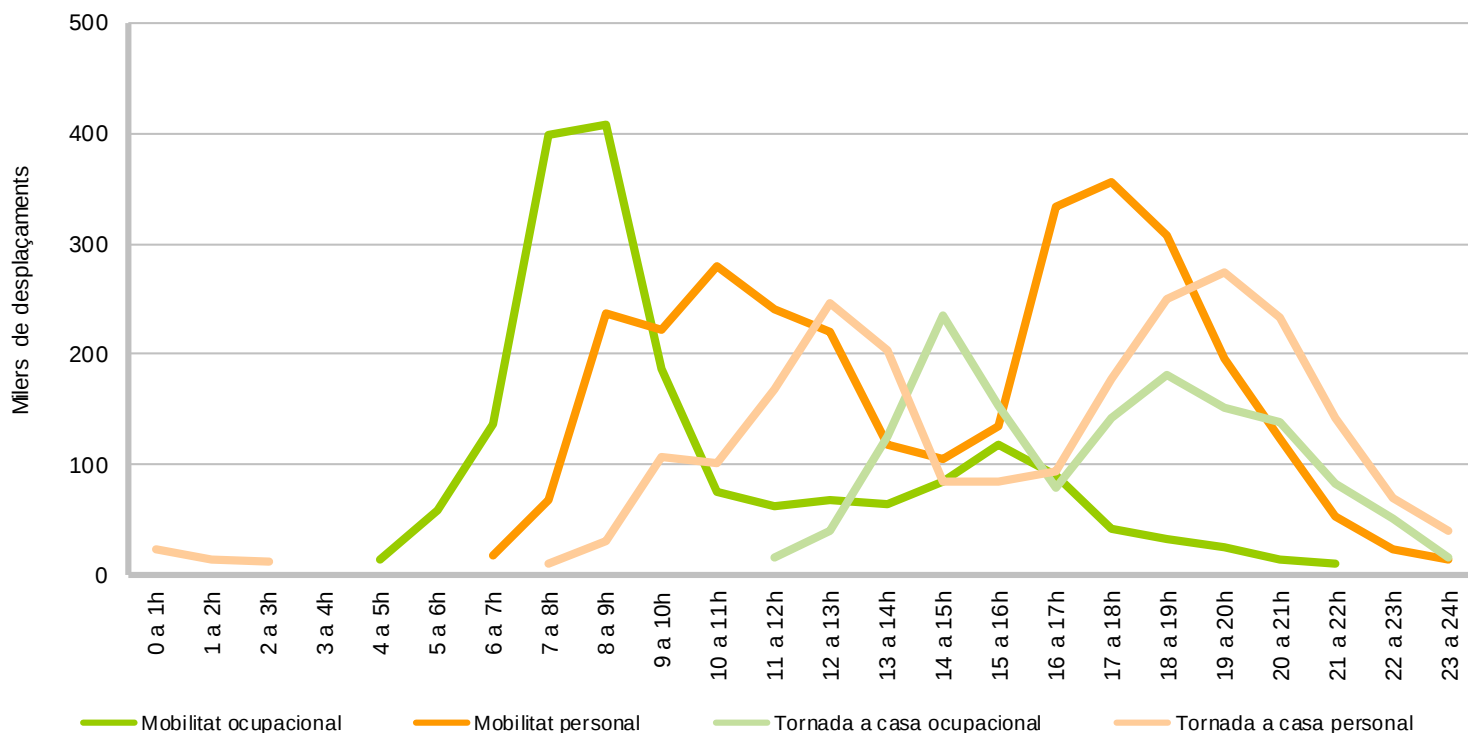
LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons motiu

- La franja de major concentració de desplaçaments per motius ocupacionals es produeix entre les 7 i les 9 hores del matí (amb el 42% de la mobilitat ocupacional diària). Les tornades a casa des d'aquests motius es donen majoritàriament entre les 13 i les 16 hores, i a partir de les 17h.
- La mobilitat personal presenta una distribució amb dues franges de major intensitat: una al llarg del matí, de 8 a 13 hores, i l'altra a la tarda, de 16 a 20 hores. Les tornades a casa des d'aquests motius es concentren al migdia i a partir de les 18 hores.

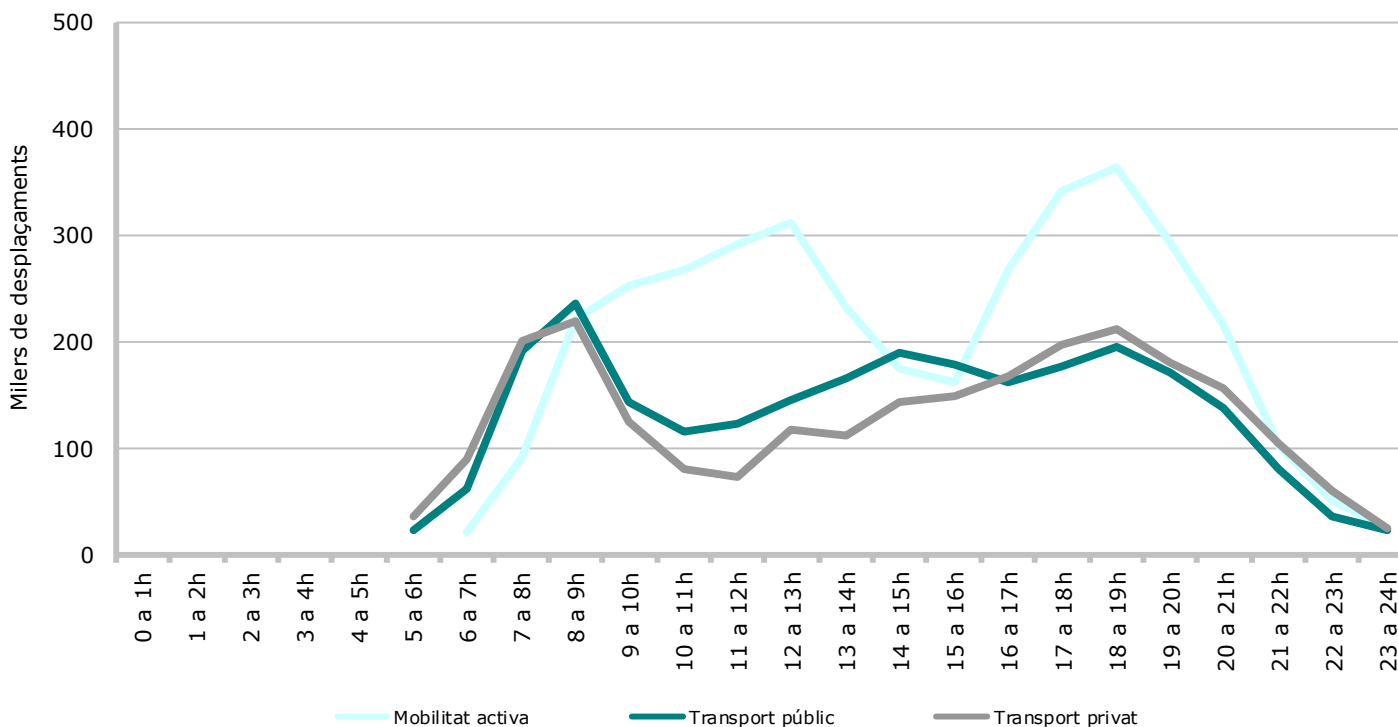


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

Distribució horària segons mode de transport

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

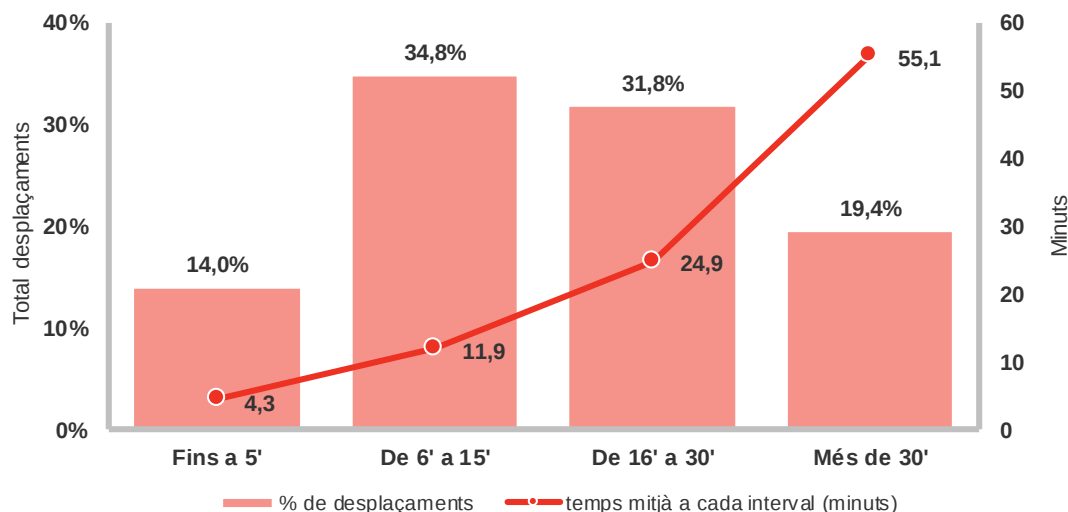


4. El temps de la mobilitat

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 23,4 minuts.

- El 48,8% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 19,4% 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 (28,5 minuts). Els de menor durada són per motius personals (19,7 minuts).
- Deixant de banda l'anar a passejar, que té una durada molt superior a la resta de motius:
 - Els desplaçaments de menor durada es realitzen per acompanyar persones i anar a comprar.
 - Els desplaçaments de major durada són per anar a estudiar i a treballar i la respectiva tornada.

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	26,4
Mobilitat personal	19,7
Tornada a casa ocupacional	28,5
Tornada a casa personal	22,5
Total	23,4

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball i gestions de treball	26,3
Estudis	26,8
Compres	14,9
Metge/Hospital	22,7
Visita amic/familiar	23,9
Acompanyar persones	15,8
Gestions personals	21,6
Oci/diversió/àpats/esports	18,2
Passeig	36,2
Tornada a casa ocupacional	28,5
Tornada a casa personal	22,5
Total	23,4

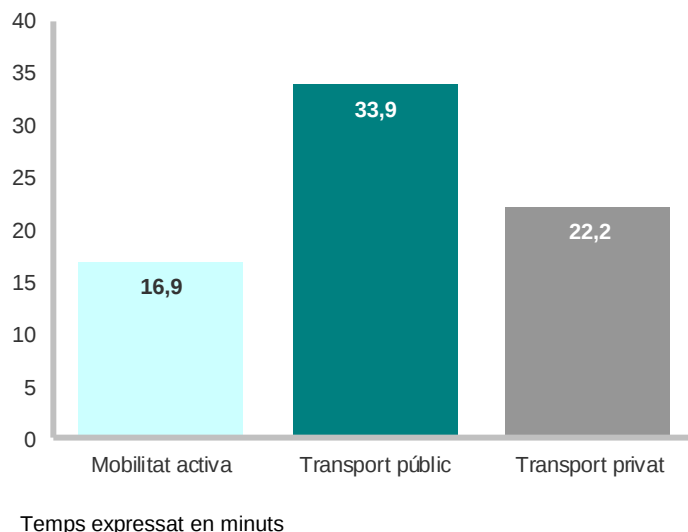
Temps expressat en minuts

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 transport privat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 22,2 minuts; 33,9 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 16,9 minuts en el cas dels modes de mobilitat activa.
- Els desplaçaments a peu, en cadira de rodes, vehicles de mobilitat personal i en moto són els percebuts com els de menor durada mitjana, al voltant dels 13-17 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic són els de major durada. Destaquen Renfe Rodalies i FGC (52,7 minuts en el primer cas i 41,1, en el segon).



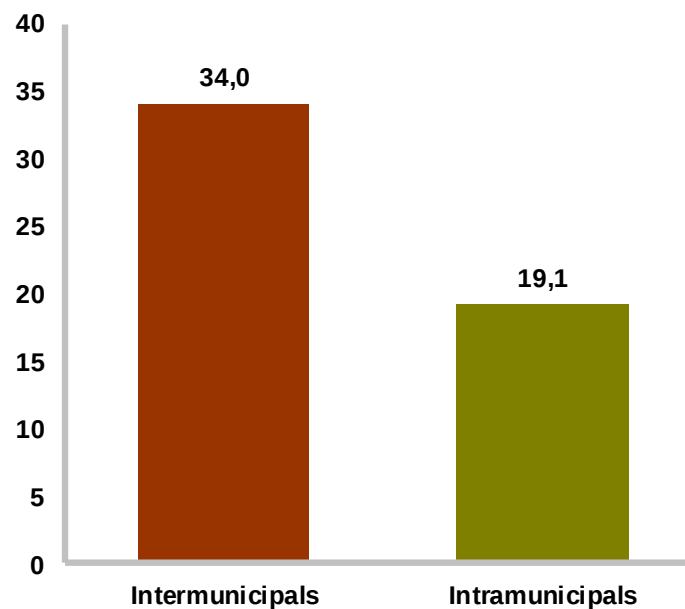
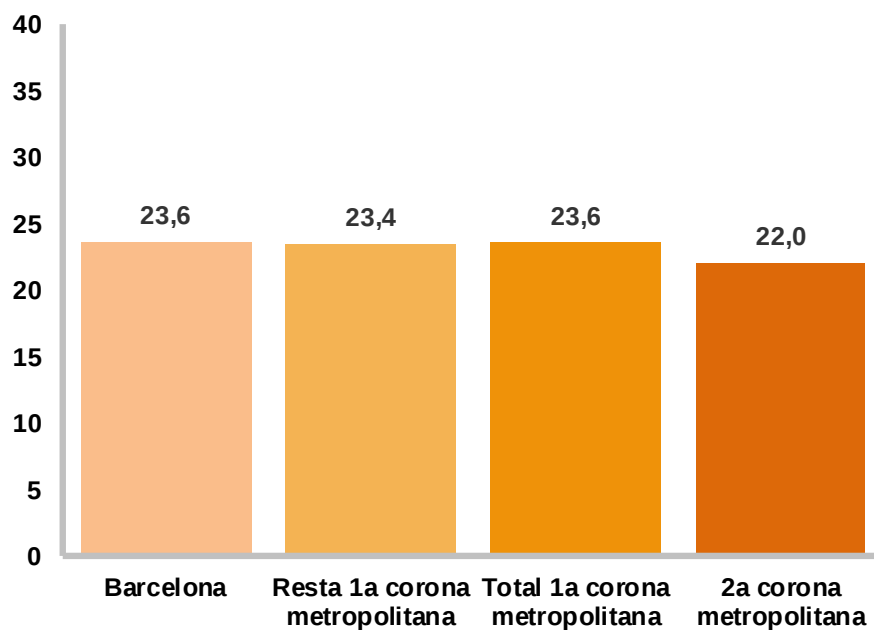
Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	16,8
Bicicleta	19,2
Cadira de rodes i VMP	13,9
Autobús	28,6
Metro	32,2
Tramvia	33,0
FGC	41,1
Renfe Rodalies	52,7
Taxi	28,2
Cotxe com a conductor	23,1
Cotxe com a acompanyant	23,8
Moto com a conductor	17,2
Moto com a acompanyant	16,5
Furgoneta/camió	33,6
Total	23,4

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.



