

**ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA
FEINER 2012 (EMEF 2012)**
La mobilitat a Barcelona



IERMB. Bellaterra, març de 2013

PRESENTACIÓ	6
MARC DE REFERÈNCIA	10
LA MOBILITAT A BARCELONA	12
1 Característiques bàsiques de la mobilitat a Barcelona	13
1.1 Dades generals	13
2 Motiu del desplaçament	14
2.1 Dades generals	14
2.2 Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut	15
3 Mode de transport	17
3.1 Dades generals	17
3.2 Mode de transport segons tipus de recorregut	20
3.3 Particularitats de la mobilitat en transport privat	24
4 Motiu de desplaçament i mode de transport	25
4.1 Dades generals	25
5 La mobilitat a Barcelona des de la perspectiva de districte	27
5.1 Origen i destinació dels desplaçaments	27
5.2 Motiu de desplaçament segons tipus de flux	29
5.3 Mode de transport segons tipus de flux	30
LA MOBILITAT DELS BARCELONINS	31
1 Característiques bàsiques de la mobilitat dels barcelonins	32
1.1 Perfils de mobilitat	32
1.2 Anàlisi territorial	33
1.3 Mobilitat dels barcelonins segons tipus de recorregut	34

2	Motiu del desplaçament	35
2.1	Dades generals	35
2.2	Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut	37
2.3	Anàlisi territorial	38
3	Mode de transport	39
3.1	Dades generals	39
3.2	Mode de transport segons tipus de recorregut	44
3.3	Anàlisi territorial	45
3.4	Multimodalitat i cadenes modals	46
3.5	Lloc d'aparcament del vehicle privat	49
4	Motiu de desplaçament i mode de transport	52
5	El temps de la mobilitat	53
5.1	Distribució horària dels desplaçaments	53
5.2	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	56
6	La mobilitat segons segments de població	59
6.1	Grau de mobilitat	59
6.2	Pautes de mobilitat segons segments de població	60
7	Dinàmiques territorials segons districte de residència	67
7.1	Origen i destinació dels desplaçaments dels barcelonins	67
7.2	Dinàmiques territorials per districtes	68
7.3	Motiu de desplaçament segons districte de destinació	71
7.4	Autocontenció i RAE per motiu del desplaçament	72
7.5	Mode de transport segons districte de destinació	73

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA **75**

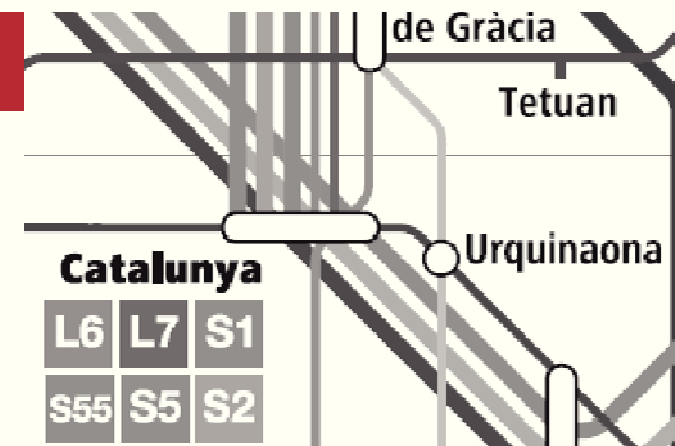
1	Ús subjectiu dels modes de transport	76
1.1	Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	76
1.2	Motius per utilitzar els modes mecanitzats	83
2	Valoració dels mitjans de transport	86
2.1	Dades generals	86
2.2	Segons el nivell d'ús subjectiu	87
2.3	Segons variables territorials	88
2.4	Segons variables sociodemogràfiques	89
3.	Percepció d'inseguretat dels modes de transport	90
4	Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	91
4.1	Avaluació de les polítiques de mobilitat	91
4.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	96

COMPARATIVA TEMPORAL 2003-2012 **100**

1	La mobilitat a Barcelona	102
1.1	Dades generals	102
1.2	Ràtio públic/privat	103
1.3	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	104
1.4	Lloc d'aparcament del cotxe dels desplaçaments amb destinació Barcelona	105
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	106
1.6	Índex d'obertura (IO)	107

2	La mobilitat dels barcelonins	108
2.1	Dades generals	108
2.2	Motiu dels desplaçaments	110
2.3	Mode de transport	111
2.4	Ràtio públic/privat	112
2.5	Lloc d'aparcament del cotxe segons el motiu del desplaçament	113
2.6	Lloc d'aparcament del cotxe segons municipi de destinació	114
2.7	Ocupació del cotxe	115
2.8	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu	116
2.9	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport	117
2.10	Autocontenció municipal	118
3	La dimensió subjektiva	119
3.1	Avaluació de les polítiques de mobilitat	119
3.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	120
ANNEX		121
FITXA TÈCNICA		138
QÜESTIONARI		142

PRESENTACIÓ



- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i l'Ajuntament de Barcelona. Té per objectiu conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius), de la població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) de 16 i més anys. L'edició del 2012 és la desena.
- L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner a la ciutat de Barcelona i, també, les pautes de mobilitat dels seus residents.
- L'informe s'ha dividit en quatre parts:

PART 1. MARC DE REFERÈNCIA

- Contextualització d'algunes característiques territorials i demogràfiques a Barcelona ciutat.

PART 2. LA MOBILITAT A BARCELONA

- S'analitza la mobilitat en dia feiner a Barcelona dels residents a l'RMB.
- Els desplaçaments analitzats són els de la població general, incloent els desplaçaments *in itinere* (per anar i tornar de la feina) dels professionals (persones que tenen l'acció de desplaçar-se com un element clau en la seva ocupació).
- Els aspectes analitzats són:
 - El motiu del desplaçament.
 - El mode/mitjà de transport.
 - L'origen i destinació des de la perspectiva de districte.

PART 3. LA MOBILITAT DELS BARCELONINS

- En aquesta tercera part s'analitza la mobilitat en dia feiner dels residents a Barcelona.
- S'analitzen els desplaçaments de la població general, entre els que s'inclouen els desplaçaments *in itinere* dels professionals.

- La informació recollida es refereix als aspectes següents:
 - 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.
 - L'origen i la destinació del desplaçament des de la perspectiva del districte de residència*.

PART 4. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En aquesta part de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels residents a Barcelona vers alguns elements relacionats amb la mobilitat. Els temes tractats són:
 - El nivell d'ús subjectiu dels modes de transport.
 - Motius d'ús i de nou ús dels modes de transport.
 - La valoració dels modes de transport.
 - La percepció d'inseguretat dels modes de transport.
 - L'avaluació d'algunes actuacions i propostes sobre la gestió de la mobilitat urbana.

PART 5. COMPARATIVA TEMPORAL 2003-2012

- En el darrer apartat de l'informe es recullen dades de la sèrie històrica temporal disponible de l'EMEF (2003-2012). S'inclou aspectes generals de l'evolució de la mobilitat a Barcelona, de la mobilitat dels barcelonins i, també algunes comparatives temporals referides a la dimensió subjectiva de la mobilitat.

- La divisió territorial utilitzada per analitzar la mobilitat a Barcelona i dels barcelonins correspon a:

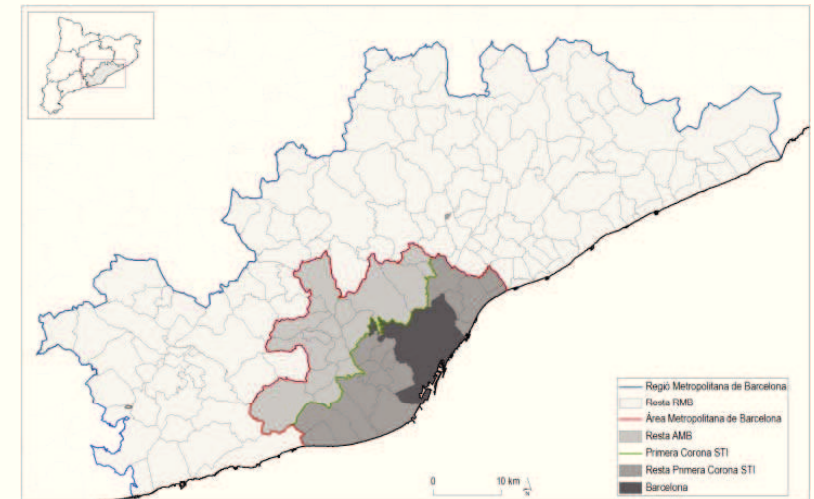
Districtes barcelonins:

- Ciutat Vella
- Eixample
- Sants-Montjuïc
- Les Corts
- Sarrià-Sant Gervasi
- Gràcia
- Horta-Guinardó
- Nou Barris
- Sant Andreu
- Sant Martí



Corones metropolitanes:

- Barcelona
- resta Primera Corona del Sistema Tarifari Integrat (resta 1a corona del STI)
- resta de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (resAMB)
- resta de la Regió Metropolitana de Barcelona (resta RMB)

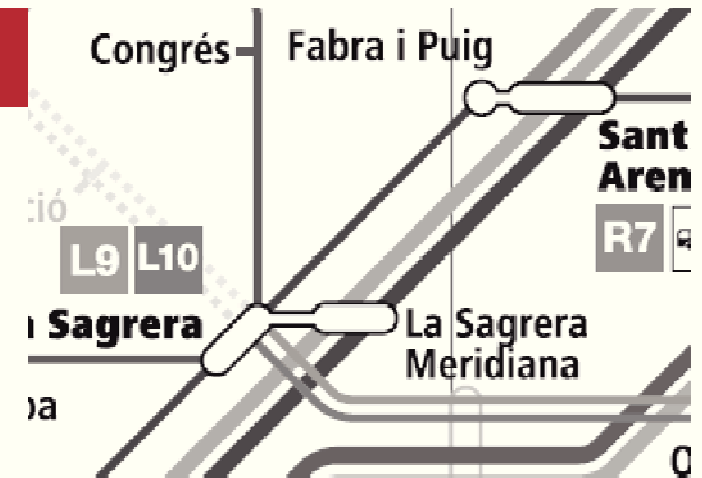


- Al llarg de l'informe també es fa una anàlisi de resultats segons variables sociodemogràfiques: gènere, grups d'edat, situació professional i nivell d'estudis acabats.

NOTA:

- Per efecte dels arrodoniments en la ponderació dels desplaçaments, és possible que algunes dades desagregades no sumin exactament el nombre total de desplaçaments. Aquest fet només afecta el darrer dígit i no comporta una interpretació incorrecta.
- La baixa significació estadística de la submostra a nivell de districte dificulta la comparabilitat en alguns resultats entre les diferents edicions de l'EMEF.

MARC DE REFERÈNCIA



Marc de referència

- La ciutat de Barcelona té una superfície de 98,6 km². La superfície de sòl urbà (42,4 km²) representa el 43% del total de la ciutat.
- La població de Barcelona a 1 de gener de 2012 ha crescut lleugerament (0,3%) en relació al 2011.

BARCELONA	2012	FONT D'INFORMACIÓ
Superfície (km ²)	98,6	Idescat
Superfície sòl urbà* (km ²)	42,4	Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya v3 (2005-07), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	16.439,6	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	38.229,8	Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya v3 (2005-07), CREAM

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

INFORMACIÓ BÀSICA POBLACIONAL	2011		2012		Diferències 2012-2011		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Població (habitants)							
Regió Metropolitana de Barcelona	5.029.181	100,0%	5.051.502	100,0%	22.321	0,4%	Idescat. Padró continu
Barcelona	1.615.448	32,1%	1.620.943	32,1%	5.495	0,3%	
Resta 1a Corona STI	1.229.946	24,5%	1.234.226	24,4%	4.280	0,3%	
<i>Total 1a Corona STI</i>	<i>2.845.394</i>	<i>56,6%</i>	<i>2.855.169</i>	<i>56,5%</i>	<i>9.775</i>	<i>0,3%</i>	
Resta AMB	381.550	7,6%	384.168	7,6%	2.618	0,7%	
<i>Total AMB</i>	<i>3.226.944</i>	<i>64,2%</i>	<i>3.239.337</i>	<i>64,1%</i>	<i>12.393</i>	<i>0,4%</i>	
Resta RMB	1.802.237	35,8%	1.812.165	35,9%	9.928	0,6%	
Creixement població 2003-2011	-	-			38.205	2,4%	Idescat. Padró continu
Població nascuda a l'estranger (hab.)	341.854	21,2%	350.986	21,7%	9.132	2,7%	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Taxa d'atur							
Província Barcelona	19,2%		22,6%		+3,5		INE. Encuesta de Población Activa Ajuntament de Barcelona
Barcelona	15,9%		18,2%		+2,2		

LA MOBILITAT A BARCELONA

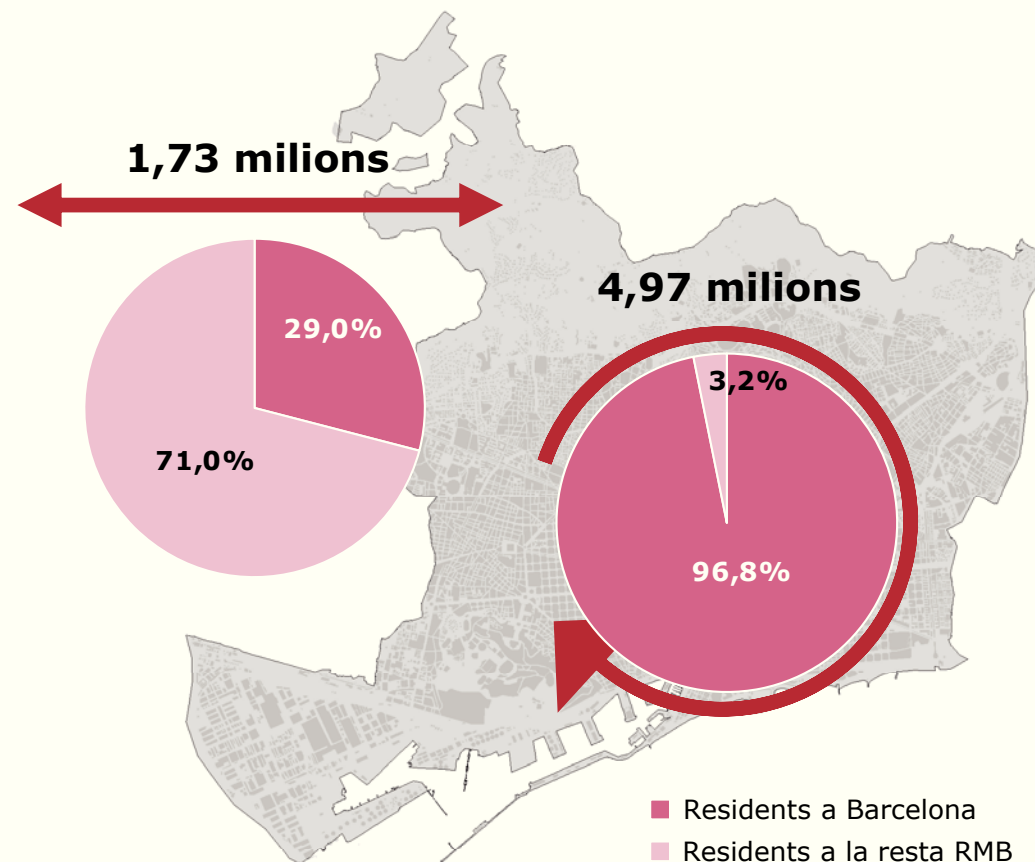


LA MOBILITAT A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat a Barcelona

1.1. Dades generals

- Els residents a l'RMB realitzen, en un dia feiner, 6,7 milions de desplaçaments amb origen i/o destinació a Barcelona ciutat. El 74,2% d'aquests desplaçaments són interns a la ciutat (4,97 milions), i el 25,8% restant són de connexió (1,73 milions).
 - La majoria dels desplaçaments els realitzen els barcelonins, especialment en els fluxos interns (96,8%).
 - Per contra, en els fluxos de connexió, el 71% són realitzats per residents a la resta de l'RMB, i tan sols el 29% restant estan fets per barcelonins.

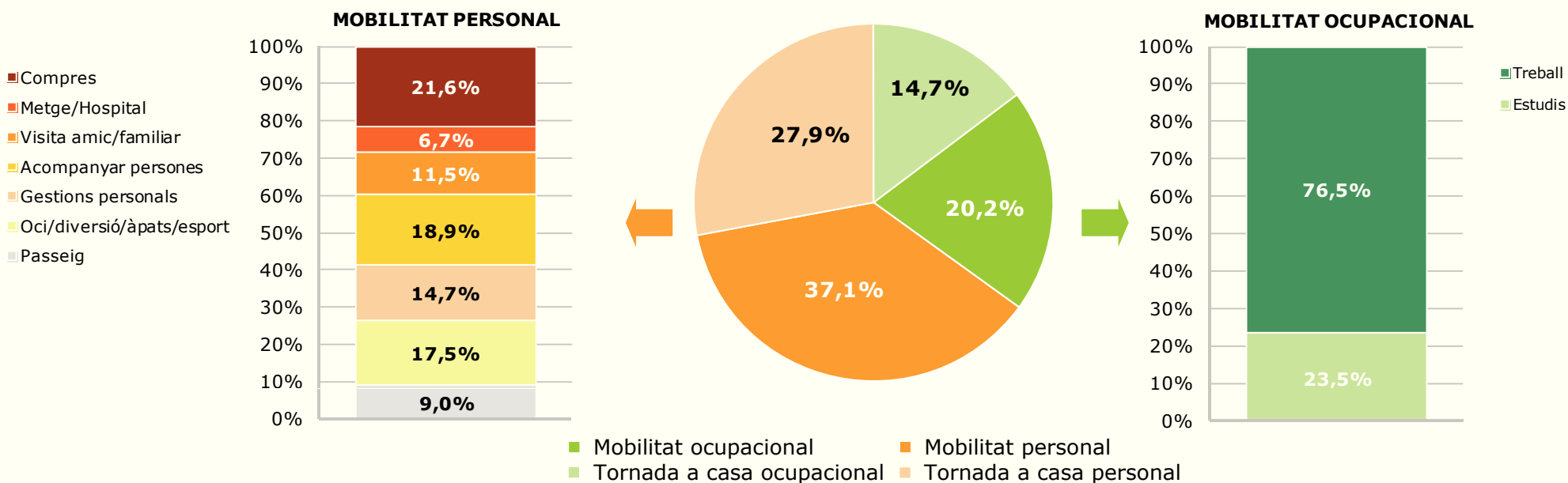


	Tipus de flux					Total	%
	BCN-BCN	BCN-Resta Primera Corona STI	BCN-Resta AMB	BCN-Resta RMB	BCN-Fora RMB		
Residents a Barcelona	4.809.769	249.242	73.547	125.718	53.014	5.311.290	79,3%
Residents a la resta RMB	157.311	710.962	130.791	380.211	3.344	1.382.619	20,7%
Total	4.967.081	960.204	204.338	505.929	56.358	6.693.909	100,0%

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

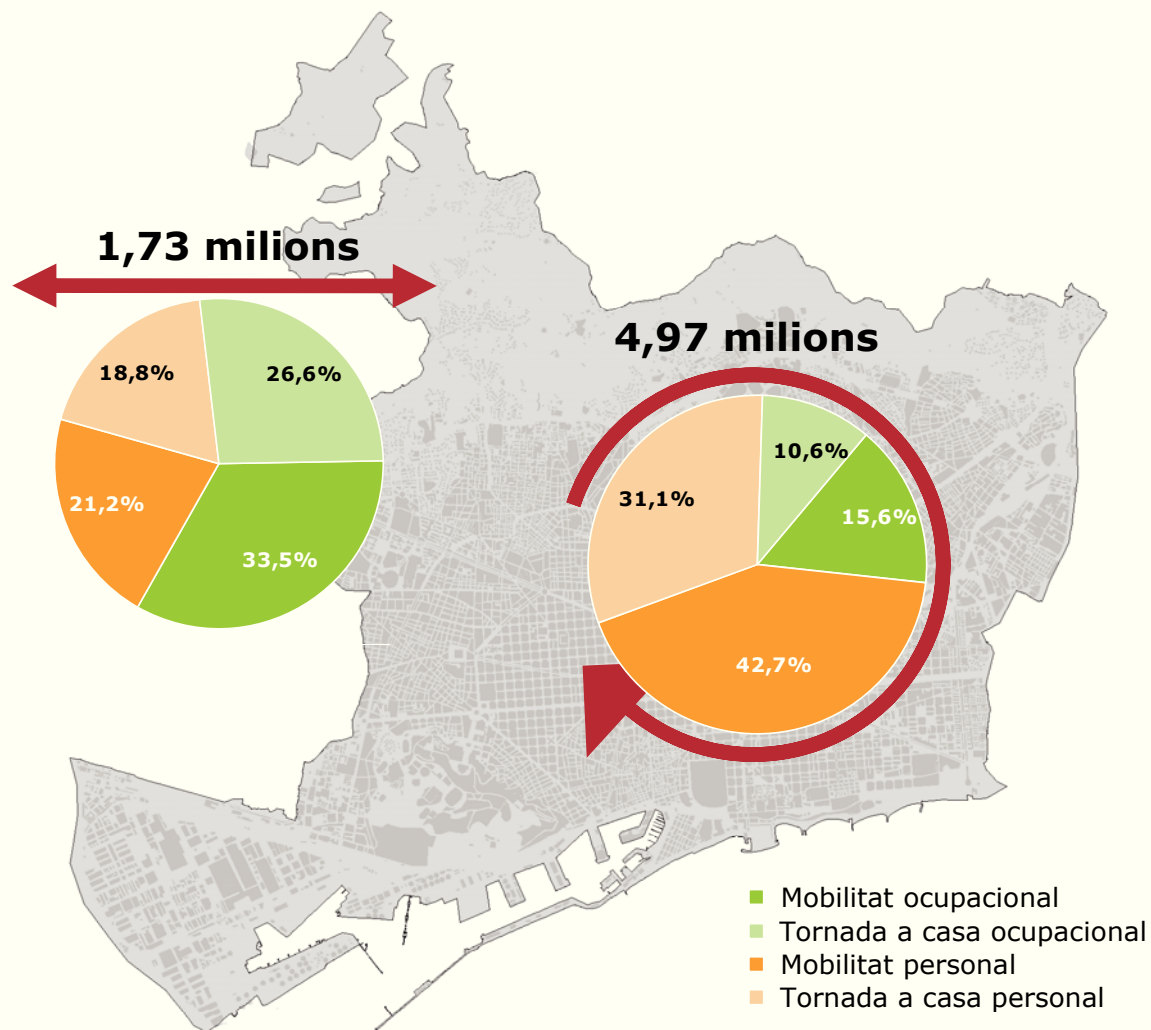
2.1. Dades generals

- En els desplaçaments a Barcelona, la mobilitat personal és majoritària: 4,4 milions de desplaçaments són per motius personals i la respectiva tornada a casa (el 65% del total); mentre que 2,3 milions (el 35%) són per motius ocupacionals i la respectiva tornada a casa.
 - Els principals motius dels desplaçaments a Barcelona són: anar a treballar, anar a comprar i acompanyar a persones.
- Les compres, seguit de l'anar a acompanyar a persones i de l'oci i el lleure, són els motius principals dins la mobilitat personal. En la mobilitat ocupacional, l'anar a treballar és el principal motiu de desplaçament.



2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

- Els motius personals són majoritaris en els desplaçaments interns (73,8%), mentre que la majoria dels desplaçaments de connexió es realitzen per motius ocupacionals (60,1%) (considerant també les tornades a casa des d'aquests motius).



2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

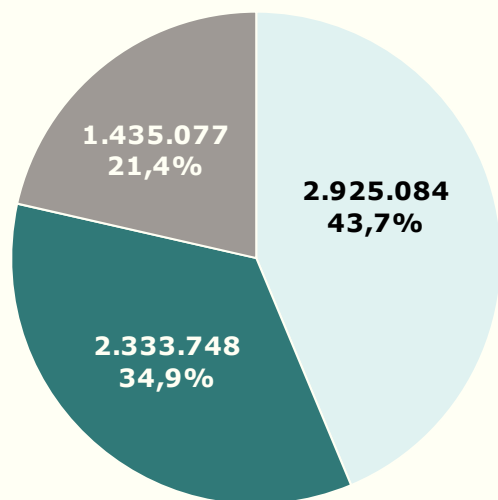
- La mobilitat personal interna a Barcelona és la més important que es dona en aquest àmbit en un dia laborable amb més d'2,1 milions de desplaçaments (representa el 42,7% de la mobilitat interna a la ciutat). En els fluxos de connexió la mobilitat personal perd pes, principalment des de la resta de l'RMB i de fora de l'RMB.
- D'altra banda, el pes de la mobilitat ocupacional és més important en les relacions entre Barcelona i la resta de l'AMB i de l'RMB (és del 39,8% i 37%, respectivament).

Motiu de desplaçament	INTERNS		CONNEXIÓ								TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera		BCN-Resta AMB		BCN-Resta RMB		BCN-Fora RMB		Despl.	%
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%		
Mobilitat ocupacional	775.296	15,6%	295.568	30,8%	81.336	39,8%	187.060	37,0%	14.197	25,2%	1.353.458	20,2%
Mobilitat personal	2.120.218	42,7%	231.518	24,1%	36.811	18,0%	87.740	17,3%	9.290	16,5%	2.485.578	37,1%
Tornada a casa ocupacional	527.693	10,6%	242.678	25,3%	57.771	28,3%	150.611	29,8%	8.093	14,4%	986.845	14,7%
Tornada a casa personal	1.543.873	31,1%	190.440	19,8%	28.420	13,9%	80.518	15,9%	24.777	44,0%	1.868.029	27,9%
Total	4.967.081	100,0%	960.204	100,0%	204.338	100,0%	505.929	100,0%	56.358	100,0%	6.693.909	100,0%

Dades amb la desagregació de tots els motius. [Pàgina 122](#)

3.1. Dades generals

- Bona part dels desplaçaments que tenen com a origen i/o destinació Barcelona es fan amb modes de transport sostenibles: un 43,7% a peu i en bicicleta, i gairebé el 35% en transport públic. La quota d'ús del transport privat no arriba al 22%.



■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

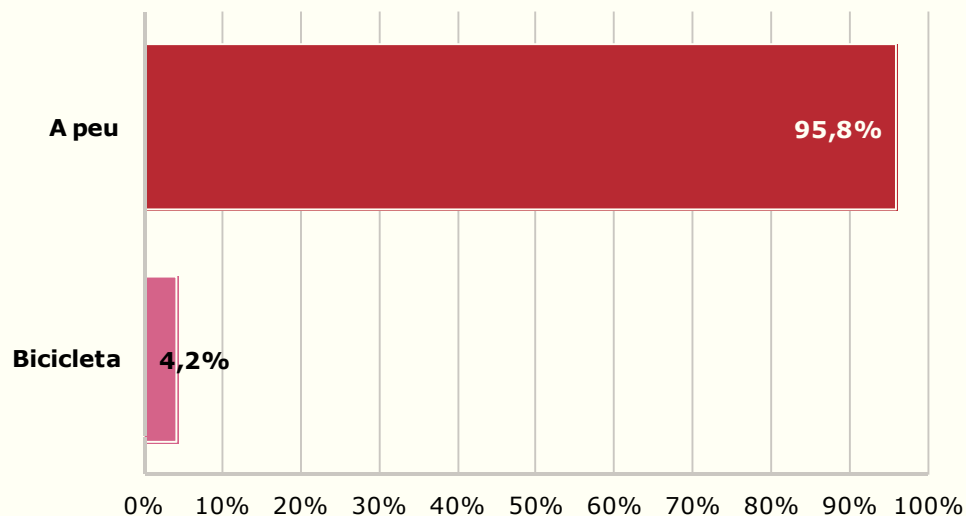
Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	2.803.245	41,9%
Bicicleta	121.840	1,8%
Total no motoritzat	2.925.084	43,7%
Autobús	691.454	10,3%
Metro	969.909	14,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	559.974	8,4%
Resta transport públic	112.411	1,7%
Total transport públic	2.333.748	34,9%
Cotxe conductor	816.048	12,2%
Cotxe acompanyant	218.564	3,3%
Moto	372.277	5,6%
Resta transport privat	28.188	0,4%
Total transport privat	1.435.077	21,4%
Total	6.693.909	100,0%

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

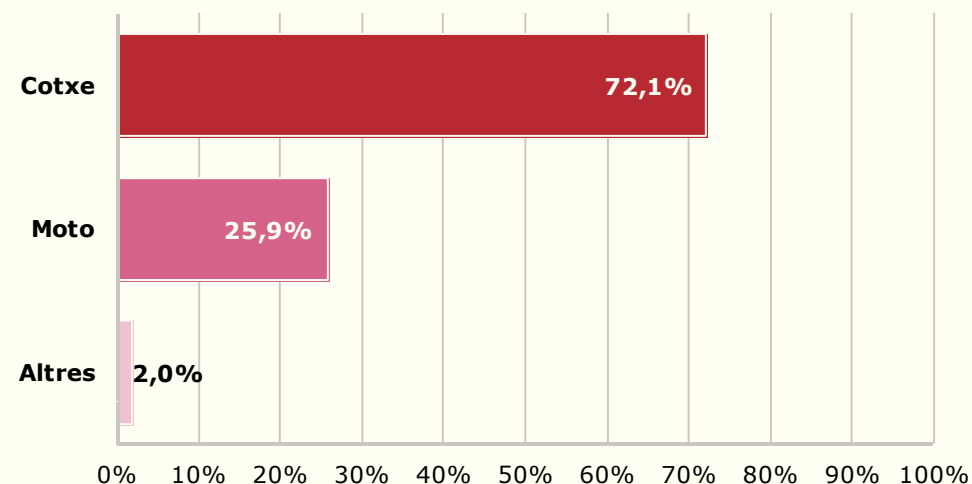
MODES NO MOTORITZATS

- Entre els desplaçaments no motoritzats, la mobilitat a peu té un clar predomini (95,8%).



TRANSPORT PRIVAT

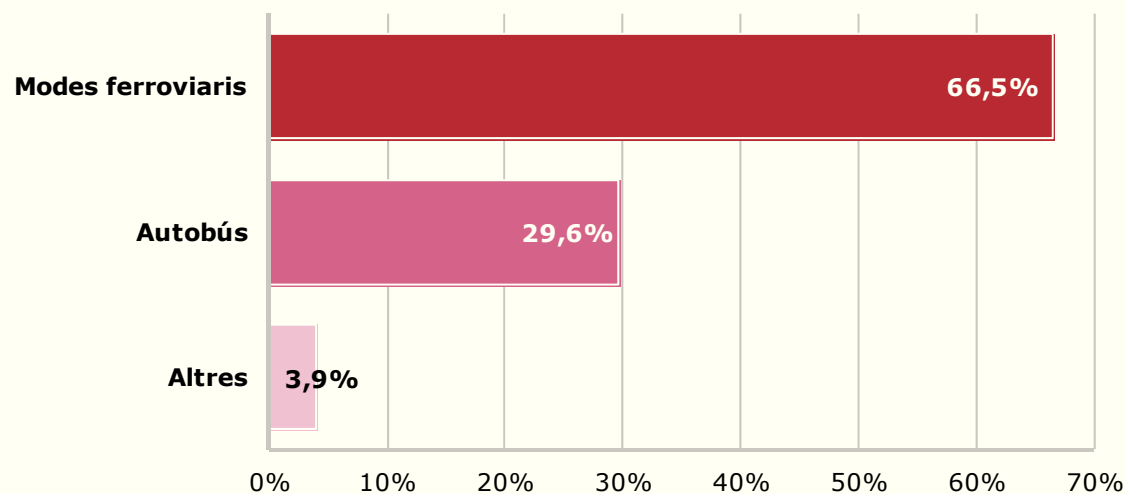
- Els desplaçaments en cotxe (especialment com a conductor) són majoritaris en la mobilitat en transport privat. Els viatges en moto també són significatius, amb una quota de participació de gairebé el 26%.



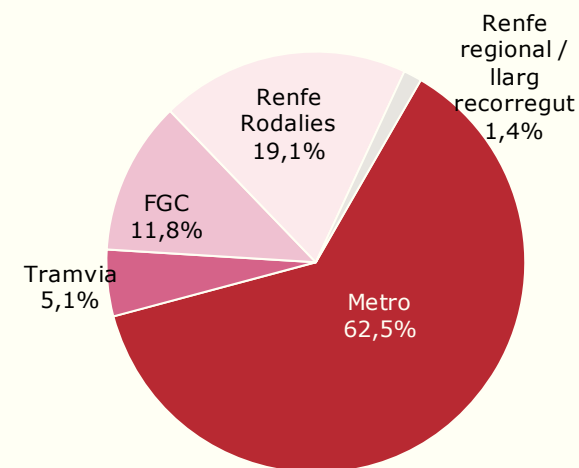
3.1. Dades generals

TRANSPORT PÚBLIC

- Els mitjans de transport públic més utilitzats són els ferroviaris (engloben el 66,5% dels desplaçaments diaris en transport públic). Entre aquests, el ferrocarril metropolità n'és el principal, amb una quota del 62,5%, seguit dels serveis de Renfe Rodalies (19,1%).
- L'autobús és el segon mode de transport públic més utilitzat, i engloba el 29,6% de la mobilitat diària en transport públic.

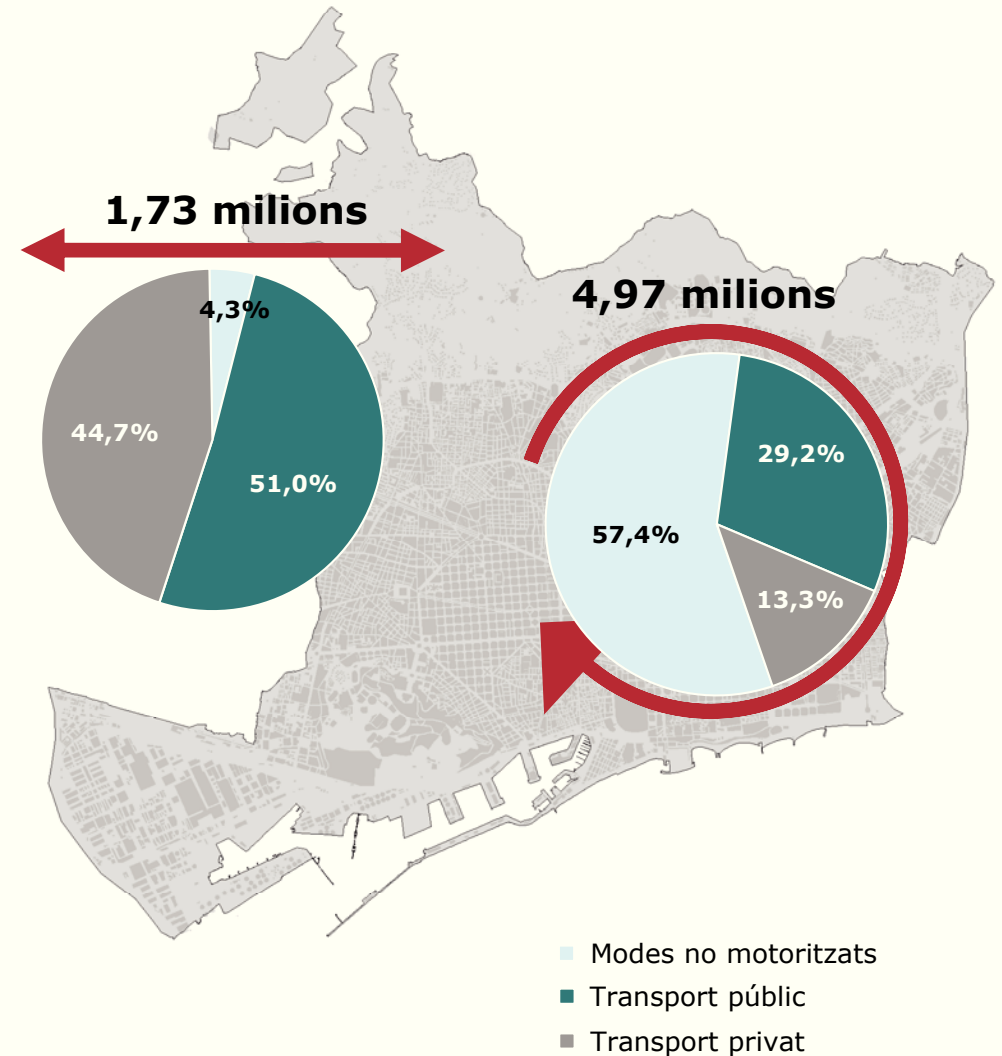


Modes ferroviaris



3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- Atenent al tipus de flux, el repartiment modal presenta diferències importants (vegeu també les pàgines 21 i 22):
 - **Mobilitat interna:** els modes no motoritzats i el transport públic són els modes més utilitzats per desplaçar-se en dia laborable a Barcelona.
 - Entre els transports públics, els mitjans ferroviaris són els més utilitzats (55,6%), especialment per de l'ús del metro.
 - Entre els mitjans de transport privat, destaca l'ús del cotxe (59,6%) i la moto (39,3%).
 - **Mobilitat de connexió:** Els modes de transport mecanitzats són utilitzats en gairebé la totalitat de les connexions amb Barcelona (95,7%): un 51% en transport públic i un 44,7% en transport privat.
 - Entre els transport públics destaquen el metro i els serveis de Renfe Rodalies. L'autobús perd quota respecte l'assolida en els desplaçaments interns.
 - Quant al transport privat, el cotxe té una quota d'ús molt més elevada que en els desplaçaments interns: 82,8% vs 59,6%.