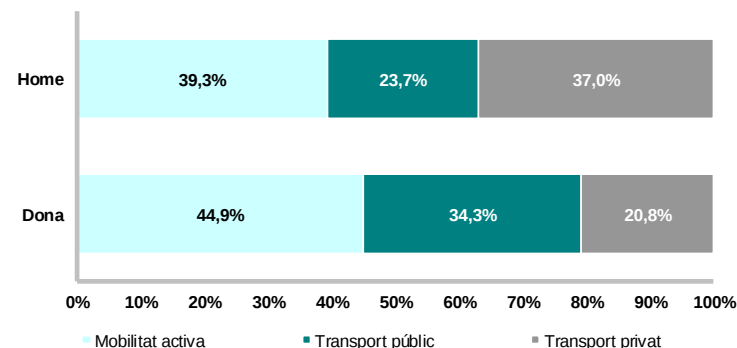
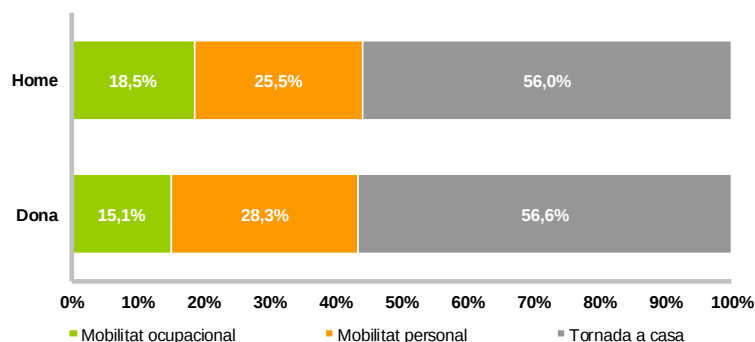
5. La mobilitat segons segments de població

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 de mobilitat activa, si bé les dones ho fan en major proporció. Els homes utilitzen més el transport privat que les dones, les quals són més usuàries del transport públic pels seus desplaçaments diaris.

Homes	3,2 desplaçaments/dia
Dones	3,2 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

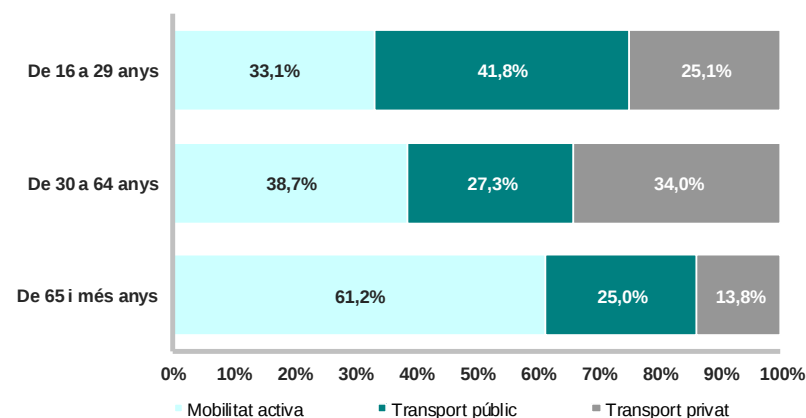
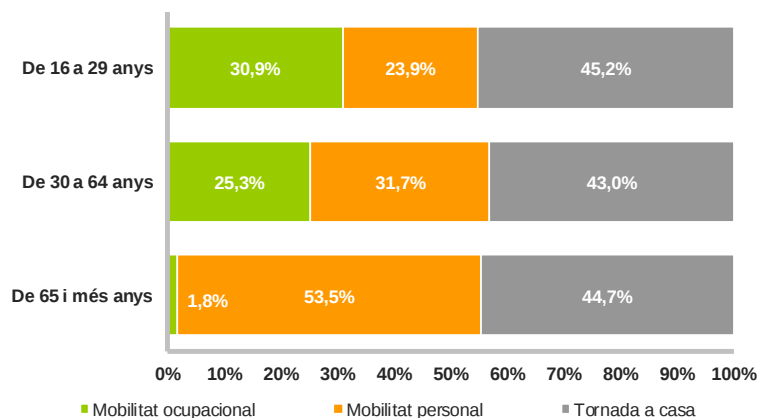
5. La mobilitat segons segments de població

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 de mobilitat activa, mentre que és la població més jove, de 16 a 29 anys, la que utilitza en major proporció el transport públic. L'ús relatiu del transport privat augmenta fins als 64 anys, quan baixa notablement.

De 16 a 29 anys	3,1 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	3,4 desplaçaments/dia
De 65 i més anys	2,8 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

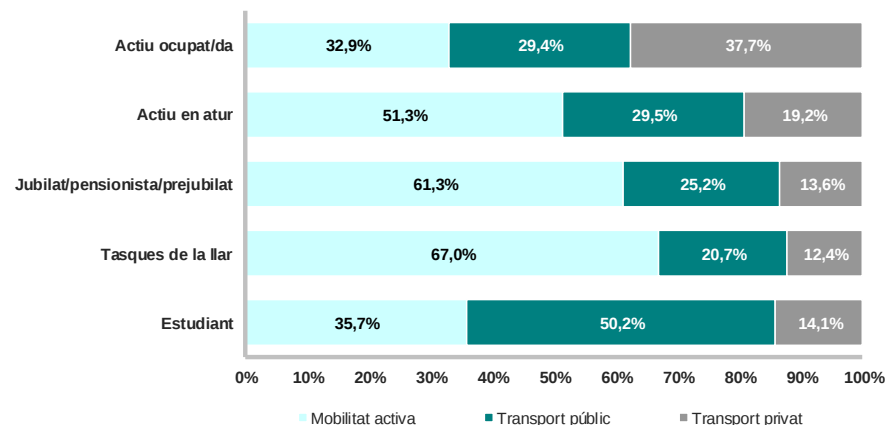
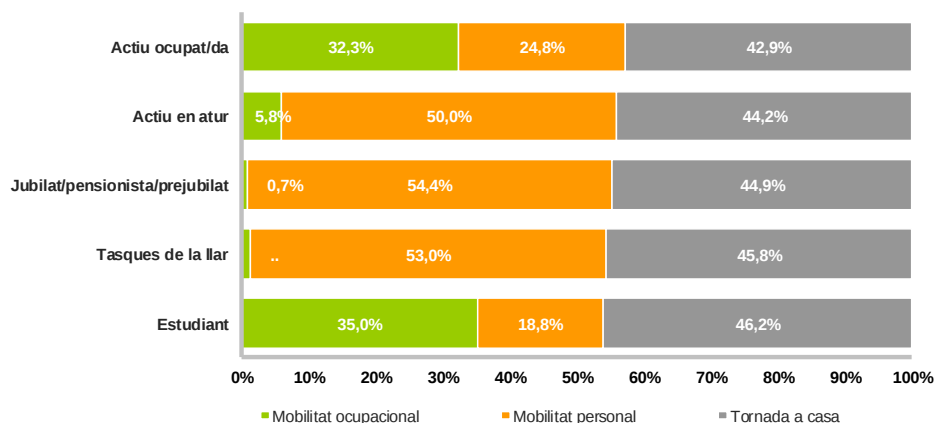
5. La mobilitat segons segments de població

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 de mobilitat activa 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	2,8 desplaçaments/dia
Tasques de la llar*	3,1 desplaçaments/dia
Jubilats i pensionistes	2,9 desplaçaments/dia
Ocupats	3,3 desplaçaments/dia
Aturats	3,4 desplaçaments/dia



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

LA MOBILITAT DELS RESIDENTS

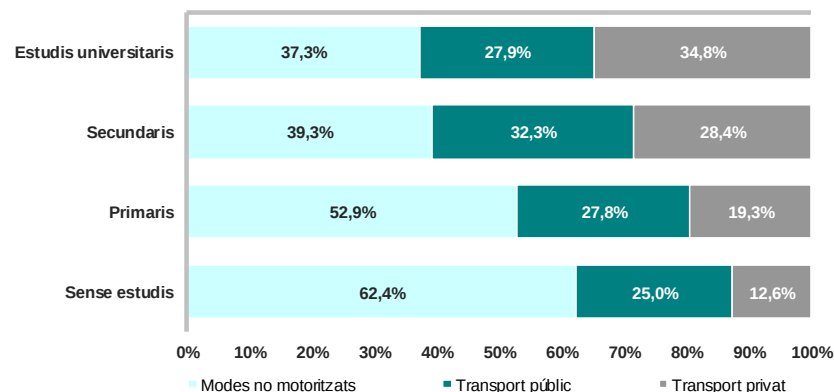
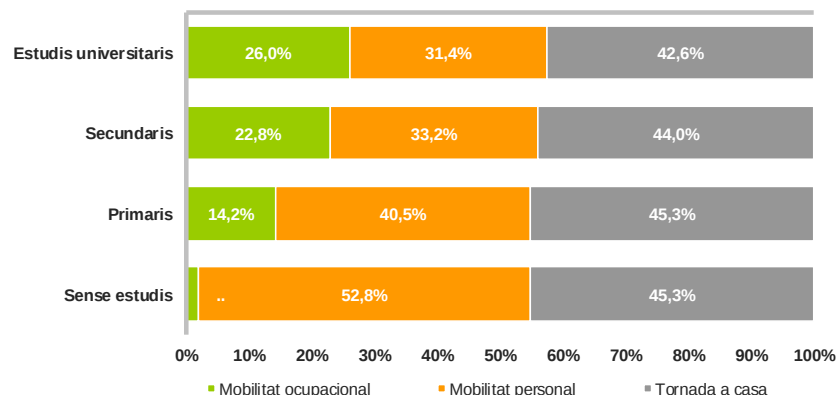
5. La mobilitat segons segments de població

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 de mobilitat activa disminueix.

Sense estudis	2,1 desplaçaments/dia
Primaris	2,8 desplaçaments/dia
Secundaris	3,3 desplaçaments/dia
Estudis universitaris	3,5 desplaçaments/dia



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

La dimensió subjectiva

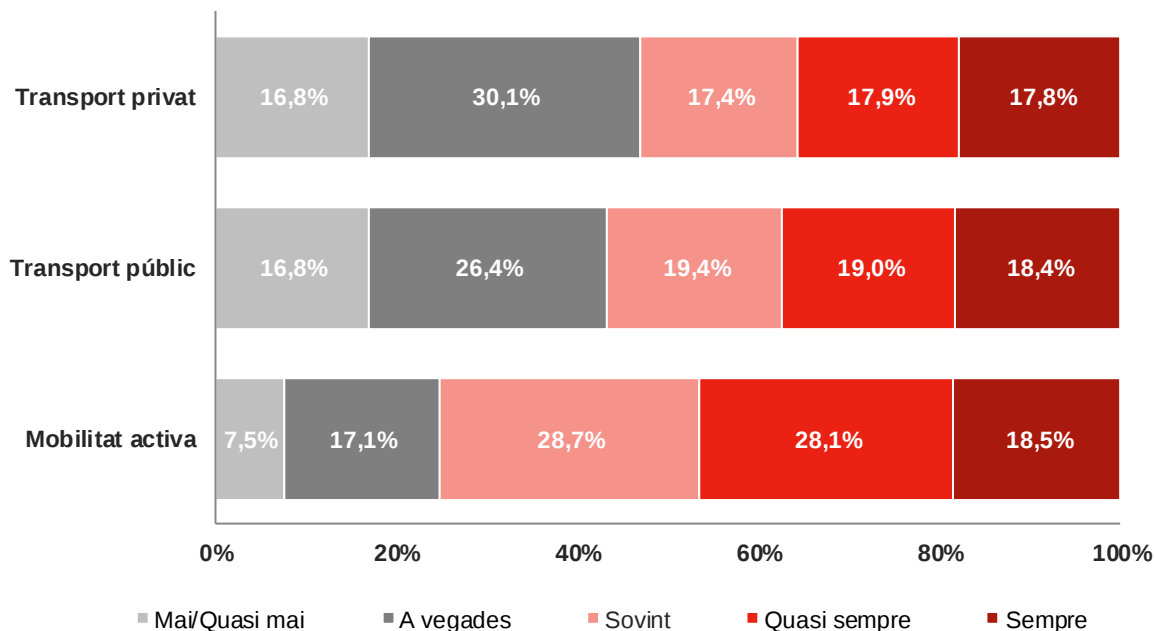


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Un 16,8% dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona declaren utilitzar “mai/quasi mai” el transport privat. Un 30,1% el fan servir “a vegades”.
- En el cas del transport públic, un 16,8% diuen utilitzar-lo “mai/quasi mai” i un 26,4% “a vegades”.
- Només un 7,5% de la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona major de 15 anys no utilitza (“mai/quasi mai”) els modes de mobilitat activa per desplaçar-se.



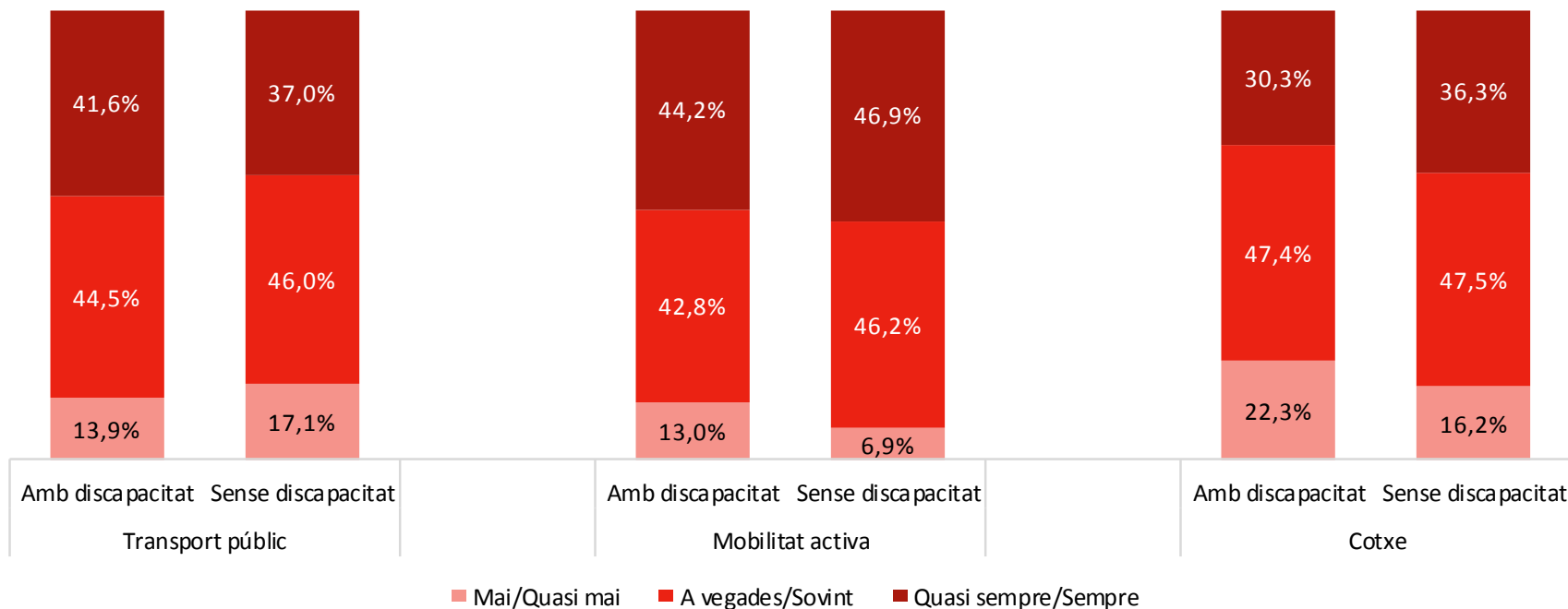
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

Segons discapacitat reconeguda legalment

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

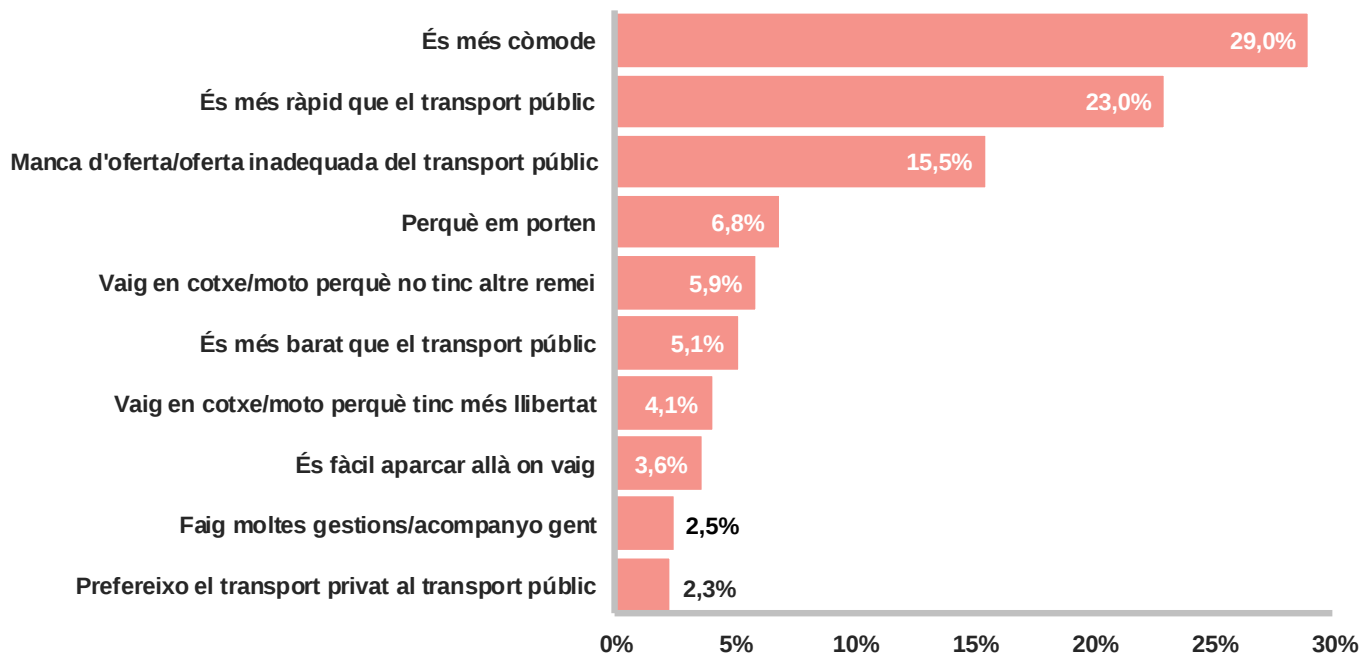


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar el transport privat

- A les persones que declaren fer un ús gairebé exclusiu del transport 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 29,0% de respostes), seguit de la seva rapidesa en comparació al transport públic (23,0%).

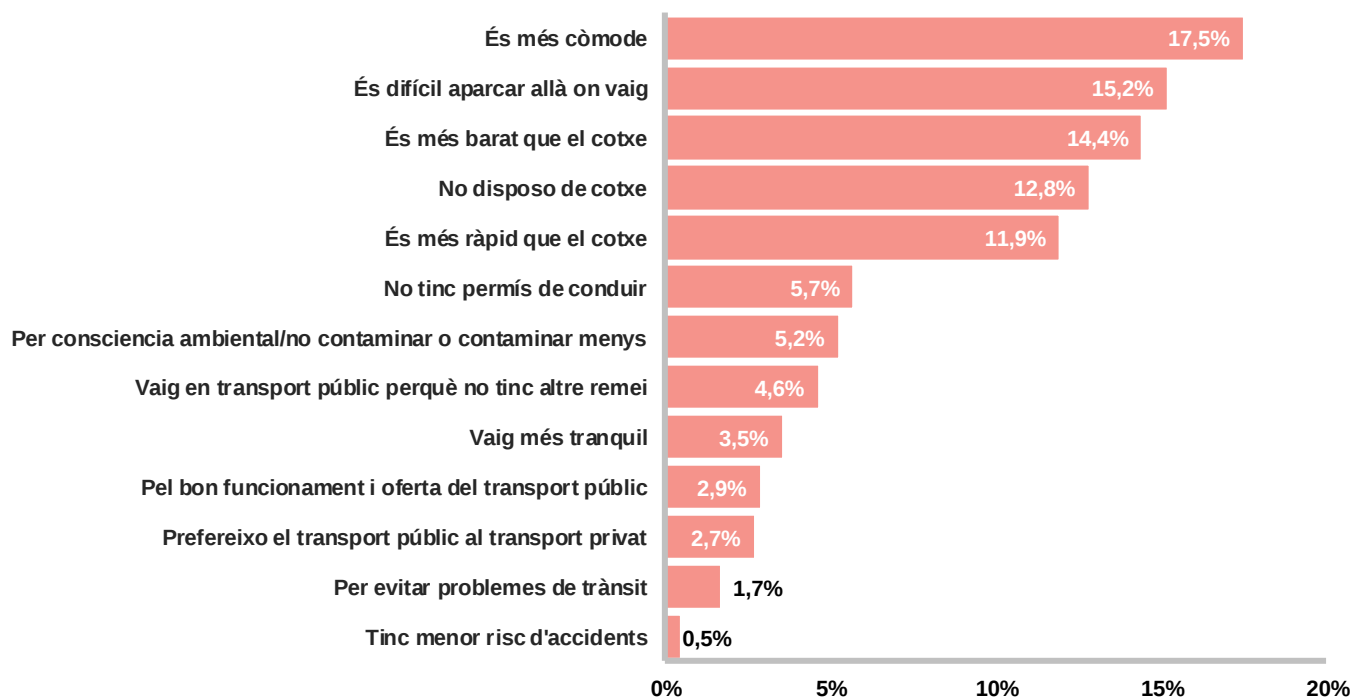


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.3. 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 (17,5%) i la dificultat d'aparcar en destinació (15,2%) són els motius més esmentats.

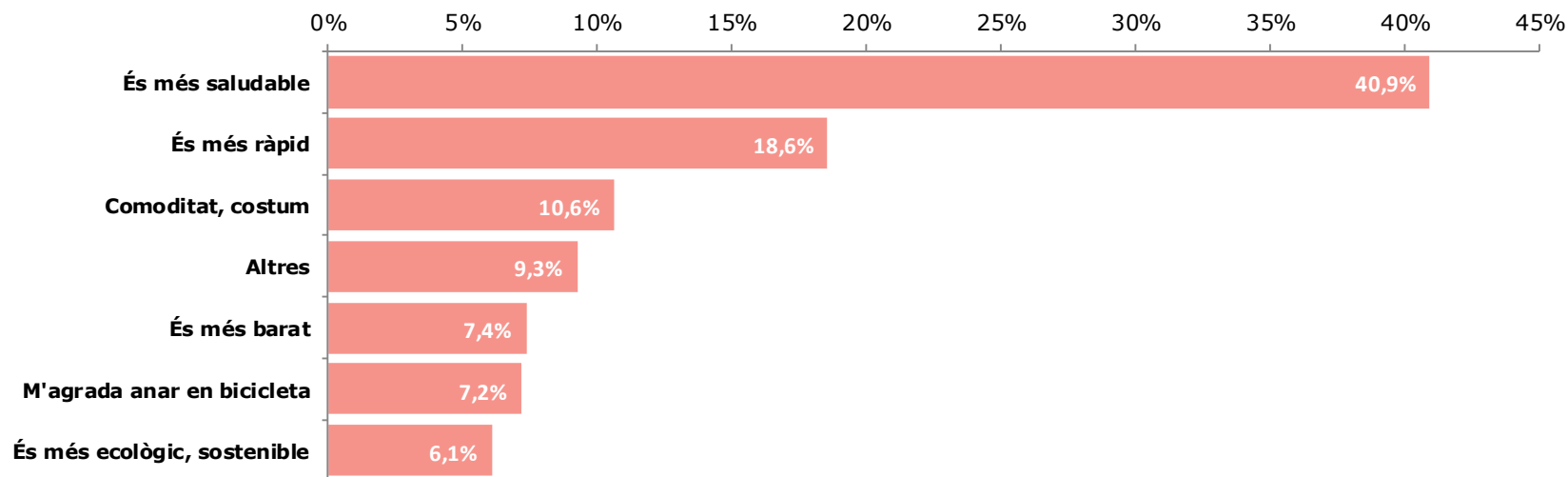


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

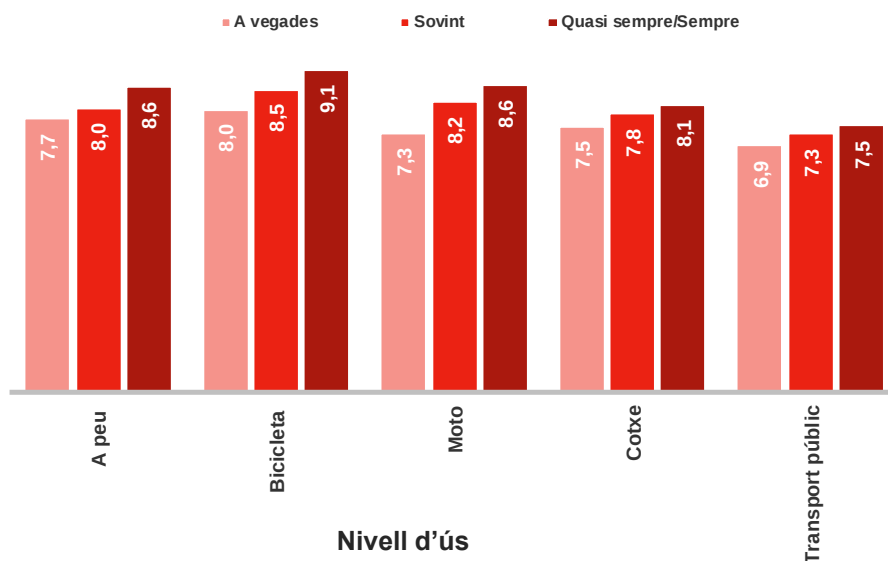
1.4. Motius per utilitzar la bicicleta

- 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 (40,9%), és més ràpid (18,6%) i és més còmode (10,6%).



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

- L'anar a peu, en bicicleta i en moto/ciclomotor són els tres mitjans més ben valorats entre els entrevistats (valors superiors a 8 punts). Pel contrari, el mitjà que obté la valoració més baixa és el servei de Rodalies Renfe. El tramvia és, com cada any, el mitjà de transport públic més ben valorat (7,7), i el segueix molt a prop FGC (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.

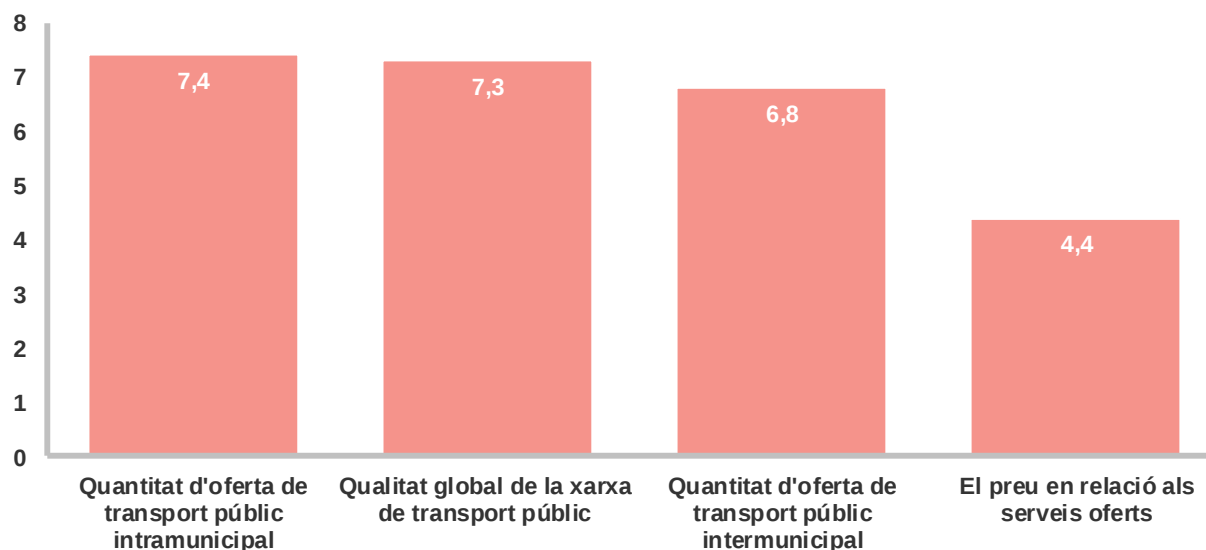


Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,4
Bicicleta	8,3
Moto/ciclomotor	8,1
Cotxe	7,8
Tramvia	7,7
FGC	7,6
Taxi	7,3
Metro	7,3
Bus urbà de Barcelona	7,2
Bus urbà d'altres municipis	7,1
Bus interurbà	7,0
Renfe regional/mitja distància	6,9
Rodalies Renfe	6,8

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.1. 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 6,5 punts, mentre que l'avaluació referent al preu del transport en relació als serveis oferts se situa en un 4,4.



4. Tinença de vehicles a la llar

4.1. Tinença de vehicles a la llar

- El 23,4% de la població resident a l'àmbit territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona no disposa de cotxe a la seva llar, un 76,1% no té moto o ciclomotor; i un 54,3% 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, 1,2 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?	0,2
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?	1,2
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	23,4%
1	56,8%
2 o més	19,8%
MOTOS/CICLOMOTORS	
0	76,1%
1	19,6%
2 o més	4,3%
BICICLETES	
0	54,3%
1	18,3%
2 o més	27,4%

5. L'aparcament habitual dels vehicles en el domicili

5.1 Segons variables territorials

- El 70,7% dels residents de l'àrea metropolitana de Barcelona aparquen habitualment el seu cotxe al domicili en aparcaments de propietat, lloguer o concessió. Els residents de Barcelona ho fan en major proporció que els residents de la resta de l'àrea metropolitana.

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

6. Tinença dels títols de transport

6.1. Dades generals

- El 57,1% de residents a Barcelona disposen de T10, i el 47,3% de forma exclusiva. Només un 9,7% no té cap títol de transport públic.
- En el cas de la resta de la 1a corona de l'STI, el 52,7% en té (45,5% de forma exclusiva), i un 17,5% declara no tenir cap títol de transport públic.
- A la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona, la tinença de T10 disminueix. En disposa el 46,4% de la població, i un 39,5% declara no disposar de cap títol de transport.