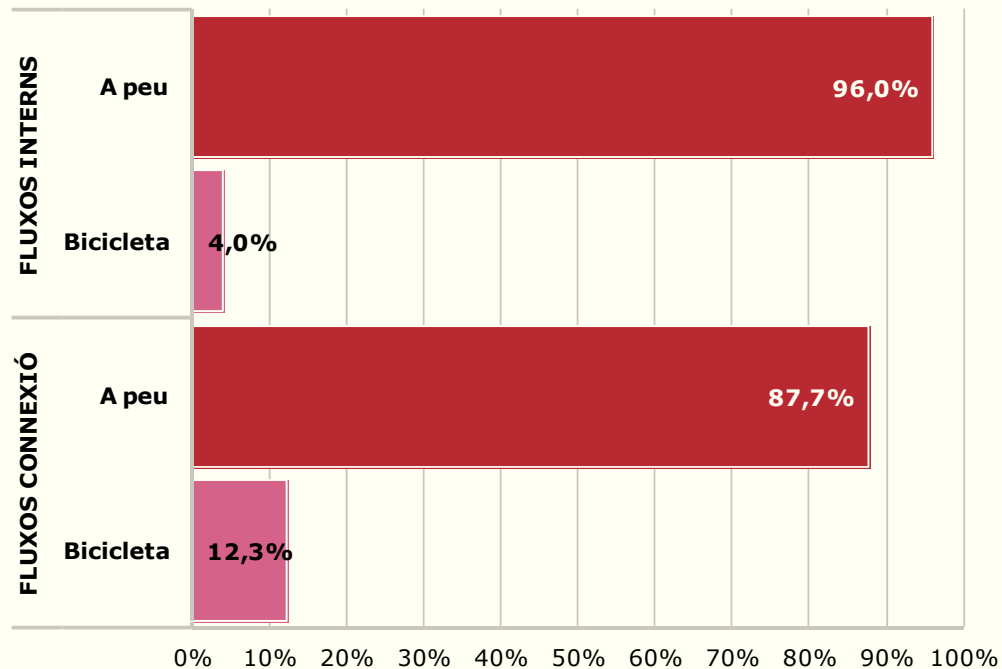


LA MOBILITAT A BARCELONA

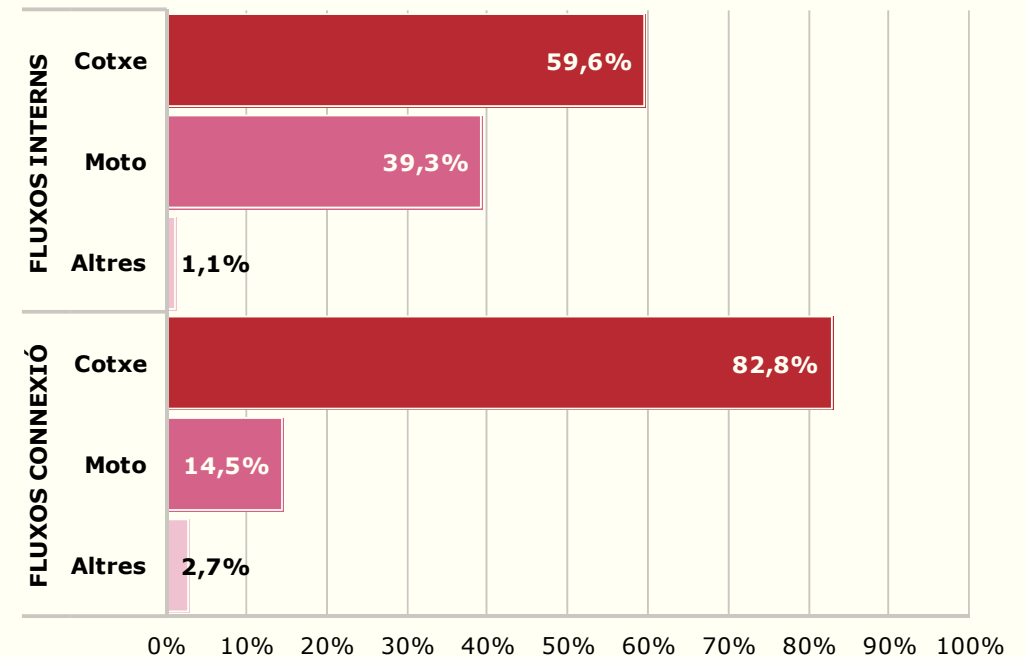
3. Mode de transport

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

MODES NO MOTORITZATS



TRANSPORT PRIVAT

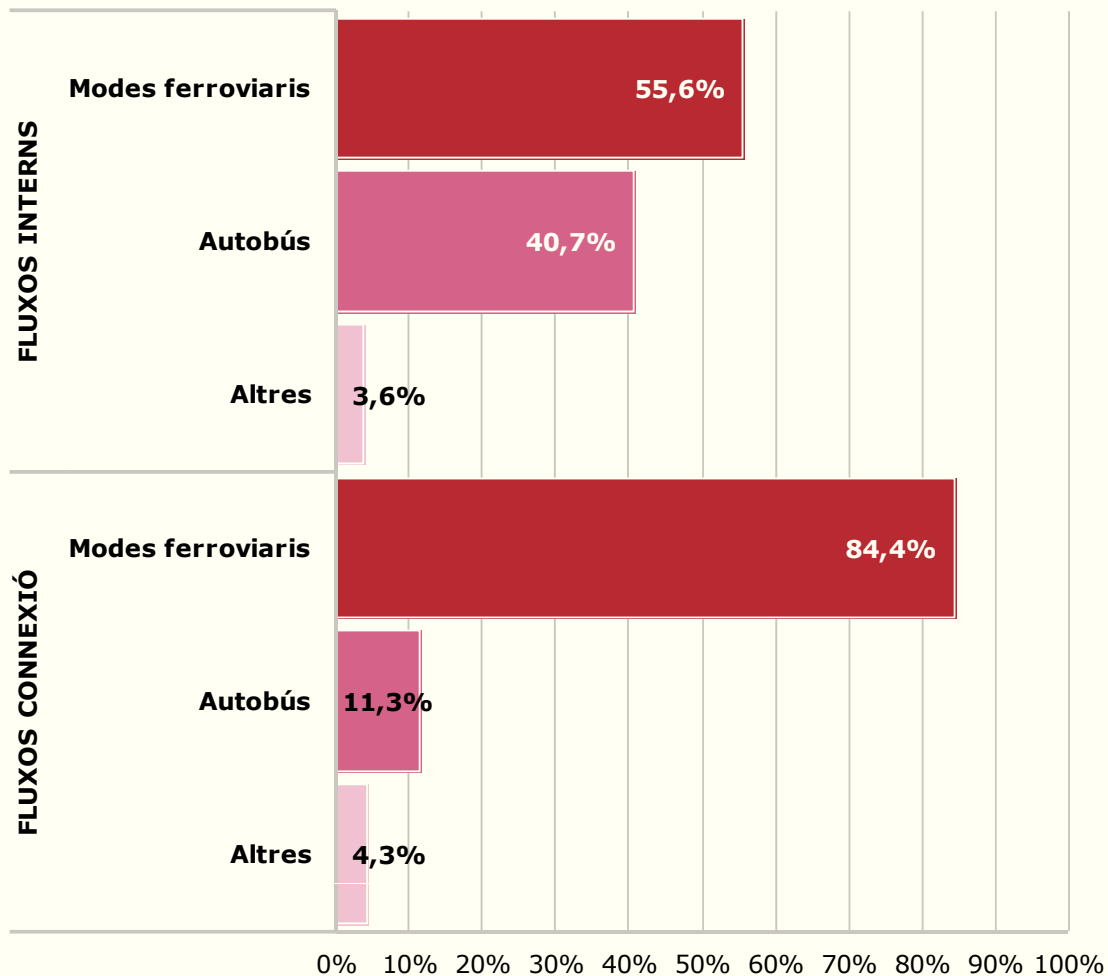


LA MOBILITAT A BARCELONA

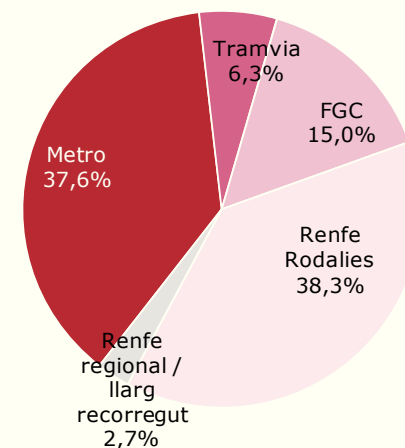
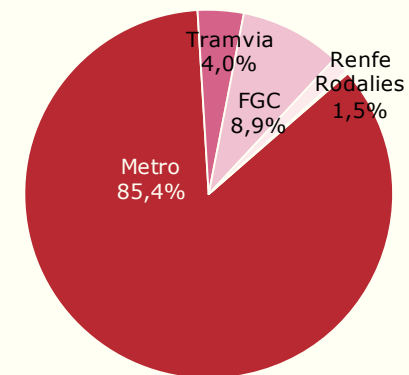
3. Mode de transport

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

TRANSPORT PÚBLIC



Modes ferroviaris



3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- Com s'ha vist, en els desplaçaments connectius els modes mecanitzats són majoritaris. Amb tot, es donen diferències en l'ús del transport públic o privat en funció de les relacions que es donen entre Barcelona i altres territoris.
 - Així, el transport públic assoleix el seu màxim en les connexions establertes entre Barcelona i la resta de la Primera corona del STI (54%).
 - Contràriament, el transport privat s'incrementa en les connexions establertes amb la resta de l'AMB i amb el territori de fora de l'RMB (57% i 63% respectivament).

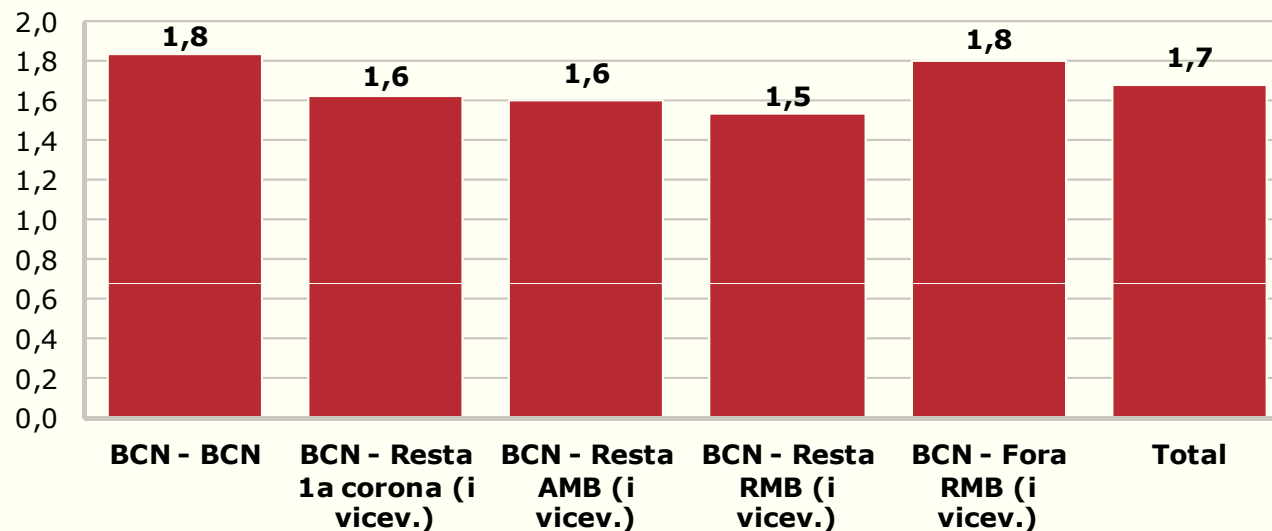
Mode de transport	INTERNES		CONNEXIÓ								TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera Corona STI (i viceversa)		BCN-Resta AMB (i viceversa)		BCN-Resta RMB (i viceversa)		BCN-Fora RMB (i viceversa)			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Modes no motoritzats	2.851.461	57,4%	73.624	7,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2.925.084	43,7%
Transport públic	1.452.569	29,2%	518.348	54,0%	87.905	43,0%	254.089	50,2%	20.837	37,0%	2.333.748	34,9%
Transport privat	663.051	13,3%	368.233	38,3%	116.433	57,0%	251.840	49,8%	35.520	63,0%	1.435.077	21,4%
Total	4.967.081	100,0%	960.204	100,0%	204.338	100,0%	505.929	100,0%	56.358	100,0%	6.693.909	100,0%

Dades amb la desagregació de tots els motius. [Pàgina 123](#)

3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

OCUPACIÓ MITJANA DECLARADA

- L'ocupació mitjana declarada del **cotxe** és lleugerament major en els fluxos interns a Barcelona i en les connexions amb fora de l' RMB (amb gairebé 2 persones per viatge).
- Contràriament, en les connexions amb cotxe entre Barcelona i de l'RMB, l'ocupació mitjana declarada és la més baixa.



■ Ocupació mitjana declarada del cotxe

- L'ocupació declarada de la **moto** a Barcelona és d'1,1 persones. No es donen masses variacions en funció del tipus de recorregut del desplaçament.

4.1. Dades generals

- La relació entre el motiu de desplaçament i el mode de transport en la mobilitat a Barcelona mostra que:
 - En la mobilitat ocupacional és majoritari l'ús dels mitjans mecanitzats, dels quals destaca l'ús del transport públic (49,8%). Contràriament, la mobilitat per motius personals es realitza principalment en modes no motoritzats (58%), d'acord amb el seu caràcter de major proximitat.
 - En la desagregació dels mitjans i dels motius s'observa com la mobilitat per estudis és la que més utilitza el transport públic (63,3%). Cal considerar que la població que més es mou per motius d'estudis és la població jove. L'ús del transport públic també és elevat en la mobilitat per anar a treballar (45,6%), tot i que el cotxe com a conductor també obté un percentatge elevat (22,6%).
 - En gairebé tots els desplaçaments per motius personals (amb excepció de les visites metge/hospital) els modes no motoritzats són els més utilitzats. Especialment s'evidencia en els desplaçaments de passeig i en les compres (superant el 80% en ambdós casos). D'entre els diferents motius de la mobilitat personal, el transport privat és més utilitzat per anar a acompanyar persones (24,8%) i per l'oci i el lleure (21,3%). El transport públic s'utilitza principalment per anar al metge/hospital (54,8%).

4.1. Dades generals

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	254.540	1.441.930	173.953	1.054.661	2.925.084
	Transport públic	673.941	645.751	511.055	503.001	2.333.748
	Transport privat	424.977	397.897	301.837	310.366	1.435.077
	Total	1.353.458	2.485.578	986.845	1.868.029	6.693.909
% columna	Modes no motoritzats	18,8%	58,0%	17,6%	56,5%	43,7%
	Transport públic	49,8%	26,0%	51,8%	26,9%	34,9%
	Transport privat	31,4%	16,0%	30,6%	16,6%	21,4%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	8,7%	49,3%	5,9%	36,1%	100,0%
	Transport públic	28,9%	27,7%	21,9%	21,6%	100,0%
	Transport privat	29,6%	27,7%	21,0%	21,6%	100,0%
	Total	20,2%	37,1%	14,7%	27,9%	100,0%

Dades amb la desagregació de tots els mitjans i motius. [Pàgines 124 i 125](#)

5.1. Origen i destinació dels desplaçaments

- L'anàlisi dels desplaçaments a Barcelona que fan els residents a l'RMB, mostra:
 - En la mobilitat interna a Barcelona, els fluxos més intensos es donen sobretot dins dels districtes. Concretament, la mobilitat dins de l'Eixample capta més d'un 11% de la mobilitat a Barcelona, ja que de fet es tracta del districte que concentra una major volum de població resident. També són intensos els fluxos generats dins del districte de Sant Martí (8,4%). En les connexions entre districtes, el fluxos més importants es donen entre l'Eixample i Sant Martí (3,6%) i entre l'Eixample i Sants-Montjuïc (3,3%).
 - En la mobilitat connectiva (entre Barcelona i la resta del territori metropolità) les principals connexions es donen amb el territori més proper, és a dir, la resta de la Primera corona metropolitana. El districte que capta un volum més elevat és de l'Eixample (captant un 15% d'aquesta mobilitat).

Dades amb la desagregació del conjunt de la matriu entre districtes i corones metropolitanes. [Pàgines 126 i 127](#)

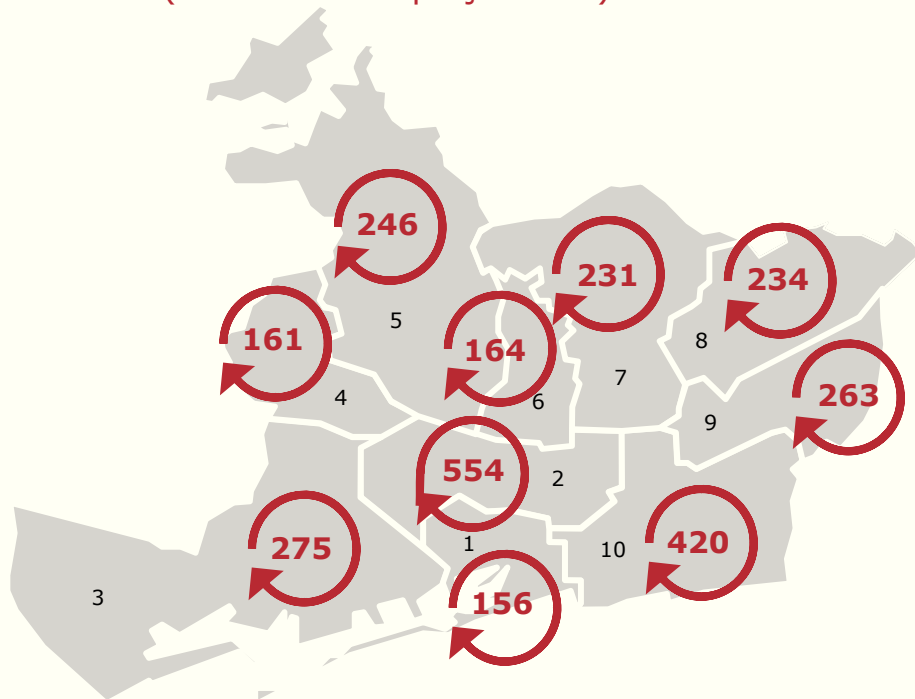
LA MOBILITAT A BARCELONA

5. La mobilitat a Barcelona des de la perspectiva de districte

5.1. Origen i destinació dels desplaçaments

Interns districte

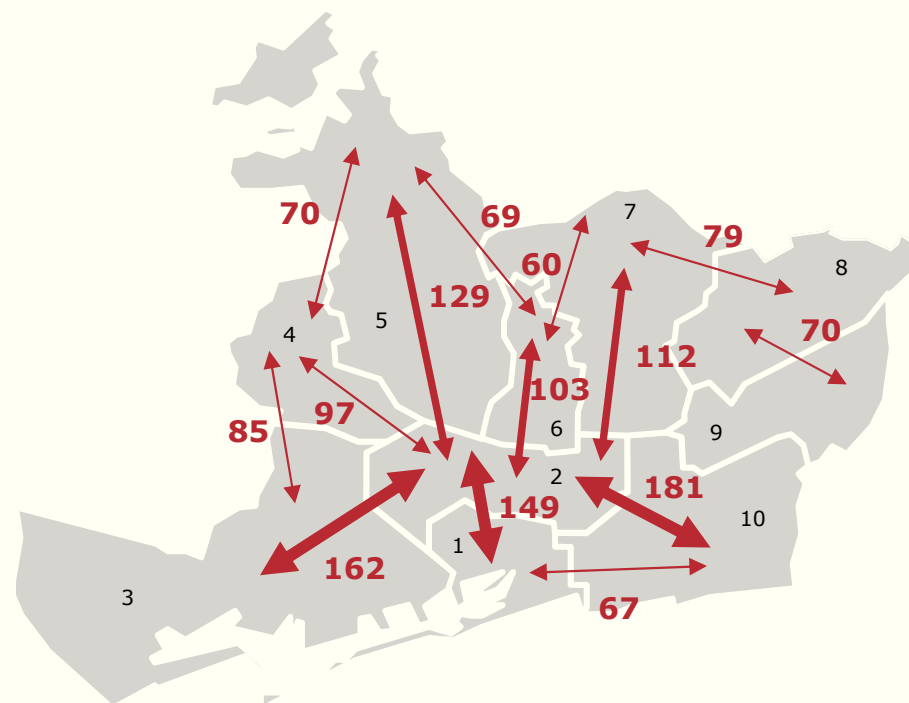
(2.702.995 desplaçaments)



(Desplaçaments expressats en milers)

Connexió entre districte

(2.264.086 desplaçaments)



(Desplaçaments expressats en milers)
Només s'han considerat fluxos >60.000 desplaçaments/dia.

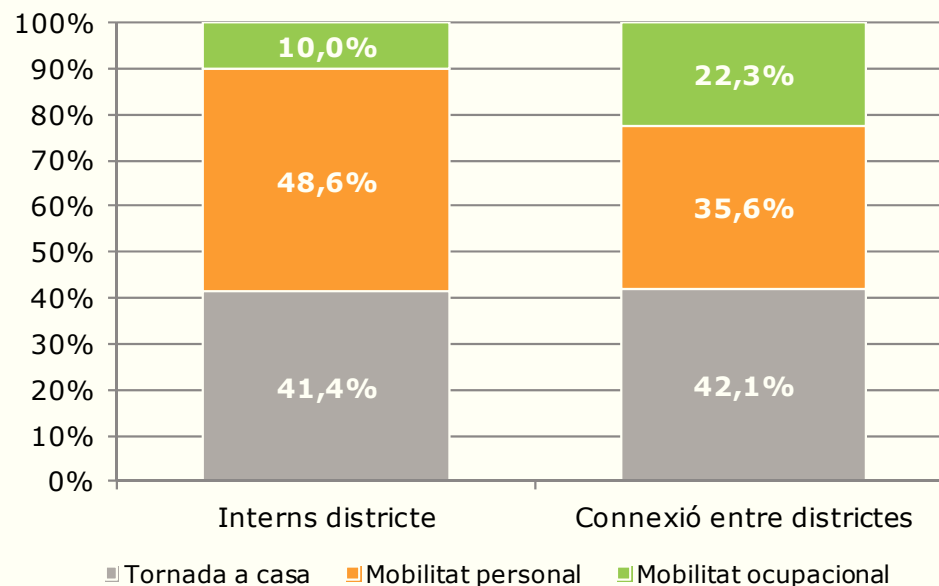
1. Ciutat Vella
2. Eixample
3. Sants-Montjuïc
4. Les Corts
5. Sarrià-St. Gervasi
6. Gràcia
7. Horta-Guinardó
8. Nou Barris
9. St. Andreu
10. St. Martí

4.967.081

desplaçaments interns a Barcelona

5.2. Motiu de desplaçament segons tipus de flux

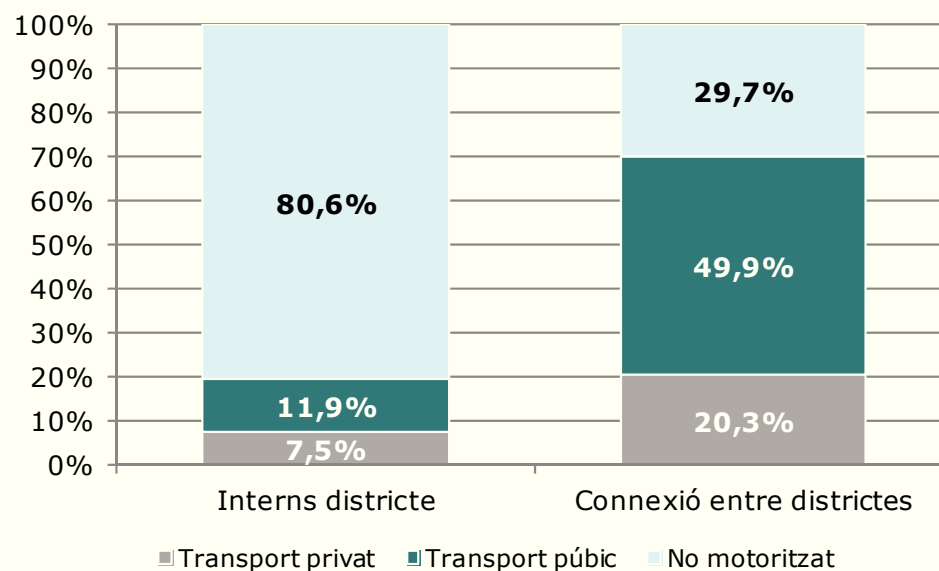
- S'observen algunes diferències en el motiu en funció de si el desplaçament es dóna dins del districte o si connecta districtes diferents. Així, la mobilitat ocupacional incrementa quan el desplaçament és de connexió entre districtes.



Dades de motiu de desplaçament segons districte d'origen i de destinació [Pàgines 128 i 129](#)

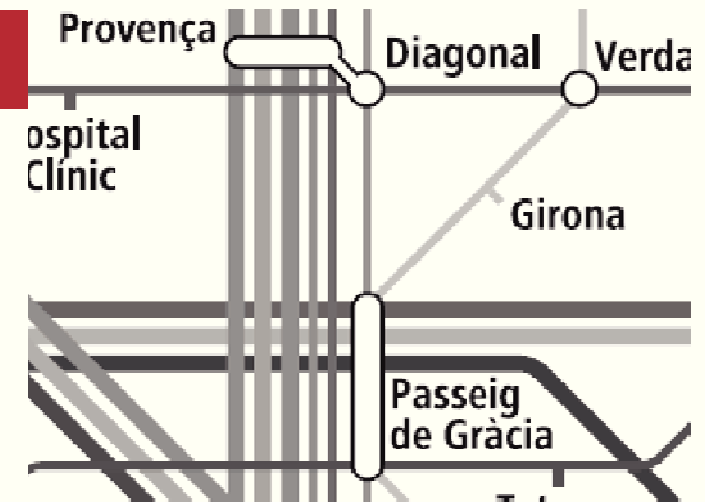
5.3. Mode de transport segons tipus de flux

- S'observen algunes diferències en l'ús dels modes de transport en funció de si el desplaçament es dona dins del districte o si connecta districtes diferents.
 - La mobilitat a peu i en bicicleta s'intensifica quan el desplaçament es realitza dins dels districtes.
 - En transport públic es quadruplica en la mobilitat de connexió entre districtes.
 - El vehicle privat es triplica en la mobilitat connectiva.



Dades de mode de transport segons districte d'origen i de destinació [Pàgines 130 i 131](#)

LA MOBILITAT DELS BARCELONINS



1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels barcelonins

1.1. Perfils de mobilitat

- Els residents a Barcelona es classifiquen segons les seves pautes de mobilitat en: població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (taxistes, transportistes, missatgers, etc.).
 - La població general mòbil resident a Barcelona realitza en un dia feiner gairebé 5,4 milions de desplaçaments, un promig de 4,1 desplaçaments per persona al dia. Un 7,2% dels barcelonins no surten de casa en dia laborable.
 - En el conjunt de la població de Barcelona, sense tenir en compte els desplaçaments per motius laborals (*in labore*) dels professionals, la mitjana de desplaçaments per persona i dia és de 3,8.
 - Els professionals de la mobilitat, que suposen l'1,3 del total de la població, fan 325.030 desplaçaments *in labore*, un promig diari de 17,2 desplaçaments per persona*.

	Individus		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	1.312.922	92,8%	5.387.255	94,3%	4,1
Població general sense mobilitat	102.290	7,2%	0	0,0%	0,0
Total població general	1.415.212	100,0%	5.387.255	94,3%	3,8
Professionals	18.905*	1,3%	325.030	5,7%	17,2
Total Barcelona	1.415.212	100,0%	5.712.285	100,0%	4,0

* Els 18.905 individus professionals estan integrats als 1.312.922 individus de la població general amb mobilitat

*Nota.- Cal ser prudents a l'hora de llegir els resultats dels desplaçaments dels professionals, ja que a banda de tenir una mostra amb manca de significació estadística, sovint aquests professionals no recorden amb exactitud el número de desplaçaments i les seves característiques.

LA MOBILITAT DELS BARCELONINS

1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels barcelonins

1.2. Anàlisi territorial

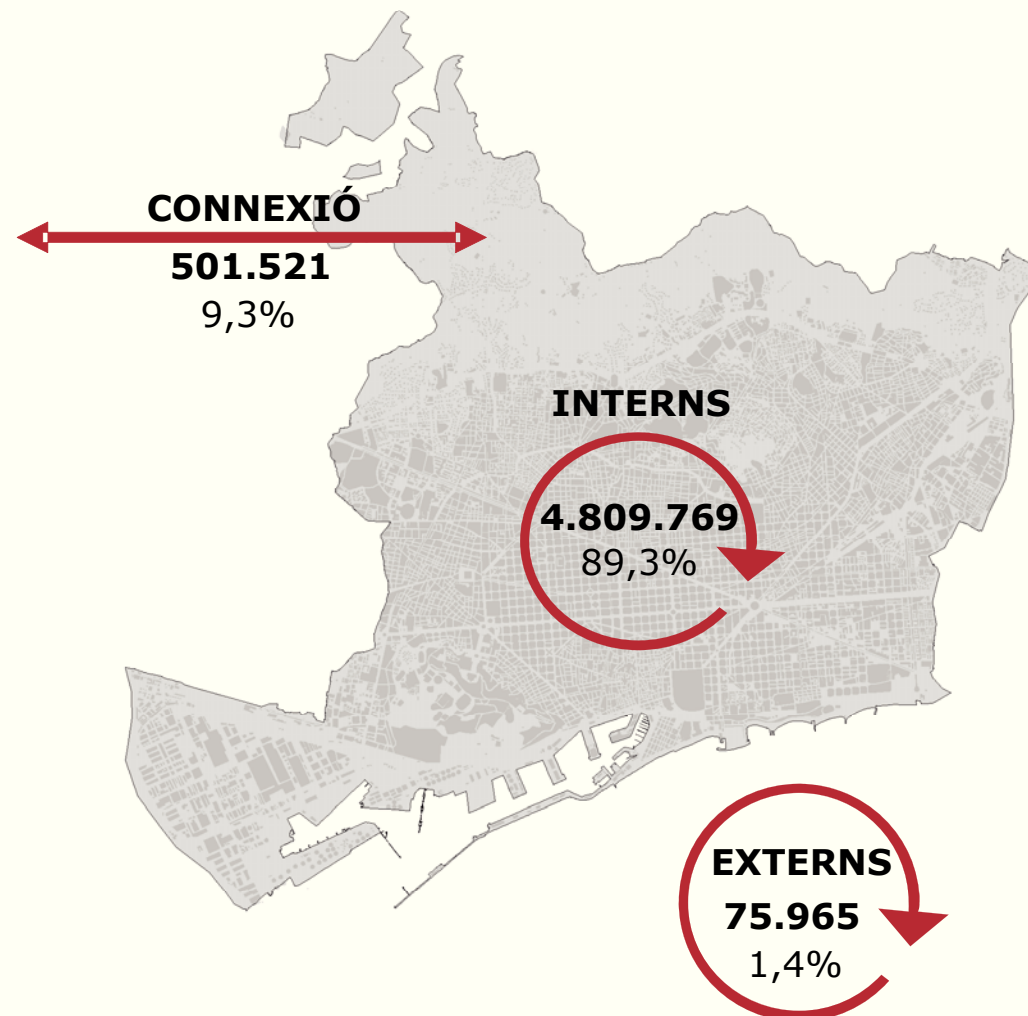
- Els residents al districte de Sarrià-Sant Gervasi són els que presenten un promig diari de desplaçaments per persona més elevat (4,2 desplaçaments per persona i dia); per contra, els residents a Nou Barris presenten la mitjana de desplaçaments per persona i dia més baixa (3,3).

		Individus		Desplaçaments		Mitjana
		Absoluts	%	Absoluts	%	
Ciutat Vella	Població general amb mobilitat	84.618	91,0%	351.488	6,5%	4,2
	Població general sense mobilitat	8.413	9,0%	-	-	-
	Total	93.031	100,0%	351.488	6,5%	3,8
Eixample	Població general amb mobilitat	219.601	93,2%	902.269	16,7%	4,1
	Població general sense mobilitat	16.121	6,8%	-	-	-
	Total	235.722	100,0%	902.269	16,7%	3,8
Sants-Montjuïc	Població general amb mobilitat	156.330	96,5%	647.877	12,0%	4,1
	Població general sense mobilitat	5.631	3,5%	-	-	-
	Total	161.961	100,0%	647.877	12,0%	4,0
Les Corts	Població general amb mobilitat	69.155	95,6%	280.839	5,2%	4,1
	Població general sense mobilitat	3.167	4,4%	-	-	-
	Total	72.322	100,0%	280.839	5,2%	3,9
Sarrià-Sant Gervasi	Població general amb mobilitat	117.525	96,4%	516.179	9,6%	4,4
	Població general sense mobilitat	4.344	3,6%	-	-	-
	Total	121.869	100,0%	516.179	9,6%	4,2
Gràcia	Població general amb mobilitat	94.798	88,0%	393.930	7,3%	4,2
	Població general sense mobilitat	12.982	12,0%	-	-	-
	Total	107.780	100,0%	393.930	7,3%	3,7
Horta-Guinardó	Població general amb mobilitat	138.843	93,9%	554.094	10,3%	4,0
	Població general sense mobilitat	9.057	6,1%	-	-	-
	Total	147.900	100,0%	554.094	10,3%	3,7
Nou Barris	Població general amb mobilitat	125.324	86,2%	486.056	9,0%	3,9
	Població general sense mobilitat	20.003	13,8%	-	-	-
	Total	145.327	100,0%	486.056	9,0%	3,3
Sant Andreu	Població general amb mobilitat	117.301	91,7%	473.628	8,8%	4,0
	Població general sense mobilitat	10.662	8,3%	-	-	-
	Total	127.963	100,0%	473.628	8,8%	3,7
Sant Martí	Població general amb mobilitat	189.428	94,1%	780.897	14,5%	4,1
	Població general sense mobilitat	11.909	5,9%	-	-	-
	Total	201.338	100,0%	780.897	14,5%	3,9
Total Barcelona	Població general amb mobilitat	1.312.922	92,8%	5.387.255	100,0%	4,1
	Població general sense mobilitat	102.290	7,2%	-	-	-
	Total	1.415.212	100,0%	5.387.255	100,0%	3,8

1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels barcelonins

1.3. Mobilitat dels barcelonins segons tipus de recorregut

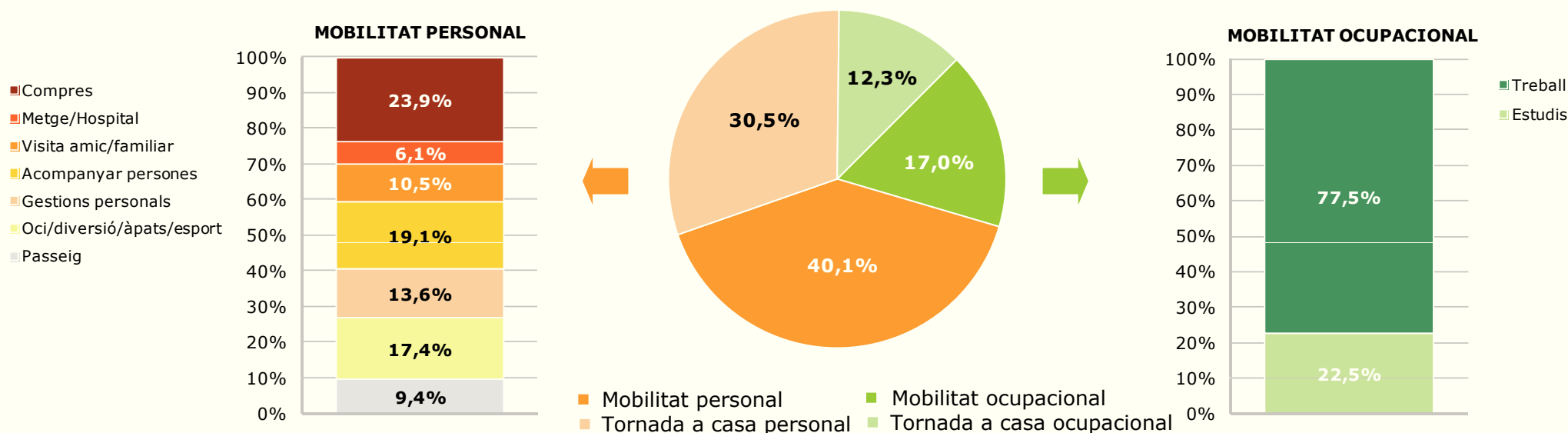
- Segons l'origen i la destinació, els desplaçaments realitzats pels residents a Barcelona es poden classificar en:
 - **Desplaçaments interns:** origen i destinació a la ciutat de Barcelona.
 - **Desplaçaments de connexió:** origen Barcelona i destinació fora d'aquest àmbit, i viceversa.
 - **Desplaçaments externs:** realitzats per residents a Barcelona amb origen i destinació fora de la ciutat.
- Els barcelonins de 16 i més anys realitzen en un dia feiner 5.387.255 desplaçaments: el 89,3% (4.809.769) són desplaçaments interns, el 9,3% són de connexió entre Barcelona i l'àmbit metropolità (504.521) i l'1,4% restant (75.965) són desplaçaments realitzats amb origen i destinació fora de la ciutat.



2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- Dels gairebé 5,4 milions de desplaçaments fets pels residents a Barcelona, el 70,6% es fan per motius personals,, mentre que el 29,4% restant són desplaçaments fets per motius ocupacionals (incloent les tornades a casa des d'aquests motius).
 - Dins la mobilitat personal els desplaçaments principals es fan per anar a comprar (23,9%) i per acompanyar a persones (el 19,1%).
 - En la mobilitat ocupacional són majoritaris els desplaçaments per feina (77,5%).



2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

MOTIUS DE LA MOBILITAT DIÀRIA

- La mobilitat diària del 66,6% de la població de Barcelona ciutat s'explica amb 10 cadenes de motius.
 - Concretament, les cadenes de motiu personal-tornada, ocupacional-tornada, personal-tornada-personal-tornada i ocupacional-tornada-personal-tornada, expliquen la mobilitat diària de més de la meitat de la població barcelonina.
- Les agrupacions de més 4 i més motius (desplaçaments) expliquen la mobilitat diària del 60,5% de la població de Barcelona.

Cadena de motius	% població
PT	16,3%
OT	14,9%
PTPT	10,2%
OTPT	9,1%
PTPTPT	3,5%
OTOT	3,5%
PPT	2,9%
OPT	2,4%
PPTPT	2,3%
PTPPT	1,5%
Altres*	33,4%

Combinacions de motius	% població
1 motiu	1,2%
2 motius	31,4%
3 motius	7,0%
4 i més motius	60,5%

* 202 cadenes de motius diferents

O= Ocupacional P= Personal

T= Tornada a casa

2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

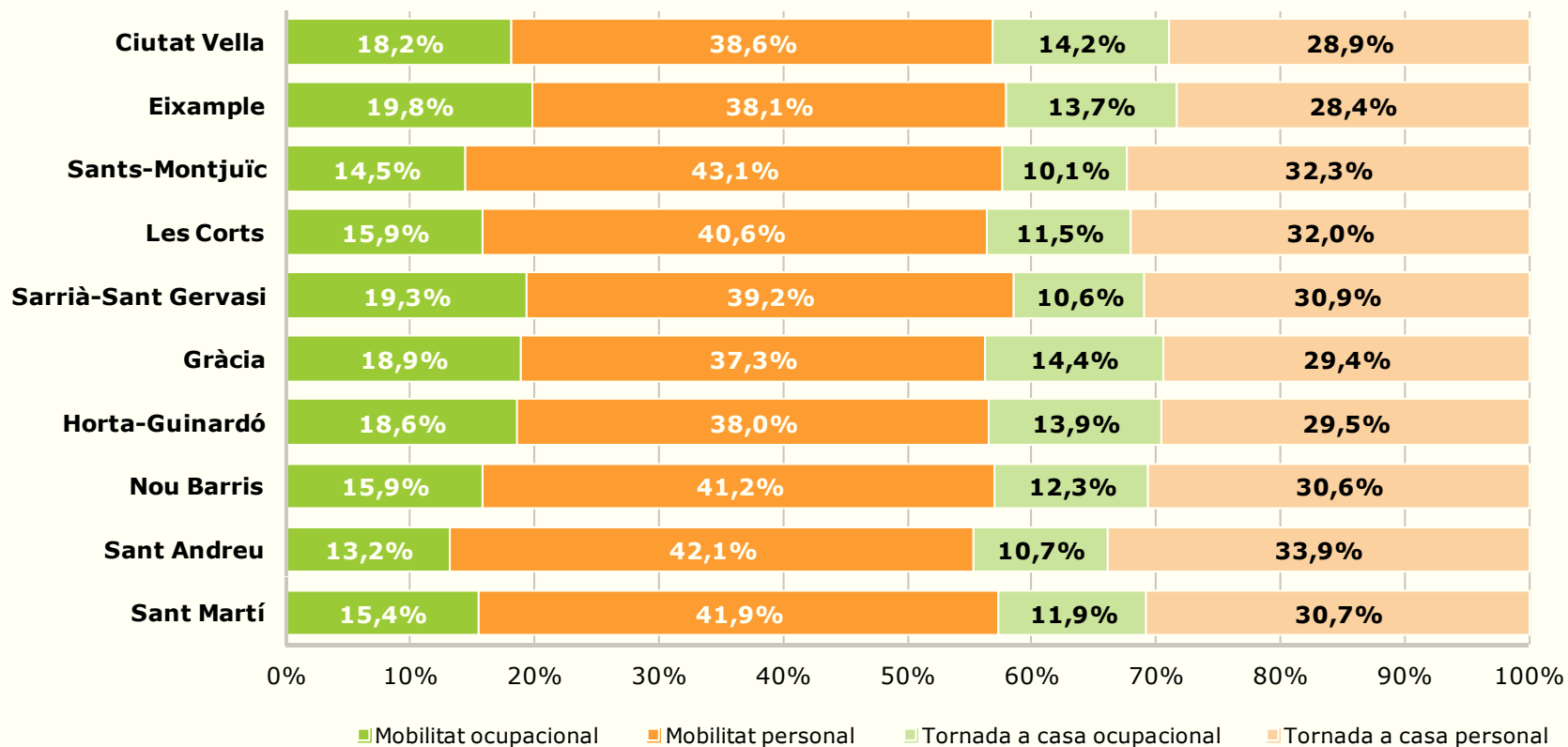
- La mobilitat ocupacional és predominant en els desplaçaments de connexió i externs. Per contra, la mobilitat personal és predominant en els desplaçaments interns.
 - En la desagregació de tots els motius, el treball seguit de les compres, són els dos motius amb una major proporció (11,1% i 10,5%, respectivament).
 - Dins de les diferents connexions metropolitanes, la mobilitat ocupacional pren més pes en les relacions entre Barcelona i la resta de l'RMB (47,8%). En part, es deu al pes que té la mobilitat per estudis (11,3%).

Motiu de desplaçament	INTERNS		CONNEXIÓ		EXTERNES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat ocupacional	715.001	14,9%	162.960	32,5%	40.461	53,3%	918.422	17,0%
Mobilitat personal	2.026.468	42,1%	102.860	20,5%	31.090	40,9%	2.160.418	40,1%
Tornada a casa ocupacional	527.693	11,0%	133.911	26,7%	1.824	2,4%	663.427	12,3%
Tornada a casa personal	1.540.608	32,0%	101.790	20,3%	2.589	3,4%	1.644.988	30,5%
Total	4.809.769	100,0%	501.521	100,0%	75.965	100,0%	5.387.255	100,0%

Dades amb la desagregació de tots els motius. [Pàgina 132](#)

2.3. Anàlisi territorial

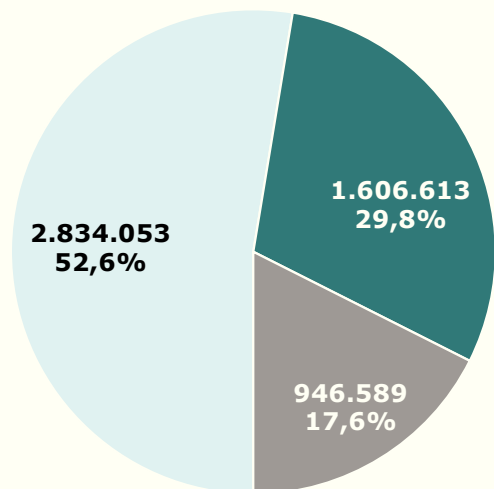
- La mobilitat personal és majoritària en tots els desplaçaments dels residents a Barcelona, independentment del districte de residència. Destaquen especialment els fluxos per motius personals inclòs les tornades a casa des d'aquests motius, entre els residents a Sant Andreu i a Sants-Montjuïc, amb una proporció superior al 75% de la mobilitat total.
- Els districtes de residència on la mobilitat ocupacional és més important és a l'Eixample i a Sarrià-Sant Gervasi. En ambdós casos la mobilitat ocupacional (només anades) és de gairebé el 20% del conjunt de la mobilitat.



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- Els barcelonins realitzen més de la meitat dels seus desplaçaments a peu (50,5%); el segueix el transport públic (29,8%). L'ús del transport privat en un dia laborable entre els residents a Barcelona no arriba al 18%.
 - L'anar a peu, en metro, en cotxe (com a conductor i com acompanyant) són els mitjans de transport més utilitzats pels barcelonins.



■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	2.721.157	50,5%
Bicicleta	112.896	2,1%
Total no motoritzat	2.834.053	52,6%
Autobús	597.970	11,1%
Metro	719.042	13,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	205.913	3,8%
Resta transport públic	83.688	1,6%
Total transport públic	1.606.613	29,8%
Cotxe conductor	492.512	9,1%
Cotxe acompanyant	151.179	2,8%
Moto	291.559	5,4%
Resta transport privat	11.338	0,2%
Total transport privat	946.589	17,6%
Total	5.387.255	100,0%

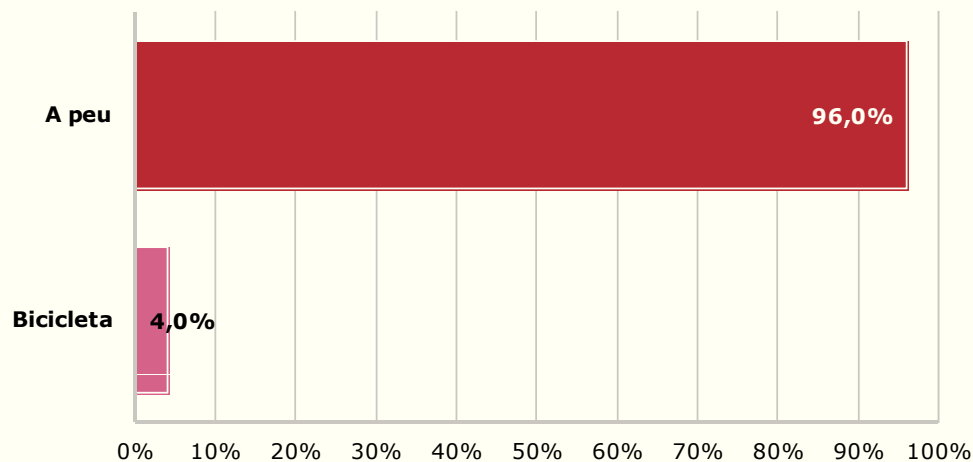
El valor *en cursiva* s'ha de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en 30 casos.

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

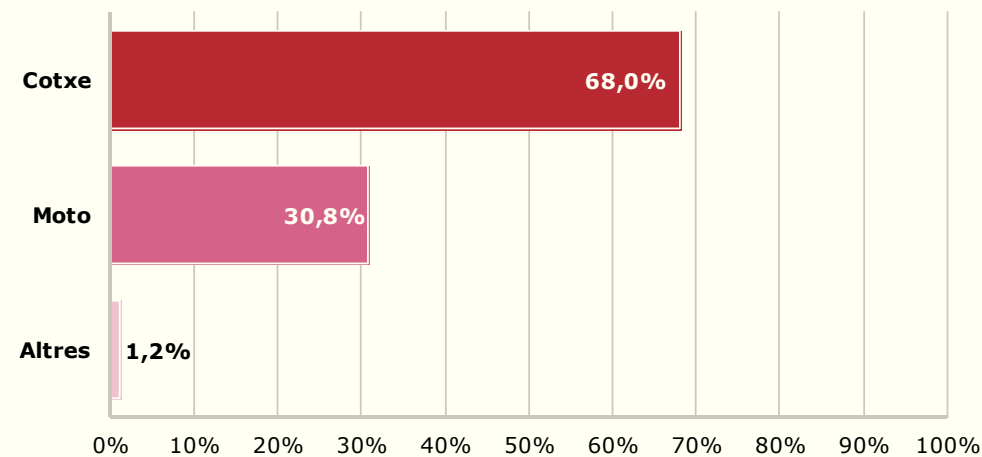
MODES NO MOTORITZATS

- Els desplaçaments a peu són majoritaris
- L'ús de la bicicleta representa el 4% d'aquest tipus de desplaçaments.



TRANSPORT PRIVAT

- L'ús del cotxe és majoritari en els desplaçaments en transport privat: el 68% del total de desplaçaments es realitzen amb cotxe.
- La quota d'ús de la moto entre els barcelonins és elevada, gairebé un 31% del conjunt de la mobilitat privada.

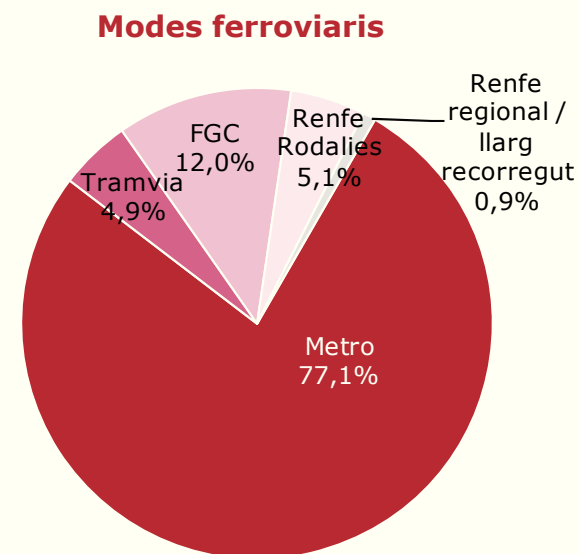
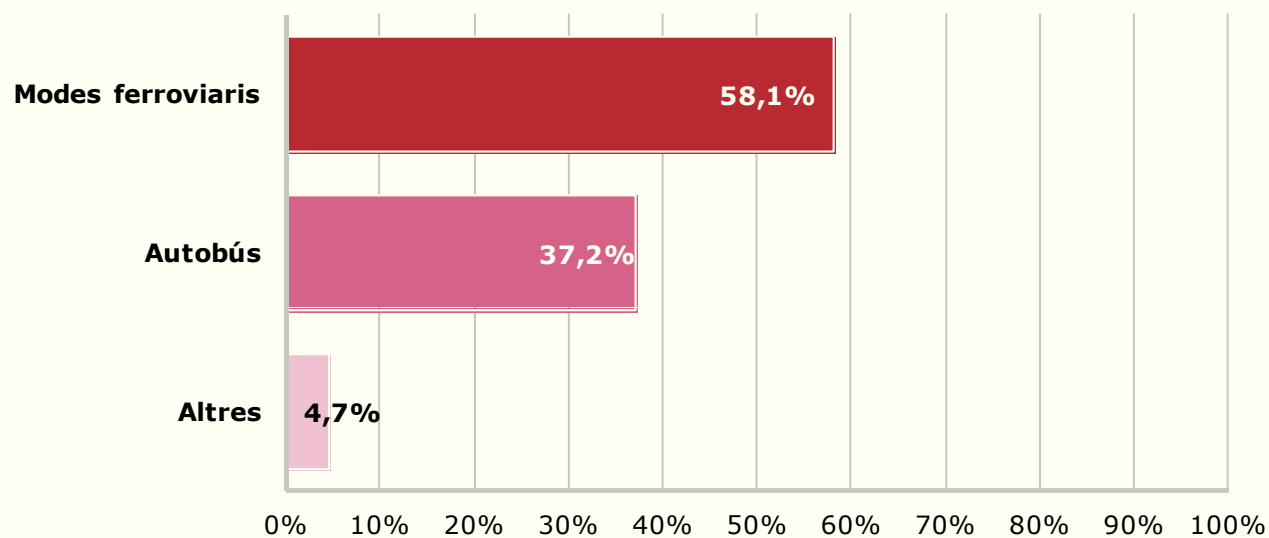


3. Mode de transport

3.1. Dades generals

TRANSPORT PÚBLIC

- Els mitjans ferroviaris són més utilitzats que l'autobús. Entre els primers destaca el metro.



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

TRANSPORT PRIVAT

- **La taxa d'ocupació mitjana** del cotxe (persones per vehicle) **declarada**, en els viatges dels barcelonins és d'1,8.
- Segons el districte de residència es constata com els residents al districte de Gràcia declaren en els seus viatges en cotxe una ocupació lleugerament més elevada (2).

Districte de residència	Ocupació mitjana declarada cotxe
Ciutat Vella	1,7
Eixample	1,7
Sants-Montjuïc	1,6
Les Corts	1,8
Sarrià-Sant Gervasi	1,8
Gràcia	2,0
Horta-Guinardó	1,7
Nou Barris	1,5
Sant Andreu	1,9
Sant Martí	1,9
Total BCN	1,8

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

PERFIL D'USUARI SEGONS MITJÀ DE TRANSPORT

- Segons el mitjà de transport utilitzat en els desplaçaments dels residents a Barcelona, s'ha establert un perfil d'usuari tipus a partir de la categorització dels modes de transport principals en tres variables sociodemogràfiques (gènere, edat i situació professional). De l'anàlisi se n'extreu que:
 - Les dones, de 65 i més anys, jubilades o pensionistes i que es desplacen per motius personals, constitueixen el perfil més habitual de la mobilitat en autobús i a peu.
 - Els homes, de 30 a 64 anys, ocupats i que es desplacen per motius personals són els usuaris tipus de la bicicleta, el cotxe conductor i la moto conductor, és a dir, dels mitjans de transport privats.
 - El major volum de desplaçaments en modes ferroviaris i en cotxe acompanyant el realitzen dones d'edat entre 30 i 64 anys, que en el primer cas es desplacen per motius ocupacionals i que estan treballant. En el segon cas, són dones que es desplacen per motius personals i que es dediquen a les tasques de la llar.

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

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

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- Els residents a Barcelona utilitzen diferentment els mitjans de transport segons el tipus de recorregut que realitzen, així:
 - En els desplaçaments interns, són els modes no motoritzats i el transport públic. En concret, l'anar a peu és majoritari (55,7% de quota d'ús), seguit del metro (13,6%) i de l'autobús urbà (12,1%).
 - En els fluxos de connexió entre la ciutat de Barcelona i la resta de corones metropolitanes, s'utilitza sobretot el vehicle privat i el transport públic. Segons la corona metropolitana de connexió, es donen algunes diferències:
 - El transport públic és més utilitzat en les connexions entre Barcelona i l'entorn metropolità més proper (és a dir, la resta de la Primera corona metropolitana i resta de l'AMB).
 - El transport privat s'utilitza amb més intensitat en les connexions amb la resta de l'RMB i altres territoris fora de l'RMB.
 - En la mobilitat externa, és majoritari l'ús dels modes no motoritzats.

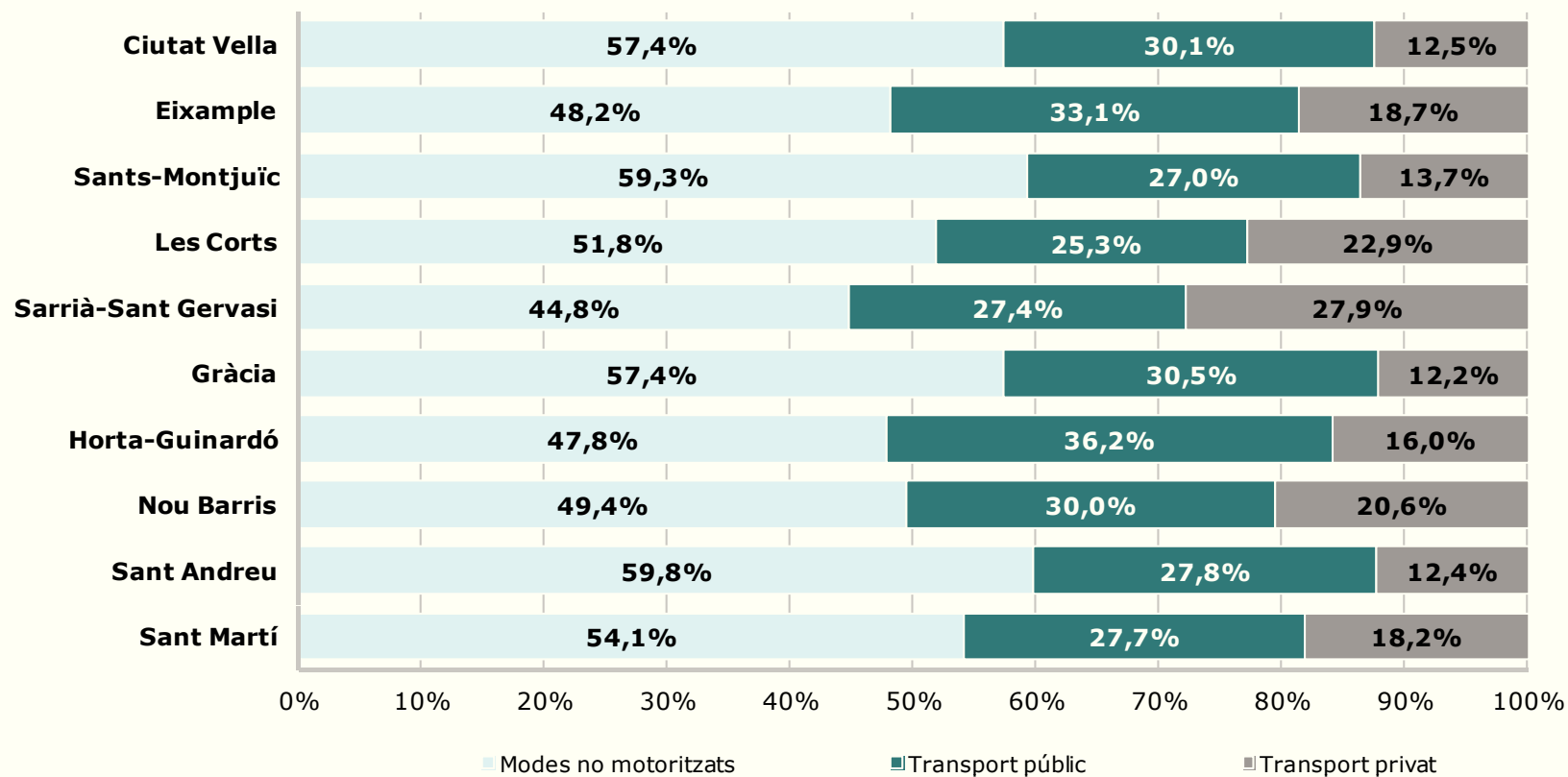
Mode de transport	INTERNES		CONNEXIÓ		EXTERNES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Modes no motoritzats	2.789.137	58,0%	23.241	4,6%	21.675	28,5%	2.834.053	52,6%
Transport públic	1.406.247	29,2%	197.370	39,4%	2.996	3,9%	1.606.613	29,8%
Transport privat	614.385	12,8%	280.910	56,0%	51.294	67,5%	946.589	17,6%
Total	4.809.769	100,0%	501.521	100,0%	75.965	100,0%	5.387.255	100,0%

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

Dades amb la desagregació de tots els modes. [Pàgina 133](#)

3.3. Anàlisi territorial

- La mobilitat dels barcelonins segons el districte de residència mostra un ús majoritari dels modes no motoritzats i del transport públic en tots els àmbits.
- El transport públic és més utilitzat pels residents a l'Eixample (33,1%), mentre que els residents a Sarrià-Sant Gervasi són els que utilitzen amb major proporció el transport privat (27,9%).

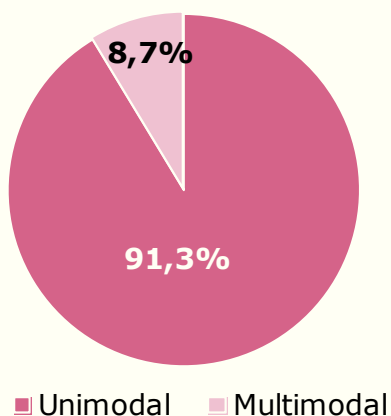


3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

3.4.1. Dades generals

- Els desplaçaments poden ser unimodals o multimodals depenent del nombre de mitjans de transport utilitzats; així són unimodals els desplaçaments en els que s'utilitza només un mitjà de transport, mentre que són multimodals els desplaçaments que es fan amb més d'un mitjà de transport.
 - El 91,3% dels desplaçaments residents a Barcelona són unimodals, mentre que el 8,7% són multimodals.
 - Els modes que presenten una major multimodalitat són els modes no motoritzats i el transport públic.



Mode de transport	Etapes	%
Caminant	3.013.199	50,8%
Bicicleta	129.395	2,2%
Total no motoritzat	3.142.594	52,9%
Autobús	716.167	12,1%
Metro	804.382	13,6%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	209.504	3,5%
Resta transport públic	102.589	1,7%
Total transport públic	1.832.642	30,9%
Cotxe	655.056	11,0%
Moto	294.392	5,0%
Resta vehicle privat	11.338	0,2%
Total vehicle privat	960.786	16,2%
TOTAL ETAPES	5.936.023	100,0%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	5.387.255	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,10	

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

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

3.4.1. Dades generals

- Els desplaçaments unimodals es fan principalment caminant i en bicicleta (amb una quota del 57,5%), seguit del transport públic (23,6%) i del transport privat (18,9%).
- Les cadenes modals més utilitzades són les que combinen els modes no motoritzats amb el transport públic (53%) seguit, de la combinació de diferents mitjans de transport públic (39%).

Desplaçaments unimodals

Mode de transport	Desplaçaments	Percentatge
Modes no motoritzats	2.826.831	57,5%
Transport públic	1.162.513	23,6%
Transport privat	930.648	18,9%
Total	4.919.991	100,0%

Desplaçaments multimodals. Principals cadenes

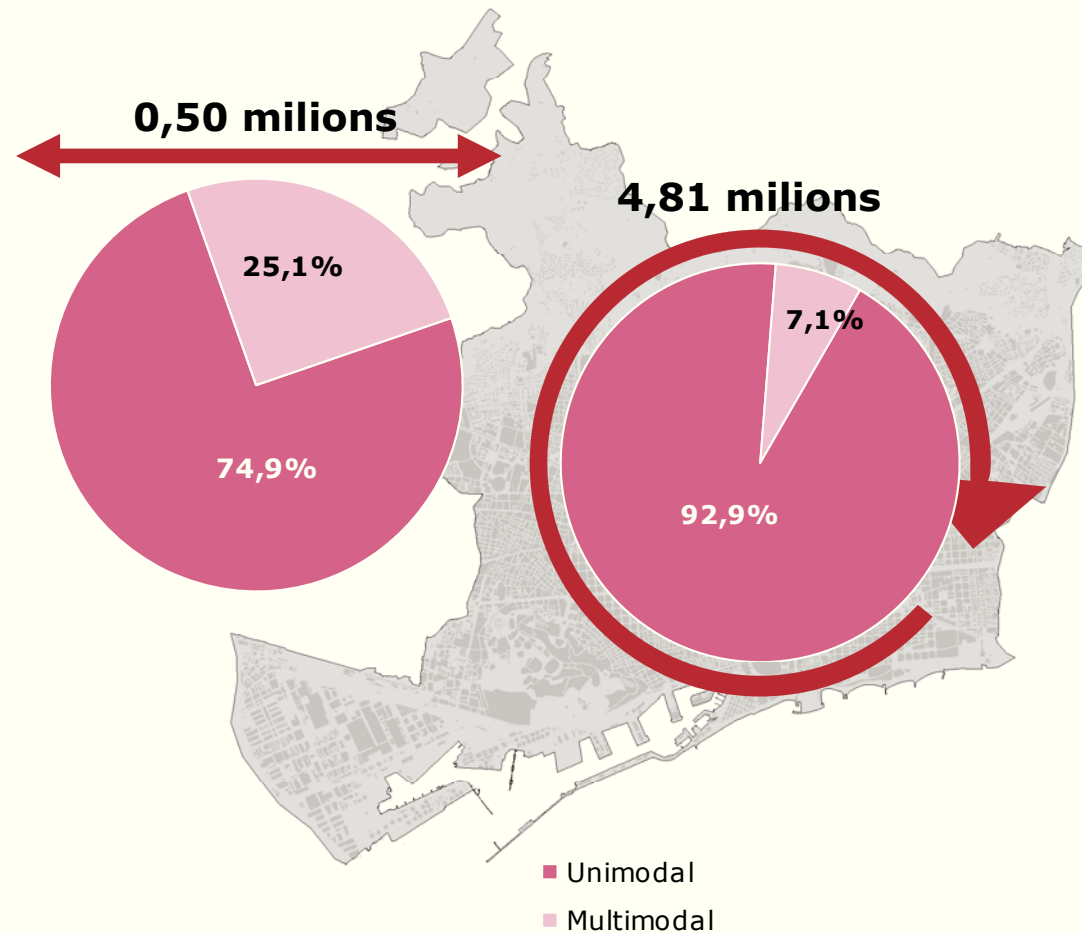
Cadenes modals	Desplaçaments	Percentatge
No motoritzat + T. Públic	247.828	53,0%
T. Públic + T. Públic	182.075	39,0%
T. Públic + T. Privat	13.314	2,8%
No motoritzat + T. Privat	13.309	2,8%
No motoritzat + No motoritzat	7.222	1,5%
T. Privat + T. Públic + No motoritzat	3.516	0,8%
Total	467.264	100,0%

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

3.4.2. Segons tipus de recorregut

- Els desplaçaments de més d'una etapa (és a dir, multimodals) incrementen quan els desplaçaments connecten Barcelona amb altres territoris.



3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

- El lloc d'aparcament del **cotxe** en un dia laborable dels residents a Barcelona és bastant heterogeni. Amb tot, l'aparcament en propietat lloguer o concessió té la major quota d'ús, un 35,7%. També és remarcable l'aparcament al carrer (21,6%) i l'aparcament gratuït en destinació (22,2%). En el 10,6% dels viatges, el cotxe s'aparca en zones de pagament (pàrking de pagament, zona verda i zona blava).
- L'aparcament de la **moto** en un dia laborable es concentra sobretot al carrer (66,7%). La proporció de motos que s'aparquen a la vorera s'equipara a les que s'aparquen en zones regulades en calçada. L'aparcament en propietat i de pagament obté menys representació que en el cas del cotxe.

Lloc d'aparcament del cotxe	Percentatge
(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	18,2%
(Al carrer) Sobre la vorera	0,9%
(Al carrer) En doble fila	2,5%
Carrer	21,6%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	35,7%
Propietat o lloguer	35,7%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	4,5%
Zona blava	2,7%
Àrea verda	3,4%
Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	0,2%
Aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius	0,7%
Aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients)	22,2%
No aparca, només para un moment	7,9%
Altres	0,8%
No ho sap, no contesta	0,3%
Altres zones d'aparcament	42,8%
Total	100,0%

Lloc d'aparcament de la moto	Percentatge
(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	33,6%
(Al carrer) Sobre la vorera	33,1%
Carrer	66,7%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	22,9%
Propietat o lloguer	22,9%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	0,8%
Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	0,0%
Aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients)	8,4%
No aparca, només para un moment	1,3%
Altres	0,0%
No ho sap, no contesta	0,0%
Altres zones d'aparcament	10,4%
Total	100,0%

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.4.1. Lloc d'aparcament del cotxe segons municipi de destinació

- El lloc d'aparcament en destinació del cotxe que utilitzen els barcelonins varia segons si el desplaçament s'efectua al municipi de residència o no.
- Així, l'aparcament al carrer i l'aparcament gratuït inclou la majoria dels viatges fets cap a un altre municipi de residència. Contràriament, en els desplaçaments interns a Barcelona (descomptant les tornades a casa) es redueix l'aparcament al carrer i l'aparcament gratuït, mentre s'incrementa l'ús de l'aparcament de pagament.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència*	A un altre municipi
Carrer	26,7%	31,4%
Propietat, lloguer o concessió	6,3%	5,0%
Aparcament de pagament **	18,6%	6,6%
Aparcament gratuït ***	25,8%	52,6%
No aparca, només para un moment	21,4%	2,3%
Altres	1,3%	1,5%
No ho sap, no contesta	0,0%	0,8%
Total	100,0%	100,0%

* No inclou els desplaçaments de tornada a casa

**Inclou pàrking de pagament, zona blava i àrea verda (cal tenir present que Barcelona l'àrea verda és gratuïta per als residents a la seva zona autoritzada, excepte en casos puntuals).

*** Inclou aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius i aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients).

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.4.2. Lloc d'aparcament del cotxe segons el motiu

- El lloc d'aparcament del cotxe també varia en funció del motiu pel qual s'efectua el desplaçament. Així:
 - Bona part de l'aparcament del cotxe en els desplaçaments per motius ocupacionals es localitza en zones gratuïtes en destinació (57%) i al carrer (26,6%).
 - En la mobilitat personal, encara que el carrer i l'aparcament gratuït són també les principals formes d'aparcar, l'aparcament de pagament obté més representació. Això constata el major ús d'aquesta modalitat a l'hora de realitzar determinades gestions personals (sobretot per anar al metge/hospital). Encara que l'aparcament de pagament també és significatiu per anar a comprar, l'aparcament gratuït (cal tenir en compte les zones habilitades en els centres comercials i supermercats) és especialment elevat. El motiu més diferenciat a la resta és l'acompanyar a persones, ja que en el 48% dels casos els entrevistats declaren no aparcar i estacionar un moment a la via pública.
- En la tornada a casa, l'aparcament en propietat/lloguer/concessió és el més freqüent (engloba el 78,9% dels viatges per aquest motiu), seguit de l'aparcament al carrer.

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal					Tornada a casa	Total
		Compres	Acompanyar persones	Gestions personals, visita metge, visita amics/familiars	Oci/àpats /esport	Total Mobilitat personal		
Carrer	26,6%	27,7%	26,3%	35,5%	34,3%	31,2%	11,3%	21,6%
Propietat, lloguer o concessió	7,1%	0,0%	0,0%	7,1%	4,0%	2,7%	78,9%	35,7%
Aparcament de pagament *	8,9%	23,7%	10,4%	28,6%	20,9%	18,3%	6,5%	10,6%
Aparcament gratuït **	57,0%	36,2%	12,7%	11,6%	35,3%	17,9%	1,9%	23,0%
No aparca, només para un moment	0,0%	4,0%	48,0%	14,4%	2,8%	26,8%	0,7%	7,9%
Altres	0,4%	0,0%	2,5%	2,7%	2,8%	2,4%	0,3%	1,0%
No ho sap, no contesta	0,0%	8,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,3%	0,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*Inclou pàrking de pagament, zona blava i àrea verda (cal tenir present que Barcelona l'àrea verda és gratuïta per als residents a la seva zona autoritzada, excepte en casos puntuals).

** Inclou aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius i aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients).

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

LA MOBILITAT DELS BARCELONINS

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

- En els desplaçaments per motiu treball i estudis (i les respectives tornades a casa) els barcelonins utilitzen majoritàriament mitjans públics (44,8%). Contràriament, en la mobilitat personal, caminar i anar en bicicleta és més freqüent. El vehicle privat té menys incidència en aquest tipus de desplaçaments que els que són per treball i estudis.
 - Els desplaçaments per treballar i estudiar es realitzen sobretot en ferrocarril metropolità i caminant. Els desplaçaments per motiu estudis també es fan en bona part amb mitjans ferroviaris (FGC, Renfe rodalies i tramvia), mentre que els que es fan per anar a la feina, la quota d'ús del cotxe conductor és també significativa.
 - Encara que com s'ha vist la mobilitat personal es fa sobretot a peu, existeixen diferències a l'hora d'utilitzar els diferents mitjans de transport en funció dels diferents motius personals. Així, per exemple, l'autobús té més incidència en els desplaçaments per motiu compres, visita metge/hospital i el passeig. El metro, per altra banda, té més incidència en desplaçaments relacionats amb l'oci i el lleure i amb les visites a amics o familiars. El cotxe, en canvi, s'associa més en la mobilitat per acompanyar a persones.

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	235.529	1.390.696	168.568	1.039.260	2.834.053
	Transport públic	411.690	501.091	305.186	388.645	1.606.613
	Transport privat	271.202	268.631	189.674	217.082	946.589
	Total	918.422	2.160.418	663.427	1.644.988	5.387.255
% columna	Modes no motoritzats	25,6%	64,4%	25,4%	63,2%	52,6%
	Transport públic	44,8%	23,2%	46,0%	23,6%	29,8%
	Transport privat	29,5%	12,4%	28,6%	13,2%	17,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	8,3%	49,1%	5,9%	36,7%	100,0%
	Transport públic	25,6%	31,2%	19,0%	24,2%	100,0%
	Transport privat	28,7%	28,4%	20,0%	22,9%	100,0%
	Total	17,0%	40,1%	12,3%	30,5%	100,0%

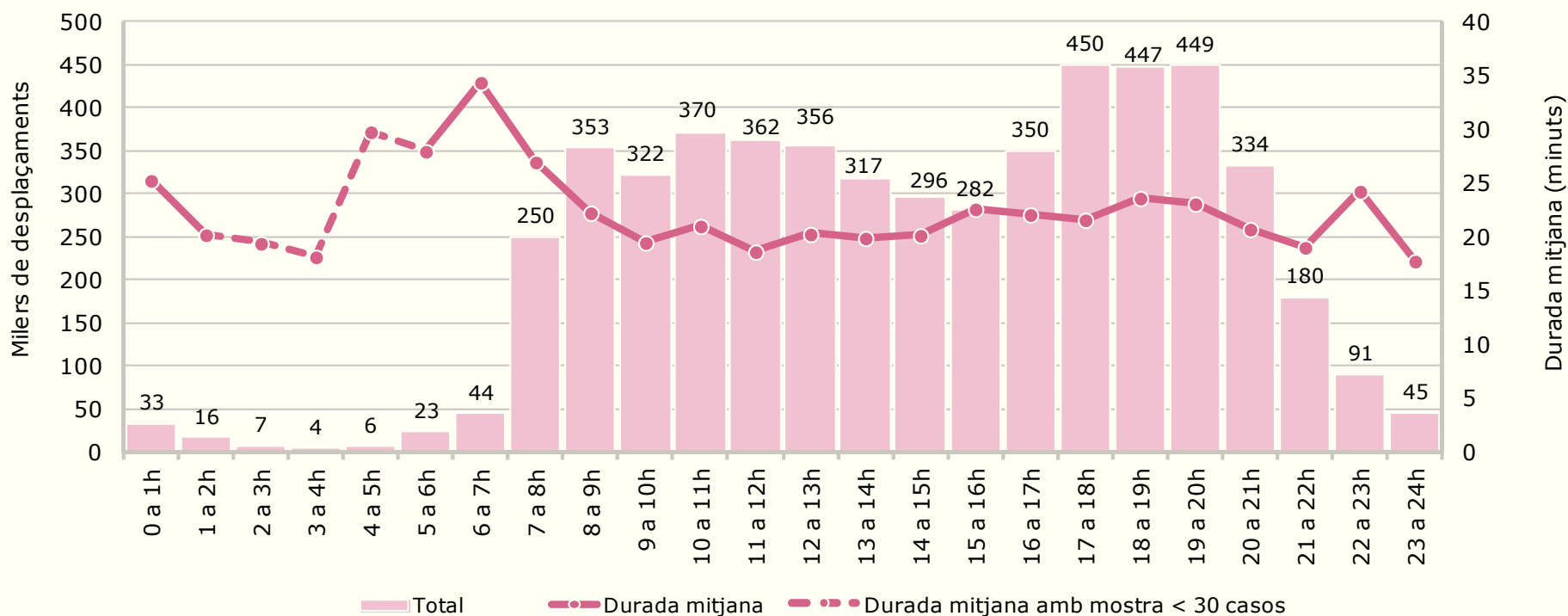
Dades amb la desagregació de tots els motius i modes modes. [Pàgines 134 i 135](#)

LA MOBILITAT DELS BARCELONINS

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

- En la distribució horària de la mobilitat dels barcelonins al llarg d'un dia feiner, destaca un període de màxima concentració a la tarda, entre les 17 i les 20 hores, quan es produeixen el 25% dels desplaçaments de tot el dia feiner. Aquest període coincideix amb les sortides de la feina i de l'escola i també amb l'horari de funcionament de bona part dels serveis i comerços.
- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments varia en funció de la franja horària. Així, aquells iniciats a primeres hores del matí són els de major durada. Durant la resta del dia, la durada mitjana fluctua menys.

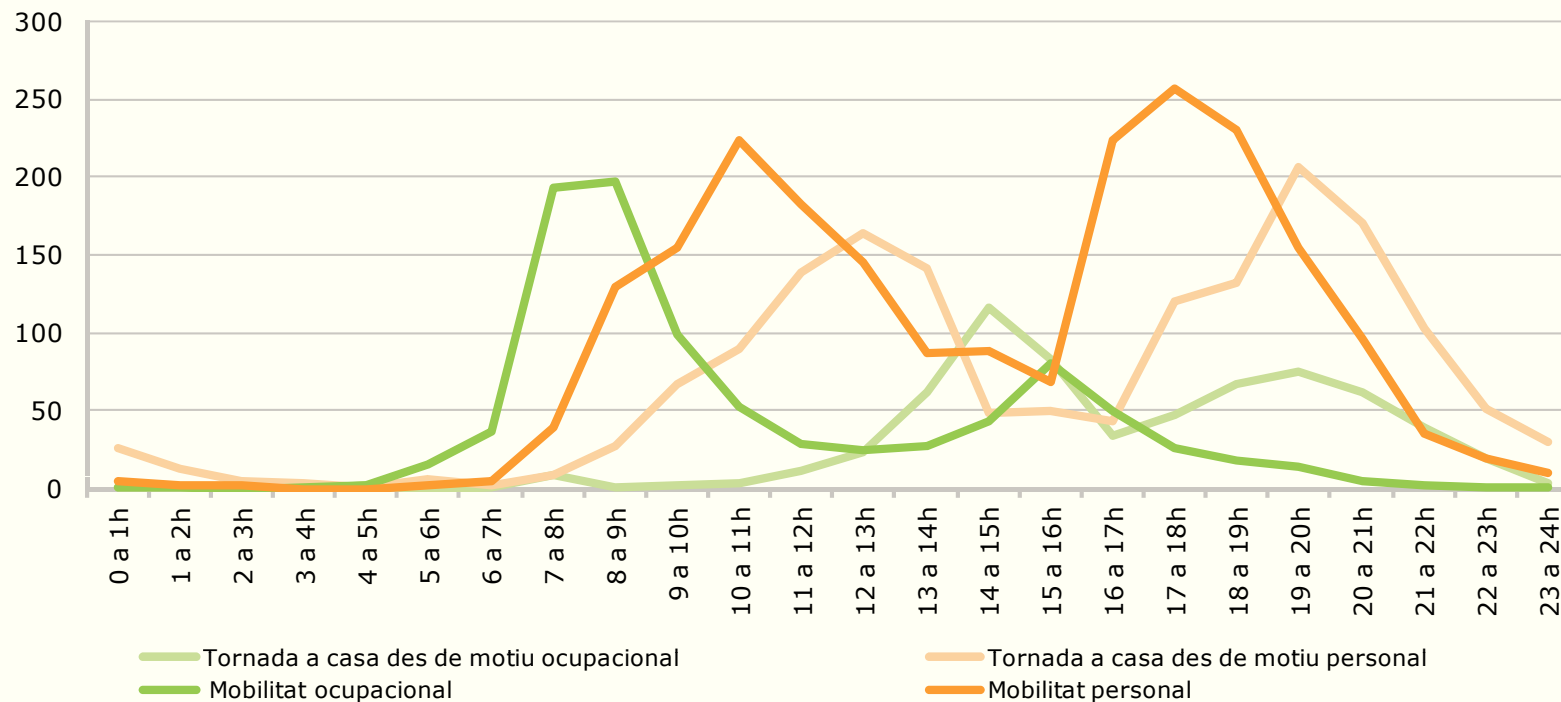


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons el motiu

- La distribució horària dels desplaçaments dels residents a Barcelona ciutat segons el motiu mostra diferències al llarg d'un dia feiner:
 - A primeres hores del matí els desplaçaments són majoritàriament per treball i estudis; a mig matí predominen els desplaçaments personals; al migdia, a partir de les 12 hores i fins les 15 hores, els desplaçaments s'efectuen principalment per tornar a casa, primer des de motius personals i després a partir de les 14 hores des de motius ocupacionals; a la tarda, a partir de les 17 hores predomina la mobilitat personal i a partir de les 19 hores i fins les 21 hores, s'efectuen desplaçaments de tornada a casa, majoritàriament des de motius personals.

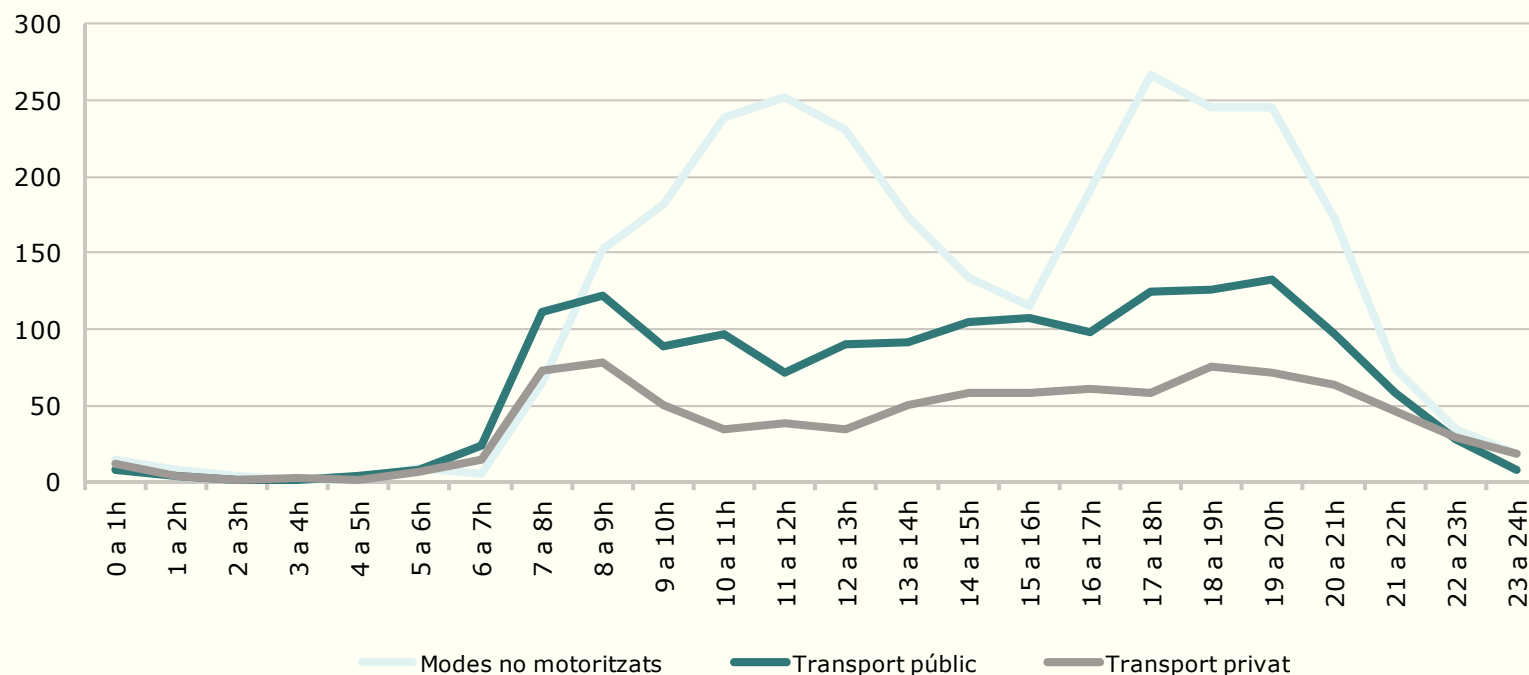


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport

- Els barcelonins realitzen bona part dels seus desplaçaments caminant i en bicicleta, de forma que, la intensitat d'aquests modes és superior als fluxos en transport públic i transport privat en gairebé totes les franges diürnes. Aquesta pauta, però, no és dóna entre les 15 i les 16 hores, quan la mobilitat no motoritzada decreix i s'equilibra amb el transport públic.
- La mobilitat diària en transport públic i en transport privat presenta una pauta horària similar al llarg de la jornada, amb una vinculació a la mobilitat per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa en l'hora punta del matí.