Corona de residència	Només disposa T10	Disposa de T10 i altres títols	Disposa de T10 (SUBTOTAL)	Disposa només d'altres títols	No disposa de cap títol
Barcelona	47,3%	9,8%	57,1%	33,2%	9,7%
Resta 1a corona	45,5%	7,1%	52,7%	29,9%	17,5%
Resta àrea metropolitana de Barcelona	36,1%	10,3%	46,4%	14,0%	39,5%
Total àrea metropolitana de Barcelona	45,3%	8,9%	54,2%	29,7%	16,1%

6. Tinença dels títols de transport

6.2 Freqüència de compra

- La freqüència de compra principal dels residents de Barcelona i de la resta de la 1^a corona és setmanal (30,8% i 28,3% respectivament). A la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona, la freqüència de compra principal és mensual (25,3%)
- De mitjana pel conjunt de residents a l'àrea metropolitana de Barcelona s'estima en 15,1 dies naturals l'interval entre dues compres de T10. A mesura que ens allunyem de la ciutat de Barcelona la freqüència de compra de títols de T10 és menor. El mínim es dona entre els residents de Barcelona, amb una estimació de compra de mitjana cada 13,9 dies. El màxim es dona entre els residents a la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona, que ho fan cada 22,5 dies.

Freqüència de compra d'una T10	Corona de residència			
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta àrea metropolitana de Barcelona	Total àrea metropolitana de Barcelona
Setmanal	30,8%	28,3%	14,2%	28,3%
Quinzenal	25,6%	18,3%	17,1%	22,1%
Mensual	23,0%	23,5%	25,3%	23,4%
Bimensual	2,8%	3,8%	3,6%	3,2%
Trimestral	11,8%	14,9%	23,1%	14,0%
Semestral	2,3%	4,1%	4,3%	3,2%
Anual	1,9%	4,9%	10,1%	3,8%
Estimació de la freqüència de compra mitjana (dies)	13,9	15,7	22,5	15,1
Estimació del nombre de compres anuals	26,2	23,3	16,2	24,2

7. Plaça d'aparcament reservada a la feina

7.1. Dades generals

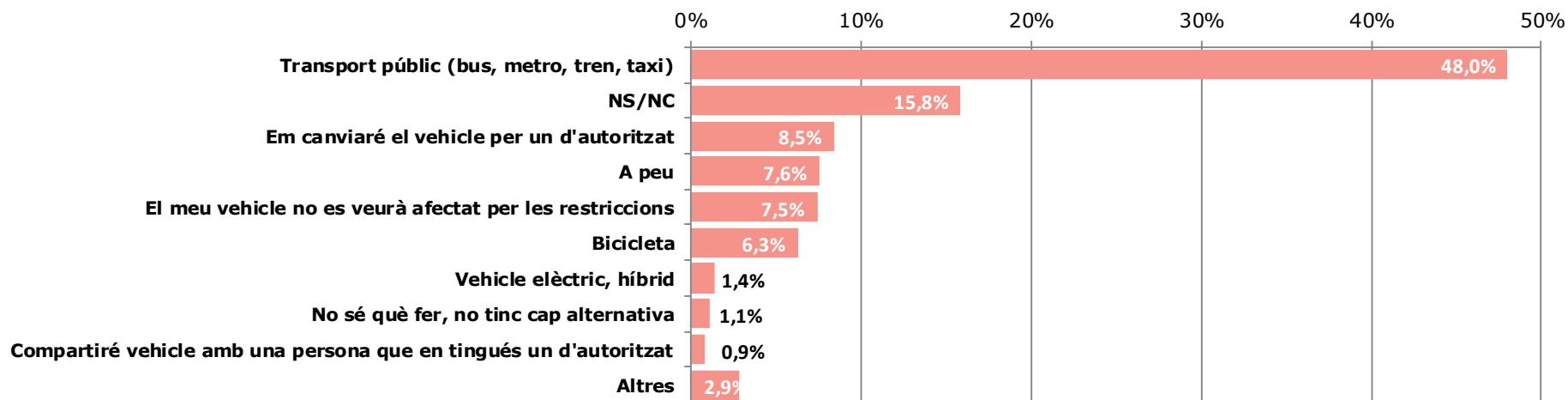
- Només al 23,0% dels residents actius ocupats de l'àrea metropolitana de Barcelona se'ls podria facilitar una plaça d'aparcament reservada al seu lloc de treball.
- El 91,2% dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona no hauria de pagar per disposar d'una plaça d'aparcament reservada al lloc de treball, i en el cas que hagués de pagar, un 44,5% considera que hauria d'assumir el cost íntegrament.
- Aquells que l'empresa els facilita plaça reservada d'aparcament, la tenen majoritàriament (82,9%) a les instal·lacions de l'empresa.
- El 67,8% de les persones de l'àrea metropolitana de Barcelona que tenen una plaça d'aparcament a la feina en són usuàries. Aquesta xifra disminueix en el cas dels residents a Barcelona, que només en són el 60,4%.

Característiques de la plaça d'aparcament reservada a la feina		Corona de residència			
		Barcelona	Resta 1a corona	Resta àrea metropolitana de Barcelona	Total àrea metropolitana de Barcelona
L'empresa li facilita plaça aparcament reservada	Si	23,0%	21,3%	27,8%	23,0%
	No	77,0%	78,7%	72,2%	77,0%
Hauria de pagar per la plaça d'aparcament	Si	12,1%	..	..	8,8%
	No	87,9%	95,1%	93,4%	91,2%
Cost que hauria de pagar l'usuari/a	Tot ell/a	..	..	..	44,5%
	Altrs i NS/NC	59,3%	..	..	55,5%
Ubicació de la plaça reservada	Instal·lacions de l'empresa	82,7%	83,3%	82,4%	82,9%
	A altres instal·lacions	16,9%	14,9%	16,9%	16,2%
	Altres	..	..	..	..
És usuari/a de la plaça reservada	Si	60,4%	72,4%	81,7%	67,8%
	No	39,6%	27,6%	18,3%	32,2%

8. Restriccions de pas a vehicles contaminants

8.1. Dades generals

- 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 escollirà quan hi hagi restriccions de pas als vehicles privats més contaminants en algunes zones urbanes.
- El 48,0% faria ús del transport públic en cas de restriccions de pas de vehicles contaminants, un 15,8% estan indecisos i el 8,5% considera que es canviaria el seu vehicle per un d'autoritzat.



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

- Dels 9,8 milions de fluxos a l'àrea metropolitana de Barcelona, són majoritaris els desplaçaments interns en aquest territori (71,4%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan 4,1 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 per sentit.
 - En els fluxos de connexió exterior, són destacades les connexions entre Barcelona ciutat i l'àmbit de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, i viceversa.

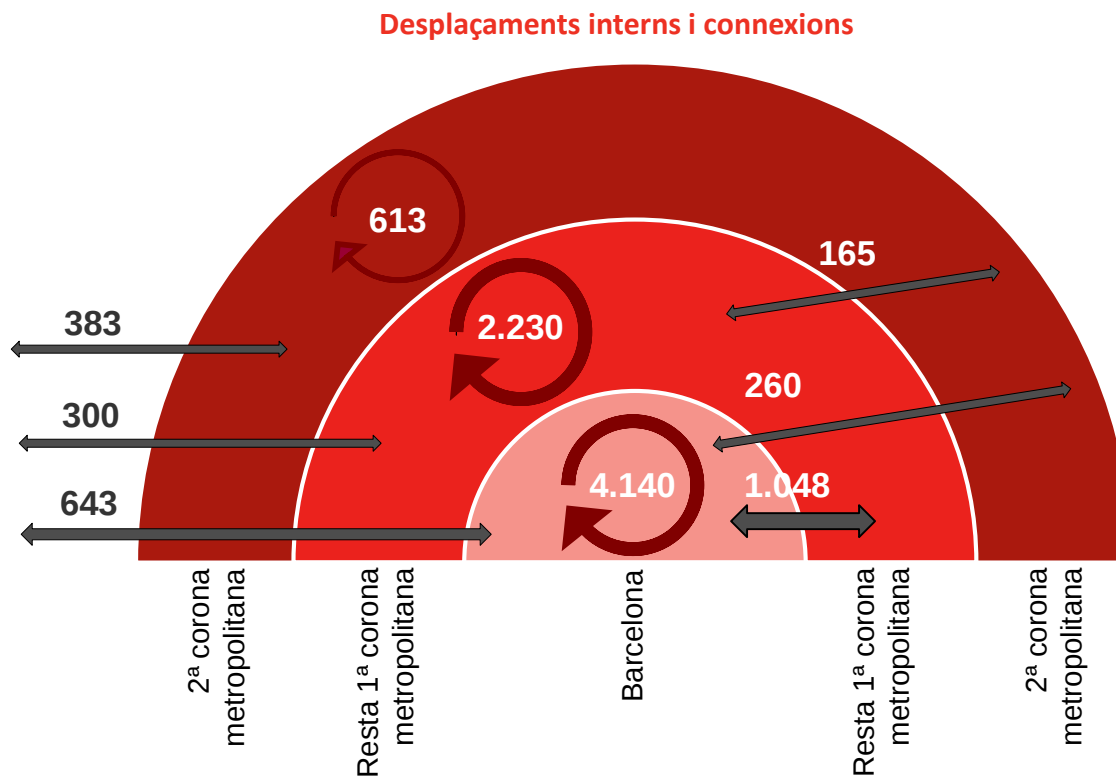
Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	6.982.059	71,4%
Connexions internes	1.473.099	15,1%
Connexions exteriors	1.325.638	13,6%
Total	9.780.796	100,0%

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	4.139.528	523.232	131.700	320.843	5.115.302
Resta 1a corona metropolitana	524.643	2.229.750	81.493	151.538	2.987.424
2a corona metropolitana	128.473	83.559	612.781	193.908	1.018.722
Fora àrea metropolitana de Barcelona	321.856	148.093	189.400	0	659.348
Total	5.114.500	2.984.634	1.015.373	666.290	9.780.796

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos



(Desplaçaments expressats en milers)

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.2. Motiu de desplaçament

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

Mobilitat ocupacional i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.446.177	334.816	87.965	221.832	2.090.789
Resta 1a corona metropolitana	344.953	578.415	53.718	93.732	1.070.818
2a corona metropolitana	89.500	57.638	165.191	110.572	422.901
Fora àrea metropolitana de Barcelona	230.604	94.847	121.257	-	446.708
Total	2.111.235	1.065.715	428.131	426.136	4.031.217

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	2.693.351	188.417	43.734	99.011	3.024.513
Resta 1a corona metropolitana	179.690	1.651.335	27.775	57.807	1.916.606
2a corona metropolitana	38.973	25.921	447.590	83.336	595.820
Fora àrea metropolitana de Barcelona	91.251	53.247	68.142	-	212.640
Total	3.003.265	1.918.919	587.242	240.154	5.749.580

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 de mobilitat activa. De fet, existeixen poques relacions connectives fetes a peu o en bicicleta.
 - El transport públic és rellevant en els desplaçaments interns a Barcelona i en les relacions d'aquesta ciutat amb la resta de la 1a corona metropolitana i de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.
 - Comparativament amb el transport públic, el transport privat pren importància en les relacions internes fora de Barcelona ciutat, i en les connexions amb la 2a corona metropolitana i fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Mobilitat activa

Connexions	Total
Barcelona-Barcelona	2.087.461
Resta 1a corona-Resta 1a corona	1.244.612
2a corona -2a corona	325.215
Resta 1a corona-Barcelona	27.288
Barcelona-Resta 1a corona	27.165
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	16.054
Altres	13.293
Total	3.741.088

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.416.807	282.201	64.790	164.968	1.928.767
Resta 1a corona metropolitana	281.351	360.799	10.965	28.711	681.827
2a corona metropolitana	63.666	13.693	23.598	35.229	136.185
Fora àrea metropolitana de Barcelona	168.899	28.982	30.385	-	228.266
Total	1.930.724	685.673	129.739	228.909	2.975.045

Transport privat

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	635.259	213.867	66.687	152.328	1.068.141
Resta 1a corona metropolitana	216.004	624.339	69.654	121.181	1.031.178
2a corona metropolitana	64.062	68.738	263.969	150.632	547.402
Fora àrea metropolitana de Barcelona	149.470	117.465	151.007	-	417.942
Total	1.064.795	1.024.409	551.317	424.141	3.064.664

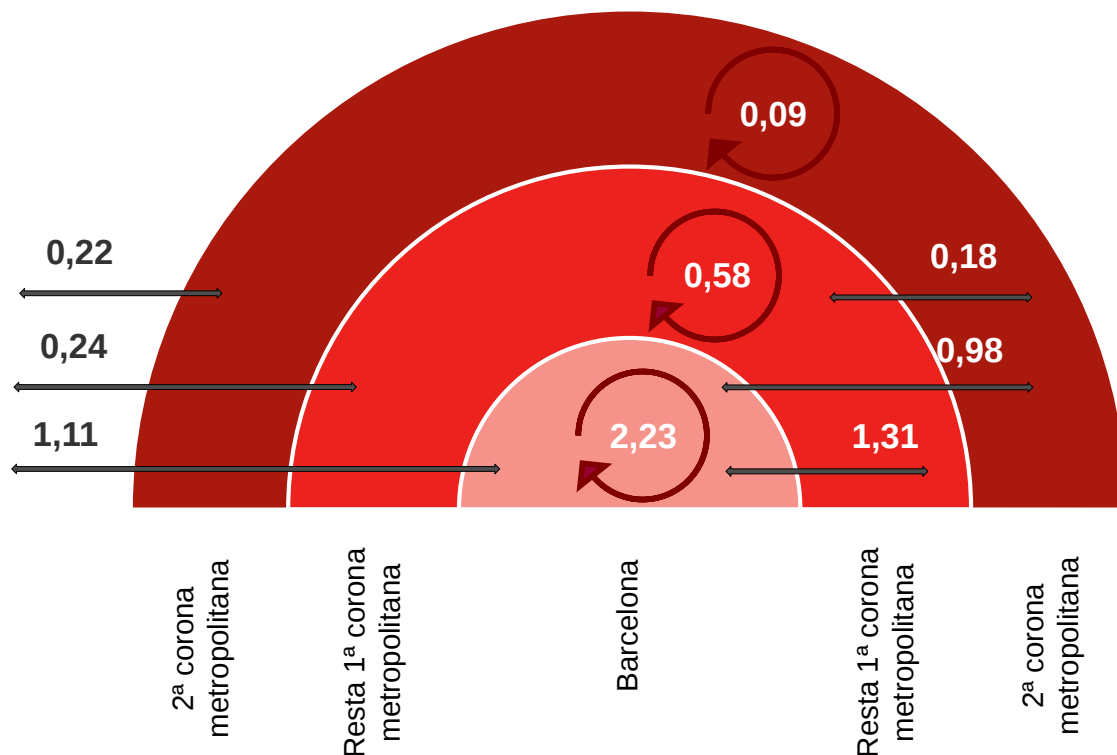
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Ràtio transport públic/transport privat

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



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 dóna un lleuger major aprofitament dels vehicles, amb una mitjana d'1,6 ocupants, sent d'1,5 ocupants als desplaçaments connectius.
- L'ocupació mitjana declarada de la moto és d'1,1 als desplaçaments tant interns com de connexió.