5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

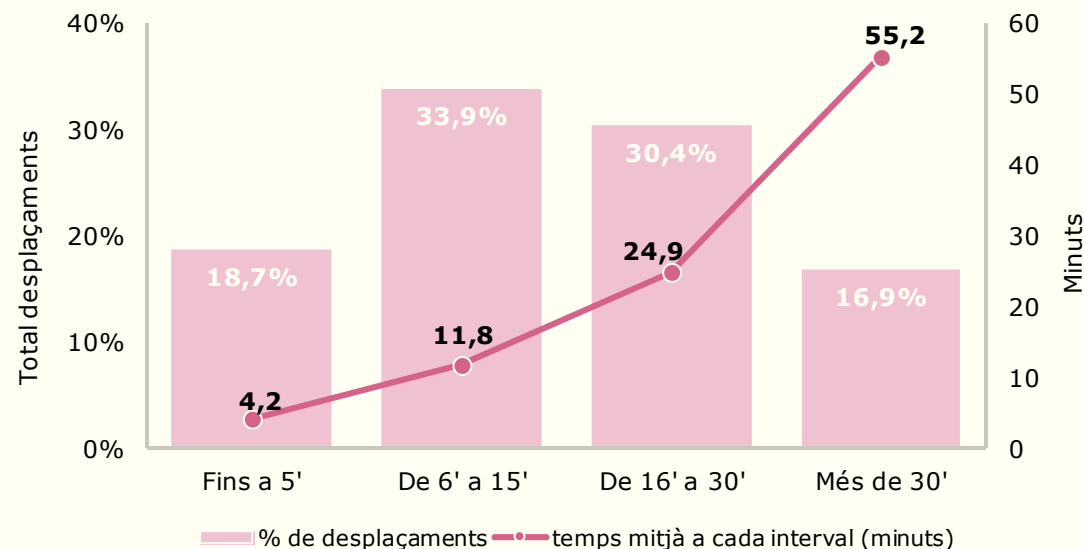
5.2.1. Dades globals

- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments dels residents a Barcelona és de 22,7 minuts.
- Es constaten variacions en la durada dels desplaçaments segons el tipus de recorregut realitzat. Així, si només es consideren els desplaçaments interns a Barcelona, la durada mitjana percebuda és la més baixa, 19 minuts. En considerar els desplaçaments amb origen o destinació Barcelona, la durada mitjana percebuda augmenta fins als 48 minuts.

Tipus de recorregut	Durada mitjana	Total desplaçaments
Interns	19,0	4.809.769
Connexió	47,8	501.521
Total*	21,7	5.387.255

* Inclou desplaçaments interns, connexió i externs

- El 64,3% dels desplaçaments tenen una durada mitjana d'entre 6 i 30 minuts; el 18,7% són desplaçaments amb una durada de 5 o menys minuts; els desplaçaments amb una durada superior (més de 30 minuts), representen gairebé el 17% del total de la mobilitat dels barcelonins.



5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.2. Durada mitjana percebuda segons motiu

- Considerant que la mobilitat personal s'associa a mobilitat a peu i, per tant, a desplaçaments de menys durada, el temps de la mobilitat personal és menor a la mobilitat ocupacional. Es dona una diferència de 7 minuts.
 - L'anar a comprar i l'acompanyar a persones, desplaçaments que normalment es realitzen en un àmbit de proximitat a la residència, són els percebuts amb una menor durada mitjana.

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	25,6
Mobilitat personal	18,5
Tornada a casa ocupacional	27,3
Tornada a casa personal	21,5
Total	21,7

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	25,6
Estudis	25,6
Compres	11,6
Metge/Hospital	25,9
Visita amic/familiar	22,0
Acompanyar persones	14,5
Gestions personals	21,8
Oci/diversió/àpats/esports	17,4
Passeig	32,7
Tornada a casa ocupacional	27,3
Tornada a casa personal	21,5
Total	21,7

Temps expressat en minuts

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.3. Durada mitjana percebuda segons mode de transport

- Els mitjans de transport de rodalies (FGC i Rodalies Renfe), que permeten connexions a bona part del territori metropolità, són en els que els entrevistats declaren invertir-hi més temps (57,3 i 40,8 minuts respectivament).
- Els desplaçaments de menor durada són els que es fan a peu (14,7 minuts) i en moto conductor (16,3 minuts).

Mode de transport	Durada mitjana
Modes no motoritzats	14,9
Transport públic	32,2
Transport privat	24,4
Total	21,7

Temps expressat en minuts

Mitjà de transport	Durada mitjana
Caminant	14,7
Bicicleta	19,3
Autobús	31,4
Metro	29,0
Tramvia	28,3
FGC	40,8
Renfe Rodalies	57,3
<i>Aubobús empresa</i>	<i>48,3</i>
<i>Autocar (excursions)</i>	<i>59,8</i>
Taxi	32,5
<i>Renfe regional/llarg recorregut</i>	<i>74,8</i>
<i>Altres vehicles col·lectius</i>	<i>79,2</i>
Cotxe com a conductor	27,4
Cotxe com a acompanyant	30,1
Moto com a conductor	16,3
<i>Moto com a acompanyant</i>	<i>9,9</i>
<i>Furgoneta/camió</i>	<i>30,9</i>
Total	21,7

Temps expressat en minuts

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

6. La mobilitat segons segments de població

6.1. Grau de mobilitat

- **Gènere:** Les dones fan un promig diari de desplaçaments lleugerament superior al dels homes.
- **Edat:** El grau de mobilitat creix lleugerament fins als 64 anys, quan disminueix la mitjana de desplaçaments diaris.
- **Situació professional:** Els aturats, la població dedicada a les tasques de la llar i els ocupats realitzen un major nombre de desplaçaments, mentre que els jubilats o pensionistes són els que tenen un grau de mobilitat menor.
- **Estudis acabats:** A mesura que augmenta el nivell d'estudis també ho fa el grau de mobilitat.

Segments de població	Barcelona	
	Total població	Població mòbil
Homes	3,7	4,0
Dones	3,9	4,2
De 16 a 29 anys	3,7	3,8
De 30 a 64 anys	4,1	4,3
De 65 i més anys	3,2	3,8
Homes 16 a 29 anys	3,7	3,8
Homes 30 a 64 anys	3,8	4,0
Homes 65 i més anys	3,6	4,1
Dones 16 a 29 anys	3,8	3,9
Dones 30 a 64 anys	4,3	4,6
Dones 65 i més anys	2,9	3,7
Actiu ocupat/da	4,0	4,1
Actiu en atur	4,2	4,6
Jubilat o pensionista	3,3	4,0
Tasques de la llar*	4,5	4,8
Estudiant	3,5	3,6
Sense estudis	3,3	4,2
Primaris	3,3	3,8
Secundaris	3,9	4,2
Estudis universitaris	4,0	4,2
Total BCN	3,8	4,1

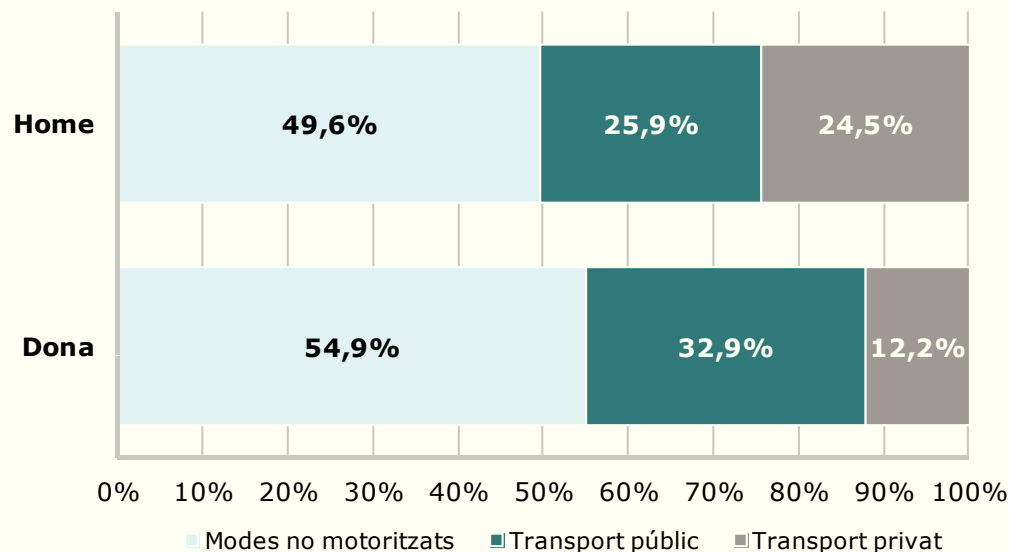
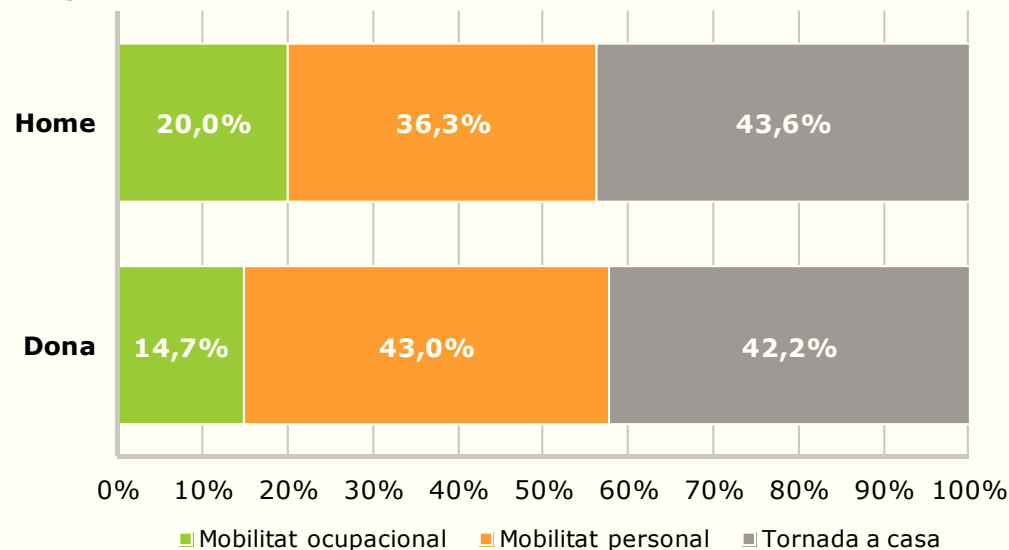
* Persones que declaren dedicar-se a les tasques de la llar i que tenen menys de 65 anys.

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.1. Gènere

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La mobilitat per motiu treball i estudis és més àmplia en la població masculina. Es dona una diferència de 5,3 punts entre homes i dones.
- Respecte l'ús dels modes de transport en dia feiner, les dones es mouen amb major mesura en modes no motoritzats i en transport públic. La quota modal del vehicle privat entre els homes residents a Barcelona és el doble que la de les dones.



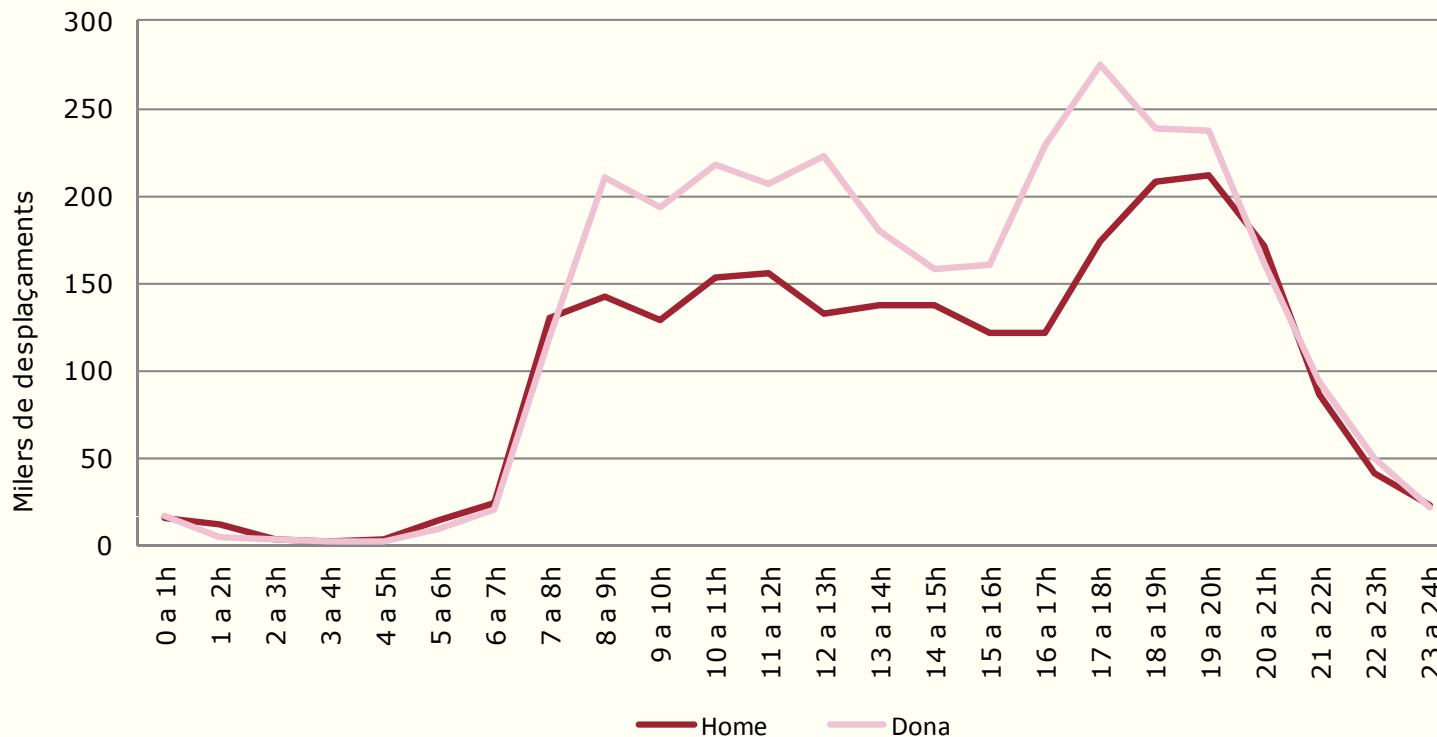
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.1. Gènere

DISTRIBUCIÓ HORÀRIA

- La distribució de la mobilitat diària segons gènere indica com el major volum de desplaçaments realitzats per les dones es concentra entre les 8-13h i entre les 16-19h, amb una disminució de la mobilitat entre les 13-15h.
- En el cas dels homes, la mobilitat es manté més estable fins a les 17h, moment en què es dona una marcada franja punta.
- La franja màxima de concentració de desplaçaments de la tarda que es dona pel conjunt de la població, en el cas de les dones s'inicia una hora abans que els homes.



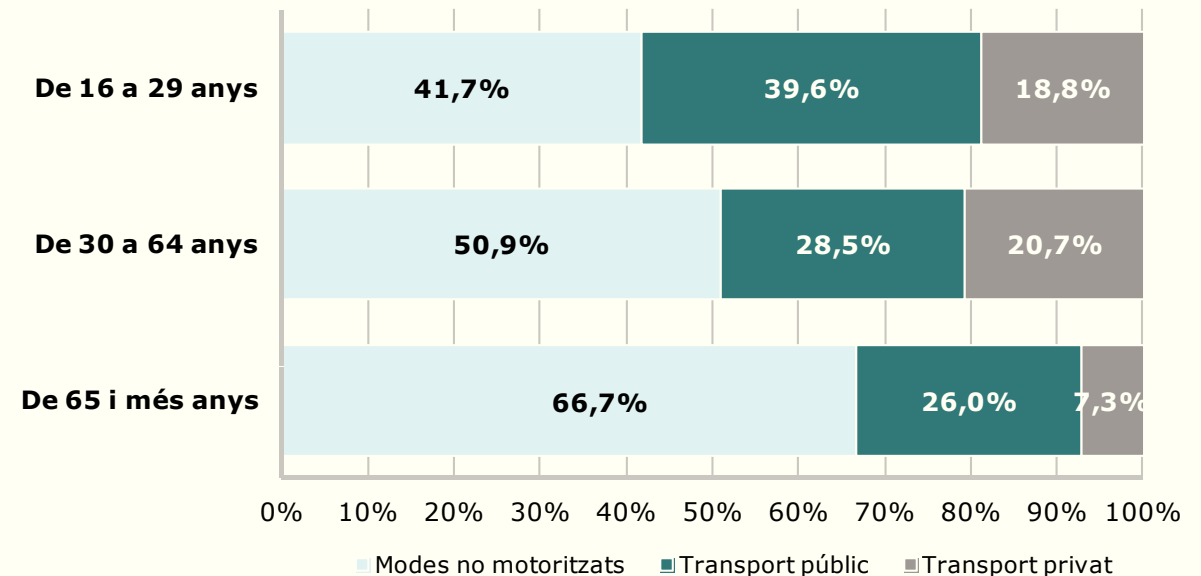
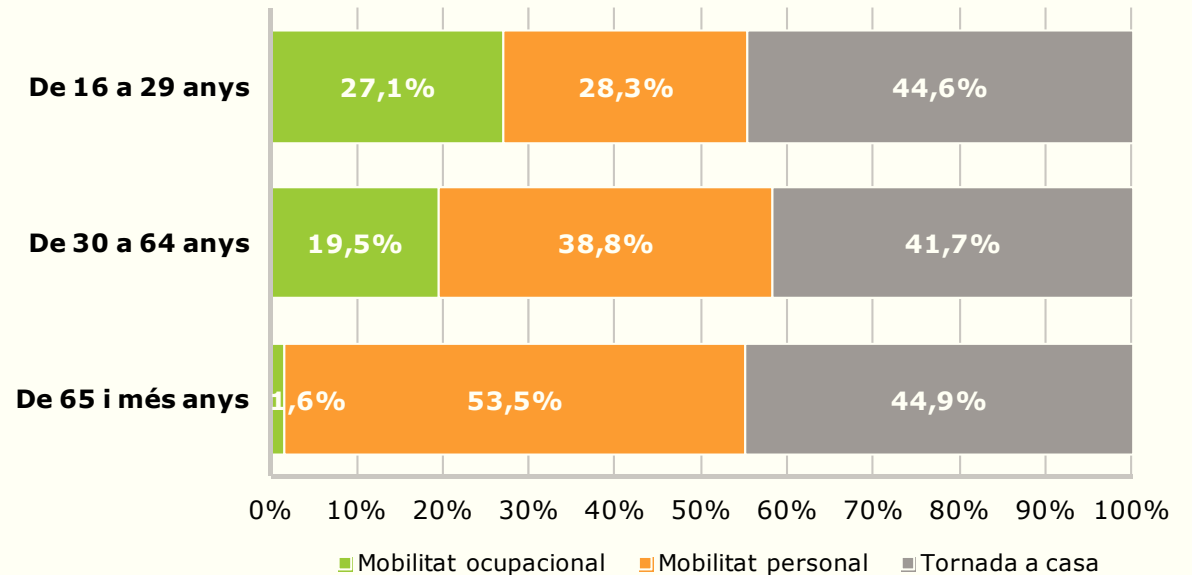
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.2. Edat

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La mobilitat personal és superior a la mobilitat per treball i estudis en els tres grups d'edat. Amb tot, la distància és menys marcada en el cas de la població jove atenent al pes de la mobilitat per estudi.
- El transport públic és utilitzat en major mesura per la població entre 16 i 29 anys. La gent gran es mou principalment amb modes no motoritzats (bàsicament a peu).



6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.3. Edat i gènere

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

Gènere	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	De 16 a 29 anys	25,7%	28,5%	45,8%	100,0%
	De 30 a 64 anys	24,3%	33,3%	42,4%	100,0%
	De 65 i més anys	1,4%	53,2%	45,4%	100,0%
	Total	20,0%	36,3%	43,6%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	28,4%	28,1%	43,5%	100,0%
	De 30 a 64 anys	15,8%	43,0%	41,1%	100,0%
	De 65 i més anys	1,7%	53,7%	44,6%	100,0%
	Total	14,7%	43,0%	42,2%	100,0%
Total		17,0%	40,1%	42,8%	100,0%

Gènere	Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	De 16 a 29 anys	40,1%	36,9%	22,9%	100,0%
	De 30 a 64 anys	47,6%	22,4%	30,0%	100,0%
	De 65 i més anys	64,9%	26,3%	8,8%	100,0%
	Total	49,6%	25,9%	24,5%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	43,1%	42,0%	14,8%	100,0%
	De 30 a 64 anys	53,3%	33,1%	13,6%	100,0%
	De 65 i més anys	68,0%	25,9%	6,1%	100,0%
	Total	54,9%	32,9%	12,2%	100,0%
Total		52,6%	29,8%	17,6%	100,0%

LA MOBILITAT DELS BARCELONINS

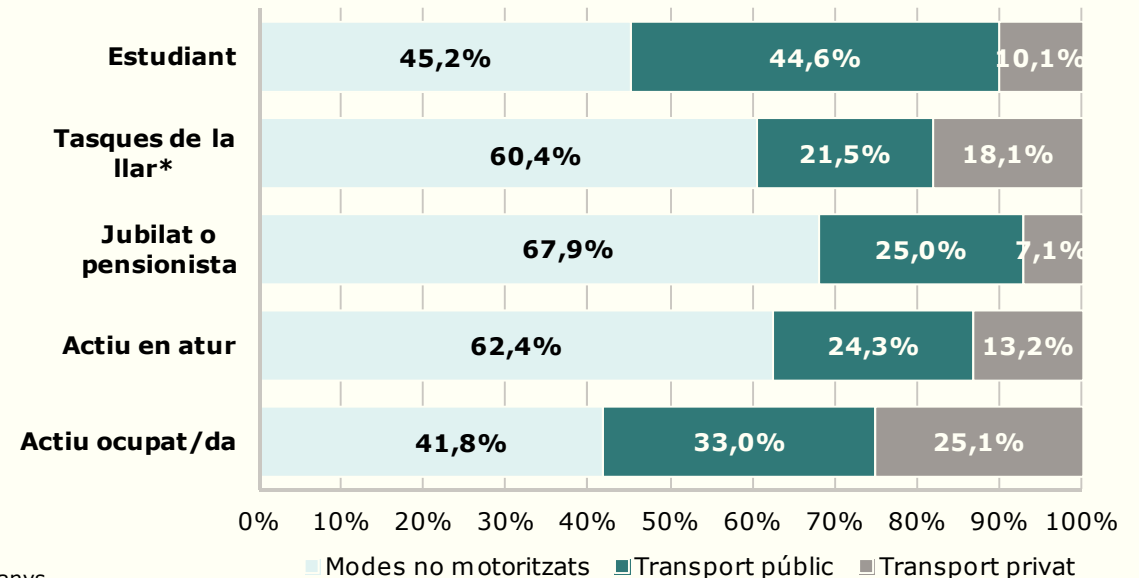
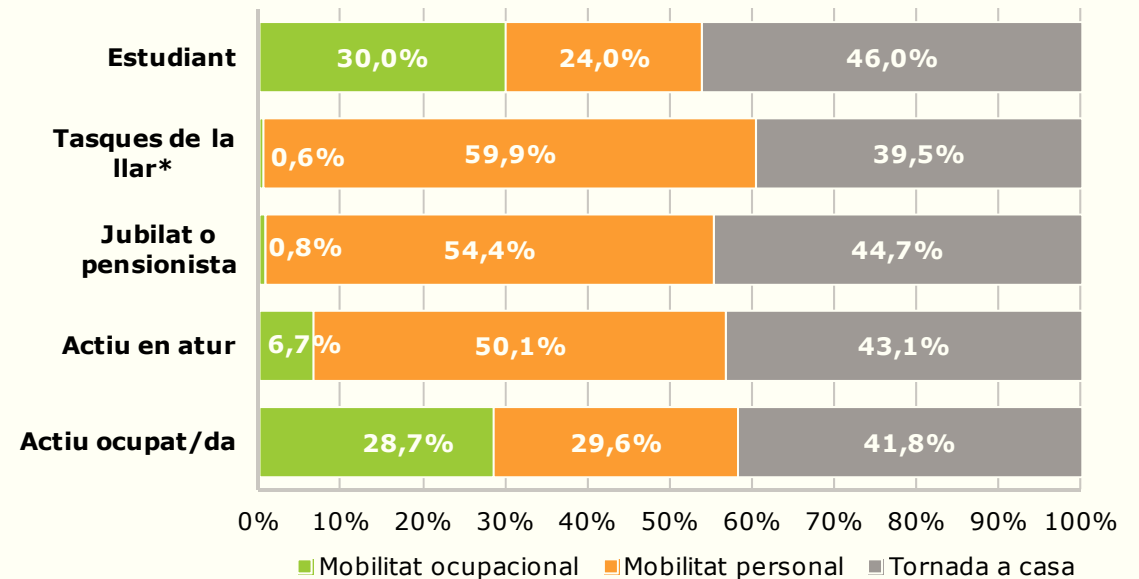
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.4. Situació professional

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La població que es dedica a les tasques de la llar, els jubilats/pensionistes i els actius aturats es mouen majoritàriament per motius personals. Aquests tres grups també són els que es desplacen més sovint a peu.
- Els estudiants i ocupats es desplacen més per motius ocupacionals i alhora es mouen més en mitjans motoritzats, si bé en diferent proporció: un 45%-10% en transport públic-privat en els estudiants i un 33%-25% en els actius ocupats.



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

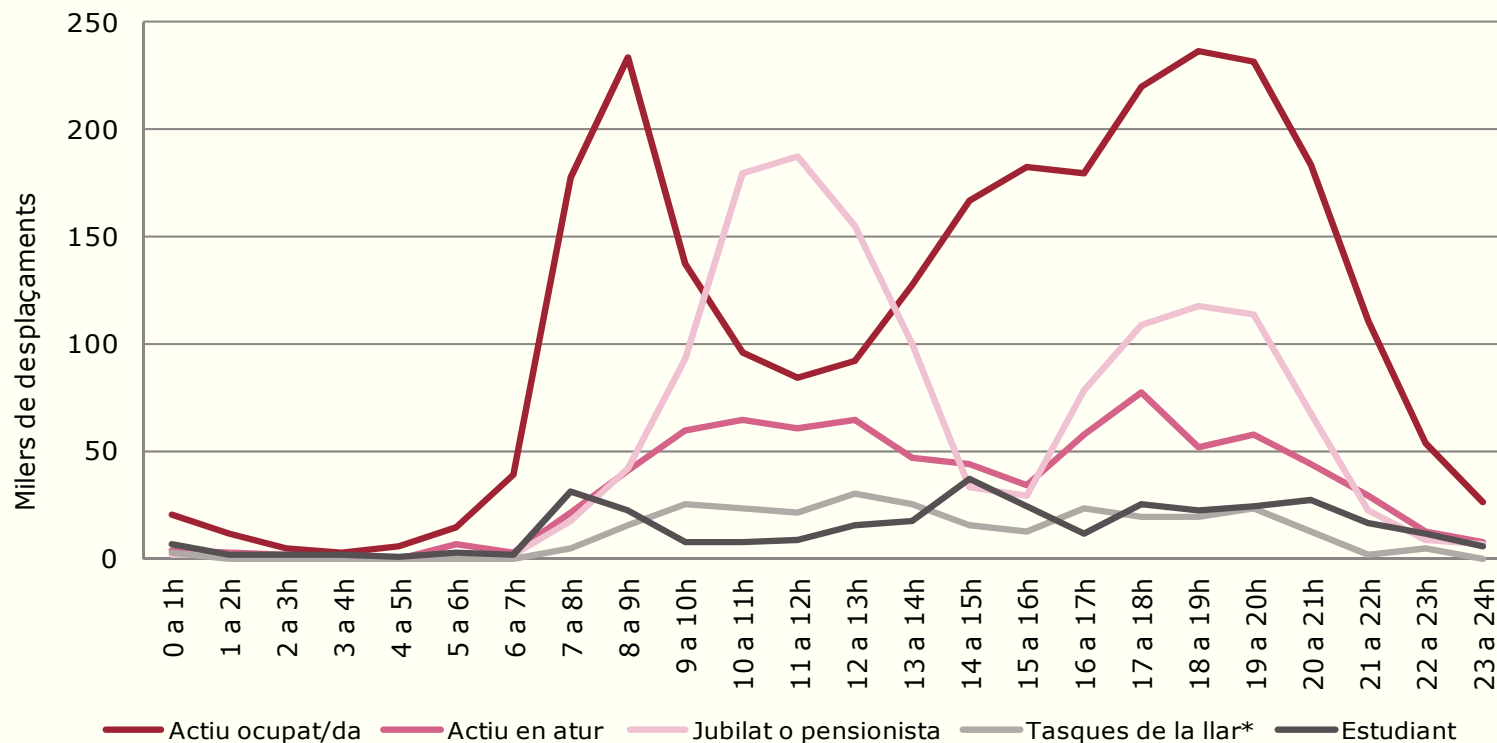
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.4. Situació professional

DISTRIBUCIÓ HORÀRIA

- Les distribucions horàries del conjunt de desplaçaments realitzats pels actius ocupats i pels jubilats/pensionistes són les que més difereixen respecte els altres grups poblacionals.
- A primera hora del matí (entre les 7 i les 9h) la major part dels desplaçaments són realitzats per ocupats i, és a partir de les 10 i fins les 13h, que els jubilats/pensionistes el que fan més desplaçaments. Al llarg de la tarda-nit tornen a ser els ocupats els que major mobilitat generen.

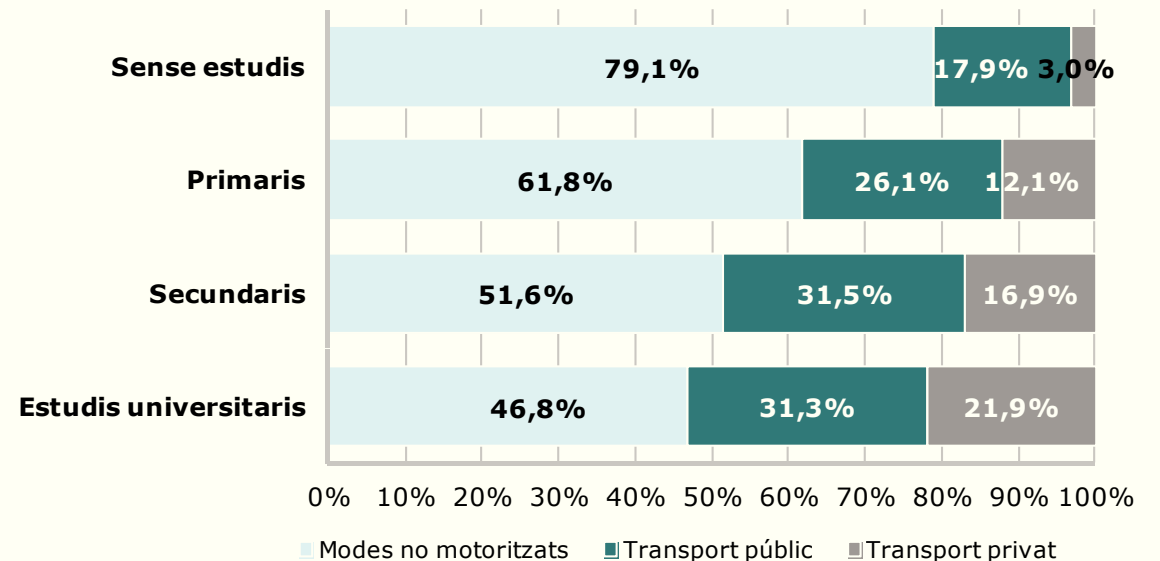
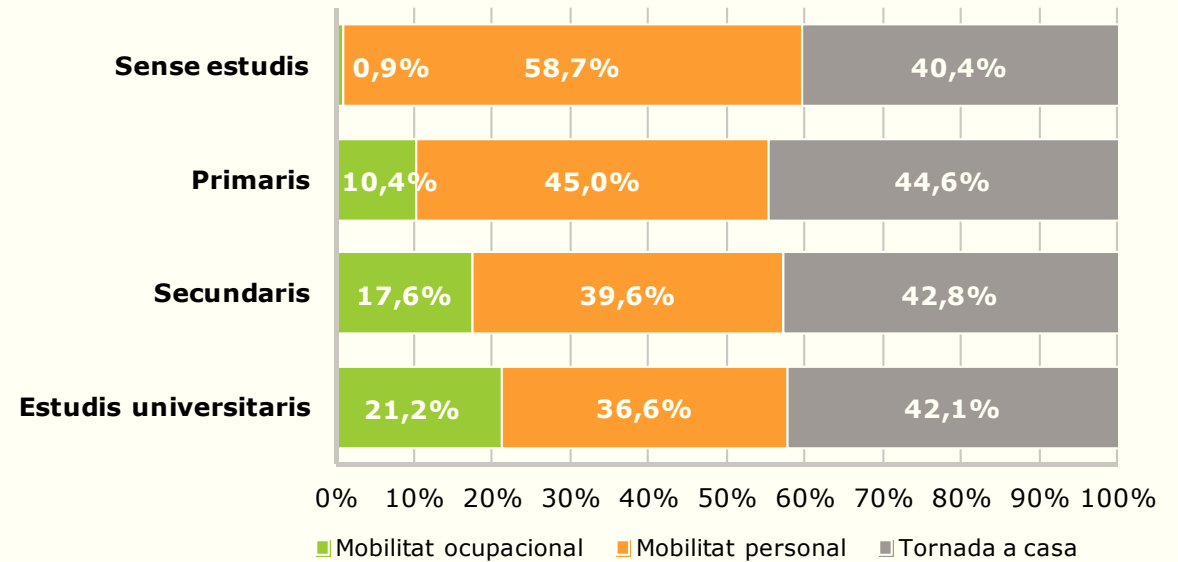


6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.5. Nivell d'estudis

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- A mesura que augmenta el nivell d'estudis també ho fa la proporció de desplaçaments per motius ocupacionals, al contrari que la mobilitat personal.
- Els modes no motoritzats són més utilitzats entre els col·lectius amb un nivell d'estudis més baix. El transport públic i el privat augmenta a mesura que també ho fa el nivell d'estudis.



*El 85,7% de la població sense estudis és major de 65 anys.

7.1. Origen i destinació dels desplaçaments dels barcelonins

- Els desplaçaments interns a cada districte representen el 49% del total de la mobilitat dels barcelonins.
- Les connexions entre districtes representen el 40,3% del total de la mobilitat dels residents a Barcelona.
- Diàriament, un 9,3% de la mobilitat dels barcelonins es realitza cap a altres territoris de l'RMB.

	Desplaçaments	Percentatge
Interns districte	2.640.511	49,0%
Connexió districte	2.169.258	40,3%
Connexió corones	501.521	9,3%
Externs	75.965	1,4%
Total	5.387.255	100,0%

- Com s'ha vist en el primer apartat de l'informe, el 96,8% dels desplaçaments interns a Barcelona estan fets per residents a la ciutat. Això indica que la matriu origen destinació entre districtes dels barcelonins no varia substancialment respecte la matriu que té en compte el conjunt de la població de l'RMB. Algunes conclusions:
 - Els districtes amb més volum de mobilitat interna són l'Eixample i Sant Martí, captant un 9,8% i un 7,8% del conjunt de la mobilitat dels barcelonins.
 - L'Eixample és el que té un major nombre de fluxos de connexió, tant de connexió amb altres districtes com cap a la resta de corones metropolitanes. En la mobilitat entre districtes, els principals fluxos de l'Eixample es donen amb Sants-Montjuïc, Sant Gervasi, Horta-Guinardó i Sant Martí.

Dades amb l'origen i la destinació dels desplaçaments. [Pàgines 136 i 137](#)

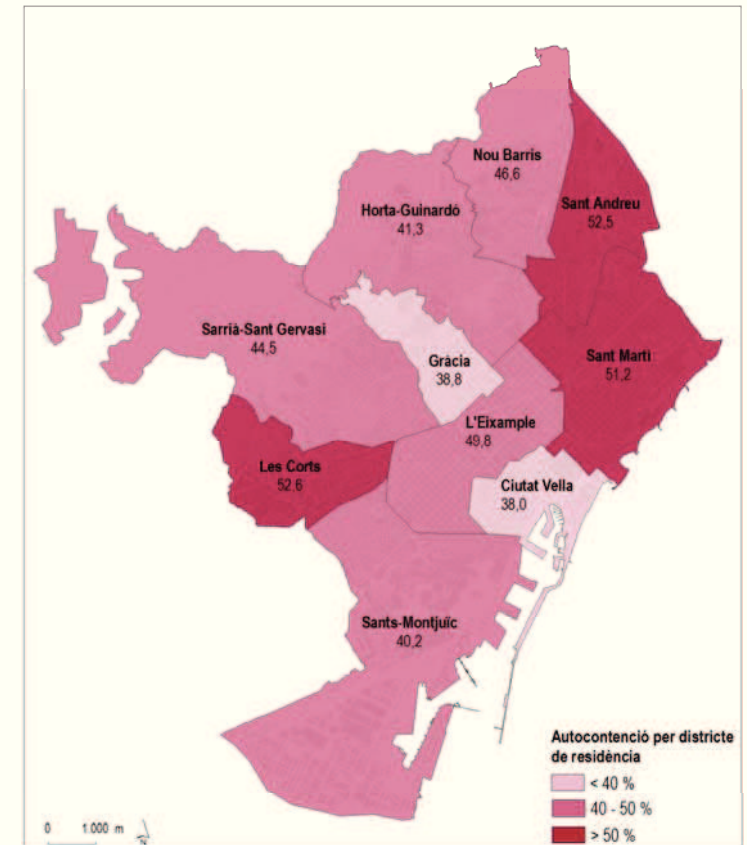
7.2. Dinàmiques territorials per districtes

a) **Autocontenció per districte de residència:** quocient entre els desplaçaments amb origen i destinació al districte de residència i el total de desplaçaments realitzats pels residents al districte. La dada s'obté en forma de percentatge i indica quin és el pes relatiu de la mobilitat interna a cada districte des d'una perspectiva residencial.

Desplaçaments realitzats pels residents al districte amb origen i destinació al districte
Total desplaçaments realitzats pels residents al districte

- Els districtes de Ciutat Vella i Gràcia són els que atrauen més desplaçaments de població no resident de Barcelona. Contràriament, a Les Corts i a Sant Andreu més del 50% dels desplaçaments dels seus residents tenen l'origen i la destinació al propi districte.

Districte de residència	Autocontenció
Les Corts	52,6%
Sant Andreu	52,5%
Sant Martí	51,2%
Eixample	49,7%
Nou Barris	46,6%
Sarrià-Sant Gervasi	44,5%
Horta-Guinardó	41,3%
Sants-Montjuïc	40,2%
Gràcia	38,8%
Ciutat Vella	38,0%



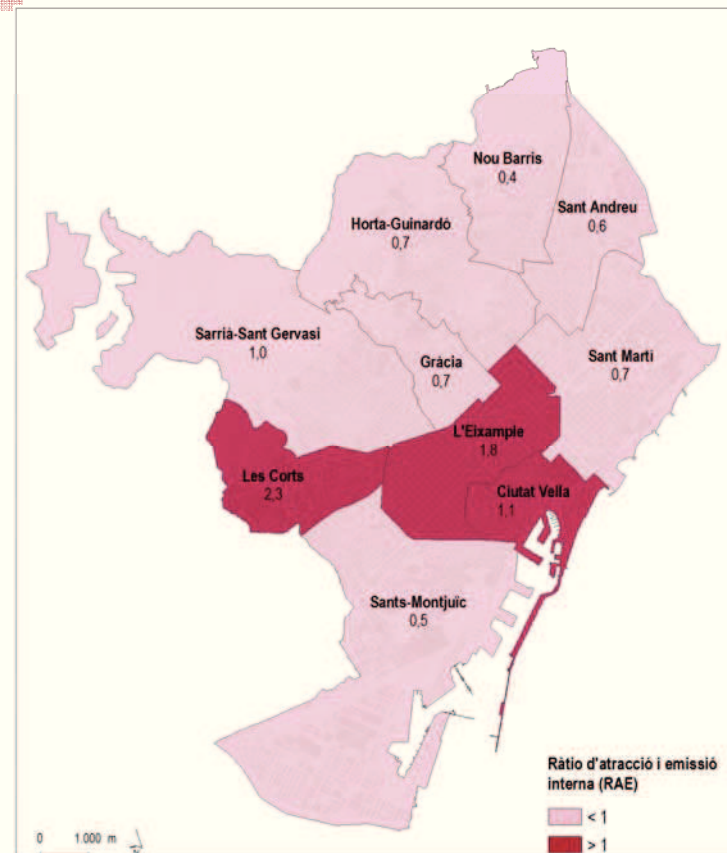
7.2. Dinàmiques territorials per districtes

b) Ràtio d'atracció / emissió interna (RAE): és el quocient entre els desplaçaments atrets de la resta de districtes i els desplaçaments emesos cap a la resta de districtes de Barcelona. S'imposen dues restriccions: per una banda, només s'analitzen els desplaçaments dels barcelonins i, per altra banda, per considerar un desplaçament com atret l'individu no ha de residir al districte i per considerar-lo com emès sí ha de residir-hi. Aquest indicador permet classificar els districtes com emissors (RAE<1) o com receptors (RAE>1).

Desplaçaments atrets de la resta de districtes de BCN
Desplaçaments emesos cap a la resta de districtes de BCN

- L'anàlisi de la RAE segons els districtes de Barcelona, mostra com tres dels deu districtes són receptors de mobilitat: Ciutat Vella, Les Corts i l'Eixample. La resta de districtes es consideren emissors de desplaçaments, especialment Sants-Montjuïc i Nou Barris.

Districte	RAE
Les Corts	2,3
Eixample	1,8
Ciutat Vella	1,1
Sarrià-Sant Gervasi	1,0
Gràcia	0,7
Horta-Guinardó	0,7
Sant Martí	0,7
Sant Andreu	0,6
Sants-Montjuïc	0,5
Nou Barris	0,4



7.2. Dinàmiques territorials per districtes

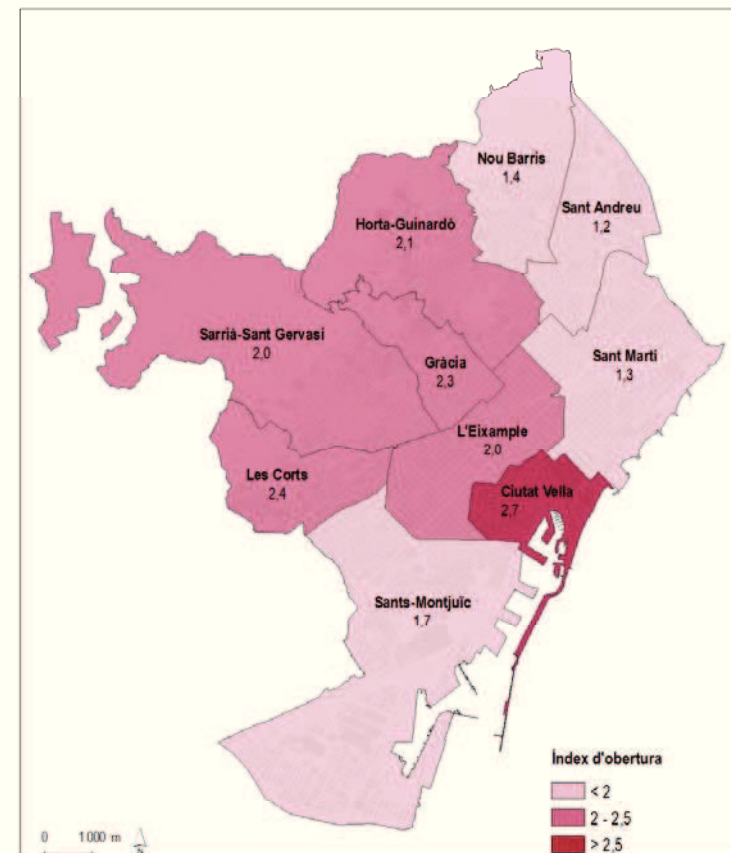
c) Índex d'obertura (IO): és el quocient entre els desplaçaments de connexió (origen o destinació al districte) i els desplaçaments interns (origen i destinació al districte). Valors inferiors a 1 indiquen que la mobilitat interna té un major pes relatiu (territori tancat) i valors superiors a 1 indiquen que la mobilitat de connexió té un major pes relatiu (territori obert).

Desplaçaments de connexió del districte vers l'exterior

Desplaçaments a l'interior del districte

- Barcelona es pot considerar un territori obert en termes de mobilitat, ja que la mobilitat de connexió té un major pes relatiu que la mobilitat interna. Així tots els districtes tenen valors superiors a 1, especialment Ciutat Vella i les Corts amb un 2,7 i 2,4 respectivament.

Districte	IO
Ciutat Vella	2,7
Les Corts	2,4
Gràcia	2,3
Horta-Guinardó	2,1
Eixample	2,0
Sarrià-Sant Gervasi	2,0
Sants-Montjuïc	1,7
Nou Barris	1,4
Sant Martí	1,3
Sant Andreu	1,2



7.3. Motiu de desplaçament segons districte de destinació

- Segons el motiu del desplaçament i la destinació la distribució dels desplaçaments dels residents a Barcelona mostra que:
 - Les Corts és el districte de destinació amb una major proporció de desplaçaments per motius de treball i estudis (22,7%), seguit, amb una menor proporció, pel districte de l'Eixample (18,1%). Al contrari, són Sant Andreu i Nou Barris els districtes amb una menor proporció d'aquest tipus de desplaçaments (7,4% i 9,0%, respectivament).
 - En la mobilitat personal no s'observen diferències remarcables entre districtes. Amb tot, l'Eixample, Les Corts i Gràcia són els districtes de destinació amb una major proporció de desplaçaments per motius personals (amb valors superiors al 41%).

Destinació	Motiu de desplaçament								Total	
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal		Tornada a casa ocupacional		Tornada a casa personal			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Ciutat Vella	54.959	15,7%	143.374	40,9%	50.059	14,3%	102.119	29,1%	350.511	100,0%
Eixample	192.437	18,1%	492.433	46,4%	123.120	11,6%	253.356	23,9%	1.061.346	100,0%
Sants-Montjuïc	69.215	13,6%	166.963	32,8%	65.283	12,8%	207.237	40,7%	508.697	100,0%
Les Corts	78.710	22,7%	145.867	42,1%	32.391	9,3%	89.908	25,9%	346.876	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	81.683	17,1%	182.893	38,3%	54.552	11,4%	158.215	33,1%	477.343	100,0%
Gràcia	34.105	9,8%	144.375	41,5%	55.929	16,1%	113.459	32,6%	347.868	100,0%
Horta-Guinardó	49.794	10,6%	180.716	38,3%	77.844	16,5%	163.600	34,7%	471.953	100,0%
Nou Barris	28.937	7,4%	151.231	38,9%	59.929	15,4%	148.387	38,2%	388.484	100,0%
St. Andreu	37.451	9,0%	170.023	40,6%	50.104	12,0%	160.847	38,4%	418.425	100,0%
St. Martí	96.155	13,9%	266.885	38,5%	92.393	13,3%	238.505	34,4%	693.938	100,0%
Barcelona	723.445	14,3%	2.044.760	40,4%	661.604	13,1%	1.635.632	32,3%	5.065.441	100,0%
Resta Primera Corona	82.800	56,9%	61.277	42,1%	694	0,5%	822	0,6%	145.593	100,0%
Resta AMB	40.843	78,9%	10.258	19,8%	644	1,2%	0	0,0%	51.746	100,0%
Resta RMB	56.946	62,9%	30.004	33,2%	0	0,0%	3.528	3,9%	90.478	100,0%
Fora RMB	14.387	42,3%	14.118	41,5%	486	1,4%	5.006	14,7%	33.997	100,0%
Fora de Barcelona	194.977	60,6%	115.658	35,9%	1.824	0,6%	9.356	2,9%	321.814	100,0%
Total	918.422	17,0%	2.160.418	40,1%	663.427	12,3%	1.644.988	30,5%	5.387.255	100,0%

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

7.4. Autocontenció i RAE per motiu del desplaçament

- Els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa mostren uns valors d'autocontenció segons el districte de residència més baixos que els desplaçaments personals. Els valors més baixos es donen als districtes de Ciutat Vella i Horta-Guinardó on només el 13% i el 15,9% dels desplaçaments ocupacionals es fan al districte de residència. A diferència de la mobilitat ocupacional, la personal sol realitzar-se principalment al districte de residència. Els residents a Les Corts i a Sant Andreu més del 59% dels desplaçaments personals es fan al districte on es resideix.
- Pel que fa a la Ràtio d'atracció/emissió, Les Corts és el districte més receptor de desplaçaments per motius ocupacionals (RAE=2,7) i l'Eixample ho és en relació a la mobilitat personal (RAE=2,2).

Autocontenció segons motiu del desplaçament i districte de residència

Districte de residència	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	13,0%	46,9%	15,0%	53,0%	38,0%
Eixample	33,4%	54,0%	41,2%	59,5%	49,7%
Sants-Montjuïc	23,6%	42,9%	22,2%	49,7%	40,2%
Les Corts	26,7%	61,8%	32,0%	61,3%	52,6%
Sarrià-St. Gervasi	25,7%	48,2%	26,3%	57,8%	44,5%
Gràcia	21,2%	48,5%	20,1%	46,7%	38,8%
Horta-Guinardó	15,9%	52,0%	15,5%	55,7%	41,3%
Nou Barris	17,1%	57,9%	16,3%	58,8%	46,6%
St. Andreu	20,5%	59,5%	21,6%	66,0%	52,5%
St. Martí	27,6%	56,9%	34,1%	61,8%	51,2%

RAE segons motiu del desplaçament i districte

Districte	Motiu de desplaçament		Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	
Ciutat Vella	0,9	1,4	1,1
Eixample	1,2	2,2	1,8
Sants-Montjuïc	0,7	0,3	0,5
Les Corts	2,7	2,0	2,3
Sarrià-St. Gervasi	0,9	1,1	1,0
Gràcia	0,3	1,1	0,7
Horta-Guinardó	0,5	0,9	0,7
Nou Barris	0,3	0,5	0,4
St. Andreu	0,5	0,6	0,6
St. Martí	0,8	0,6	0,7

7.5. Mode de transport segons districte de destinació

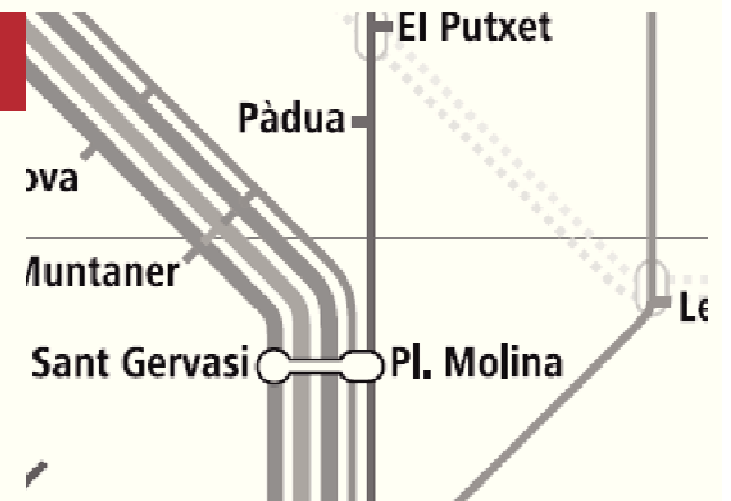
- L'anàlisi dels desplaçaments dels barcelonins segons el mode de transport utilitzat i el districte de destinació mostra:
 - Els modes no motoritzats són majoritaris en la majoria de fluxos de destinació en gairebé tots els districtes; especialment a Sant Andreu i Gràcia (69,9% i 60,9% respectivament).
 - Els districtes on el transport públic té un pes més significatiu en els fluxos de destinació són 'Eixample (35,6%) i Ciutat Vella (35,1%), districtes on la oferta de transport públic està molt consolidada. Per contra, a Sant Andreu transport públic és menor que en altres districtes de la ciutat. El percentatge d'ús del transport públic és més elevat en els desplaçaments amb destinació a la Primera Corona del STI amb una quota d'ús de gairebé el 38%.
 - Els districtes on el transport privat té una major quota d'ús en els fluxos de destinació són: Sarrià-St. Gervasi i Les Corts, amb valors superiors al 20%. Cal destacar també la importància d'aquests modes en els desplaçaments de connexió amb la resta de corones metropolitanes, especialment a la resta de l'RMB (71,1%). Per contra, Gràcia i Ciutat Vella són els districtes on el pes relatiu d'aquest mitjà és més baix (9,9% i 10,3%).

7.5. Mode de transport segons districte de destinació

Destinació	Mode de transport						Total	
	Modes no motoritzats		Transport públic		Transport privat			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Ciutat Vella	191.553	54,6%	122.929	35,1%	36.029	10,3%	350.511	100,0%
Eixample	543.133	51,2%	377.930	35,6%	140.283	13,2%	1.061.346	100,0%
Sants-Montjuïc	305.603	60,1%	128.092	25,2%	75.002	14,7%	508.697	100,0%
Les Corts	170.713	49,2%	104.051	30,0%	72.112	20,8%	346.876	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	214.594	45,0%	139.618	29,2%	123.131	25,8%	477.343	100,0%
Gràcia	211.759	60,9%	101.831	29,3%	34.278	9,9%	347.868	100,0%
Horta-Guinardó	239.102	50,7%	160.209	33,9%	72.642	15,4%	471.953	100,0%
Nou Barris	226.994	58,4%	102.969	26,5%	58.521	15,1%	388.484	100,0%
St. Andreu	292.374	69,9%	84.093	20,1%	41.958	10,0%	418.425	100,0%
St. Martí	404.884	58,3%	184.568	26,6%	104.485	15,1%	693.938	100,0%
Barcelona	2.800.709	55,3%	1.506.292	29,7%	758.440	15,0%	5.065.441	100,0%
Resta Primera Corona ST	<i>17.398</i>	11,9%	55.237	37,9%	72.958	50,1%	145.593	100,0%
Resta AMB	<i>6.252</i>	12,1%	<i>18.343</i>	35,4%	27.151	52,5%	51.746	100,0%
Resta RMB	<i>7.835</i>	8,7%	18.346	20,3%	64.298	71,1%	90.478	100,0%
Fora RMB	<i>1.860</i>	5,5%	<i>8.394</i>	24,7%	23.743	69,8%	33.997	100,0%
Fora de Barcelona	33.345	10,4%	100.320	31,2%	188.149	58,5%	321.814	100,0%
Total	2.834.053	52,6%	1.606.613	29,8%	946.589	17,6%	5.387.255	100,0%

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

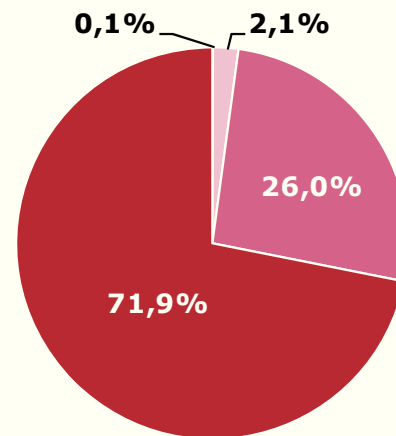


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Pràcticament el 98% dels residents a Barcelona declaren fer ús de dos o més modes de transport.
- Molt per sota es situen els residents que es consideren usuaris de només un mode de transport (2,1%).



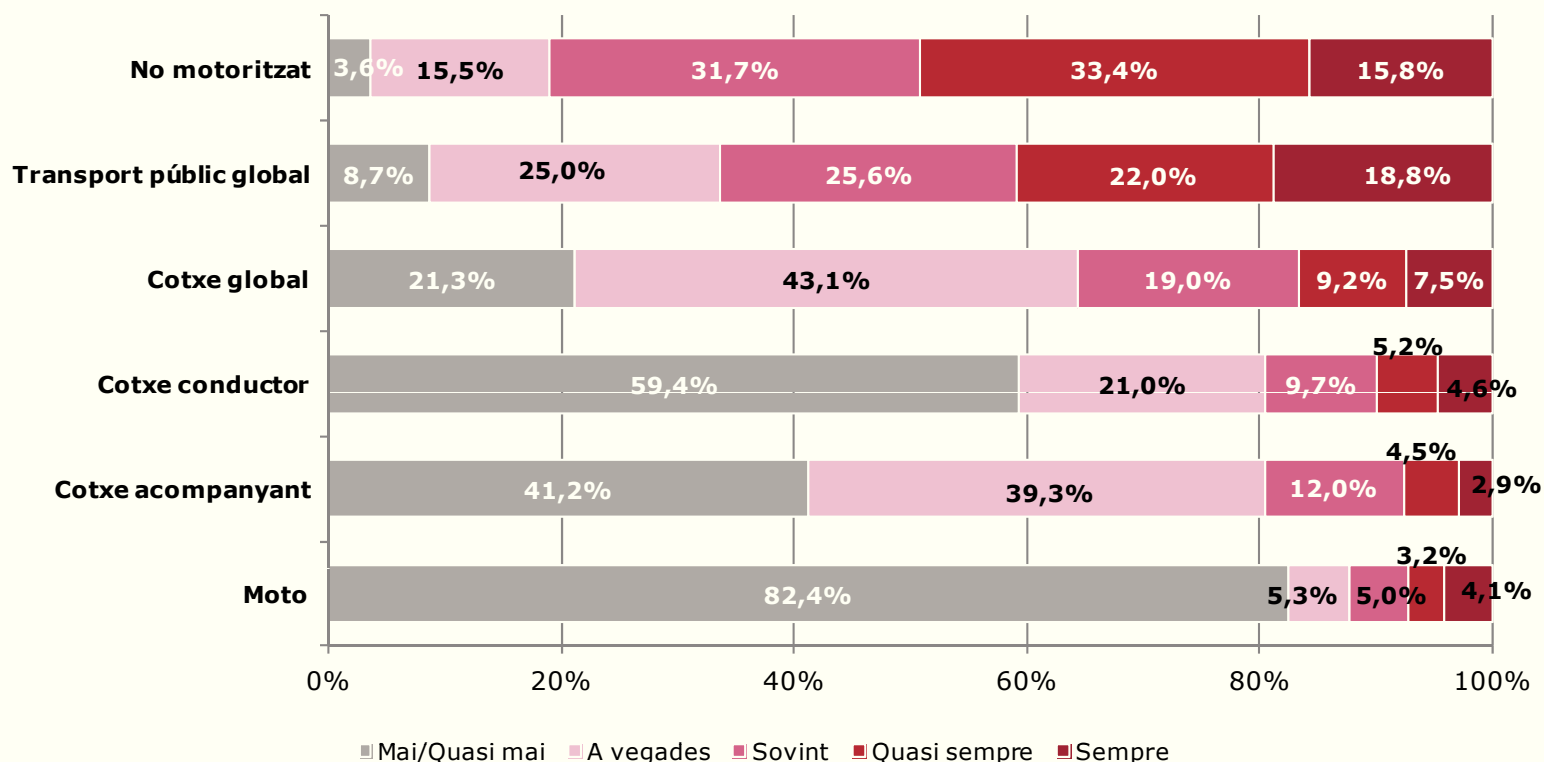
■ No n'usa cap ■ Usa un mode ■ Usa dos modes ■ Usa tres modes

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- S'ha demanat als entrevistats que avaluin el seu nivell d'ús dels diferents modes de transport segons si els utilitzen: Mai/Quasi mai; A vegades; Sovint; Quasi sempre; Sempre.
- Els residents a Barcelona es consideren més usuaris dels modes no motoritzats, ja que només un 3,6% de la població declara no desplaçar-se habitualment caminant i/o en bicicleta. En segon lloc se situa el transport públic.
- Respecte els mitjans privats, es constata un percentatge elevat de persones que declaren no utilitzar mai o quasi mai el cotxe com a conductor (59,4%).

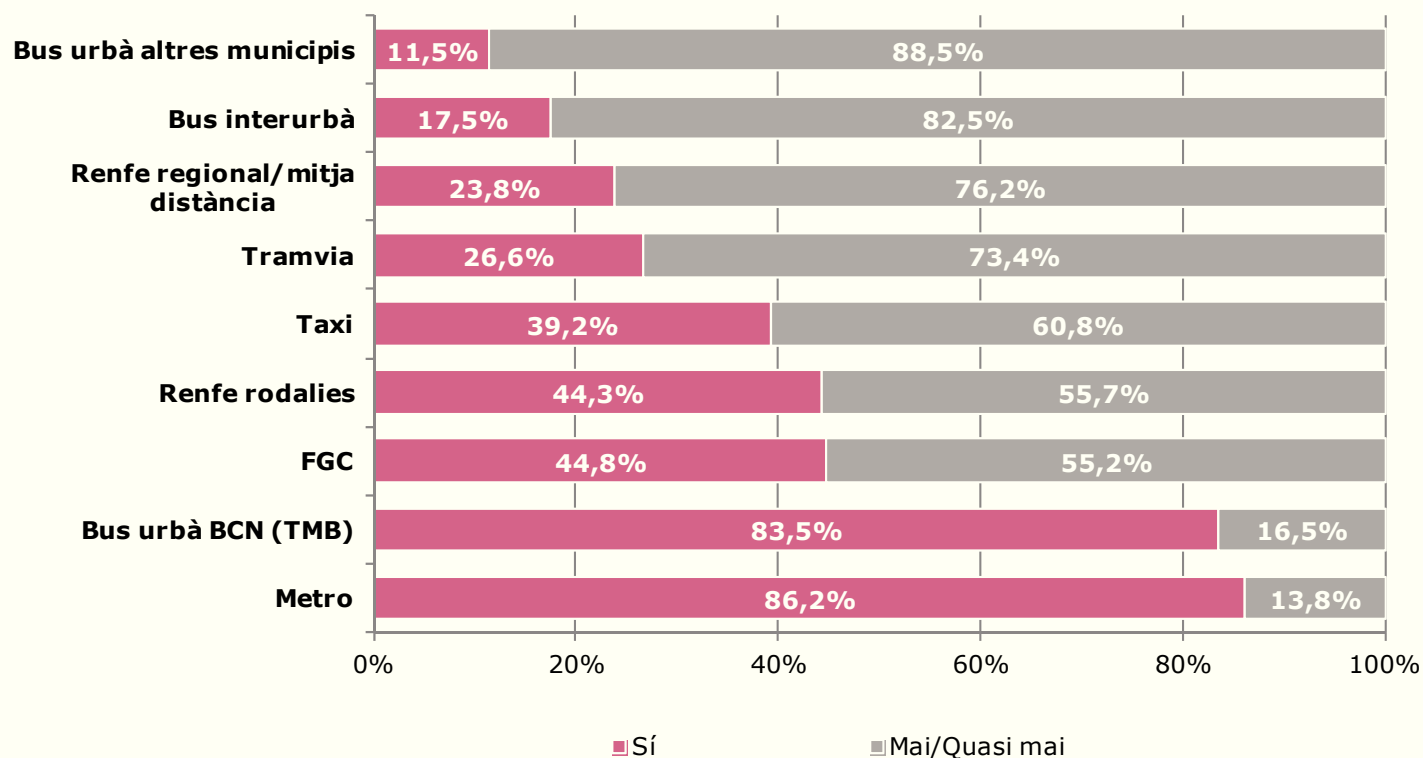


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- A la població usuària del transport públic (els que declaren que utilitzen a vegades, sovint, quasi sempre o sempre) s'ha demanat si, de forma particular, utilitza o no diferents mitjans de transport públic existents a l'RMB.
- L'autobús urbà de TMB i el metro són els dos mitjans de transport col·lectiu amb major proporció de població usuària. L'autobús urbà d'altres municipis i l'interurbà, els de menor utilització.



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.1. Segons variables territorials

- Els residents al districte de Ciutat Vella són els que declaren fer un ús superior dels modes no motoritzats.
- Els residents a Horta-Guinardó i a Sant Andreu són els que declaren utilitzar el transport públic quasi sempre/sempre en major proporció. Les Corts i Sarrià-Sant Gervasi són els districtes on més persones diuen que no utilitzen mai o quasi mai el transport públic.
- El cotxe té un major ús declarat a Nou Barris, a Sant Andreu i a Sarrià-St. Gervasi.
- Els residents a Sarrià-Sant Gervasi són els que indiquen fer un ús superior de la moto.

	Districtes										
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Total
NO MOTORITZAT											
Mai/Quasi mai	1,8%	3,5%	3,8%	2,7%	2,8%	4,2%	2,1%	6,4%	1,8%	4,8%	3,6%
A vegades/Sovint	40,2%	50,4%	44,1%	42,5%	46,6%	48,2%	55,4%	44,6%	45,3%	48,0%	47,2%
Quasi sempre/sempre	57,9%	46,1%	52,2%	54,8%	50,6%	47,6%	42,5%	49,0%	52,9%	47,2%	49,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC											
Mai/Quasi mai	6,8%	8,9%	9,1%	13,6%	11,9%	5,9%	7,6%	7,9%	7,7%	8,5%	8,7%
A vegades/Sovint	49,1%	52,2%	50,6%	52,0%	53,4%	51,1%	45,1%	52,3%	46,1%	52,3%	50,6%
Quasi sempre/sempre	44,1%	38,9%	40,3%	34,4%	34,7%	43,0%	47,3%	39,8%	46,2%	39,2%	40,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL											
Mai/Quasi mai	30,6%	22,3%	23,3%	22,7%	16,5%	30,0%	18,8%	14,4%	18,1%	20,7%	21,3%
A vegades/Sovint	60,6%	63,9%	60,1%	59,8%	64,4%	58,1%	59,4%	63,5%	65,4%	62,4%	62,1%
Quasi sempre/sempre	8,9%	13,8%	16,6%	17,5%	19,1%	11,9%	21,8%	22,1%	16,5%	16,9%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO											
Mai/Quasi mai	82,1%	79,1%	85,5%	88,2%	73,8%	84,8%	81,0%	86,2%	84,7%	82,7%	82,4%
A vegades/Sovint	11,9%	12,4%	9,9%	6,7%	14,2%	7,5%	11,3%	8,0%	9,5%	9,4%	10,3%
Quasi sempre/sempre	6,0%	8,5%	4,6%	5,2%	11,9%	7,6%	7,8%	5,9%	5,8%	8,0%	7,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- **Gènere:** Les dones són les que declaren fer ús major dels modes no motoritzats i del transport públic encara que la diferència entre homes i dones s'accentua més en el cas del transport públic. Quant al cotxe, són els homes els més usuaris, tot i que la diferència no és especialment elevada (es considera cotxe conductor i cotxe com acompanyat).
- **Edat:** El grup de població jove es considera més usuària dels modes no motoritzats i del transport públic: un 56% i un 50% respectivament declara utilitzar-los quasi sempre o sempre. Respecte els mitjans de transport privats, la població de 30 a 64 anys és la que declara fer un major ús del cotxe. La moto és utilitzada en major mesura per joves.

	Gènere		
	Home	Dona	Total BCN
NO MOTORITZAT			
Mai/Quasi mai	2,3%	4,5%	3,6%
A vegades/Sovint	51,0%	44,2%	47,2%
Quasi sempre/sempre	46,6%	51,3%	49,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC			
Mai/Quasi mai	12,4%	5,6%	8,7%
A vegades/Sovint	55,0%	47,0%	50,6%
Quasi sempre/sempre	32,6%	47,4%	40,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL			
Mai/Quasi mai	21,0%	21,5%	21,3%
A vegades/Sovint	60,3%	63,5%	62,1%
Quasi sempre/sempre	18,7%	15,0%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO			
Mai/Quasi mai	78,7%	85,4%	82,4%
A vegades/Sovint	10,2%	10,4%	10,3%
Quasi sempre/sempre	11,1%	4,2%	7,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

	Edat			
	16-29	30-64	65 i més	Total BCN
NO MOTORITZAT				
Mai/Quasi mai	3,1%	1,7%	8,1%	3,6%
A vegades/Sovint	40,9%	50,5%	43,9%	47,2%
Quasi sempre/sempre	56,0%	47,8%	48,0%	49,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC				
Mai/Quasi mai	11,4%	9,0%	6,0%	8,7%
A vegades/Sovint	38,7%	51,9%	55,7%	50,6%
Quasi sempre/sempre	50,0%	39,2%	38,3%	40,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL				
Mai/Quasi mai	27,1%	18,7%	23,3%	21,3%
A vegades/Sovint	61,1%	62,7%	61,3%	62,1%
Quasi sempre/sempre	11,8%	18,6%	15,4%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO				
Mai/Quasi mai	73,5%	78,8%	97,3%	82,4%
A vegades/Sovint	15,3%	12,2%	2,4%	10,3%
Quasi sempre/sempre	11,2%	9,1%	0,4%	7,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Les persones aturades i les que es dediquen a les tasques de la llar declaren un major nivell d'ús dels modes no motoritzats. Els estudiants i els actius ocupats són els dos col·lectius que declaren ser més usuaris del transport públic. Els ocupats al mateix temps també indiquen tenir un nivell d'ús del cotxe elevat encara que són les persones que es dediquen a les tasques de la llar el col·lectiu més usuari del cotxe (cal tenir en compte que es considera cotxe conductor i cotxe acompanyant).

	Situació professional					Total BCN
	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat o pensionista	Tasques de la llar*	Estudiant	
NO MOTORITZAT						
Mai/Quasi mai	2,1%	0,7%	7,6%	2,8%	2,2%	3,6%
A vegades/Sovint	56,3%	36,9%	43,4%	20,3%	37,7%	47,2%
Quasi sempre/sempre	41,6%	62,4%	49,0%	77,0%	60,1%	49,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC						
Mai/Quasi mai	10,1%	9,1%	6,1%	8,6%	8,1%	8,7%
A vegades/Sovint	47,4%	53,5%	55,7%	60,3%	38,2%	50,6%
Quasi sempre/sempre	42,5%	37,4%	38,1%	31,1%	53,7%	40,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL						
Mai/Quasi mai	18,0%	24,3%	23,9%	11,0%	33,9%	21,3%
A vegades/Sovint	62,0%	65,0%	61,8%	60,2%	59,1%	62,1%
Quasi sempre/sempre	20,0%	10,7%	14,3%	28,8%	7,0%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO						
Mai/Quasi mai	76,2%	74,0%	95,7%	85,5%	83,7%	82,4%
A vegades/Sovint	11,8%	18,3%	3,7%	11,8%	11,2%	10,3%
Quasi sempre/sempre	12,0%	7,6%	0,5%	2,7%	5,1%	7,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- La població sense estudis i amb estudis primaris declara un major ús dels modes no motoritzats.
- El transport públic té un nivell d'ús molt similar entre la població que té algun tipus d'estudis finalitzats, mentre que els que no en tenen es declaren menys usuaris habituals del transport públic.
- La població amb estudis primaris és la que declara tenir un nivell d'ús més elevat del cotxe, mentre que són els que tenen estudis secundaris, els que declaren fer un major ús de la moto.

	Nivell d'estudis				Total BCN
	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
NO MOTORITZAT					
Mai/Quasi mai	7,9%	6,6%	2,9%	1,9%	3,6%
A vegades/Sovint	38,0%	36,6%	47,7%	53,9%	47,2%
Quasi sempre/sempre	54,1%	56,8%	49,4%	44,2%	49,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC					
Mai/Quasi mai	7,3%	9,4%	8,0%	8,9%	8,7%
A vegades/Sovint	63,6%	48,8%	49,2%	51,0%	50,6%
Quasi sempre/sempre	29,1%	41,8%	42,8%	40,1%	40,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL					
Mai/Quasi mai	29,7%	21,9%	21,0%	20,0%	21,3%
A vegades/Sovint	61,4%	58,4%	61,0%	65,5%	62,1%
Quasi sempre/sempre	8,9%	19,7%	17,9%	14,5%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO					
Mai/Quasi mai	98,9%	89,9%	81,0%	77,5%	82,4%
A vegades/Sovint	1,1%	5,9%	11,8%	12,7%	10,3%
Quasi sempre/sempre	0,0%	4,2%	7,2%	9,8%	7,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*El 85,7% de la població sense estudis és major de 65 anys.

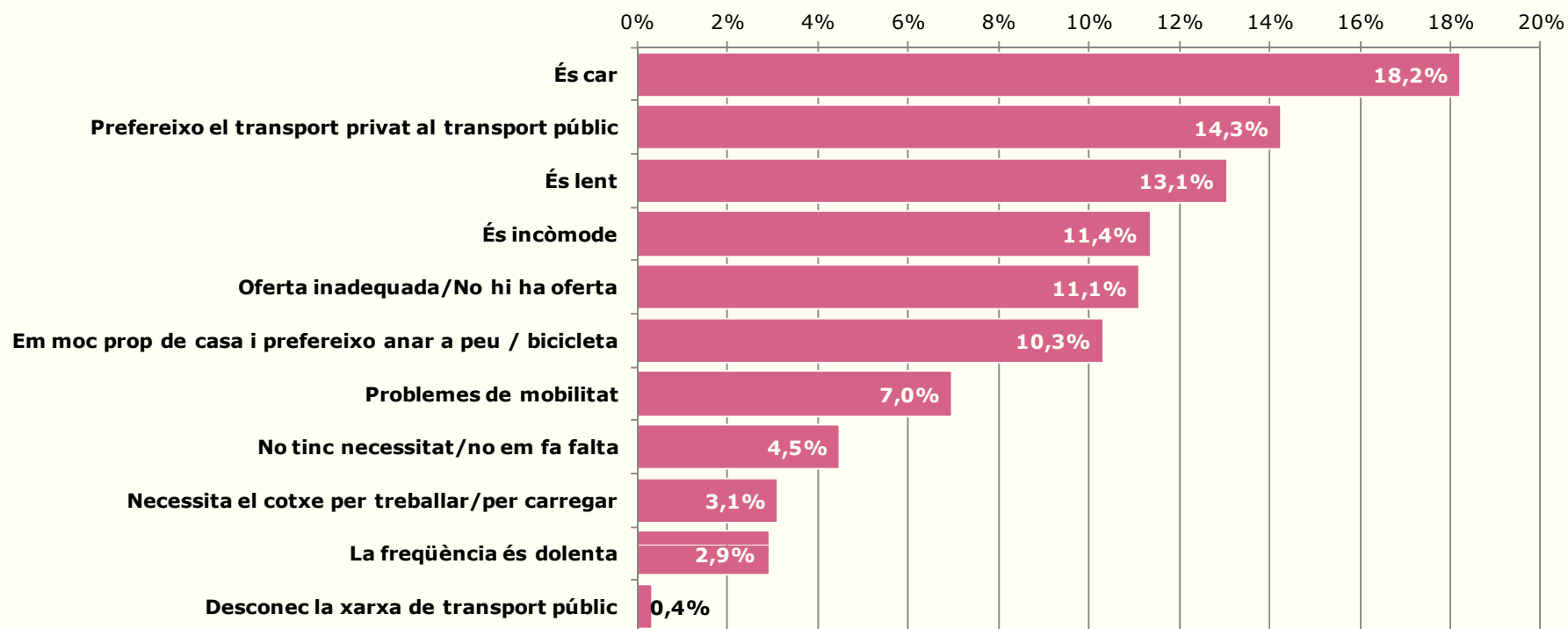
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no utilitzar el transport públic

- Als individus que manifesten no usar habitualment el transport públic, se'ls ha demanat els motius per no fer-lo servir, deixant obertes les possibles respostes.
- El motiu més mencionat pels barcelonins és el seu preu (18,2%), seguit de la preferència pel transport privat (14,3%).



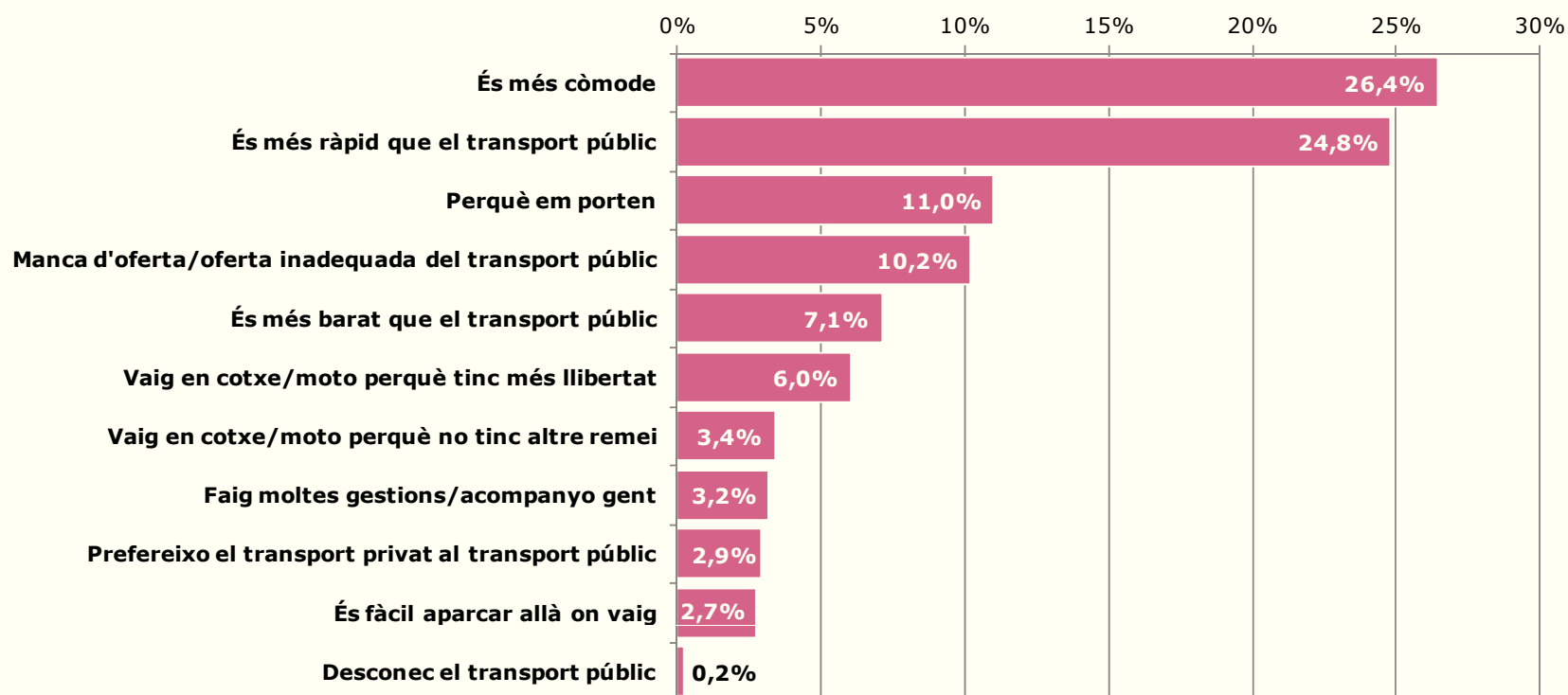
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

1.2.2. Motius per utilitzar el transport privat

- Als barcelonins que declaren fer un ús gairebé exclusiu del transport privat se'ls ha demanat els motius de la seva elecció, deixant la pregunta oberta a totes les possibles respostes.
- El motiu més mencionat pels barcelonins per l'ús del transport privat és la major comoditat d'aquest mode (26,4%), seguit de la seva rapidesa (24,8%).