1,6
ocupants



1,1
ocupants

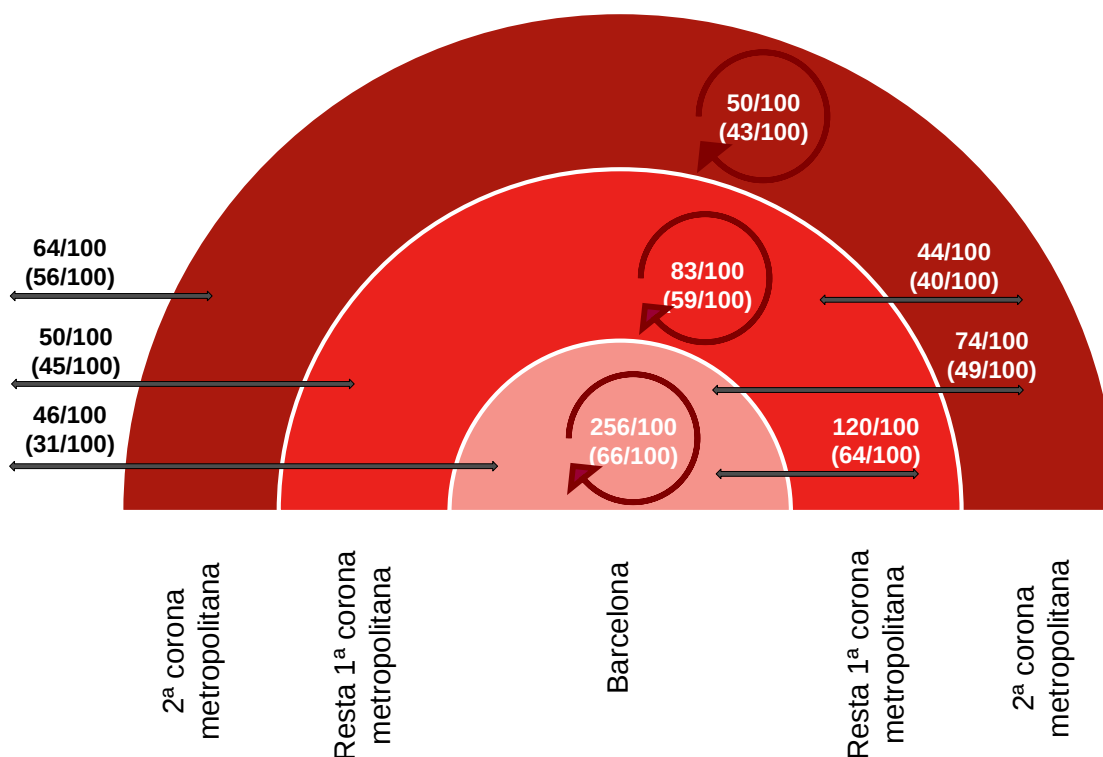
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

Característiques parc de vehicles circulant

Ràtio benzina/gasoi en els desplaçaments en vehicle privat



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

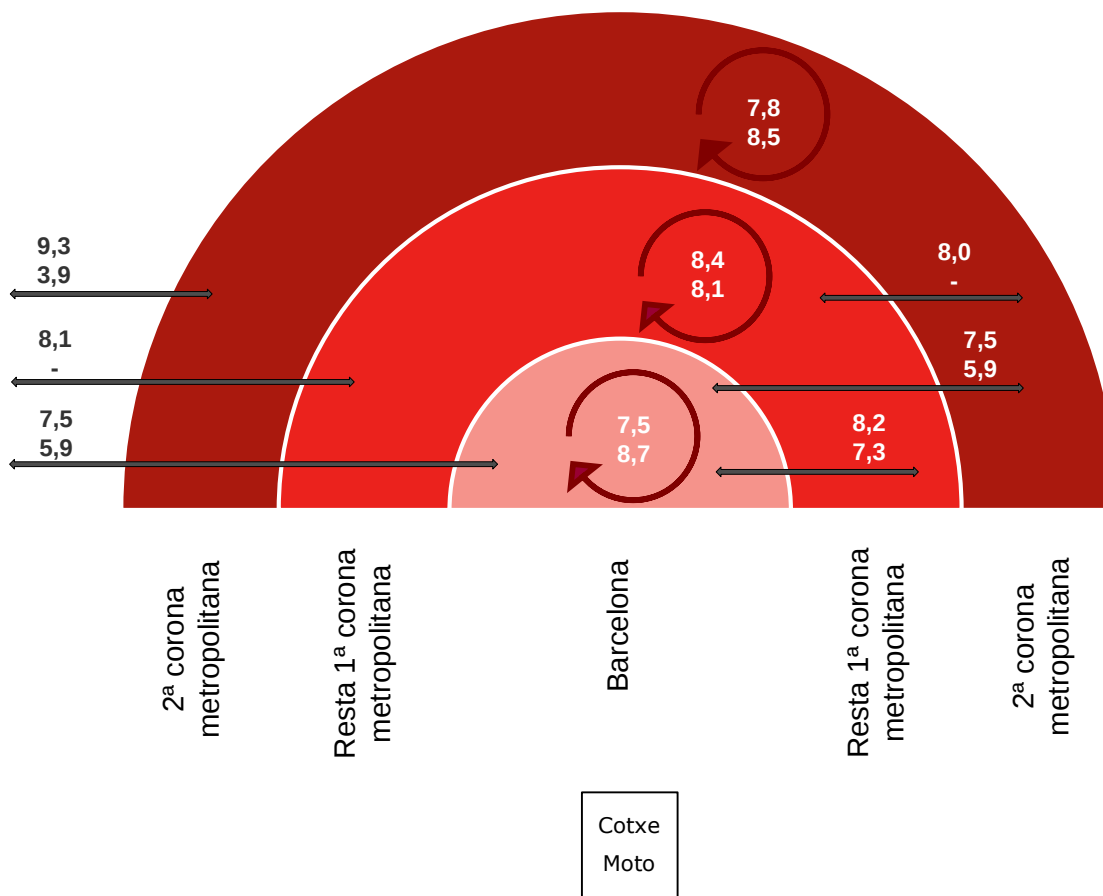
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

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.

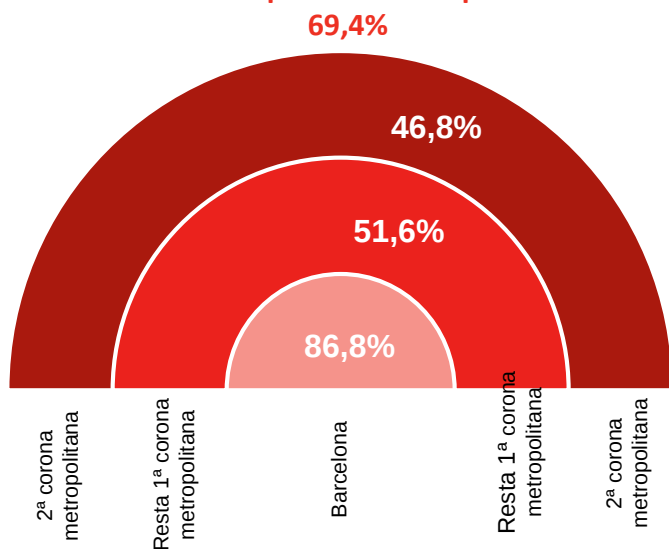
Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments

■ Autocontenció municipal

La ciutat de Barcelona és l'àmbit amb una autocontenció municipal major: el 86,8% 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 (51,6% i 46,8% respectivament).

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona:



Corona	Autocontenció municipal		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,1%	85,4%	63,9%
Rest 1a corona metropolitana	88,5%	24,0%	27,3%
Total 1a corona metropolitana	94,4%	63,9%	44,8%
2a corona metropolitana	89,7%	8,6%	30,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	94,0%	60,9%	41,6%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

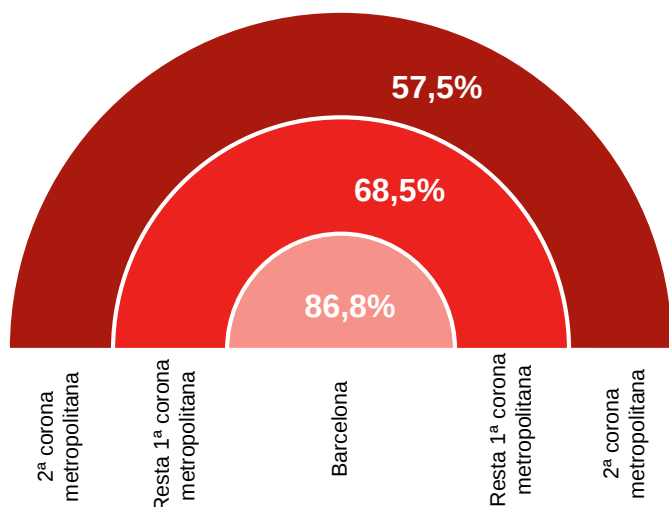
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

■ Autocontenció per corona de residència

L'autocontenció a la ciutat de Barcelona és de 86,8%. Els valors són més baixos pels residents a la resta de la 1a corona metropolitana (68,5%), i en el cas dels residents a la 2a corona metropolitana (57,5%). En termes generals, el 76,7% 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: 76,7%



Corona	Autocontenció per corona de residència		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	98,1%	85,4%	63,9%
Resta 1a corona metropolitana	94,1%	41,2%	58,5%
Total 1a corona metropolitana	96,6%	69,9%	61,1%
2a corona metropolitana	93,4%	16,0%	46,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	96,3%	67,0%	57,8%

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

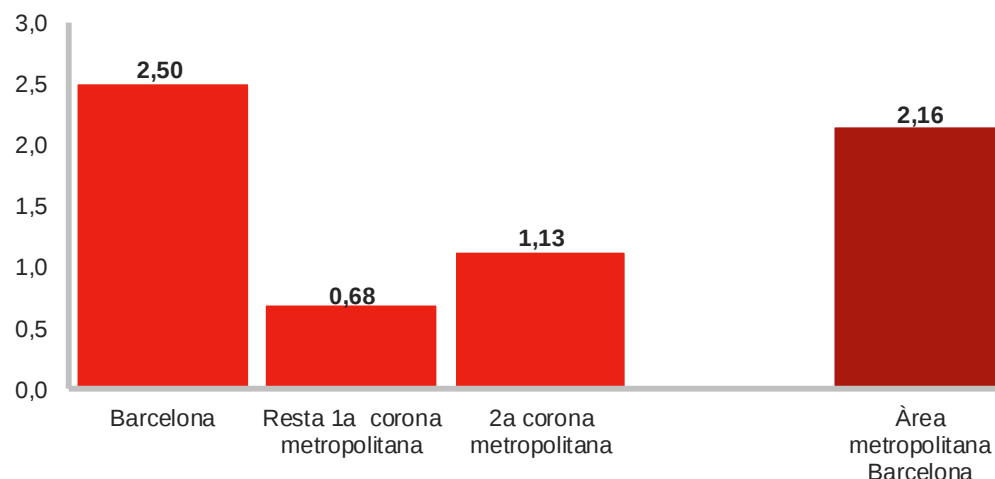
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

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 2,50. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, de 2,16, així com els 18 municipis de la segona corona metropolitana. El territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat són més emissors de mobilitat que receptors.



COMPARATIVA TEMPORAL



1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.1. Presentació

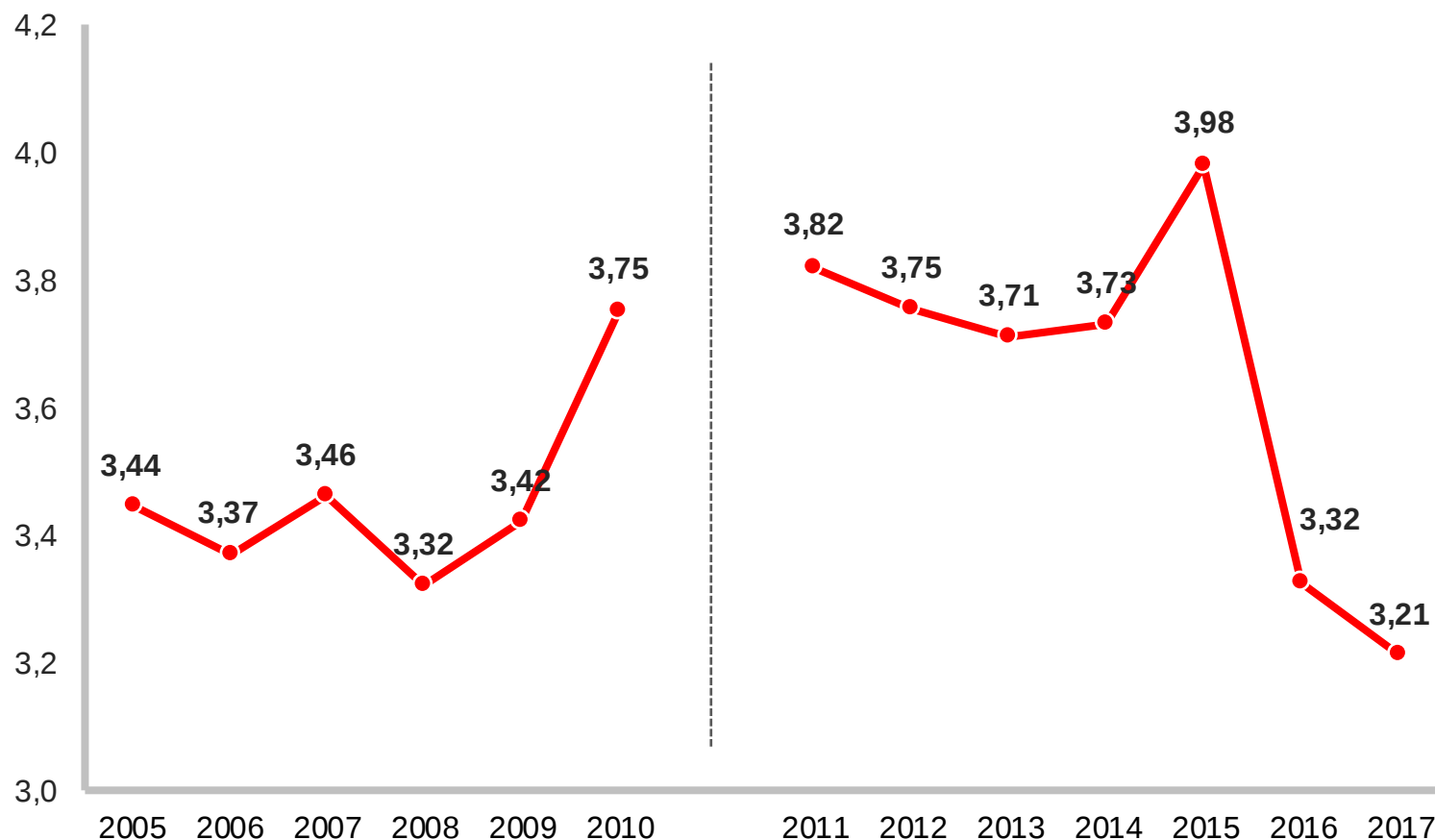
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2005-2017, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes edicions de l'enquesta.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons 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 2011-2017: 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 2017, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2017.
 - 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 2017