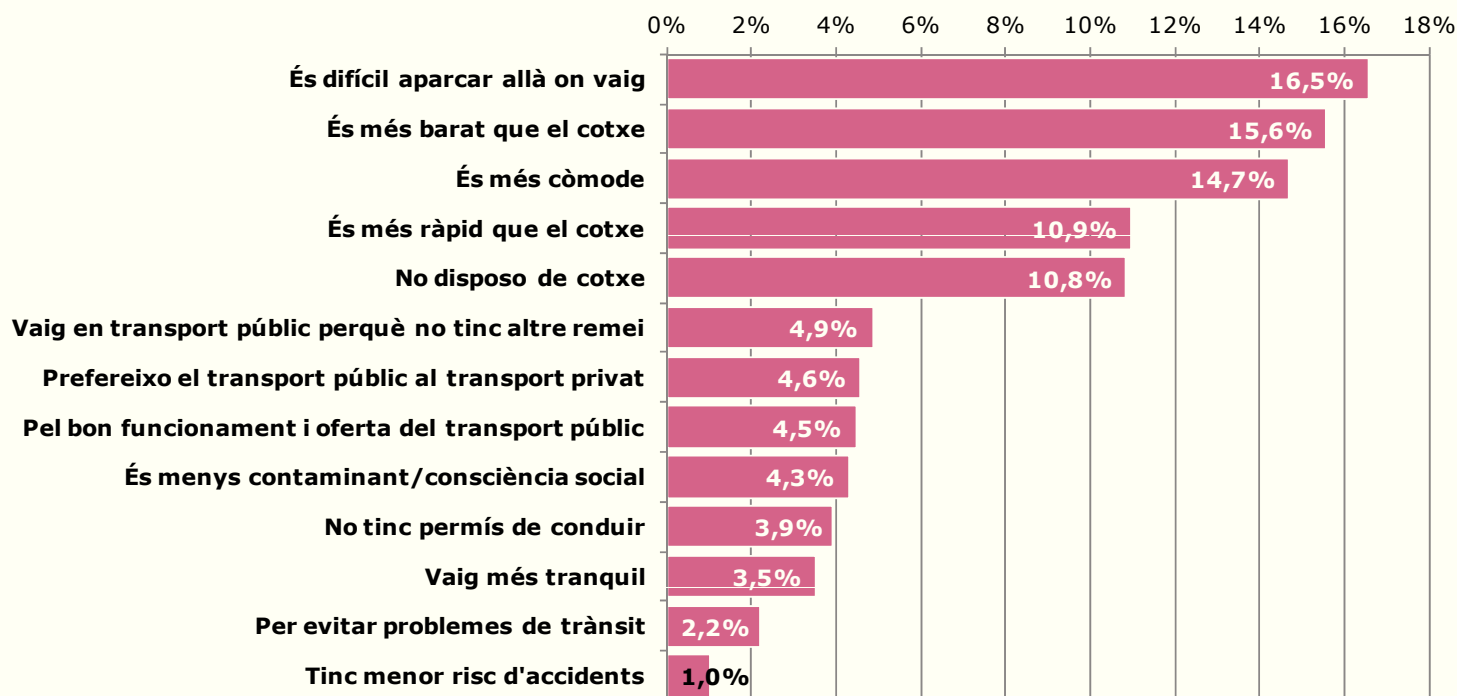
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

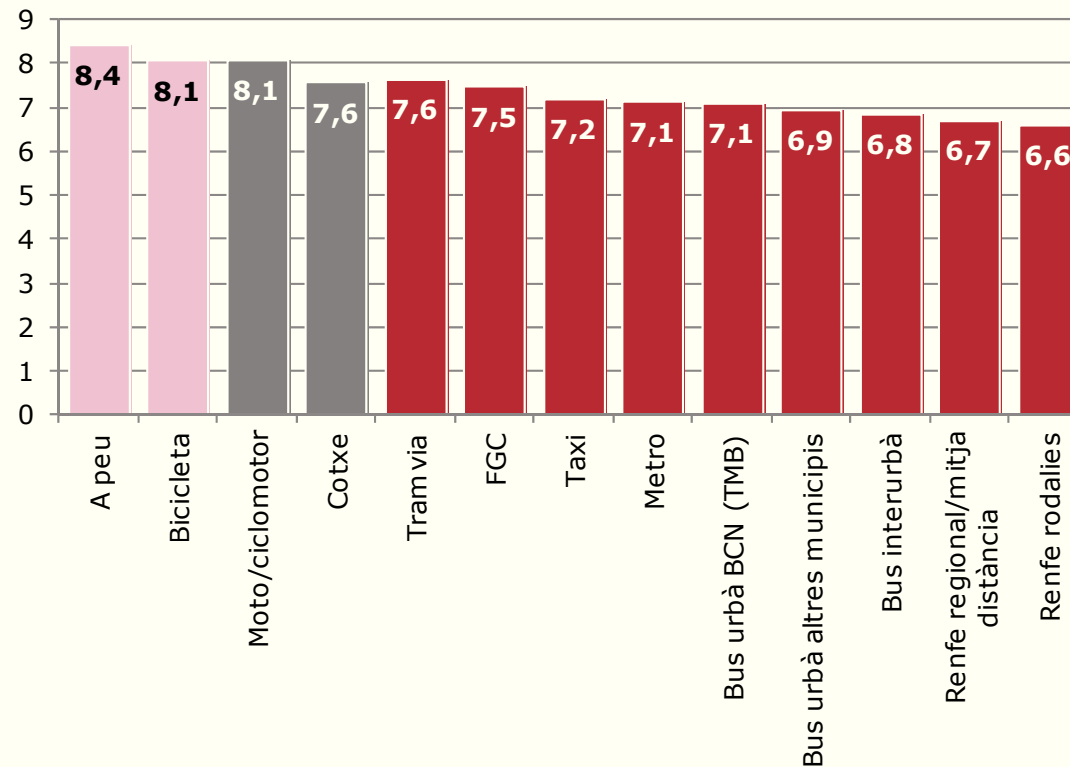
1.2.3. Motius per utilitzar el transport públic

- També s'ha demanat als residents a Barcelona que declaren fer un ús habitual del transport públic els motius de la seva elecció. S'ha deixat la pregunta oberta a totes les possibles respostes.
- La raó més citada és la dificultat de trobar aparcament en destinació (16,5%) seguit del fet que es considera el transport públic més econòmic que el cotxe (15,6%).



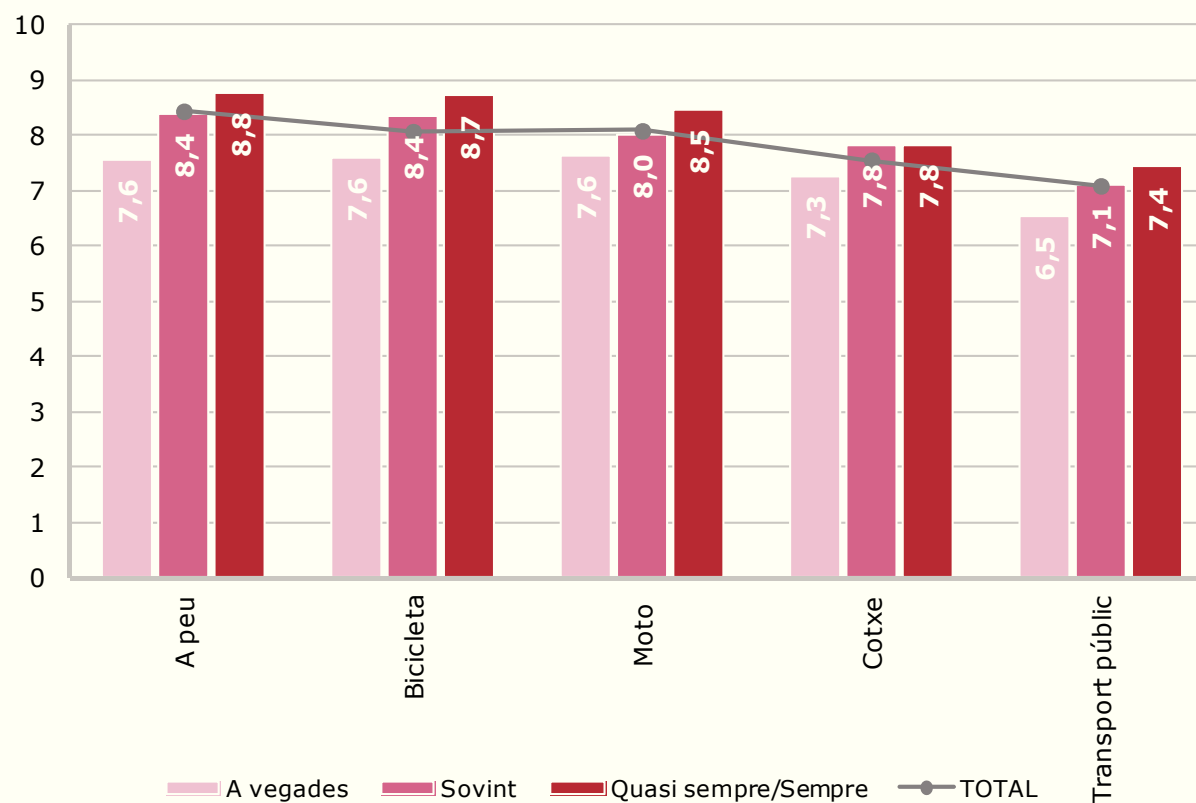
2.1. Dades generals

- Els residents a Barcelona han avaluat la satisfacció que els produeix l'ús dels diferents mitjans de transport (en una escala de 0 a 10). Els resultats mostren:
 - L'anar a peu és el mitjà més ben valorat, amb un 8,4, seguit de la bicicleta i la moto (amb un 8,1 tots dos). El cotxe rep un valoració mitjana superior a la de diversos mitjans de transport públic (7,6).
 - Entre els mitjans de transport públic, el tramvia i els FGC són els mitjans més ben valorats, mentre que els serveis dels Renfe (ja siguin de mitja distància o de rodalia) són els serveis menys ben valorats.
- Amb tot, cal destacar que tots els mitjans de transport avaluats reben puntuacions per sobre del 6,6.



2.2. Segons el nivell d'ús subjectiu

- S'ha calculat el grau de satisfacció de cada mitjà de transport segons l'ús que se'n fa (a vegades, sovint, quasi sempre/semprer).
- En general, es constata com els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que fan servir, en comparació amb els usuaris més esporàdics. Aquesta pauta no és tan acusada en el cas del cotxe.



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels mitjans de transport

2.3. Segons variables territorials

- No s'observen diferències importants en les valoracions dels diferents mitjans de transport segons els districtes de residència.

Àmbits territorials	Mitjà de transport												
	A peu	Bicicleta	Moto/ ciclomotor	Cotxe	Tramvia	FGC	Taxi	Metro	Bus urbà BCN (TMB)	Bus urbà altres municipis	Bus interurbà	Renfe regional/ mitja distància	Renfe rodalies
Ciutat Vella	8,2	7,8	7,9	7,9	7,4	7,3	7,3	6,8	7,1	6,8	5,7	6,8	6,7
Eixample	8,5	8,4	8,5	7,6	7,4	7,4	7,3	7,0	6,9	6,9	7,2	6,8	6,3
Sants-Montjuïc	8,4	7,5	8,0	7,4	7,5	7,8	7,4	7,1	6,9	7,3	6,9	6,3	6,9
Les Corts	8,8	8,0	8,0	8,1	8,0	7,4	7,2	7,2	7,5	7,3	6,9	7,4	6,6
Sarrià-St. Gervasi	8,4	8,1	7,5	7,2	7,4	7,8	7,2	7,0	7,1	7,1	6,8	5,9	6,4
Gràcia	8,5	8,0	7,9	7,1	7,8	7,1	6,7	6,9	6,8	6,9	6,7	6,8	6,6
Horta-Guinardó	8,3	8,1	7,6	7,5	7,5	7,5	7,1	7,3	7,1	7,4	7,0	7,3	6,9
Nou Barris	8,0	8,8	8,1	7,5	7,6	7,4	7,8	7,7	7,3	7,7	7,3	7,0	6,9
St. Andreu	8,6	8,0	8,2	7,8	7,2	7,4	6,5	7,0	7,2	6,7	6,2	6,3	6,5
St. Martí	8,6	7,7	8,2	7,7	7,8	7,1	7,3	7,1	7,3	5,8	7,2	6,6	6,3
Total	8,4	8,1	8,1	7,6	7,6	7,5	7,2	7,1	7,1	6,9	6,8	6,7	6,6

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels mitjans de transport

2.4. Segons variables sociodemogràfiques

- **Gènere:** Tots els mitjans de transport (amb excepció de la bicicleta) obtenen una millor puntuació per part de les dones. Especialment, la diferència entre homes i dones es més elevada en el taxi i el bus urbà d'altres municipis.
- **Edat:** La gent gran valora millor bona part dels mitjans de transport (excepte el caminar i anar en bicicleta i en moto).
- **Situació professional:** Les persones jubilades o pensionistes conjuntament amb les que es dediquen a les tasques de la llar puntuen en general millor els diferents mitjans de transport. Els actius (tant aturats com ocupats) fan una valoració més baixa dels mitjans de transport.
- **Nivell d'estudis:** No s'observen diferències importants en la valoració en funció del nivell d'estudis acabats.

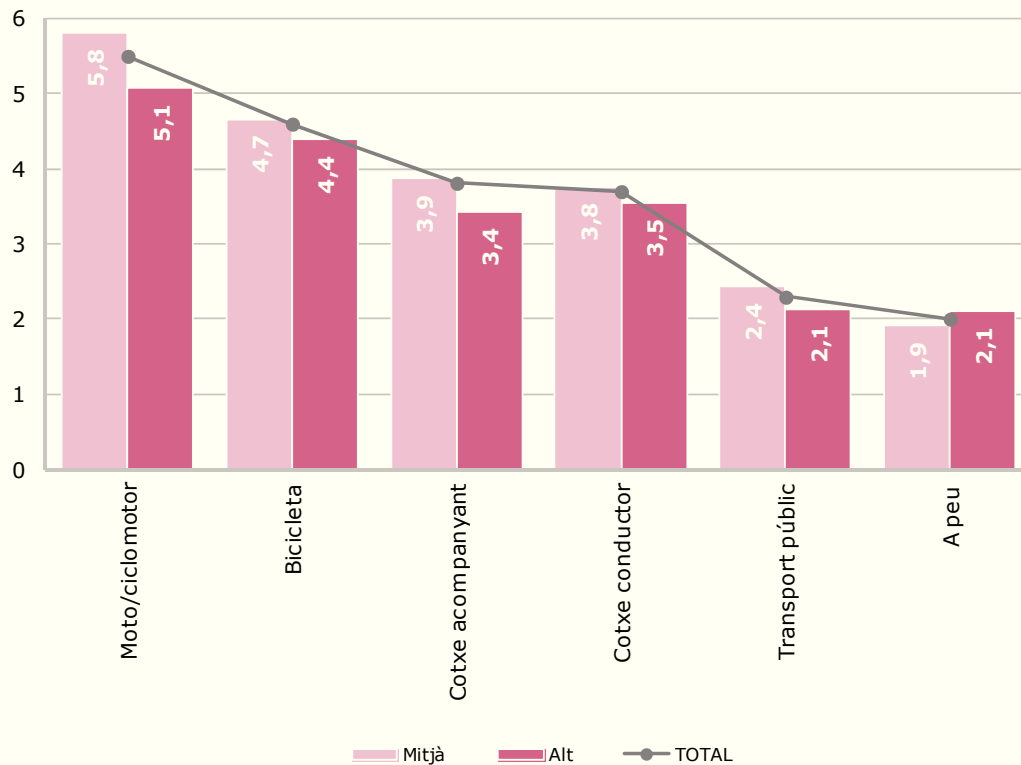
Variables sociodemogràfiques		Mitjà de transport												
		A peu	Bicicleta	Moto/ ciclomotor	Cotxe	Tramvia	FGC	Taxi	Metro	Bus urbà BCN (TMB)	Bus urbà altres municipis	Bus interurbà	Renfe regional/ mitja distància	Renfe rodalies
Gènere	Homes	8,4	8,2	8,0	7,2	7,5	7,2	6,9	7,1	6,9	6,3	6,7	6,4	6,3
	Dones	8,5	8,0	8,2	7,8	7,8	7,7	7,4	7,1	7,2	7,3	6,9	6,9	6,8
Edat	De 16 a 29 anys	8,0	8,2	8,7	8,1	7,2	7,2	7,0	6,8	6,6	6,1	5,9	6,3	6,3
	De 30 a 64 anys	8,6	8,0	7,9	7,2	7,5	7,4	6,9	6,9	6,9	7,0	6,8	6,6	6,5
	De 65 i més anys	8,3	7,8	7,2	8,2	8,4	7,8	7,8	8,0	7,7	7,6	7,7	7,4	7,3
Situació professional	Actiu ocupat/da	8,4	8,0	8,0	7,2	7,4	7,3	6,9	6,8	6,7	6,3	6,4	6,5	6,2
	Actiu en atur	8,5	8,0	8,0	7,7	7,7	7,3	7,0	7,0	6,9	7,0	6,5	6,6	6,9
	Jubilat o pensionista	8,3	8,3	7,9	8,0	8,3	7,8	7,8	7,9	7,6	7,6	7,5	7,3	7,2
	Tasques de la llar*	9,2	7,0	8,7	7,5	7,0	8,2	7,1	7,5	8,0	9,4	8,3	4,6	7,7
	Estudiant	8,1	8,3	8,8	8,5	7,2	7,3	7,1	7,0	6,9	6,0	6,1	6,8	6,7
Nivell d'estudis	Sense estudis	8,5	-	10,0	8,2	10,0	8,0	8,0	7,8	8,4	8,2	9,3	9,3	8,3
	Primaris	8,2	8,0	8,5	8,1	7,7	7,8	7,8	7,9	7,7	7,8	7,3	7,2	7,4
	Secundaris	8,5	8,1	8,2	7,6	7,7	7,4	7,3	7,0	7,0	6,8	6,5	6,4	6,5
	Estudis universitaris	8,5	8,1	7,9	7,2	7,4	7,4	6,8	6,8	6,7	6,3	6,5	6,7	6,2
Total		8,4	8,1	8,1	7,6	7,6	7,5	7,2	7,1	7,1	6,9	6,8	6,7	6,6

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

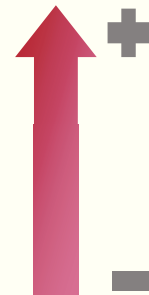
* Persones que declaren dedicar-se a les tasques de la llar i que tenen menys de 65 anys.

3. Percepció d'inseguretat dels modes de transport

- S'ha demanat als entrevistats per la por de tenir un accident en l'ús dels diferents mitjans de transport, en una escala del 0 (gens de por) al 10 (molta por).
- Els barcelonins, en general, no se senten especialment insegurs a l'hora d'utilitzar els diferents mitjans de transport. Tot i així, la moto, amb una valoració d'un 5,5, és percebuda com el mitjà més insegur. La segueix la bicicleta amb una valoració menor, del 4,6. L'anar a peu és el mitjà de transport considerat més segur (2).



Mitjà de transport	Inseguretat mitjana
Moto/ciclomotor	5,5
Bicycleta	4,6
Cotxe acompanyant	3,8
Cotxe conductor	3,7
Transport públic	2,3
A peu	2,0



4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.1. Dades generals

- Amb l'objectiu d'estudiar l'avaluació que fan els barcelonins sobre diverses mesures dirigides a introduir modificacions en l'actual model de mobilitat, s'ha demanat als residents a la ciutat que indiquin, en una escala de 0 (gens d'acord) a 10 (molt d'acord), la seva opinió sobre vuit propostes per a la millora d'alguns aspectes referents a la mobilitat ciutadana.

- Les qüestions sobre les que s'ha preguntat són les següents:
 - Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants.
 - Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia.
 - Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri.
 - Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes.
 - Crear més aparcaments per a bicicletes.
 - Transformar més carreres per a ús exclusiu de vianants.
 - Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats.
 - Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge.

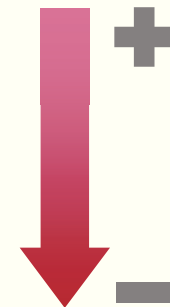
4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.1. Dades generals

- La mesura de mobilitat que els barcelonins valoren més positivament és la de facilitar l'aparcament al barri de residència (8,3). A continuació la proposta que valoren més positivament és l'augment dels controls de velocitat i alcoholèmia (7,5).
- En l'extrem oposat els barcelonins declaren amb una pitjor valoració el fet de permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants. S'observa així una manca de predisposició dels ciutadans a l'hora de compartir l'espai urbà destinat als vianants amb els ciclistes.

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



4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.2. Segons variables territorials

- Els residents als districtes d'Horta-Guinardó i a Sant Martí es mostren més favorables al fet de donar un tractament especial als residents per aparcar el seu vehicle al carrer i en el seu barri.
- A Nou Barris i a Sant Martí s'observa una major preocupació per la necessitat d'incrementar els controls de velocitat i d'alcoholèmia, encara que la diferència respecte la resta de districtes és poc acusada.
- En el districte de Ciutat Vella els residents consideren més prioritari, respecte el valor mitjà de Barcelona, promoure les mesures 3, 4, 5, 6 i 8.
- Els residents d'Horta es mostren més favorables a ampliar els aparcaments a la calçada per a les motos.

Àmbits territorials	Mesures de mobilitat: valoració mitjana							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Ciutat Vella	8,1	7,6	7,9	7,2	7,1	7,2	6,2	3,5
Eixample	8,3	7,5	6,5	6,4	6,5	6,2	5,8	2,8
Sants-Montjuïc	8,3	7,6	7,0	6,3	6,6	6,8	6,1	2,6
Les Corts	8,4	7,2	6,3	6,0	6,6	6,0	5,3	2,6
Sarrià-St. Gervasi	8,1	7,2	6,2	6,5	6,4	5,9	6,0	2,6
Gràcia	8,3	7,1	6,9	6,4	6,5	6,4	5,7	2,7
Horta-Guinardó	8,5	7,5	6,7	7,0	6,4	6,4	6,3	2,7
Nou Barris	7,9	7,7	6,4	7,0	6,3	6,1	5,8	3,2
St. Andreu	8,0	7,5	6,2	6,8	6,2	5,8	5,4	2,6
St. Martí	8,5	7,7	7,0	6,5	6,6	6,4	5,9	3,1
Total	8,3	7,5	6,7	6,6	6,5	6,3	5,9	2,9

1. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri

2. Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia

3. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes

4. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge

5. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants

6. Crear més aparcaments per a bicicletes

7. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats

8. Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.3. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe:** les diferències més notables entre homes i dones es donen en dues mesures: en realitzar més controls d'alcoholèmia i en la l'aparcament residencial. En ambdós casos, les dones les consideren mesures més importants.
- **Edat:** a la gent gran els preocupa més les mesures relacionades amb el control de velocitats i d'alcoholèmia a conductors i, també, la necessitat d'incrementar els carrils bus per a millorar els temps de viatge dels autobusos de la ciutat. Els joves, en canvi, consideren més prioritari actuar en favor de la mobilitat ciclista (en l'incrementar les vies ciclistes) i, també, veuen menys negatiu el fet que les bicicletes puguin circular per les voreres compartint l'espai amb els vianants.
- **Situació professional:** els joves puntuen per sobre del valor mitjà dels barcelonins les mesures 3, 4, 6, 8 (dues d'elles relacionades amb la mobilitat ciclistes, similar al què declaren els joves). Els jubilats (com també ho indicava la població major de 65 anys) puntua més alt el fet d'incrementar controls de velocitat i d'alcoholèmia a conductors. Les persones que es dediquen a les tasques de la llar, respecte el promig de Barcelona, indiquen que cal afavorir l'aparcament del cotxe al barri de residència i, també, incrementar els aparcaments de les motos a la calçada.
- **Nivell d'estudis:** No s'observen diferències destacables.

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.3. Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Mesures de mobilitat: valoració mitjana							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Gènere	Homes	7,9	6,9	6,7	6,2	6,4	6,2	5,9	3,0
	Dones	8,5	7,9	6,7	7,0	6,6	6,4	5,8	2,7
Edat	De 16 a 29 anys	8,3	6,8	7,7	6,4	6,2	6,7	6,0	4,7
	De 30 a 64 anys	8,4	7,4	6,7	6,5	6,5	6,4	6,0	2,7
	De 65 i més anys	8,0	8,3	5,9	7,1	6,7	5,9	5,3	1,8
Situació professional	Actiu ocupat/da	8,3	7,2	6,4	6,3	7,0	6,4	5,9	3,2
	Actiu en atur	8,3	7,2	6,5	6,4	6,9	6,4	6,0	3,3
	Jubilat o pensionista	8,1	8,1	6,7	7,1	6,0	5,9	5,5	1,8
	Tasques de la llar*	8,8	7,8	6,5	6,5	6,0	5,9	6,5	1,9
	Estudiant	8,1	7,4	6,6	6,9	7,8	7,0	5,9	4,7
Nivell d'estudis	Sense estudis	8,1	8,7	7,5	7,2	6,2	7,1	6,0	1,9
	Primaris	8,2	7,9	6,7	7,0	6,4	6,0	6,0	2,6
	Secundaris	8,4	7,5	6,4	6,7	6,7	6,4	5,9	3,0
	Estudis universitaris	8,2	7,1	6,4	6,3	6,9	6,4	5,7	3,0
Total		8,3	7,5	6,7	6,6	6,5	6,3	5,9	2,9

1. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri

2. Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia

3. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes

4. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge

5. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants

6. Crear més aparcaments per a bicicletes

7. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats

8. Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants

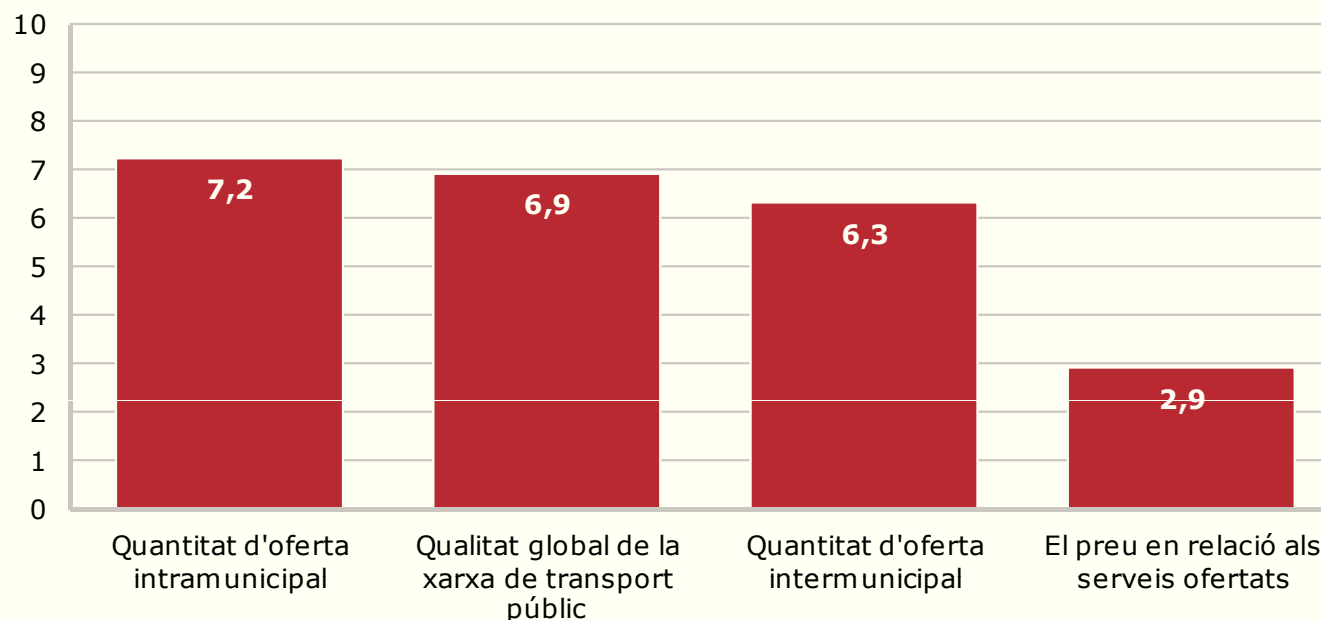
* Persones que declaren dedicar-se a les tasques de la llar i que tenen menys de 65 anys.

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

4.2.1. Dades generals

- Per tal d'aprofundir més 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 (tant si en són usuaris habituals o esporàdics) en les següents matèries:
 - 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.
 - El preu del transport públic en relació als serveis oferts.
- Els ítems referents a la quantitat d'oferta i qualitat de la xarxa reben una avaluació de 7,2 i 6,9, respectivament. El preu del transport públic en relació als serveis oferts, obté la valoració més baixa (2,9).



4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

4.2.2. Segons variables territorials

- Els residents al districte de Ciutat Vella són els que atorguen una valoració més elevada a la quantitat d'oferta de transport públic intramunicipal, mentre que els residents a Nou Barris donen la valoració més elevada a la quantitat d'oferta intermunicipal i, també, a la qualitat global de la xarxa de transport públic. Respecte la relació entre oferta i preu del servei, són de nou els residents a Nou Barris els que donen la valoració més baixa.

Àmbits territorials	Oferta de transport públic: valoració mitjana			
	1	2	3	4
Ciutat Vella	7,6	6,8	6,5	2,8
Eixample	7,5	7,0	6,4	3,4
Sants-Montjuïc	7,0	6,7	6,3	2,7
Les Corts	7,1	7,0	6,3	3,3
Sarrià-St. Gervasi	7,0	6,9	5,8	3,4
Gràcia	7,1	6,8	6,2	3,1
Horta-Guinardó	7,1	6,8	6,4	2,8
Nou Barris	7,4	7,2	6,6	2,4
St. Andreu	7,1	6,8	6,5	2,5
St. Martí	7,4	7,1	6,3	2,8
Total	7,2	6,9	6,3	2,9

1. Quantitat d'oferta intramunicipal

2. Qualitat global de la xarxa de transport públic

3. Quantitat d'oferta intermunicipal

4. El preu en relació als serveis ofertats

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

4.2.3. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe:** No s'observen diferències importants entre homes i dones en la valoració de la qualitat i quantitat d'oferta. En relació al preu les dones consideren que el preu del transport públic és massa car en relació a l'oferta.
- **Edat:** La població major de 65 anys, atorga més puntuació a la qualitat de global de la xarxa, a la quantitat d'oferta intermunicipal i al preu en relació a l'oferta.
- **Situació professional:** No s'observen diferències massa significatives en funció de la situació professional. Destaca la millor puntuació de la qualitat global de l'oferta per part dels jubilats, pensionistes i les persones que es dediquen a les tasques de la llar.
- **Nivell d'estudis:** Amb l'augment del nivell d'estudis disminueix la valoració atorgada al servei de transport públic, excepte en la relació entre oferta del servei i preu, que és l'ítem que valoren més negativament la població sense estudis.

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

4.2.3. Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Oferta de transport públic: valoració mitjana			
		1	2	3	4
Gènere	Homes	7,2	6,9	6,0	3,2
	Dones	7,3	6,9	6,6	2,7
Edat	De 16 a 29 anys	7,4	6,8	6,4	2,2
	De 30 a 64 anys	7,2	6,8	6,1	2,8
	De 65 i més anys	7,3	7,2	6,8	3,8
Situació professional	Actiu ocupat/da	7,2	6,7	6,1	2,8
	Actiu en atur	7,3	6,9	6,3	2,0
	Jubilat o pensionista	7,3	7,3	6,7	3,7
	Tasques de la llar*	7,3	7,5	6,7	2,5
	Estudiant	7,2	6,9	6,5	2,7
Nivell d'estudis	Sense estudis	8,0	7,4	7,5	2,5
	Primaris	7,3	7,2	6,8	2,7
	Secundaris	7,3	6,9	6,3	2,8
	Estudis universitaris	7,1	6,7	5,9	3,2
Total		7,2	6,9	6,3	2,9

1. Quantitat d'oferta intramunicipal

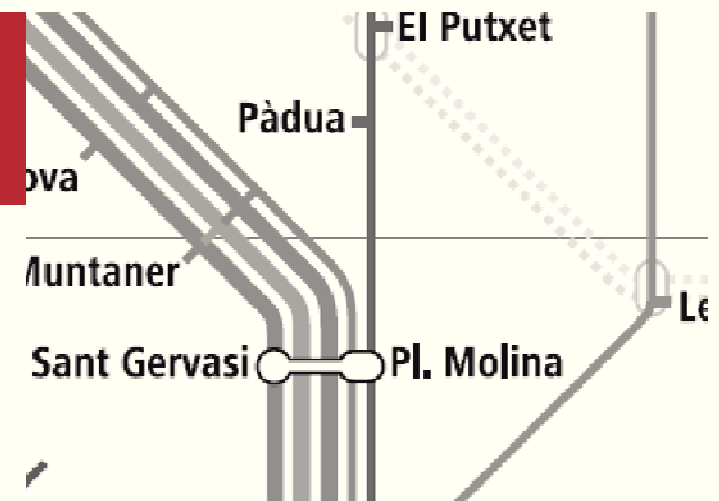
2. Qualitat global de la xarxa de transport públic

3. Quantitat d'oferta intermunicipal

4. El preu en relació als serveis ofertats

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

COMPARATIVA TEMPORAL 2003-2012



Comparativa temporal 2003–2012

- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada:
 - L'aixecament poblacional per a l'any 2003 està calculat en base a les dades de població del Cens de 2001; per a l'any 2004 es té com a referent les dades de població del Padró de 2003 i per als anys consecutius s'utilitzen les dades del Registre de població de l'any en curs.
 - En l'edició del 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.

Comparativa temporal 2003-2012

1. La mobilitat a Barcelona

1.1. Dades generals

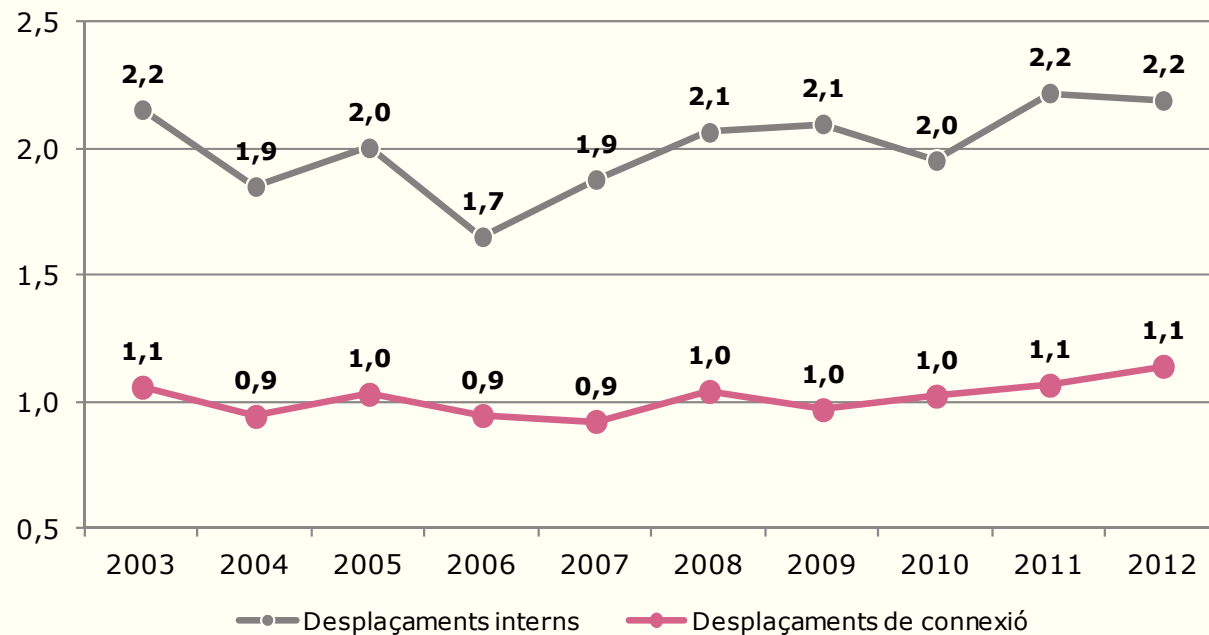
- La mobilitat a Barcelona (fluxos amb origen i/o destinació Barcelona) ha sofert un lleuger augment l'any 2012 (del 0,75%), particularment per la mobilitat interna.
- El repartiment modal dels fluxos interns a Barcelona confirma de nou la predominança dels modes no motoritzats, que enguany suposen el 57,4% d'aquesta mobilitat. En els fluxos connectius, el transport públic és majoritari (engloba el 51%).
- El vehicle privat perd pes relatiu tant la mobilitat interna com en la connectiva.

Any	Tipus de flux	Desplaçaments	No motoritzats	Transport públic	Transport privat
2003	Interns	3.400.080	47,3%	36,0%	16,7%
	Connexió	1.481.093	5,3%	48,7%	46,0%
	Total	4.881.173	34,6%	39,8%	25,6%
2004	Interns	3.896.125	48,7%	33,3%	18,0%
	Connexió	1.572.925	2,2%	47,5%	50,3%
	Total	5.469.050	35,4%	37,3%	27,3%
2005	Interns	4.332.869	48,7%	34,3%	17,1%
	Connexió	1.708.368	2,3%	49,6%	48,1%
	Total	6.041.238	35,5%	38,6%	25,9%
2006	Interns	4.253.345	49,8%	31,3%	18,9%
	Connexió	1.859.936	3,6%	46,9%	49,5%
	Total	6.113.281	35,7%	36,1%	28,2%
2007	Interns	4.273.406	50,2%	32,5%	17,3%
	Connexió	1.807.244	2,4%	46,9%	50,7%
	Total	6.080.650	36,0%	36,8%	27,2%
2008	Interns	4.373.872	51,5%	32,7%	15,8%
	Connexió	1.663.110	3,0%	49,5%	47,5%
	Total	6.036.982	38,2%	37,3%	24,5%
2009	Interns	4.383.982	52,4%	32,2%	15,4%
	Connexió	1.696.494	2,5%	48,0%	49,5%
	Total	6.080.476	38,5%	36,6%	24,9%
2010	Interns	4.780.796	55,4%	29,5%	15,1%
	Connexió	1.691.095	3,3%	48,9%	47,8%
	Total	6.471.891	41,7%	34,6%	23,7%
2011	Interns	4.896.260	55,3%	30,8%	13,9%
	Connexió	1.747.648	3,2%	50,0%	46,9%
	Total	6.643.908	41,6%	35,9%	22,6%
2012	Interns	4.967.081	57,4%	29,2%	13,3%
	Connexió	1.726.829	4,3%	51,0%	44,7%
	Total	6.693.909	43,7%	34,9%	21,4%
Dif. 2012/2011	Interns	1,4%	+ 2,1	-1,6	-0,5
	Connexió	-1,2%	+1,1	+1	-2,1
	Total	0,8%	+2,1	-1,0	-1,1

1. La mobilitat a Barcelona

1.2. Ràtio públic/privat

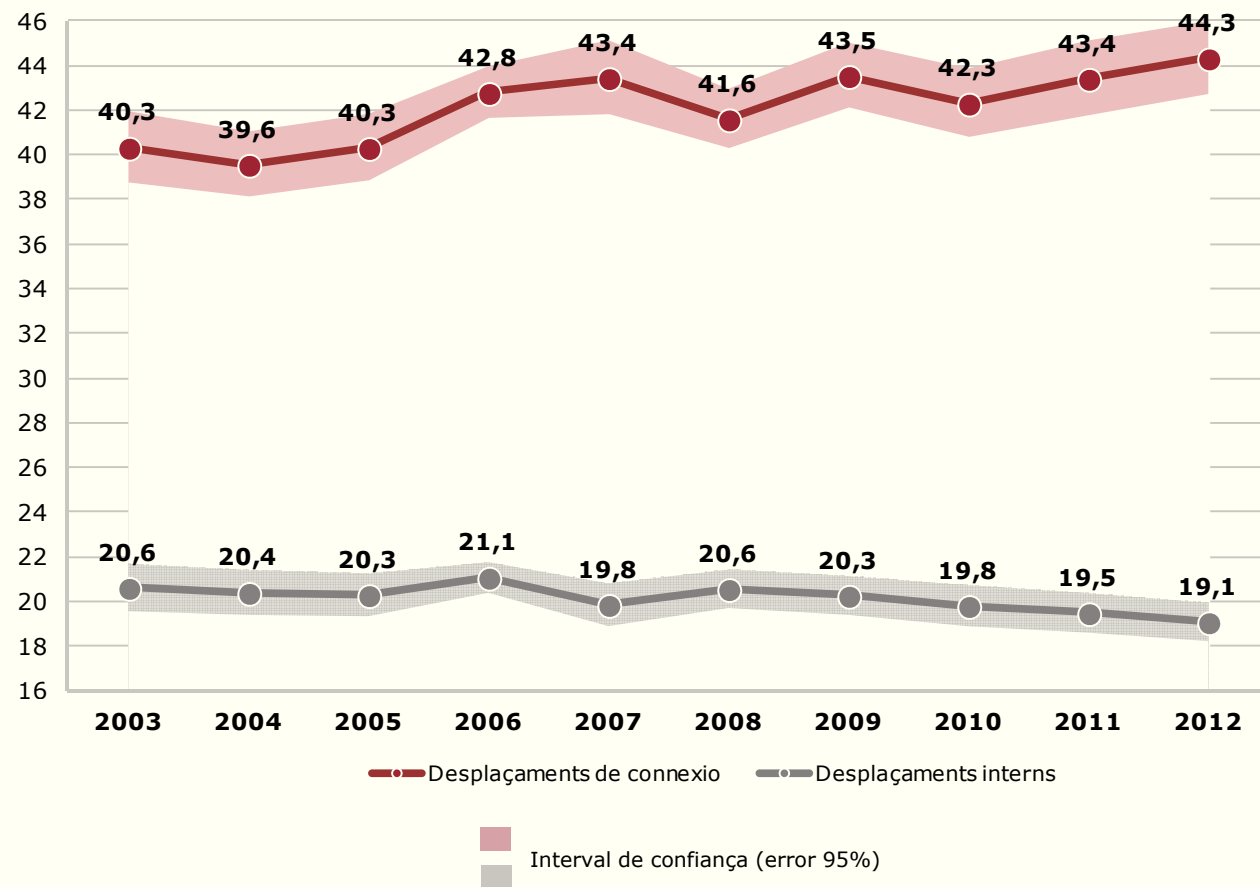
- L'evolució de la ràtio públic/privat en els desplaçaments a Barcelona mostra una estabilització en el darrer any.
- A partir del 2006, es detecta un increment de la ràtio en tots els fluxos, si bé en els interns és més accentuat.