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona



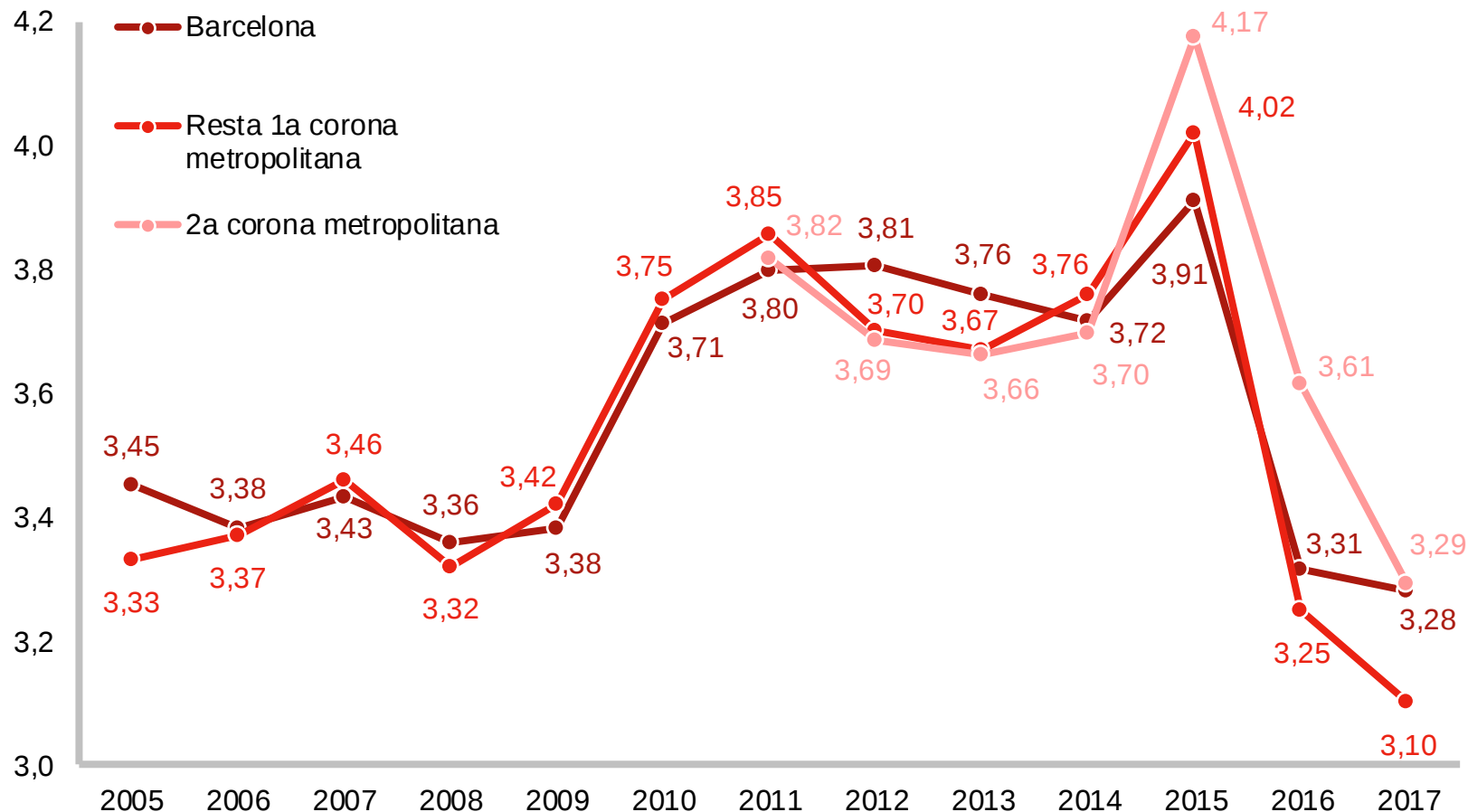
Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona

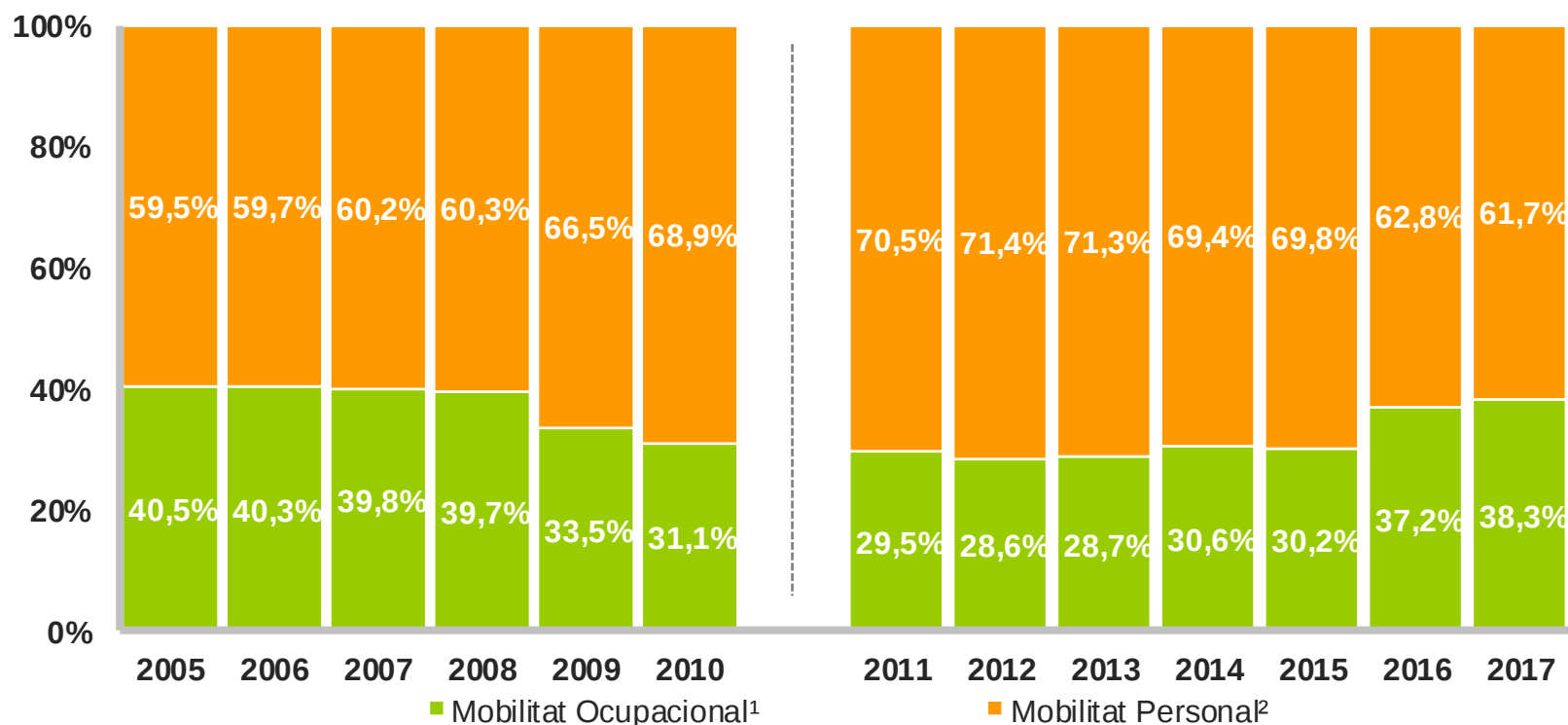


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

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 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

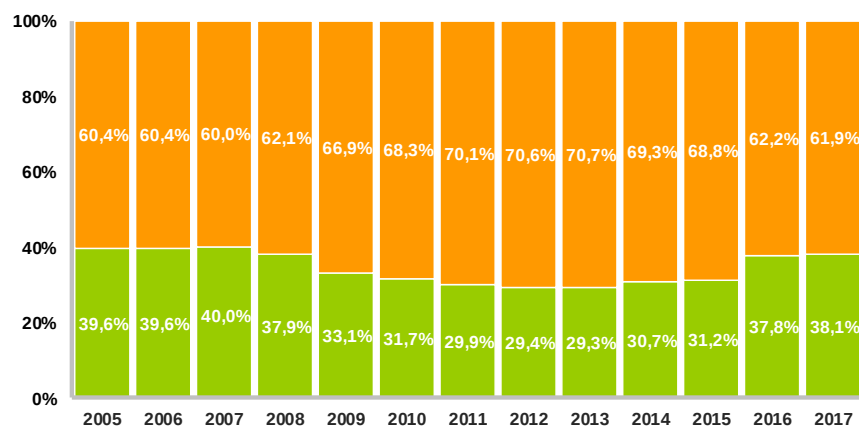
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

Barcelona



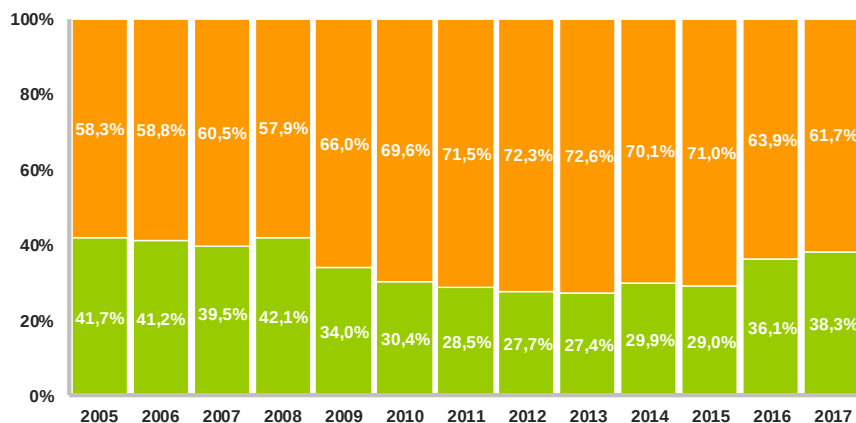
■ Mobilitat Ocupacional¹

■ Mobilitat Personal²

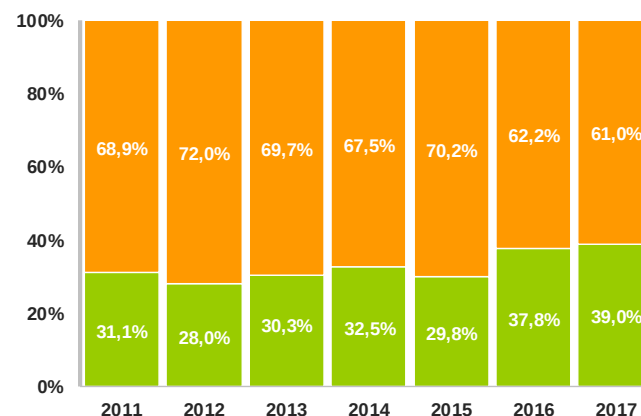
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana

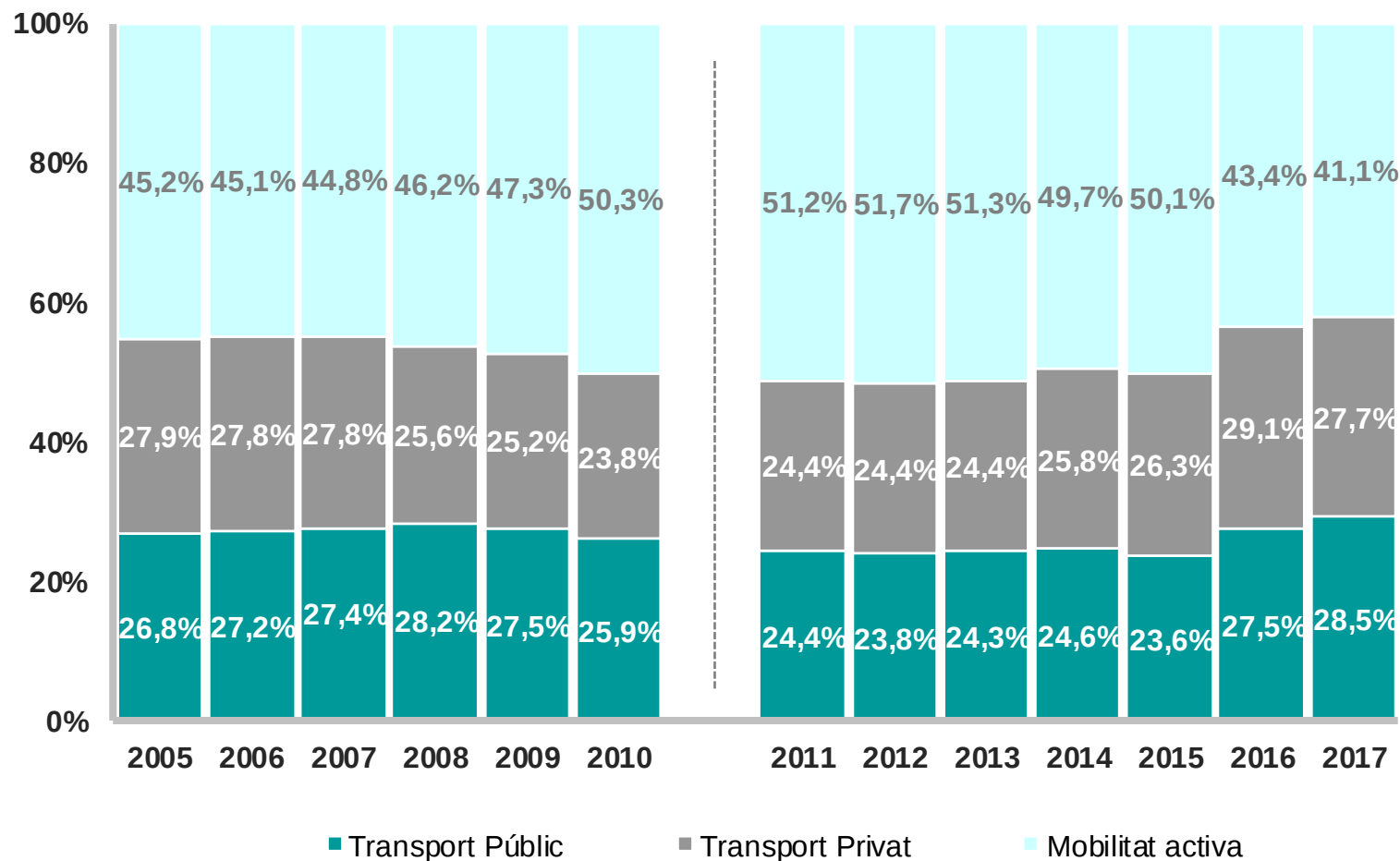


COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal



Nota.- Les dades 2005-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

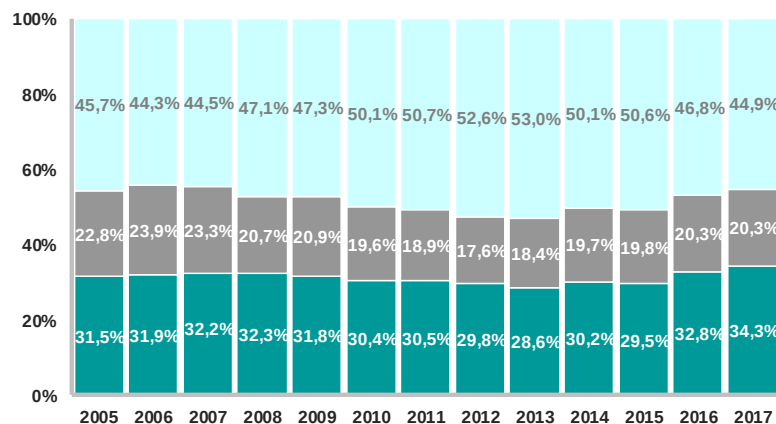
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

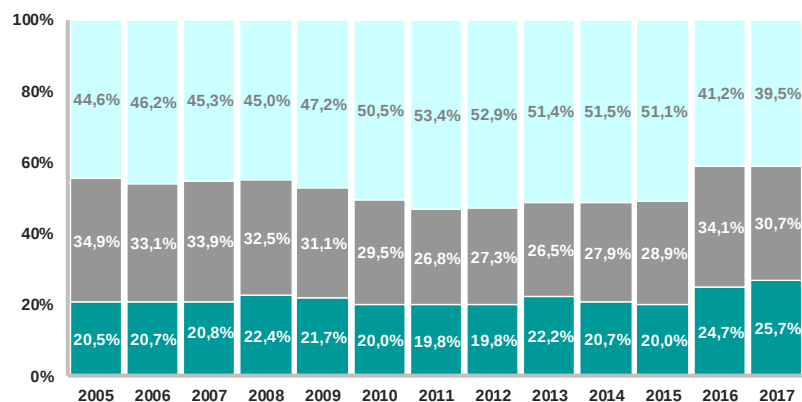
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

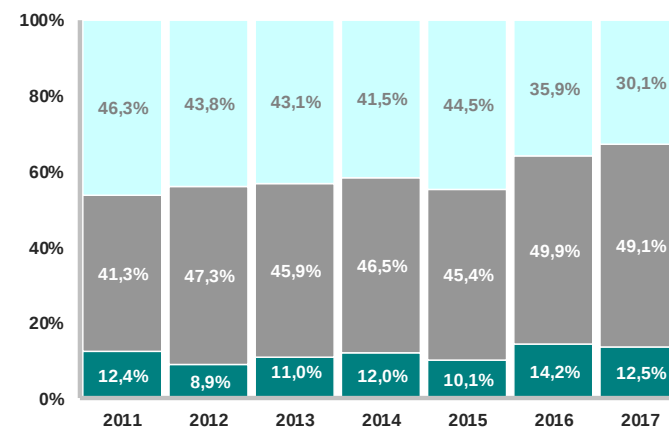
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



■ Mobilitat activa
■ Transport Privat
■ Transport Públic

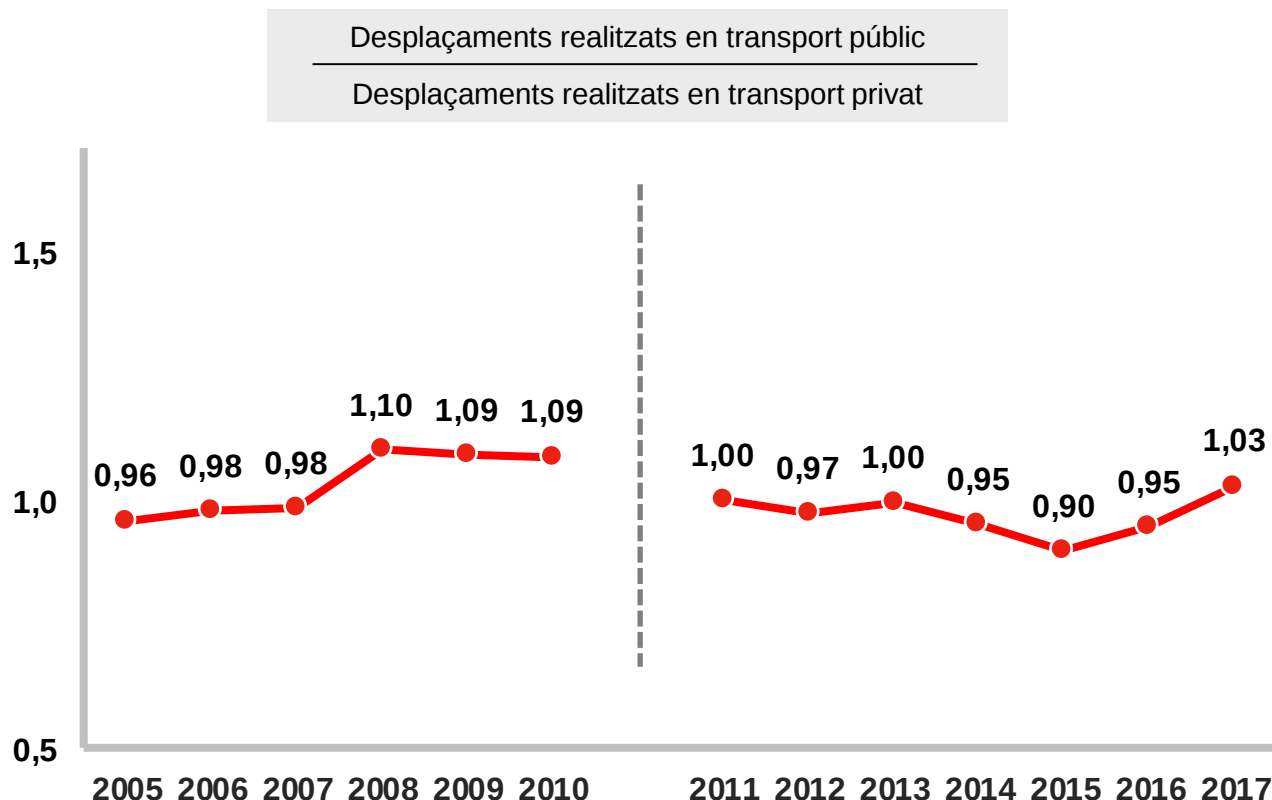
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

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 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

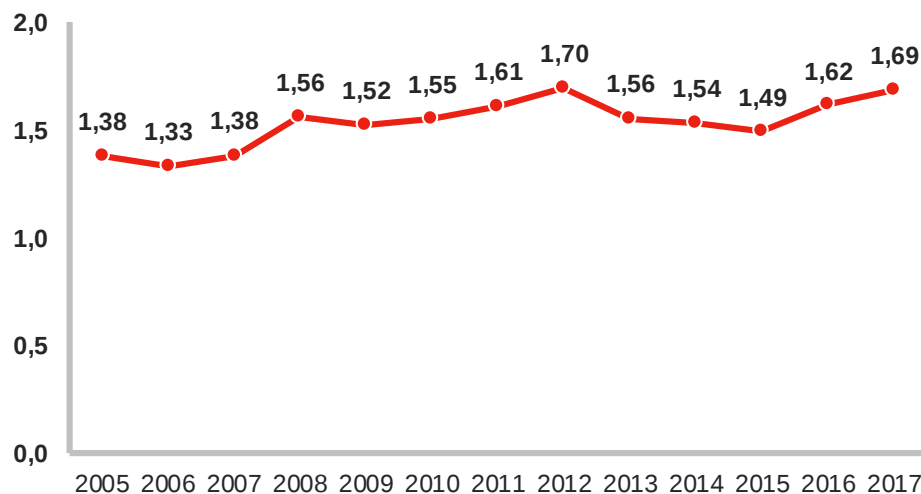
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

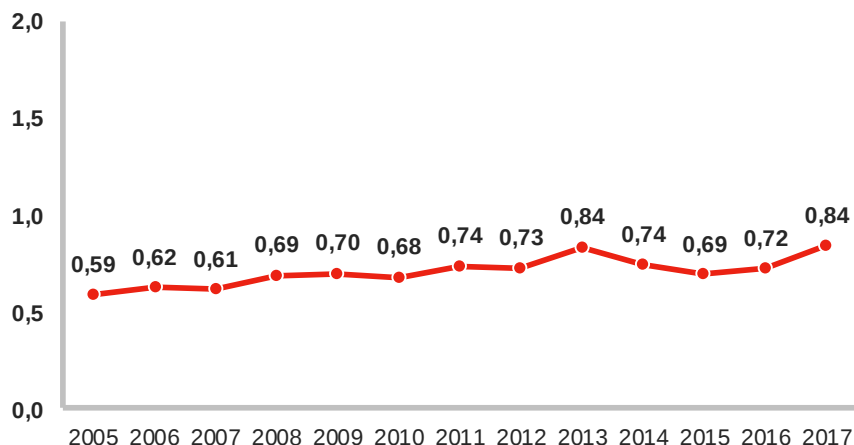
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

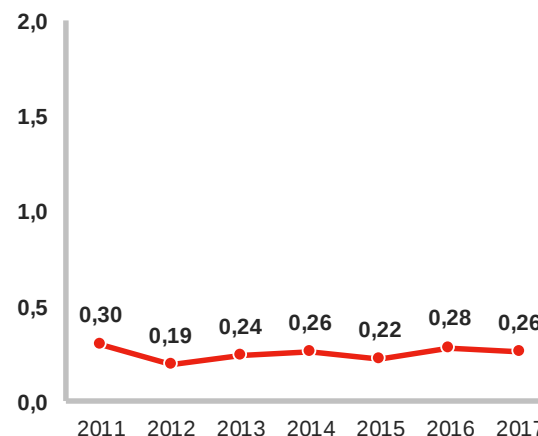
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

COTXE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ocupació calculada	1,21	1,21	1,14	1,15	1,24	1,21	1,20	1,25	1,22	1,18	1,18	1,16	1,15
Ocupació declarada	nd	nd	nd	nd	nd	nd	1,68	1,74	1,71	1,65	1,64	1,62	1,63

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.

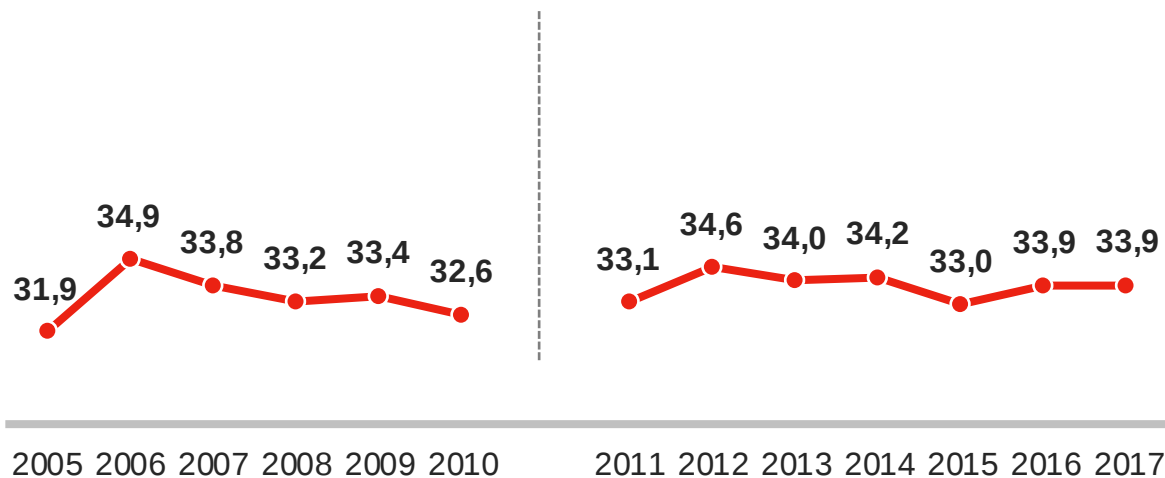
Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

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 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

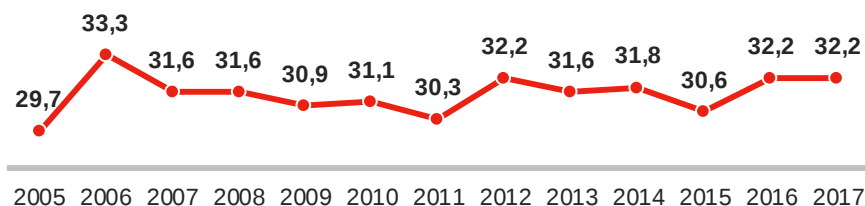
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

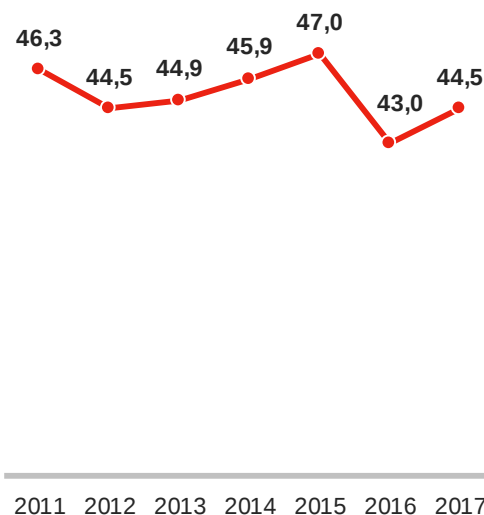
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic

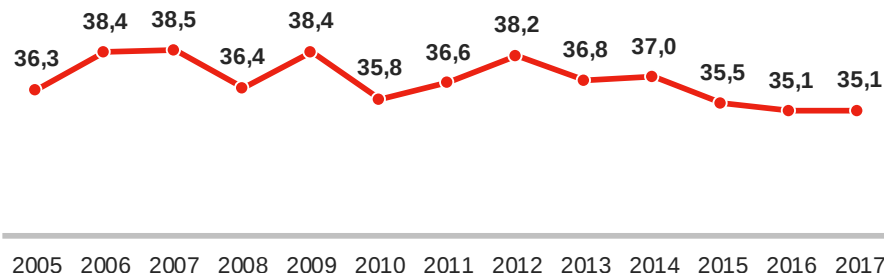
Barcelona



Segona corona metropolitana



Resta primera corona metropolitana



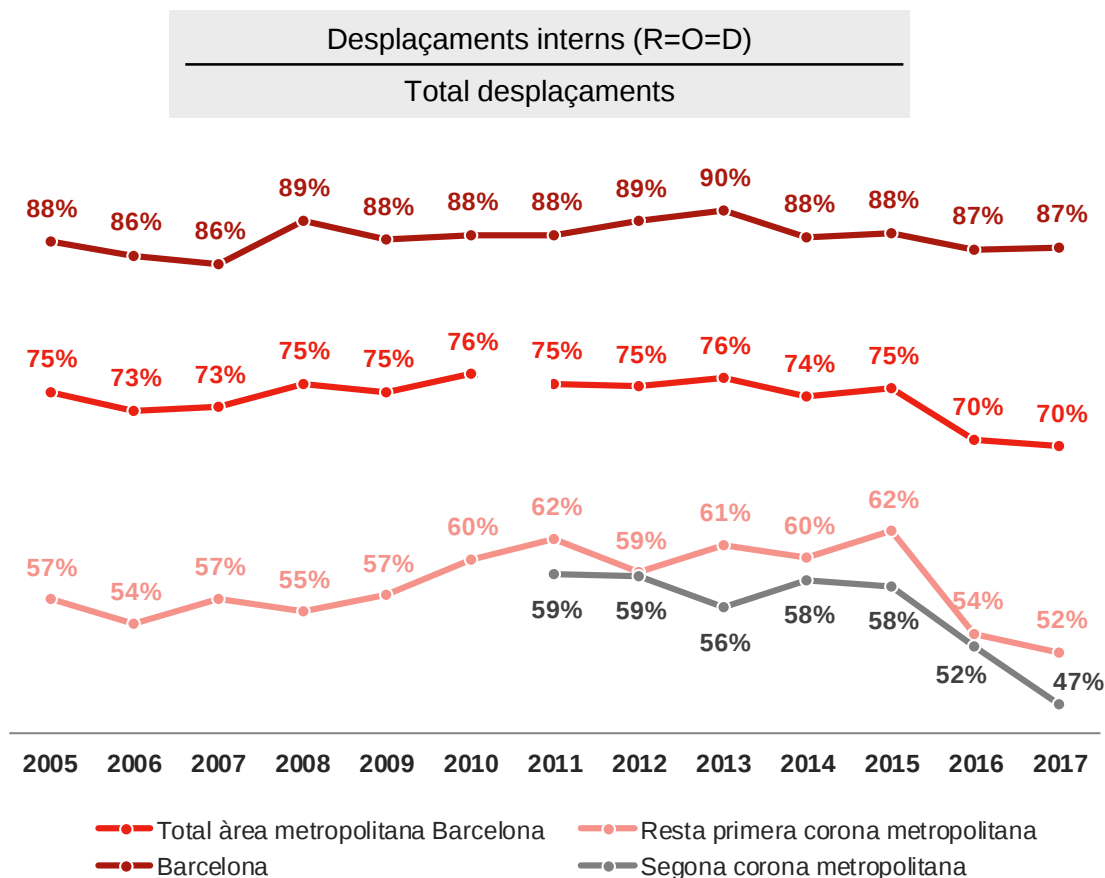
COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