1. La mobilitat a Barcelona

1.3. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

- La durada mitjana percebuda en la mobilitat connectiva amb Barcelona creix lleugerament en el darrer any. Manté, així, la tendència detectada en la darrera dècada.
- Al contrari, la durada de la mobilitat interna a Barcelona decreix lleugerament any rere any.



1.4. Lloc d'aparcament del cotxe dels desplaçaments amb destinació Barcelona

- L'evolució del lloc d'aparcament del cotxe en els viatges cap a Barcelona mostra una pèrdua de pes relatiu del carrer, que deixa de ser el lloc principal d'aparcament.
- L'aparcament gratuït en destinació ha passat a ser el principal lloc d'aparcament a la ciutat comtal (sense comptar les tornades a casa dels residents).
- El fet de "no aparcar" pren importància en els darrers dos anys, vinculat al fet de l'augment dels desplaçaments per acompanyar a persones.

Aparcament del cotxe	Destinació Barcelona*						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carrer	36,5%	37,7%	32,6%	28,3%	26,4%	21,2%	25,1%
Propietat, lloguer o concessió	6,9%	6,4%	4,1%	6,4%	5,6%	8,6%	5,5%
Aparcament de pagament **	20,6%	18,3%	16,5%	21,0%	24,9%	20,9%	22,2%
Aparcament gratuït ***	27,8%	29,2%	34,6%	32,9%	28,2%	31,1%	30,7%
No aparca, només para un moment	6,1%	4,7%	7,3%	6,2%	7,6%	12,7%	12,8%
Altres	1,6%	3,3%	3,9%	4,6%	6,9%	4,6%	3,1%
No ho sap, no contesta	0,2%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* No s'inclouen les tornades a casa.

** Inclou pàrking de pagament, zona blava i àrea verda (cal tenir present que Barcelona l'àrea verda és gratuïta per als residents a la seva zona autoritzada, excepte en casos puntuals).

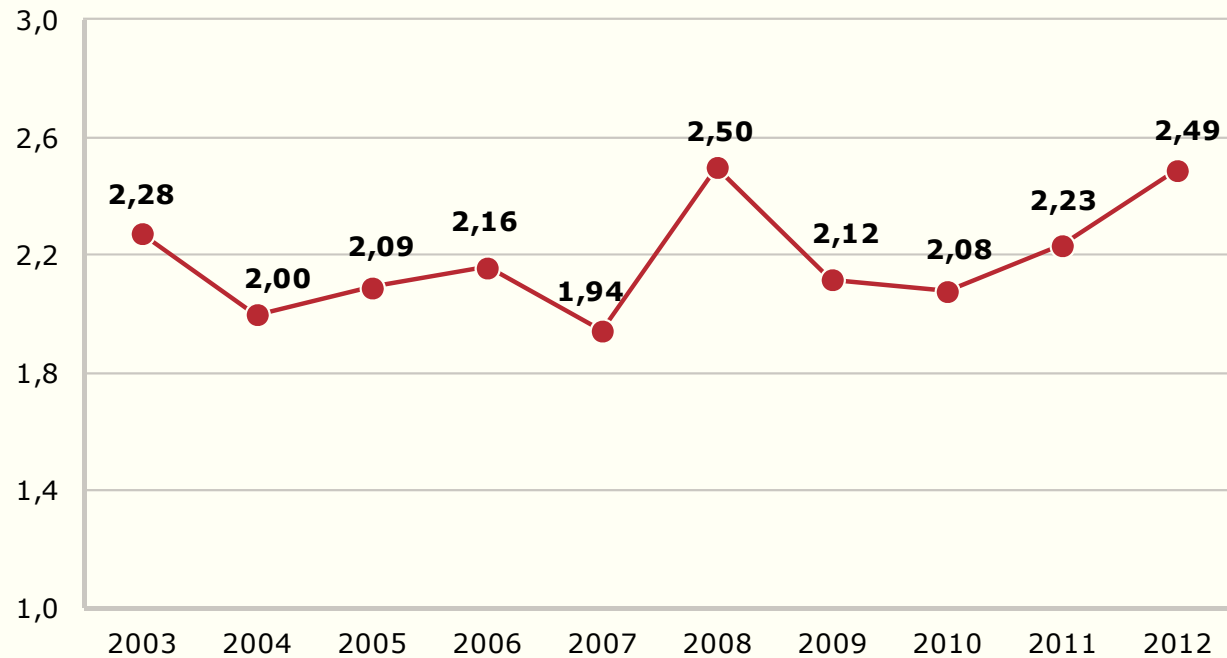
*** Inclou aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius i aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients).

NOTA: l'aparcament dels vehicles s'inclou a partir de l'edició 2006 de l'EMEF.

1. La mobilitat a Barcelona

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

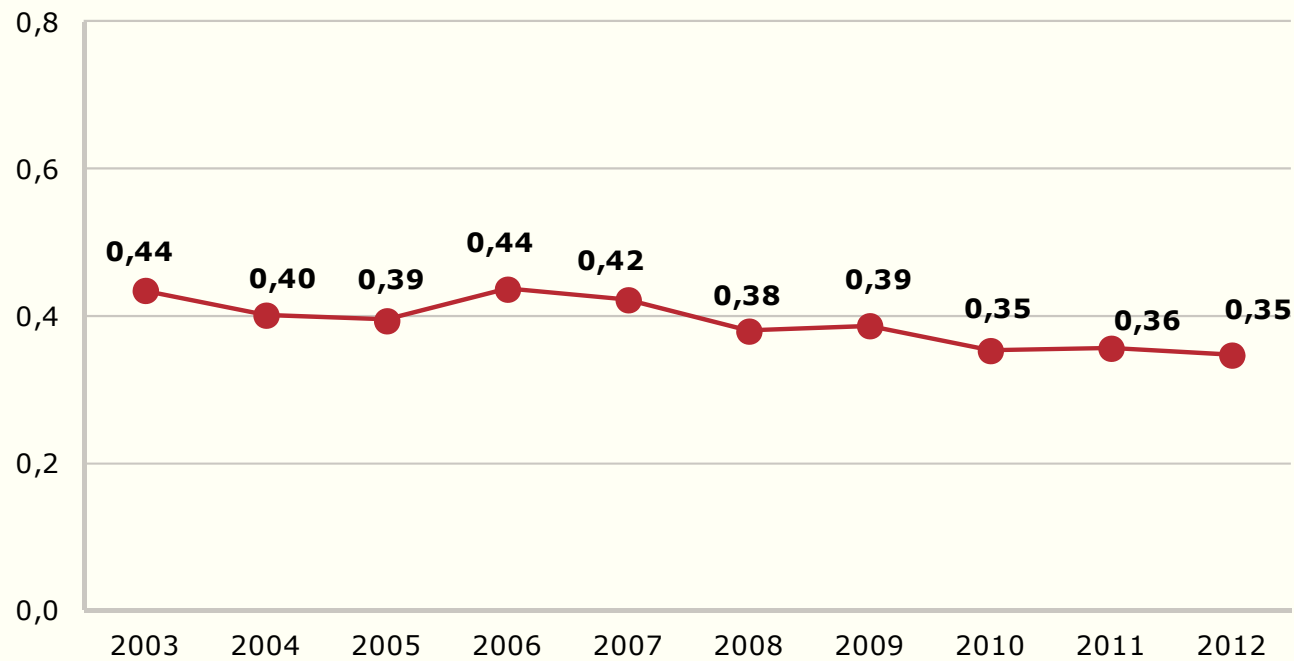
- La ràtio d'atracció i emissió pel conjunt de la ciutat de Barcelona mostra el caràcter clarament atraient en tots els anys analitzats: la ciutat atrau dues vegades més mobilitat que la que genera. Respecte el 2011, s'observa un lleuger augment.



1. La mobilitat a Barcelona

1.6. Índex d'obertura (IO)

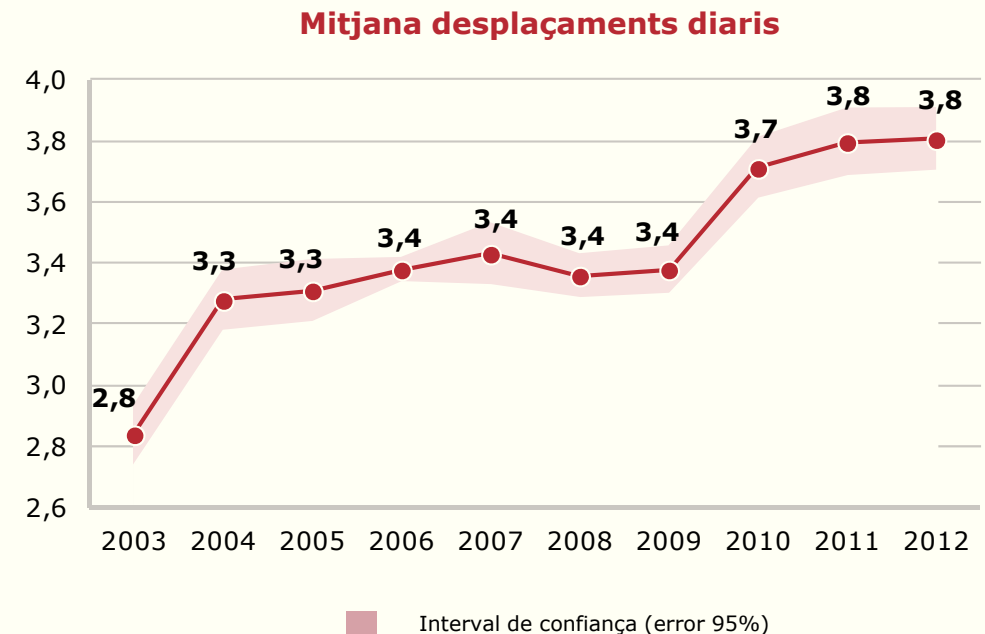
- L'evolució de l'índex d'obertura per la ciutat de Barcelona mostra com en tots els anys analitzats la mobilitat interna és superior a la mobilitat de connexió ($IO < 1$).



2.1. Dades generals

- La mitjana diària de desplaçaments per persona dels barcelonins és enguany de 3,8; valor que es manté respecte l'any 2011.
- En els darrers tres anys, el grau de mobilitat dels barcelonins ha incrementat sensiblement respecte d'anys anteriors.

Any	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments diaris
2003	1.326.475	3.767.450	2,84
2004	1.387.110	4.545.926	3,28
2005	1.394.184	4.616.761	3,31
2006	1.404.491	4.749.993	3,38
2007	1.399.959	4.804.273	3,43
2008	1.420.933	4.768.916	3,36
2009	1.427.203	4.820.541	3,38
2010	1.416.694	5.259.748	3,71
2011	1.411.603	5.360.212	3,80
2012	1.415.212	5.387.255	3,81
Diferències 2012-2011 Absolutes	3.609	27.043	0,01
Diferències 2012-2011 Relatives	0,3%	0,5%	0,2%



Comparativa temporal 2003-2012

2. La mobilitat dels barcelonins

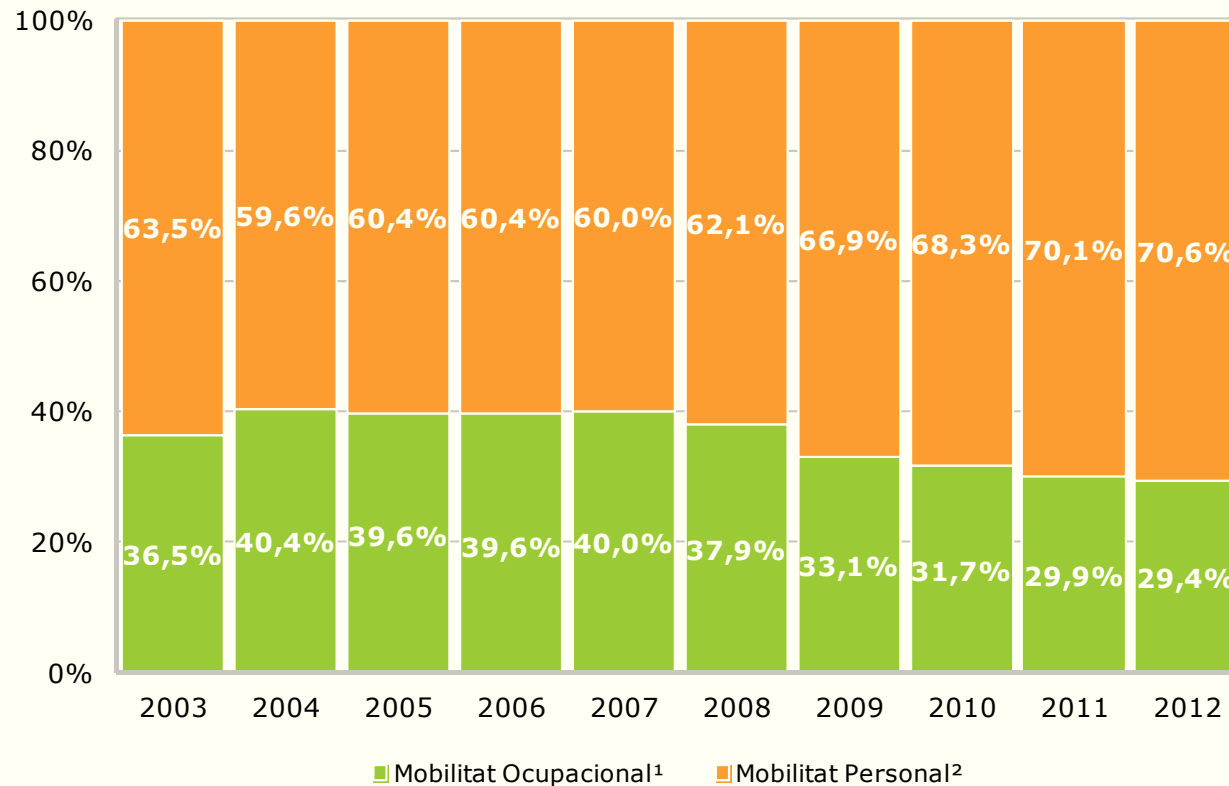
2.1. Dades generals

- L'augment de la mobilitat dels barcelonins dels darrers anys ha vingut donat per la mobilitat personal. En el darrer any aquesta ha crescut un 3%. En canvi, la mobilitat ocupacional ha disminuït, particularment des del 2008.
- D'altra banda, la mobilitat en modes no motoritzats dels barcelonins és la que més ha crescut en aquests anys. L'any 2012 va créixer un 4,3%, front a una disminució del 1,6% del transport públic i del 6,4% del vehicle privat.

Any	Motiu del desplaçament			Mode de transport			Total BCN
	Tornada a casa	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	No motoritzats	Transport públic	Transport privat	
2003	1.705.535	762.123	1.299.791	1.600.781	1.354.733	811.936	3.767.449
	45,3%	20,2%	34,5%	42,5%	36,0%	21,6%	100,0%
2004	1.976.905	1.052.216	1.516.805	1.988.207	1.520.768	1.036.952	4.545.926
	43,5%	23,1%	33,4%	43,7%	33,5%	22,8%	100,0%
2005	2.020.631	1.028.222	1.567.907	2.111.235	1.453.946	1.051.579	4.616.760
	43,8%	22,3%	34,0%	45,7%	31,5%	22,8%	100,0%
2006	2.120.581	1.059.752	1.569.659	2.102.686	1.513.212	1.134.095	4.749.992
	44,6%	22,3%	33,0%	44,3%	31,9%	23,9%	100,0%
2007	2.131.235	1.094.897	1.578.141	2.137.345	1.548.410	1.118.519	4.804.273
	44,4%	22,8%	32,8%	44,5%	32,2%	23,3%	100,0%
2008	2.144.163	1.014.551	1.610.202	2.244.007	1.539.005	985.904	4.768.916
	45,0%	21,3%	33,8%	47,1%	32,3%	20,7%	100,0%
2009	2.135.141	902.885	1.782.515	2.280.836	1.532.486	1.007.219	4.820.541
	44,3%	18,7%	37,0%	47,3%	31,8%	20,9%	100,0%
2010	2.268.668	964.289	2.026.792	2.632.868	1.597.675	1.029.206	5.259.749
	43,1%	18,3%	38,5%	50,1%	30,4%	19,6%	100,0%
2011	2.317.995	945.369	2.096.847	2.716.524	1.632.555	1.011.132	5.360.212
	43,2%	17,6%	39,1%	50,7%	30,5%	18,9%	100,0%
2012	2.308.415	918.422	2.160.418	2.834.053	1.606.613	946.589	5.387.255
	42,8%	17,0%	40,1%	52,6%	29,8%	17,6%	100,0%
Dif. absolutes 2011-2012	-9.580	-26.947	63.571	117.529	-25.942	-64.543	27.043
Dif. Relatives 2011-2012	-0,4%	-2,9%	3,0%	4,3%	-1,6%	-6,4%	0,5%

2.2. Motiu del desplaçament

- L'evolució dels desplaçaments dels barcelonins segons el motiu, mostra la consolidació de la tendència que s'apuntava l'any 2009: disminució de la proporció de desplaçaments per motius ocupacionals, a favor de la mobilitat personal.

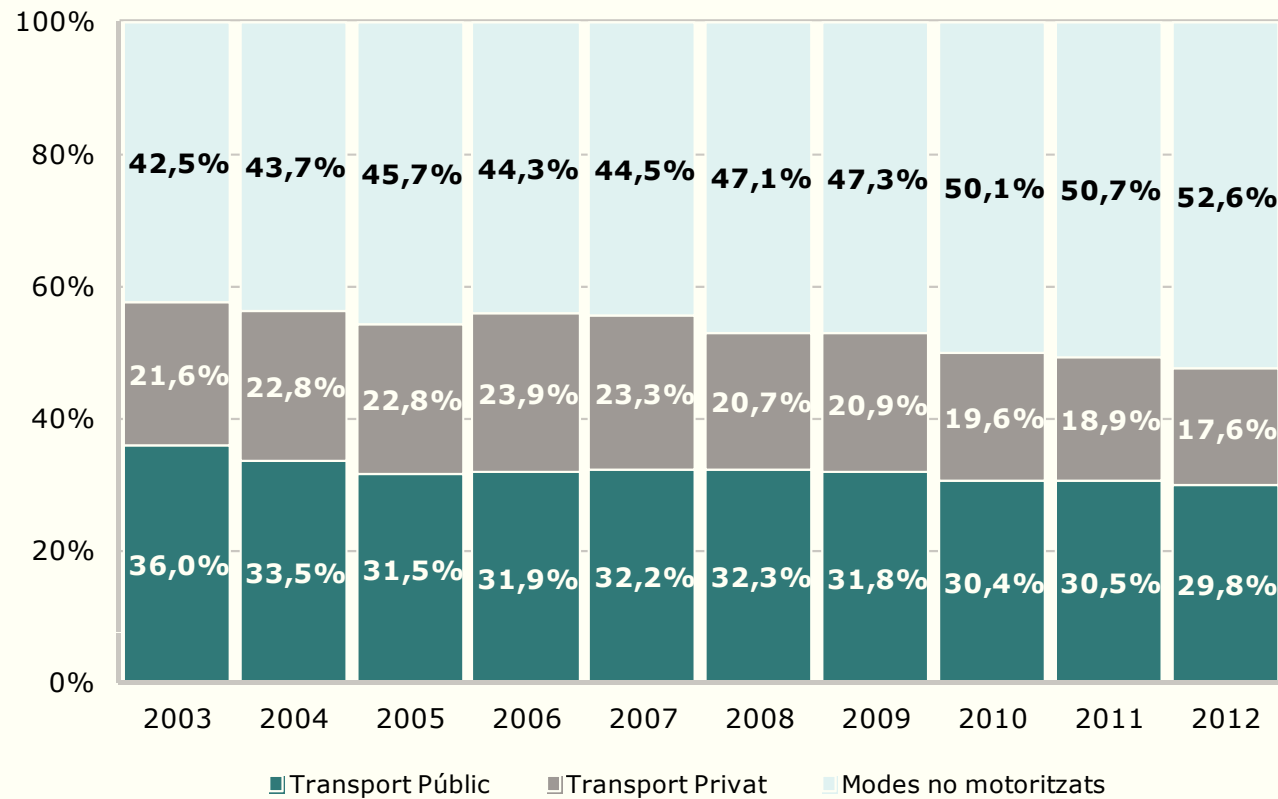


¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

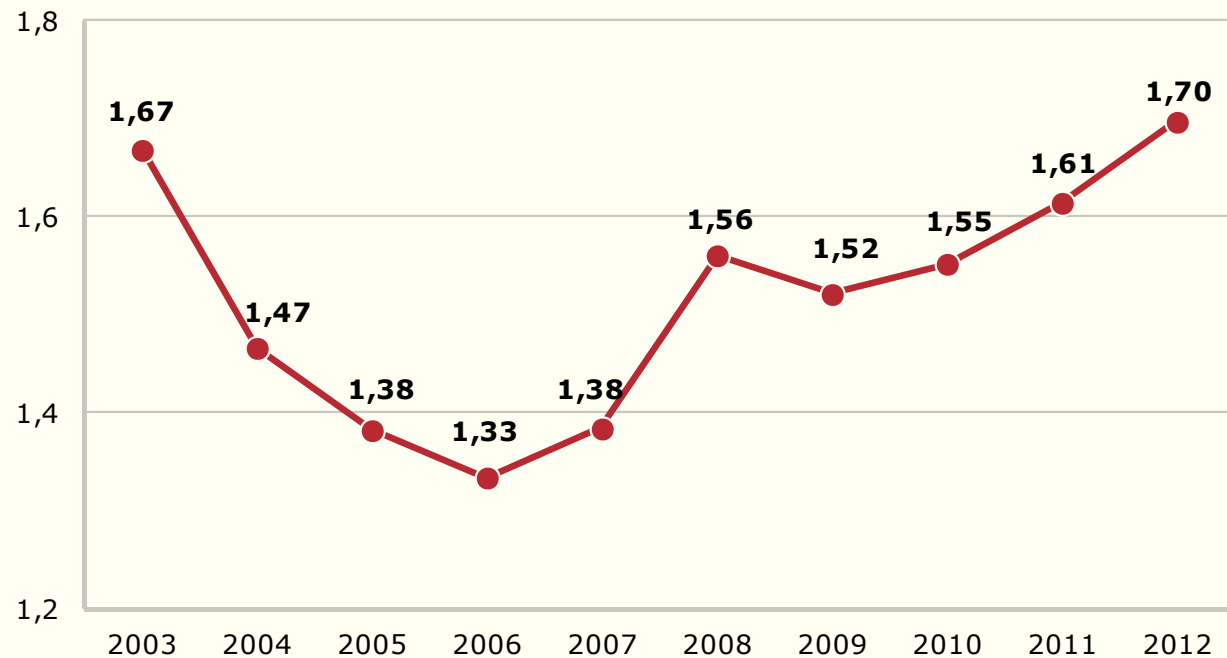
2.3. Mode de transport

- Enguany es constata de nou un augment de la quota d'ús dels desplaçaments a peu i en bicicleta arribant fins el 52,6% del conjunt de la mobilitat dels barcelonins. Aquesta tendència concorda amb l'augment de la mobilitat personal, ja que aquesta mobilitat es fa en àmbits propers a la residència i amb modes no motoritzats.
- L'any 2012 la quota de participació del transport privat és la més baixa de la sèrie temporal disponible.



2.4. Ràtio públic/privat

- La ràtio entre transport públic i transport privat permet analitzar la relació entre els modes mecanitzats. L'obtenció de valors inferiors a 1 denota el predomini del transport privat, mentre valors per sobre d'1 manifesten el predomini del transport públic.
- L'any 2012 el valor de la ràtio ha augmentat fins a l'1,70, essent el valor més elevat de la sèrie temporal disponible.



Comparativa temporal 2003-2012

2. La mobilitat dels barcelonins

2.5. Lloc d'aparcament del cotxe segons el motiu del desplaçament

- En els viatges per mobilitat ocupacional, els barcelonins aparquen el seu cotxe majoritàriament en aparcaments gratuïts. Aquesta tipologia d'aparcament ha guanyat pes relatiu en els darrers anys. En la mobilitat personal, el lloc d'aparcament es distribueix més homogèniament, si bé el carrer és el principal. L'aparcament en propietat/lloguer/concessió ha guanyat pes relatiu en els darrers anys en l'aparcament de tornada a casa.

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mobilitat ocupacional	Carrer	39,0%	40,7%	36,8%	41,2%	30,2%	29,4%	26,6%
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	7,3%	6,5%	3,4%	5,2%	3,8%	8,7%	7,1%
	Aparcament de pagament*	9,4%	5,9%	9,5%	9,5%	12,7%	10,2%	8,9%
	Aparcament gratuït**	44,1%	44,8%	47,3%	42,9%	49,1%	49,3%	57,0%
	No aparca, només aparca un moment	0,3%	1,4%	1,0%	0,0%	3,1%	0,4%	0,0%
	Altres	0,0%	0,4%	0,0%	1,2%	1,0%	1,1%	0,4%
	No ho sap no contesta	0,0%	0,4%	2,1%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%
	Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Mobilitat personal	Carrer	42,9%	34,2%	40,9%	40,6%	36,4%	28,7%	31,2%
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	5,2%	3,1%	2,1%	5,5%	3,6%	7,5%	2,7%
	Aparcament de pagament*	19,3%	25,3%	12,6%	18,5%	17,7%	16,5%	18,3%
	Aparcament gratuït**	17,0%	19,7%	26,8%	19,8%	22,8%	22,3%	17,9%
	No aparca, només aparca un moment	15,3%	13,8%	16,3%	15,7%	14,6%	23,0%	26,8%
	Altres	0,2%	3,9%	1,3%	0,0%	4,8%	1,7%	2,4%
	No ho sap no contesta	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,7%
	Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Tornada a casa	Carrer	26,1%	24,2%	19,5%	19,9%	14,5%	14,4%	11,3%
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	67,6%	71,0%	73,6%	74,8%	78,3%	76,4%	78,9%
	Aparcament de pagament*	4,4%	4,6%	5,1%	4,3%	5,0%	7,1%	6,5%
	Aparcament gratuït**	1,3%	0,2%	1,3%	0,5%	1,3%	1,0%	1,9%
	No aparca, només aparca un moment	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
	Altres	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,7%	0,3%
	No ho sap no contesta	0,0%	0,0%	0,5%	0,5%	0,0%	0,3%	0,3%
	Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou pàrking de pagament, zona blava i àrea verda (cal tenir present que Barcelona l'àrea verda és gratuïta per als residents a la seva zona autoritzada, excepte en casos puntuals).

** Inclou aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius i aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients).

NOTA: l'aparcament dels vehicles s'inclou a partir de l'edició 2006 de l'EMEF.

2.6. Lloc d'aparcament del cotxe segons municipi de destinació

- L'aparcament al carrer a Barcelona ha perdut pes relatiu en els darrers anys; l'ha guanyat, en canvi, el fet de "no aparcar".
- El lloc d'aparcament del cotxe fora de Barcelona ha mantingut la dualitat entre carrer i aparcament gratuït en tots els anys analitzats.

Lloc d'aparcament	Aparcament al municipi de residència (Barcelona)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carrer	35,4%	34,8%	37,0%	27,6%	23,0%	21,5%	26,7%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	8,8%	7,4%	4,5%	7,3%	6,2%	10,1%	6,3%
Aparcament de pagament*	18,8%	21,5%	12,7%	17,2%	22,9%	17,2%	18,6%
Aparcament gratuït**	28,9%	27,5%	33,4%	35,6%	29,4%	29,8%	25,8%
No aparca, només aparca un moment	8,2%	6,1%	10,6%	10,8%	13,9%	18,7%	21,4%
Altres	0,0%	2,6%	0,9%	1,4%	4,6%	1,9%	1,3%
No ho sap no contesta	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Lloc d'aparcament	Aparcament a un altre municipi						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carrer	47,4%	42,4%	40,9%	55,3%	48,1%	39,8%	31,7%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	3,5%	3,0%	0,4%	3,1%	0,0%	5,2%	3,2%
Aparcament de pagament*	5,5%	3,0%	8,0%	8,4%	3,5%	7,9%	6,8%
Aparcament gratuït**	40,5%	45,3%	46,5%	32,3%	47,9%	44,0%	53,6%
No aparca, només aparca un moment	2,9%	5,2%	2,7%	0,9%	0,5%	2,0%	2,4%
Altres	0,2%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	1,5%
No ho sap no contesta	0,0%	0,5%	1,5%	0,0%	0,0%	0,5%	0,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou pàrking de pagament, zona blava i àrea verda (cal tenir present que Barcelona l'àrea verda és gratuïta per als residents a la seva zona autoritzada, excepte en casos puntuals).

** Inclou aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius i aparcament gratuït en destinació (descampat, per a empleats, per a clients).

No s'inclouen les tornades a casa dels desplaçaments dels residents fets a Barcelona.

NOTA: l'aparcament dels vehicles s'inclou a partir de l'edició 2006 de l'EMEF.

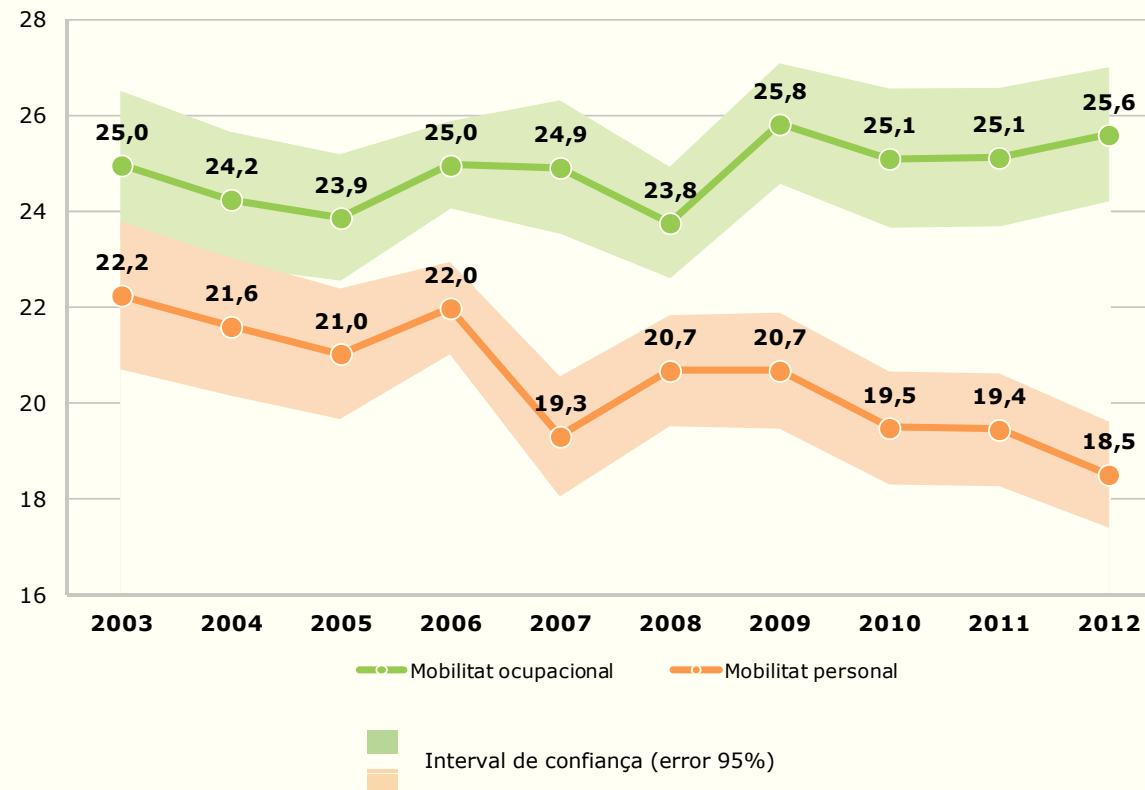
2.7. Ocupació del cotxe

- Entre els anys 2003 i 2012 no s'observen canvis en la taxa d'ocupació del cotxe. Amb tot, entre el 2004 i el 2008 la pauta va situar-se en valors lleugerament més baixos.

Any	Cotxe	
	Ocupació calculada	Ocupació declarada
2003	1,31	nd
2004	1,18	nd
2005	1,25	nd
2006	1,23	nd
2007	1,17	nd
2008	1,19	nd
2009	1,32	nd
2010	1,23	nd
2011	1,27	1,76
2012	1,31	1,75

2.8. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

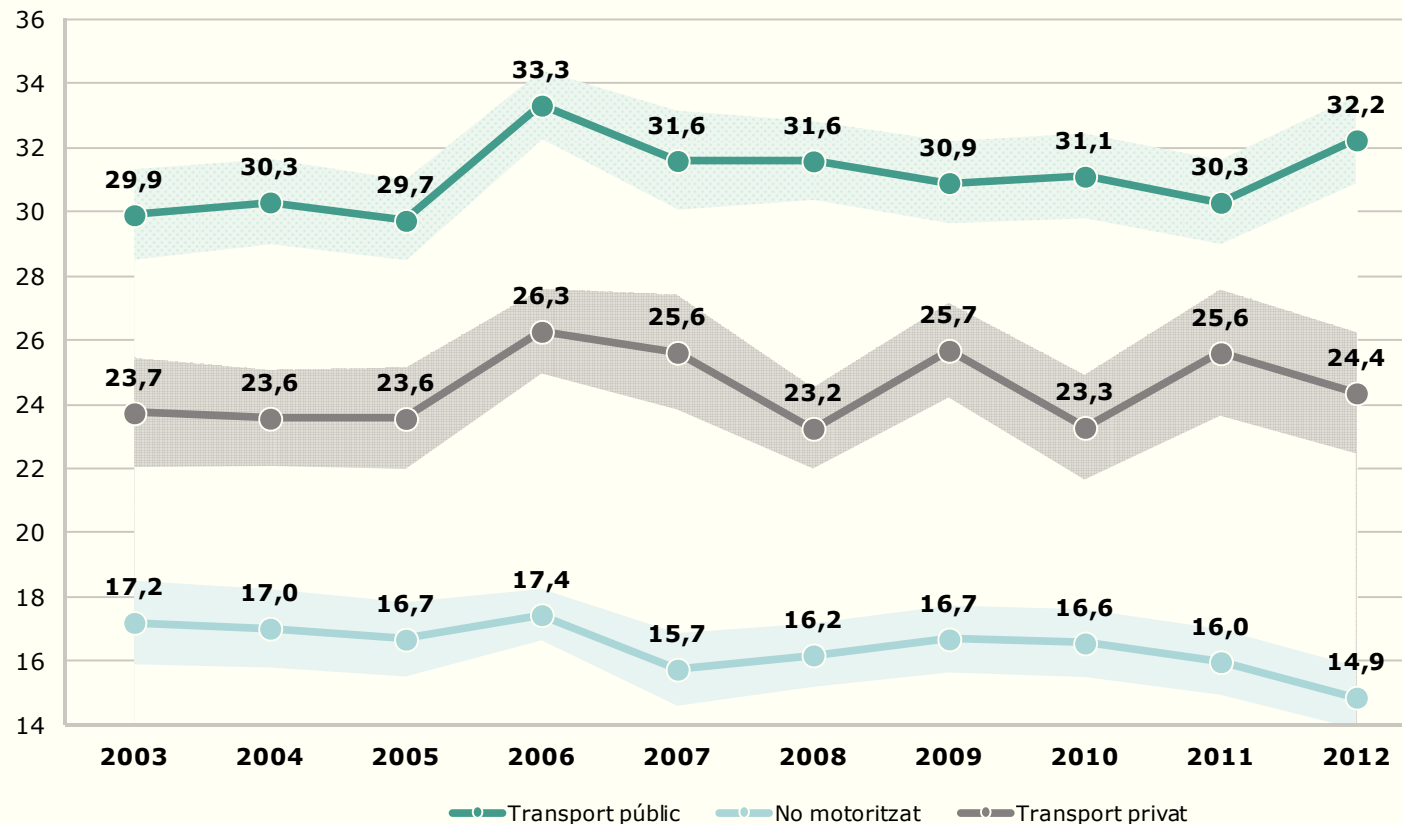
- L'evolució de la durada declarada dels desplaçaments per motius ocupacionals dels barcelonins mostra una certa estabilització. En canvi, ha disminuït en els desplaçaments personals.



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

2.9. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

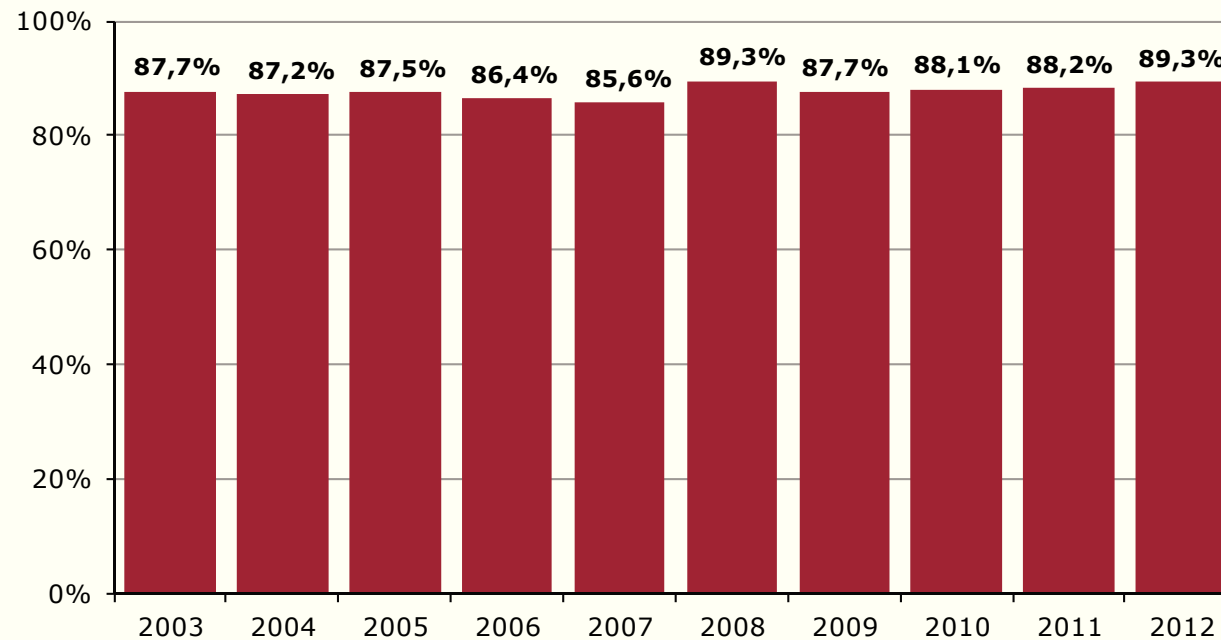
- L'evolució temporal de la durada declarada dels desplaçaments dels barcelonins segons mode de transport, mostra una disminució en el cas dels modes no motoritzats i una estabilització en el cas del vehicle privat i del transport públic.



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

2.10. Autocontenció municipal

- L'autocontenció municipal a Barcelona incrementa lleugerament respecte l'any 2012.
- Entre els anys 2003 i 2007, el valor disminuï lleugerament. A partir del 2008 tornà a créixer fins a arribar al 89,3% del 2012, valor màxim de la sèrie.



3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

POLÍTIQUES DE MOBILITAT		2003	2004	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
APARCAMENT	Prohibir l'aparcament als carrers més cèntrics de la seva ciutat	5,7								
	Treure els cotxes aparcats als centres de la ciutat		5,3							
	Treure els aparcaments en superfície als centres de la ciutat			3,9						
	Treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat				2,9	2,9	2,9	2,8		
	Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri	6,6	6,9	7,2	7,4	7,3	7,6	7,7	8,1	8,3
	Les motos al centre de la ciutat s'haurien d'aparcar com els cotxes: en zones blaves i pàrquings	5,8	5,8	5,5						
	Ampliar els aparcaments per a motos a les ciutats						6,2	6,2	5,8	5,9
	Crear més aparcaments per a bicicletes							5,7	5,8	6,3
	Deixar més espai per a la càrrega i descàrrega a canvi de disminuir l'espai lliure per aparcar	5,5	5,4	5,1	5,0	4,7	4,8	5,9		
VEHICLE PRIVAT, CIRCULACIÓ I TRÀNSIT	Reduir la velocitat dels cotxes per la ciutat	6,9								
	El nivell de disciplina viària és l'adequat a la seva ciutat	5,0								
	A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h		6,6	6,4	6,7	6,4	6,4	5,6		
	Incrementar els efectius de la Guàrdia Urbana/Polícia Local	7,0	7,4	7,2						
	Col.locar sistemes de control fotogràfic als semàfors per aquells vehicles que els passen en vermell		8,2	8,2	8,0	8,1				
	Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia								7,7	7,5
TRANSPORT PÚBLIC, BICI I ANAR A PEU	Limitar l'accés al centre de les ciutats als vehicles que contaminen molt						7,2	6,9		
	Donar més temps de pas als vianants en els semàfors de les grans avingudes		7,6	7,5	7,6	7,7		7,0		
	Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants				6,5	6,8	6,4	6,3	6,6	6,5
	Incrementar el temps de pas als semàfors als autobusos i tramvies (encara que suposi un major retard pel cotxe)				6,1	6,0	6,2	6,6		
	Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge								6,8	6,6
	Crear més carrils bici		6,3	6,2	6,6	6,4	5,9	6,1	6,4	6,7
	Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants								2,8	2,9
Crear carrils bus a l'interior del seu municipi	6,7	6,6								
TRANSPORT PÚBLIC, BICI I ANAR A PEU	Donar prioritat de pas a l'autobús davant els cotxes en el pas dels semàfors	6,5	6,6							
	Crear carrils bus als principals accessos a la ciutat de Barcelona	7,7	7,6							

Nota: l'any 2006 no es van fer preguntes relatives a l'avaluació de les polítiques de mobilitat.