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 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

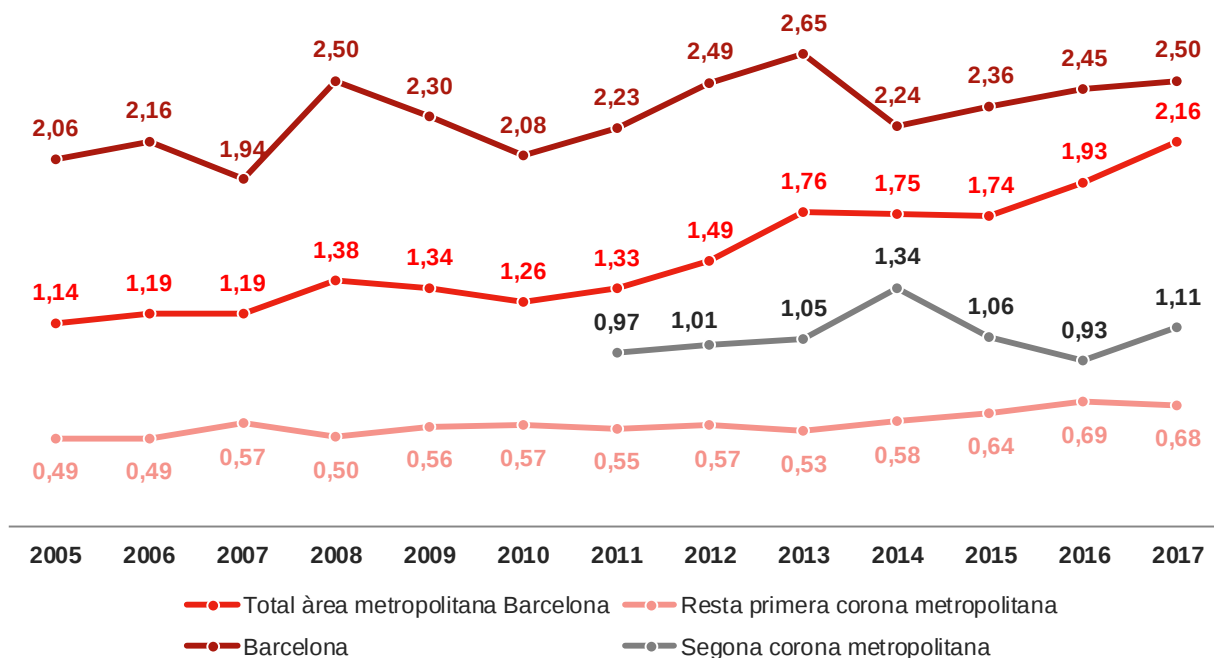
1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio atracció i emissió (RAE)

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

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



Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

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	2017
Comoditat	27,2%	28,0%	27,7%	28,1%	27,9%	27,1%	29,0%
És més ràpid que el transport públic	20,7%	23,6%	21,3%	20,6%	21,0%	23,8%	23,0%
Manca d'oferta/oferta inadeguada en transport públic	13,0%	12,1%	17,4%	14,0%	17,8%	17,2%	15,5%
El porten	8,0%	10,1%	10,2%	7,7%	6,7%	6,5%	6,8%
No tinc altre remei	4,7%	3,7%	4,0%	4,8%	4,5%	4,9%	5,9%
És més barat que el transport públic	4,5%	6,7%	6,5%	6,2%	5,6%	6,4%	5,1%
Proporciona més llibertat	4,1%	6,0%	3,7%	3,9%	5,4%	4,2%	4,1%
Allà on vaig és fàcil aparcar	2,1%	2,3%	2,8%	4,6%	2,9%	3,1%	3,6%
Faig moltes gestions	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%	1,7%	1,7%	2,5%
Prefereix el transport privat al transport públic	2,0%	2,8%	2,4%	2,8%	2,5%	1,5%	2,3%
Altres motius	11,3%	2,3%	1,4%	4,7%	3,7%	3,6%	2,1%
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 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

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	2017
És més còmode	12,4%	13,1%	16,9%	19,0%	18,2%	19,8%	17,5%
És difícil aparacar allà on vaig	14,5%	17,4%	16,6%	14,3%	16,1%	15,6%	15,2%
És més barat que el cotxe	13,7%	16,9%	16,7%	14,7%	13,4%	13,0%	14,4%
No dispo de cotxe	7,5%	10,5%	11,6%	9,7%	9,7%	12,0%	12,8%
És més ràpid que el cotxe	17,4%	9,7%	10,1%	11,9%	9,9%	11,4%	11,9%
No tinc permís de conduir	3,1%	4,6%	4,3%	3,4%	3,7%	4,5%	5,7%
És menys contaminant/consciència social	2,8%	3,8%	4,2%	3,6%	6,9%	6,9%	5,2%
No tinc altre remei	4,5%	5,7%	5,1%	6,9%	5,1%	4,4%	4,6%
Vaig més tranquil	5,0%	4,0%	4,8%	4,0%	4,5%	4,0%	3,5%
Pel bon funcionament i oferta del transport públic	7,5%	4,6%	2,4%	3,6%	3,6%	1,4%	2,9%
Prefereixo el transport públic al transport privat	4,1%	4,2%	4,1%	3,4%	4,7%	3,6%	2,7%
Per evitar problemes de trànsit	1,8%	2,2%	1,6%	0,9%	2,3%	1,4%	1,7%
Altres	21,9%	2,3%	1,0%	3,7%	0,6%	0,8%	1,3%
Tinc menor risc d'accidents	1,2%	1,0%	0,7%	0,9%	1,3%	1,3%	0,5%

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració dels mitjans de transport

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

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

COMPARATIVA TEMPORAL

1. Comparativa temporal EMEF 2005 – EMEF 2017

1.3. Principals indicadors de la dimensió subjectiva

Valoració de la xarxa de transport públic

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

Nota.- Les dades 2003-2010 fan referència a l'antic àmbit EMT (18 municipis); les dades 2011-2017 a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)

FITXA TÈCNICA



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

Mostra. Mostreig estratificat polietàpic. Extracció prèvia i aleatòria de la mostra del Registre de població de Catalunya. La mostra està integrada per 10.010 individus residents a l'àmbit de l'STI: 2.172 a Barcelona, 3.881 a la primera corona de l'STI, 5.086 a l'àrea metropolitana de Barcelona i 7.886 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 24 d'octubre de 2017 al 9 de gener de 2018.

Ponderació. A partir del padró municipal de l'1 de gener de 2017.

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	2.172	2,1%
Resta 1a corona STI	1.709	2,4%
TOTAL 1a corona STI	3.881	1,6%
Resta àrea metropolitana de Barcelona	1.205	2,9%
TOTAL àrea metropolitana de Barcelona	5.086	1,4%
Resta RMB	2.800	1,9%
TOTAL RMB	7.886	1,1%
Resta STI	2.124	2,2%
TOTAL STI	10.010	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:

- **Mobilitat activa:** caminant, bicicleta, cadira de rodes i vehicles de mobilitat personal (scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat, patinet, segway o altres ginys).
- **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 o més desplaçaments diaris per motius laborals. Es tracta de persones que tenen l'acció de desplaçar-se com a un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc). En el present informe només s'inclouen els desplaçaments d'anada i tornada a la feina, així com els desplaçaments personals que l'entrevistat hagi fet al llarg del dia 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

Qüestionari EMEF 2017

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, discapacitat | } → P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 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

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

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

... (preveure espai fins a 16 desplaçaments)

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

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

En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

- | | |
|--|---|
| 1. Domicili | 12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports |
| 2. Tornada a hotel/casa d'altres | 13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci) |
| 3. Treball | 14. Sense destinació fixe, passejar |
| 4. Estudis | 15. Segona residència |
| 5. Compres quotidianes | 16. Tenir cura d'algun persona (gent gran nens...) |
| 6. Compres no quotidianes | 17. Segona residència |
| 7. Metge/hospital | 18. Acompanyar/recollir/buscar persones |
| 8. Visita amic/familiar | 19. Altres motius. Especificar _____ |
| 9. Acompanyar/recollir/buscar persones | |
| 10. Gestions de treball | |

CODIFICACIÓ MITJÀ

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

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 pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càlçada
9. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____

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

P3L. 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 bicicleta/motocicleta/ciclomotor (missatgers, repartidors) | 98. Altres. Especificar _____ |
| 2. Conductors d'autobús/autocar/tren | 5. Representants de comerç i tècnics de vendes | 99. NS/NC |
| 3. Conductors camió/furgoneta | 6. Tècnics de manteniment i reparacions | |

FILTRE → Si P4=3

P4a. A QUIN SECTOR PERTANY LA SEVA EMPRESA?

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 MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA?

- | | | |
|---|--------------------|-------------------------------|
| 1. A peu | 4. Cotxe | 98. Altres. Especificar _____ |
| 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari, etc.) | 5. Furgoneta/camió | |
| 3. Moto | 6. Bicicleta | |

QÜESTIONARI

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

1. Sí 2. No

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

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

ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P8a. AVALUÏ, 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

- | | P8a
Ús | P9
Satisfacció |
|--|----------------------|----------------------|
| A. Anar a peu | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| B. Anar en bicicleta | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| C. Anar en cotxe com a conductor | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| D. Anar en cotxe com a acompanyant | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| E. Anar en moto | <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"/> |

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

P8b. DEL SEGÜENT LLISTAT DIGU'INS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

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

- | | P8b
Ús | P9
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 (P8a A-F>1 i P8b G-O=1)

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

MOTIUS D'ÚS I NO ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

FILTRE → Només si usa el transport públic (P8(G-O)=1)

P10. 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)

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

FILTRE → Només si usa el cotxe o la moto (P8(C-E) ≥ 2)

P11. 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)

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

FILTRE → Només si usa la bicicleta (P8B ≥ 2)

P12. 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 _____

P13. QUANTS VEHICLES HI HA A LA SEVA RESIDÈNCIA HABITUAL?

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

FILTRE → Només per a aquelles persones que en disposen de cotxe a la llar (P13A>0)

P14. EN EL SEU DOMICILI, ON APARCA HABITUALMENT EL COTXE QUE UTILITZA?

FILTRE → Només per a aquelles persones que en disposen de moto a la llar (P13B>0)

P15. EN EL SEU DOMICILI, ON APARCA HABITUALMENT LA MOTO QUE UTILITZA?

- 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, i inclòsdescampat)
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 pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càlçada
9. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____

P16. DISPOSA VOSTÈ D'ALGUN D'AQUESTS BITLLETS, TARGETES O ABONAMENTS DE TRANSPORT PÚBLIC?

- A. T-10 1. Sí 2. No
- B. T-Mes, T-Trimestre, T-50/30, T-70/30 1. Sí 2. No
- C. T-Jove, Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Mes aturats 1. Sí 2. No
- D. T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució 1. Sí 2. No
- E. Altres. Especificar _____

FILTRE → Si tenen T-10 (P16=1)

P16A. Cada quan compra una T-10?

1. Cada setmana 3. Un cop al mes 5. Un cop l'any
2. Cada 2/3 setmanes 4. Un cop cada 3 mesos 98. Altres _____

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

QÜESTIONARI

P17. INDEPENDENTMENT DE SI T'É VEHICLE PRIVAT O NO, EN EL SEU LLOC DE TREBALL LA SEVA EMPRESA LI FACILITA UNA PLAÇA D'APARCAMENT RESERVADA? (entenent com a plaça d'aparcament reservat un espai exclusiu per a treballadors)

1. Sí 2. No

FILTRE → Només si podrien tenir plaça reservada (P17=1)

P17A. HAURIA DE PAGAR PER ELLA? 1. Sí 2. No

FILTRE → Només si haurien de pagar (P17A=1)

P17B. Quina part del cost hauria de pagar vostè i quina l'empresa?

1. Tot jo
2. A parts iguals
3. Altres. Especificar: _____

99. NS/NC

FILTRE : Només si tenen plaça reservada (P17=1)

P17C. On es troba la plaça reservada que li proporcionaria l'empresa?

1. A les mateixes instal·lacions de l'empresa
2. A unes altres instal·lacions externes (pàrquings propers,...)
3. Altres. Especificar: _____

FILTRE → Només si podrien tenir plaça reservada (P17=1)

P17D. Vostè és usuari d'aquesta plaça d'aparcament reservada?

1. Sí 2. No

FILTRE → Només si usa el cotxe o la moto (P8(C-E) ≥ 2)

P18. QUAN HI HAGI RESTRICCIONS DE PAS A VEHICLES PRIVATS MÉS CONTAMINANTS, QUINA ALTERNATIVA DE TRANSPORT ESCOLLIRIA? (no llegir)

1. Transport públic (bus, metro, tren, taxi)
2. A peu
3. Bicicleta
4. Em canviaria el meu vehicle per un vehicle autoritzat (menys contaminant)
5. Compartiré vehicle amb una persona que en tingues un d'autoritzat
6. El meu vehicle no es veurà afectat per les restriccions, té etiqueta de la DGT.
98. Altres: Especificar: _____
99. NS/NC

DADES PERSONALS

P19. QUIN ANY VA NÉIXER VOSTÈ? 19 ____ (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de la persona)

P20. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?

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

P21. 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

P22. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?

1. Sí 2. No

FILTRE → Només si la tenen (P22=1)

P22A. DE QUIN GRAU?

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

P22B. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (llegir)

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

P23. PODRIA INDICAR-ME EL VOLUM D'INGRESSOS NETS DE LA SEVA LLAR DURANT EL CONJUNT DE L'ANY 2016? (Si li resulta més fàcil també pot indicar un import aproximat dels ingressos mensuals nets familiars).

Import anual 2016: _____ / Import mensual: _____ 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.