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	6,1	6,5	6,1	nd	6,7	7,0	7,0	7,1	7,3	7,2
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	5,9	5,7	5,1	nd	5,9	6,2	6,2	6,2	6,3	6,3
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	nd	nd	nd	nd	6,3	6,2	6,6	6,9	7,0	6,9
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	nd	nd	nd	nd	4,0	3,6	4,1	3,9	4,0	2,9

Nota: l'any 2006 no es van fer preguntes relatives a l'avaluació de la xarxa de transport públic.

ANNEX

ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Motiu del desplaçament segons tipus de recorregut

Motiu de desplaçament	INTERNS		CONNEXIÓ								TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera Corona STI (i viceversa)		BCN-Resta AMB (i viceversa)		BCN-Resta RMB (i viceversa)		BCN-Fora RMB (i viceversa)			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Treball	586.496	11,8%	235.713	24,5%	64.440	31,5%	136.877	27,1%	<i>11.445</i>	20,3%	1.034.971	15,5%
Estudis	188.800	3,8%	59.855	6,2%	16.896	8,3%	50.183	9,9%	2.752	4,9%	318.487	4,8%
Mobilitat ocupacional	775.296	15,6%	295.568	30,8%	81.336	39,8%	187.060	37,0%	14.197	25,2%	1.353.458	20,2%
Compres	515.031	10,4%	17.396	1,8%	1.113	0,5%	4.345	0,9%	0	0,0%	537.885	8,0%
Metge/Hospital	127.869	2,6%	24.143	2,5%	4.447	2,2%	9.536	1,9%	1.526	2,7%	167.520	2,5%
Visita amic/familiar	217.155	4,4%	36.478	3,8%	7.580	3,7%	22.115	4,4%	2.435	4,3%	285.763	4,3%
Acompanyar persones	401.428	8,1%	45.145	4,7%	7.862	3,8%	14.832	2,9%	0	0,0%	469.267	7,0%
Gestions personals	289.697	5,8%	49.646	5,2%	7.692	3,8%	16.380	3,2%	1.728	3,1%	365.143	5,5%
Oci/diversió/àpats/esport	367.492	7,4%	39.423	4,1%	8.117	4,0%	16.691	3,3%	3.602	6,4%	435.324	6,5%
Passeig	201.546	4,1%	19.288	2,0%	0	0,0%	3.842	0,8%	0	0,0%	224.676	3,4%
Mobilitat personal	2.120.218	42,7%	231.518	24,1%	36.811	18,0%	87.740	17,3%	9.290	16,5%	2.485.578	37,1%
Tornada a casa ocupacional	527.693	10,6%	242.678	25,3%	57.771	28,3%	150.611	29,8%	8.093	14,4%	986.845	14,7%
Tornada a casa personal	1.543.873	31,1%	190.440	19,8%	28.420	13,9%	80.518	15,9%	24.777	44,0%	1.868.029	27,9%
Tornada a casa	2.071.566	41,7%	433.118	45,1%	86.191	42,2%	231.128	45,7%	32.871	58,3%	2.854.874	42,6%
Total	4.967.081	100,0%	960.204	100,0%	204.338	100,0%	505.929	100,0%	56.358	100,0%	6.693.909	100,0%

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

ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Mode de transport segons tipus de recorregut

Mitjà de transport	INTERNS		CONNEXIÓ								TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera Corona STI (i viceversa)		BCN-Resta AMB (i viceversa)		BCN-Resta RMB (i viceversa)		BCN-Fora RMB (i viceversa)			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Caminant	2.738.688	55,1%	64.557	6,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2.803.245	41,9%
Bicicleta	112.773	2,3%	9.067	0,9%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	121.840	1,8%
Total no motoritzat	2.851.461	57,4%	73.624	7,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2.925.084	43,7%
Autobús	591.668	11,9%	70.122	7,3%	5.730	2,8%	21.813	4,3%	2.121	3,8%	691.454	10,3%
Metro	690.125	13,9%	260.413	27,1%	8.385	4,1%	8.737	1,7%	2.248	4,0%	969.909	14,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	116.204	2,3%	172.477	18,0%	67.610	33,1%	197.635	39,1%	6.048	10,7%	559.974	8,4%
Resta transport públic	54.572	1,1%	15.336	1,6%	6.180	3,0%	25.904	5,1%	10.420	18,5%	112.411	1,7%
Total transport públic	1.452.569	29,2%	518.348	54,0%	87.905	43,0%	254.089	50,2%	20.837	37,0%	2.333.748	34,9%
Cotxe conductor	301.412	6,1%	230.260	24,0%	83.684	41,0%	175.153	34,6%	25.539	45,3%	816.048	12,2%
Cotxe acompanyant	93.957	1,9%	51.481	5,4%	17.628	8,6%	45.517	9,0%	9.982	17,7%	218.564	3,3%
Moto	260.519	5,2%	77.594	8,1%	13.799	6,8%	20.365	4,0%	0	0,0%	372.277	5,6%
Resta transport privat	7.164	0,1%	8.897	0,9%	1.322	0,6%	10.805	2,1%	0	0,0%	28.188	0,4%
Total transport privat	663.051	13,3%	368.233	38,3%	116.433	57,0%	251.840	49,8%	35.520	63,0%	1.435.077	21,4%
Total	4.967.081	100,0%	960.204	100,0%	204.338	100,0%	505.929	100,0%	56.358	100,0%	6.693.909	100,0%

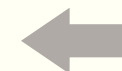


ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Motiu de desplaçament i mode de transport

Absoluts

Mitjà de transport	Motiu de desplaçament										TOTAL
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal							Tornada a casa	
	Treball	Estudis	Compres	Metge/ Hospital	Visita amic/ familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/diversió/ àpats/esport	Passeig		
Caminant	156.792	70.625	427.562	38.365	114.759	265.341	138.977	217.042	197.885	1.175.897	2.803.245
Bicicleta	18.326	8.797	3.640	2.529	3.663	5.442	8.094	17.390	1.242	52.718	121.840
Total no motoritzat	175.118	79.422	431.202	40.895	118.421	270.783	147.070	234.432	199.126	1.228.614	2.925.084
Autobús	110.384	37.467	30.875	38.418	44.581	42.520	50.519	29.994	7.469	299.226	691.454
Metro	215.623	79.272	26.635	28.428	54.992	24.719	71.542	52.668	11.227	404.804	969.909
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	128.779	82.199	12.228	9.017	17.138	11.204	23.855	19.485	1.455	254.614	559.974
Resta transport públic	17.565	2.651	1.378	15.991	4.944	3.667	4.710	6.093	0	55.412	112.411
Total transport públic	472.352	201.589	71.117	91.854	121.655	82.110	150.625	108.239	20.150	1.014.056	2.333.748
Cotxe conductor	234.085	13.573	20.640	15.707	27.339	96.908	33.999	37.839	1.300	334.658	816.048
Cotxe acompanyant	21.372	6.058	7.718	12.727	9.399	6.558	10.634	27.802	3.655	112.643	218.564
Moto	115.343	17.845	6.462	6.338	8.291	12.908	18.617	27.012	444	159.018	372.277
Resta transport privat	16.702	0	746	0	658	0	4.197	0	0	5.886	28.188
Total transport privat	387.501	37.475	35.565	34.771	45.687	116.375	67.447	92.653	5.399	612.204	1.435.077
Total	1.034.971	318.487	537.885	167.520	285.763	469.267	365.143	435.324	224.676	2.854.874	6.693.909



ANNEX. La mobilitat a Barcelona

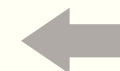
Motiu de desplaçament i mode de transport

Percentatge sobre fila

Mitjà de transport	Motiu de desplaçament										TOTAL
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal							Tornada a casa	
	Treball	Estudis	Compres	Metge/Hospital	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/diversió/àpats/esport	Passeig		
Caminant	5,6%	2,5%	15,3%	1,4%	4,1%	9,5%	5,0%	7,7%	7,1%	41,9%	100,0%
Bicicleta	15,0%	7,2%	3,0%	2,1%	3,0%	4,5%	6,6%	14,3%	1,0%	43,3%	100,0%
Total no motoritzat	6,0%	2,7%	14,7%	1,4%	4,0%	9,3%	5,0%	8,0%	6,8%	42,0%	100,0%
Autobús	16,0%	5,4%	4,5%	5,6%	6,4%	6,1%	7,3%	4,3%	1,1%	43,3%	100,0%
Metro	22,2%	8,2%	2,7%	2,9%	5,7%	2,5%	7,4%	5,4%	1,2%	41,7%	100,0%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	23,0%	14,7%	2,2%	1,6%	3,1%	2,0%	4,3%	3,5%	0,3%	45,5%	100,0%
Resta transport públic	15,6%	2,4%	1,2%	14,2%	4,4%	3,3%	4,2%	5,4%	0,0%	49,3%	100,0%
Total transport públic	20,2%	8,6%	3,0%	3,9%	5,2%	3,5%	6,5%	4,6%	0,9%	43,5%	100,0%
Cotxe conductor	28,7%	1,7%	2,5%	1,9%	3,4%	11,9%	4,2%	4,6%	0,2%	41,0%	100,0%
Cotxe acompanyant	9,8%	2,8%	3,5%	5,8%	4,3%	3,0%	4,9%	12,7%	1,7%	51,5%	100,0%
Moto	31,0%	4,8%	1,7%	1,7%	2,2%	3,5%	5,0%	7,3%	0,1%	42,7%	100,0%
Resta transport privat	59,3%	0,0%	2,6%	0,0%	2,3%	0,0%	14,9%	0,0%	0,0%	20,9%	100,0%
Total transport privat	27,0%	2,6%	2,5%	2,4%	3,2%	8,1%	4,7%	6,5%	0,4%	42,7%	100,0%
Total	15,5%	4,8%	8,0%	2,5%	4,3%	7,0%	5,5%	6,5%	3,4%	42,6%	100,0%

Percentatge sobre columna

Mitjà de transport	Motiu de desplaçament										TOTAL
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal							Tornada a casa	
	Treball	Estudis	Compres	Metge/Hospital	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/diversió/àpats/esport	Passeig		
Caminant	15,1%	22,2%	79,5%	22,9%	40,2%	56,5%	38,1%	49,9%	88,1%	41,2%	41,9%
Bicicleta	1,8%	2,8%	0,7%	1,5%	1,3%	1,2%	2,2%	4,0%	0,6%	1,8%	1,8%
Total no motoritzat	16,9%	24,9%	80,2%	24,4%	41,4%	57,7%	40,3%	53,9%	88,6%	43,0%	43,7%
Autobús	10,7%	11,8%	5,7%	22,9%	15,6%	9,1%	13,8%	6,9%	3,3%	10,5%	10,3%
Metro	20,8%	24,9%	5,0%	17,0%	19,2%	5,3%	19,6%	12,1%	5,0%	14,2%	14,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	12,4%	25,8%	2,3%	5,4%	6,0%	2,4%	6,5%	4,5%	0,6%	8,9%	8,4%
Resta transport públic	1,7%	0,8%	0,3%	9,5%	1,7%	0,8%	1,3%	1,4%	0,0%	1,9%	1,7%
Total transport públic	45,6%	63,3%	13,2%	54,8%	42,6%	17,5%	41,3%	24,9%	9,0%	35,5%	34,9%
Cotxe conductor	22,6%	4,3%	3,8%	9,4%	9,6%	20,7%	9,3%	8,7%	0,6%	11,7%	12,2%
Cotxe acompanyant	2,1%	1,9%	1,4%	7,6%	3,3%	1,4%	2,9%	6,4%	1,6%	3,9%	3,3%
Moto	11,1%	5,6%	1,2%	3,8%	2,9%	2,8%	5,1%	6,2%	0,2%	5,6%	5,6%
Resta transport privat	1,6%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,4%
Total transport privat	37,4%	11,8%	6,6%	20,8%	16,0%	24,8%	18,5%	21,3%	2,4%	21,4%	21,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Origen i destinació dels desplaçaments

Absoluts

Origen	Destinació														Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta Primera Corona STI	Resta AMB	Resta RMB	Fora RMB	
Ciutat Vella	155.620	75.551	22.876	11.168	15.138	16.042	10.387	6.293	9.265	33.183	28.602	6.887	23.925	538	415.475
Eixample	73.574	553.762	81.015	49.294	68.597	52.991	55.074	22.336	21.992	89.446	130.201	25.148	71.123	7.386	1.301.938
Sants-Montjuïc	25.255	80.627	275.144	39.813	16.496	6.920	14.098	7.844	6.375	16.563	73.262	7.829	21.460	3.326	595.011
Les Corts	13.952	47.519	44.995	161.051	33.283	9.088	8.479	1.448	7.048	20.636	61.910	8.999	29.338	1.047	448.795
Sarrià-St. Gervasi	22.248	60.577	15.830	36.538	246.318	33.347	25.622	8.053	6.028	16.329	48.540	11.984	22.403	3.099	556.915
Gràcia	13.985	49.641	9.747	8.509	35.838	164.022	30.582	8.728	4.207	15.954	16.972	10.571	8.777	2.943	380.476
Horta-Guinardó	13.128	56.560	10.215	7.776	21.447	29.548	230.957	38.996	20.027	22.366	22.792	9.043	23.503	439	506.797
Nou Barris	6.676	22.242	9.330	2.093	6.680	8.168	39.723	233.680	33.793	9.189	15.980	5.948	15.339	1.713	410.554
St. Andreu	7.170	26.214	6.219	4.978	7.173	5.528	16.500	36.108	262.914	26.578	28.265	6.884	10.690	681	445.902
St. Martí	34.014	91.237	19.295	21.489	16.329	11.981	23.014	8.696	27.183	419.528	53.841	7.853	27.050	2.849	764.359
Resta Primera Corona STI	24.005	129.226	67.664	64.409	53.287	15.450	23.317	18.491	28.398	55.594	-	-	-	-	479.841
Resta AMB	4.593	27.206	9.905	11.202	10.977	10.247	7.734	5.494	6.203	9.629	-	-	-	-	103.191
Resta RMB	21.634	69.377	20.450	30.973	22.410	11.093	22.828	14.410	11.156	27.989	-	-	-	-	252.320
Fora RMB	538	7.137	4.137	2.918	3.099	2.658	2.573	2.372	2.567	4.338	-	-	-	-	32.336
Total	416.391	1.296.876	596.824	452.211	557.072	377.083	510.889	412.948	447.154	767.322	480.363	101.147	253.609	24.021	6.693.909

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

ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Origen i destinació dels desplaçaments

Percentatge sobre fila

Origen	Destinació														Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta Primera Corona STI	Resta AMB	Resta RMB	Fora RMB	
Ciutat Vella	37,5%	18,2%	5,5%	2,7%	3,6%	3,9%	2,5%	1,5%	2,2%	8,0%	6,9%	1,7%	5,8%	0,1%	100,0%
Eixample	5,7%	42,5%	6,2%	3,8%	5,3%	4,1%	4,2%	1,7%	1,7%	6,9%	10,0%	1,9%	5,5%	0,6%	100,0%
Sants-Montjuïc	4,2%	13,6%	46,2%	6,7%	2,8%	1,2%	2,4%	1,3%	1,1%	2,8%	12,3%	1,3%	3,6%	0,6%	100,0%
Les Corts	3,1%	10,6%	10,0%	35,9%	7,4%	2,0%	1,9%	0,3%	1,6%	4,6%	13,8%	2,0%	6,5%	0,2%	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	4,0%	10,9%	2,8%	6,6%	44,2%	6,0%	4,6%	1,4%	1,1%	2,9%	8,7%	2,2%	4,0%	0,6%	100,0%
Gràcia	3,7%	13,0%	2,6%	2,2%	9,4%	43,1%	8,0%	2,3%	1,1%	4,2%	4,5%	2,8%	2,3%	0,8%	100,0%
Horta-Guinardó	2,6%	11,2%	2,0%	1,5%	4,2%	5,8%	45,6%	7,7%	4,0%	4,4%	4,5%	1,8%	4,6%	0,1%	100,0%
Nou Barris	1,6%	5,4%	2,3%	0,5%	1,6%	2,0%	9,7%	56,9%	8,2%	2,2%	3,9%	1,4%	3,7%	0,4%	100,0%
St. Andreu	1,6%	5,9%	1,4%	1,1%	1,6%	1,2%	3,7%	8,1%	59,0%	6,0%	6,3%	1,5%	2,4%	0,2%	100,0%
St. Martí	4,4%	11,9%	2,5%	2,8%	2,1%	1,6%	3,0%	1,1%	3,6%	54,9%	7,0%	1,0%	3,5%	0,4%	100,0%
Resta Primera Corona STI	5,0%	26,9%	14,1%	13,4%	11,1%	3,2%	4,9%	3,9%	5,9%	11,6%	-	-	-	-	100,0%
Resta AMB	4,5%	26,4%	9,6%	10,9%	10,6%	9,9%	7,5%	5,3%	6,0%	9,3%	-	-	-	-	100,0%
Resta RMB	8,6%	27,5%	8,1%	12,3%	8,9%	4,4%	9,0%	5,7%	4,4%	11,1%	-	-	-	-	100,0%
Fora RMB	1,7%	22,1%	12,8%	9,0%	9,6%	8,2%	8,0%	7,3%	7,9%	13,4%	-	-	-	-	100,0%
Total	6,2%	19,4%	8,9%	6,8%	8,3%	5,6%	7,6%	6,2%	6,7%	11,5%	7,2%	1,5%	3,8%	0,4%	100,0%

Percentatge sobre columna

Origen	Destinació														Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta Primera Corona STI	Resta AMB	Resta RMB	Fora RMB	
Ciutat Vella	37,4%	5,8%	3,8%	2,5%	2,7%	4,3%	2,0%	1,5%	2,1%	4,3%	6,0%	6,8%	9,4%	2,2%	6,2%
Eixample	17,7%	42,7%	13,6%	10,9%	12,3%	14,1%	10,8%	5,4%	4,9%	11,7%	27,1%	24,9%	28,0%	30,7%	19,4%
Sants-Montjuïc	6,1%	6,2%	46,1%	8,8%	3,0%	1,8%	2,8%	1,9%	1,4%	2,2%	15,3%	7,7%	8,5%	13,8%	8,9%
Les Corts	3,4%	3,7%	7,5%	35,6%	6,0%	2,4%	1,7%	0,4%	1,6%	2,7%	12,9%	8,9%	11,6%	4,4%	6,7%
Sarrià-St. Gervasi	5,3%	4,7%	2,7%	8,1%	44,2%	8,8%	5,0%	2,0%	1,3%	2,1%	10,1%	11,8%	8,8%	12,9%	8,3%
Gràcia	3,4%	3,8%	1,6%	1,9%	6,4%	43,5%	6,0%	2,1%	0,9%	2,1%	3,5%	10,5%	3,5%	12,3%	5,7%
Horta-Guinardó	3,2%	4,4%	1,7%	1,7%	3,8%	7,8%	45,2%	9,4%	4,5%	2,9%	4,7%	8,9%	9,3%	1,8%	7,6%
Nou Barris	1,6%	1,7%	1,6%	0,5%	1,2%	2,2%	7,8%	56,6%	7,6%	1,2%	3,3%	5,9%	6,0%	7,1%	6,1%
St. Andreu	1,7%	2,0%	1,0%	1,1%	1,3%	1,5%	3,2%	8,7%	58,8%	3,5%	5,9%	6,8%	4,2%	2,8%	6,7%
St. Martí	8,2%	7,0%	3,2%	4,8%	2,9%	3,2%	4,5%	2,1%	6,1%	54,7%	11,2%	7,8%	10,7%	11,9%	11,4%
Resta Primera Corona STI	5,8%	10,0%	11,3%	14,2%	9,6%	4,1%	4,6%	4,5%	6,4%	7,2%	-	-	-	-	7,2%
Resta AMB	1,1%	2,1%	1,7%	2,5%	2,0%	2,7%	1,5%	1,3%	1,4%	1,3%	-	-	-	-	1,5%
Resta RMB	5,2%	5,3%	3,4%	6,8%	4,0%	2,9%	4,5%	3,5%	2,5%	3,6%	-	-	-	-	3,8%
Fora RMB	0,1%	0,6%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	-	-	-	-	0,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Motiu de desplaçament segons districte d'origen i de destinació

Absoluts

Orígen	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	68.790	155.822	62.888	127.975	415.475
Eixample	211.781	437.905	231.603	420.650	1.301.938
Sants-Montjuïc	99.033	248.626	95.269	152.083	595.011
Les Corts	52.536	140.123	117.507	138.629	448.795
Sarrià-St. Gervasi	93.441	204.226	82.609	176.639	556.915
Gràcia	77.829	157.639	29.430	115.578	380.476
Horta-Guinardó	98.077	200.747	57.979	149.994	506.797
Nou Barris	74.900	185.202	30.542	119.910	410.554
St. Andreu	61.530	197.710	35.834	150.828	445.902
St. Martí	122.756	314.183	109.274	218.146	764.359
Total	960.673	2.242.182	852.935	1.770.431	5.826.221

Percentatge sobre fila

Orígen	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	16,6%	37,5%	15,1%	30,8%	100,0%
Eixample	16,3%	33,6%	17,8%	32,3%	100,0%
Sants-Montjuïc	16,6%	41,8%	16,0%	25,6%	100,0%
Les Corts	11,7%	31,2%	26,2%	30,9%	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	16,8%	36,7%	14,8%	31,7%	100,0%
Gràcia	20,5%	41,4%	7,7%	30,4%	100,0%
Horta-Guinardó	19,4%	39,6%	11,4%	29,6%	100,0%
Nou Barris	18,2%	45,1%	7,4%	29,2%	100,0%
St. Andreu	13,8%	44,3%	8,0%	33,8%	100,0%
St. Martí	16,1%	41,1%	14,3%	28,5%	100,0%
Total	16,5%	38,5%	14,6%	30,4%	100,0%

Percentatge sobre columna

Orígen	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	7,2%	6,9%	7,4%	7,2%	7,1%
Eixample	22,0%	19,5%	27,2%	23,8%	22,3%
Sants-Montjuïc	10,3%	11,1%	11,2%	8,6%	10,2%
Les Corts	5,5%	6,2%	13,8%	7,8%	7,7%
Sarrià-St. Gervasi	9,7%	9,1%	9,7%	10,0%	9,6%
Gràcia	8,1%	7,0%	3,5%	6,5%	6,5%
Horta-Guinardó	10,2%	9,0%	6,8%	8,5%	8,7%
Nou Barris	7,8%	8,3%	3,6%	6,8%	7,0%
St. Andreu	6,4%	8,8%	4,2%	8,5%	7,7%
St. Martí	12,8%	14,0%	12,8%	12,3%	13,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Motiu de desplaçament segons districte d'origen i de destinació

Absoluts

Destinació	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	91.774	172.439	50.059	102.119	416.391
Eixample	322.149	596.065	123.120	255.542	1.296.876
Sants-Montjuïc	124.300	198.559	65.283	208.682	596.824
Les Corts	153.465	176.058	32.391	90.297	452.211
Sarrià-St. Gervasi	119.852	223.940	54.552	158.728	557.072
Gràcia	48.078	159.617	55.929	113.459	377.083
Horta-Guinardó	74.557	194.888	77.844	163.600	510.889
Nou Barris	40.606	164.026	59.929	148.387	412.948
St. Andreu	53.458	182.072	50.104	161.520	447.154
St. Martí	139.843	295.949	92.393	239.137	767.322
Total	1.168.082	2.363.614	661.604	1.641.470	5.834.769

Percentatge sobre fila

Destinació	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	22,0%	41,4%	12,0%	24,5%	100,0%
Eixample	24,8%	46,0%	9,5%	19,7%	100,0%
Sants-Montjuïc	20,8%	33,3%	10,9%	35,0%	100,0%
Les Corts	33,9%	38,9%	7,2%	20,0%	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	21,5%	40,2%	9,8%	28,5%	100,0%
Gràcia	12,7%	42,3%	14,8%	30,1%	100,0%
Horta-Guinardó	14,6%	38,1%	15,2%	32,0%	100,0%
Nou Barris	9,8%	39,7%	14,5%	35,9%	100,0%
St. Andreu	12,0%	40,7%	11,2%	36,1%	100,0%
St. Martí	18,2%	38,6%	12,0%	31,2%	100,0%
Total	20,0%	40,5%	11,3%	28,1%	100,0%

Percentatge sobre columna

Destinació	Motiu de desplaçament				Total
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Ciutat Vella	7,9%	7,3%	7,6%	6,2%	7,1%
Eixample	27,6%	25,2%	18,6%	15,6%	22,2%
Sants-Montjuïc	10,6%	8,4%	9,9%	12,7%	10,2%
Les Corts	13,1%	7,4%	4,9%	5,5%	7,8%
Sarrià-St. Gervasi	10,3%	9,5%	8,2%	9,7%	9,5%
Gràcia	4,1%	6,8%	8,5%	6,9%	6,5%
Horta-Guinardó	6,4%	8,2%	11,8%	10,0%	8,8%
Nou Barris	3,5%	6,9%	9,1%	9,0%	7,1%
St. Andreu	4,6%	7,7%	7,6%	9,8%	7,7%
St. Martí	12,0%	12,5%	14,0%	14,6%	13,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Mode de transport segons districte d'origen i de destinació

Absoluts

Orígen	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Ciutat Vella	200.179	158.450	56.847	415.475
Eixample	564.957	525.448	211.533	1.301.938
Sants-Montjuïc	319.315	154.198	121.497	595.011
Les Corts	189.627	157.610	101.558	448.795
Sarrià-St. Gervasi	224.500	168.668	163.746	556.915
Gràcia	211.802	128.461	40.213	380.476
Horta-Guinardó	242.176	173.066	91.555	506.797
Nou Barris	235.692	106.084	68.778	410.554
St. Andreu	290.120	100.168	55.614	445.902
St. Martí	409.486	212.660	142.213	764.359
Total	2.887.855	1.884.812	1.053.554	5.826.221

Percentatge sobre fila

Orígen	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Ciutat Vella	48,2%	38,1%	13,7%	100,0%
Eixample	43,4%	40,4%	16,2%	100,0%
Sants-Montjuïc	53,7%	25,9%	20,4%	100,0%
Les Corts	42,3%	35,1%	22,6%	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	40,3%	30,3%	29,4%	100,0%
Gràcia	55,7%	33,8%	10,6%	100,0%
Horta-Guinardó	47,8%	34,1%	18,1%	100,0%
Nou Barris	57,4%	25,8%	16,8%	100,0%
St. Andreu	65,1%	22,5%	12,5%	100,0%
St. Martí	53,6%	27,8%	18,6%	100,0%
Total	49,6%	32,4%	18,1%	100,0%

Percentatge sobre columna

Orígen	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Ciutat Vella	6,9%	8,4%	5,4%	7,1%
Eixample	19,6%	27,9%	20,1%	22,3%
Sants-Montjuïc	11,1%	8,2%	11,5%	10,2%
Les Corts	6,6%	8,4%	9,6%	7,7%
Sarrià-St. Gervasi	7,8%	8,9%	15,5%	9,6%
Gràcia	7,3%	6,8%	3,8%	6,5%
Horta-Guinardó	8,4%	9,2%	8,7%	8,7%
Nou Barris	8,2%	5,6%	6,5%	7,0%
St. Andreu	10,0%	5,3%	5,3%	7,7%
St. Martí	14,2%	11,3%	13,5%	13,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ANNEX. La mobilitat a Barcelona

Mode de transport segons districte d'origen i de destinació

Absoluts

Destinació	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Ciutat Vella	204.196	153.097	59.097	416.391
Eixample	568.700	523.945	204.231	1.296.876
Sants-Montjuïc	320.573	159.659	116.592	596.824
Les Corts	180.727	168.997	102.487	452.211
Sarrià-St. Gervasi	219.244	176.099	161.729	557.072
Gràcia	214.623	118.833	43.626	377.083
Horta-Guinardó	239.102	179.971	91.815	510.889
Nou Barris	235.259	109.195	68.494	412.948
St. Andreu	294.401	95.676	57.076	447.154
St. Martí	411.864	216.032	139.426	767.322
Total	2.888.690	1.901.505	1.044.574	5.834.769

Percentatge sobre fila

Destinació	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Ciutat Vella	49,0%	36,8%	14,2%	100,0%
Eixample	43,9%	40,4%	15,7%	100,0%
Sants-Montjuïc	53,7%	26,8%	19,5%	100,0%
Les Corts	40,0%	37,4%	22,7%	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	39,4%	31,6%	29,0%	100,0%
Gràcia	56,9%	31,5%	11,6%	100,0%
Horta-Guinardó	46,8%	35,2%	18,0%	100,0%
Nou Barris	57,0%	26,4%	16,6%	100,0%
St. Andreu	65,8%	21,4%	12,8%	100,0%
St. Martí	53,7%	28,2%	18,2%	100,0%
Total	49,5%	32,6%	17,9%	100,0%

Percentatge sobre columna

Destinació	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Ciutat Vella	7,1%	8,1%	5,7%	7,1%
Eixample	19,7%	27,6%	19,6%	22,2%
Sants-Montjuïc	11,1%	8,4%	11,2%	10,2%
Les Corts	6,3%	8,9%	9,8%	7,8%
Sarrià-St. Gervasi	7,6%	9,3%	15,5%	9,5%
Gràcia	7,4%	6,2%	4,2%	6,5%
Horta-Guinardó	8,3%	9,5%	8,8%	8,8%
Nou Barris	8,1%	5,7%	6,6%	7,1%
St. Andreu	10,2%	5,0%	5,5%	7,7%
St. Martí	14,3%	11,4%	13,3%	13,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ANNEX. La mobilitat dels barcelonins

Motiu del desplaçament segons tipus de recorregut

Motiu de desplaçament	INTERNS		CONNEXIÓ								EXTERNOS		TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera Corona STI (i viceversa)		BCN-Resta AMB (i viceversa)		BCN-Resta RMB (i viceversa)		BCN-Fora RMB (i viceversa)		Despl.	%	Despl.	%
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%				
Treball	534.725	11,1%	63.584	25,5%	26.826	36,5%	39.018	31,0%	8.419	15,9%	39.313	51,8%	711.886	13,2%
Estudis	180.276	3,7%	<i>10.426</i>	4,2%	<i>8.303</i>	11,3%	<i>3.949</i>	3,1%	<i>2.434</i>	4,6%	<i>1.148</i>	1,5%	206.536	3,8%
Mobilitat ocupacional	715.001	14,9%	74.010	29,7%	35.129	47,8%	42.967	34,2%	10.853	20,5%	40.461	53,3%	918.422	17,0%
Compres	505.801	10,5%	3.761	1,5%	655	0,9%	0	0,0%	0	0,0%	5.173	6,8%	515.390	9,6%
Metge/Hospital	126.469	2,6%	2.975	1,2%	0	0,0%	0	0,0%	1.526	2,9%	0	0,0%	130.969	2,4%
Visita amic/familiar	198.561	4,1%	13.978	5,6%	2.129	2,9%	4.948	3,9%	2.435	4,6%	5.690	7,5%	227.741	4,2%
Acompanyar persones	392.858	8,2%	<i>10.407</i>	4,2%	477	0,6%	5.595	4,5%	0	0,0%	3.951	5,2%	413.288	7,7%
Gestions personals	267.791	5,6%	12.869	5,2%	1.531	2,1%	4.193	3,3%	1.728	3,3%	5.774	7,6%	293.885	5,5%
Oci/diversió/àpats/esport	340.434	7,1%	<i>10.782</i>	4,3%	<i>4.441</i>	6,0%	<i>7.196</i>	5,7%	<i>3.602</i>	6,8%	8.603	11,3%	375.058	7,0%
Passeig	194.554	4,0%	6.258	2,5%	0	0,0%	1.376	1,1%	0	0,0%	1.898	2,5%	204.087	3,8%
Mobilitat personal	2.026.468	42,1%	61.030	24,5%	9.233	12,6%	23.307	18,5%	9.290	17,5%	31.090	40,9%	2.160.418	40,1%
Tornada a casa ocupacional	527.693	11,0%	65.821	26,4%	24.197	32,9%	35.800	28,5%	8.093	15,3%	1.824	2,4%	663.427	12,3%
Tornada a casa personal	1.540.608	32,0%	48.382	19,4%	4.988	6,8%	23.644	18,8%	24.777	46,7%	2.589	3,4%	1.644.988	30,5%
Tornada a casa	2.068.301	43,0%	114.202	45,8%	29.184	39,7%	59.444	47,3%	32.871	62,0%	4.413	5,8%	2.308.415	42,8%
Total RMB	4.809.769	100,0%	249.242	100,0%	73.547	100,0%	125.718	100,0%	53.014	100,0%	75.965	100,0%	5.387.255	100,0%

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

ANNEX. La mobilitat dels barcelonins

Mode de transport segons tipus de recorregut

Mitjà de transport	INTERNS		CONNEXIÓ								EXTERNOS		TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera Corona STI (i viceversa)		BCN-Resta AMB (i viceversa)		BCN-Resta RMB (i viceversa)		BCN-Fora RMB (i viceversa)		Despl.	%	Despl.	%
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%				
Caminant	2.679.196	55,7%	20.286	8,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	21.675	28,5%	2.721.157	50,5%
Bicicleta	109.942	2,3%	2.954	1,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	112.896	2,1%
Total no motoritzat	2.789.137	58,0%	23.241	9,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	21.675	28,5%	2.834.053	52,6%
Autobús	583.626	12,1%	8.885	3,6%	700	1,0%	2.638	2,1%	2.121	4,0%	0	0,0%	597.970	11,1%
Metro	655.337	13,6%	55.824	22,4%	3.369	4,6%	1.523	1,2%	1.948	3,7%	1.042	1,4%	719.042	13,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	113.353	2,4%	33.657	13,5%	30.909	42,0%	22.565	17,9%	5.111	9,6%	318	0,4%	205.913	3,8%
Resta transport públic	53.931	1,1%	7.072	2,8%	2.108	2,9%	8.522	6,8%	10.420	19,7%	1.635	2,2%	83.688	1,6%
Total transport públic	1.406.247	29,2%	105.438	42,3%	37.086	50,4%	35.248	28,0%	19.599	37,0%	2.996	3,9%	1.606.613	29,8%
Cotxe conductor	266.386	5,5%	77.673	31,2%	26.941	36,6%	61.073	48,6%	23.433	44,2%	37.006	48,7%	492.512	9,1%
Cotxe acompanyant	87.636	1,8%	17.498	7,0%	7.658	10,4%	18.111	14,4%	9.982	18,8%	10.294	13,6%	151.179	2,8%
Moto	255.864	5,3%	25.393	10,2%	1.862	2,5%	8.441	6,7%	0	0,0%	0	0,0%	291.559	5,4%
Resta transport privat	4.499	0,1%	0	0,0%	0	0,0%	2.846	2,3%	0	0,0%	3.993	5,3%	11.338	0,2%
Total transport privat	614.385	12,8%	120.564	48,4%	36.461	49,6%	90.470	72,0%	33.415	63,0%	51.294	67,5%	946.589	17,6%
Total	4.809.769	100,0%	249.242	100,0%	73.547	100,0%	125.718	100,0%	53.014	100,0%	75.965	100,0%	5.387.255	100,0%

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

ANNEX. La mobilitat dels barcelonins

Motiu de desplaçament i mode de transport

Absoluts

Mitjà de transport	Motiu de desplaçament										TOTAL
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal							Tornada a casa	
	Treball	Estudis	Compres	Metge/Hospital	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/diversió/àpats/esport	Passeig		
Caminant	145.770	65.383	427.155	38.365	106.009	260.497	126.565	204.880	188.366	1.158.166	2.721.157
Bicicleta	<i>15.580</i>	<i>8.797</i>	<i>3.640</i>	<i>2.529</i>	<i>3.663</i>	<i>5.442</i>	<i>7.333</i>	<i>15.010</i>	<i>1.242</i>	49.662	112.896
Total no motoritzat	161.350	74.179	430.795	40.895	109.672	265.939	133.898	219.890	189.607	1.207.828	2.834.053
Autobús	92.668	27.719	29.667	33.434	35.451	39.446	46.539	28.878	7.469	256.698	597.970
Metro	154.109	49.734	20.602	22.980	41.092	20.716	54.928	42.387	4.598	307.895	719.042
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	46.617	27.960	8.793	1.735	6.282	6.244	7.837	10.524	388	89.534	205.913
Resta transport públic	<i>12.435</i>	<i>449</i>	<i>1.378</i>	<i>11.904</i>	<i>5.570</i>	<i>2.047</i>	<i>3.322</i>	<i>6.880</i>	<i>0</i>	39.704	83.688
Total transport públic	305.829	105.862	60.441	70.053	88.395	68.453	112.625	88.668	12.455	693.831	1.606.613
Cotxe conductor	138.914	<i>8.080</i>	<i>10.713</i>	<i>4.664</i>	<i>18.597</i>	64.626	<i>17.133</i>	23.422	<i>1.581</i>	204.783	492.512
Cotxe acompanyant	<i>18.952</i>	<i>3.284</i>	<i>6.233</i>	<i>9.803</i>	<i>5.149</i>	<i>2.913</i>	<i>9.981</i>	<i>19.813</i>	<i>0</i>	75.051	151.179
Moto	81.357	<i>15.132</i>	<i>6.462</i>	<i>5.555</i>	<i>5.929</i>	<i>11.357</i>	<i>16.711</i>	23.265	444	125.350	291.559
Resta transport privat	<i>5.484</i>	<i>0</i>	<i>746</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3.536</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	1.572	11.338
Total transport privat	244.707	26.495	24.154	20.022	29.674	78.896	47.362	66.500	2.025	406.756	946.589
Total	711.886	206.536	515.390	130.969	227.741	413.288	293.885	375.058	204.087	2.308.415	5.387.255

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

ANNEX. La mobilitat dels barcelonins

Motiu de desplaçament i mode de transport

Percentatge sobre columna

Mitjà de transport	Motiu de desplaçament										TOTAL
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal							Tornada a casa	
	Treball	Estudis	Compres	Metge/Hospital	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/diversió/àpats/esport	Passeig		
Caminant	20,5%	31,7%	82,9%	29,3%	46,5%	63,0%	43,1%	54,6%	92,3%	50,2%	50,5%
Bicicleta	2,2%	4,3%	0,7%	1,9%	1,6%	1,3%	2,5%	4,0%	0,6%	2,2%	2,1%
Total no motoritzat	22,7%	35,9%	83,6%	31,2%	48,2%	64,3%	45,6%	58,6%	92,9%	52,3%	52,6%
Autobús urbà	13,0%	13,4%	5,8%	25,5%	15,6%	9,5%	15,8%	7,7%	3,7%	11,1%	11,1%
Metro	21,6%	24,1%	4,0%	17,5%	18,0%	5,0%	18,7%	11,3%	2,3%	13,3%	13,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	6,5%	13,5%	1,7%	1,3%	2,8%	1,5%	2,7%	2,8%	0,2%	3,9%	3,8%
Resta transport públic	1,7%	0,2%	0,3%	9,1%	2,4%	0,5%	1,1%	1,8%	0,0%	1,7%	1,6%
Total transport públic	43,0%	51,3%	11,7%	53,5%	38,8%	16,6%	38,3%	23,6%	6,1%	30,1%	29,8%
Cotxe conductor	19,5%	3,9%	2,1%	3,6%	8,2%	15,6%	5,8%	6,2%	0,8%	8,9%	9,1%
Cotxe acompanyant	2,7%	1,6%	1,2%	7,5%	2,3%	0,7%	3,4%	5,3%	0,0%	3,3%	2,8%
Moto	11,4%	7,3%	1,3%	4,2%	2,6%	2,7%	5,7%	6,2%	0,2%	5,4%	5,4%
Resta transport privat	0,8%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
Total transport privat	34,4%	12,8%	4,7%	15,3%	13,0%	19,1%	16,1%	17,7%	1,0%	17,6%	17,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Percentatge sobre fila

Mitjà de transport	Motiu de desplaçament										TOTAL
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal							Tornada a casa	
	Treball	Estudis	Compres	Metge/Hospital	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/diversió/àpats/esport	Passeig		
Caminant	5,4%	2,4%	15,7%	1,4%	3,9%	9,6%	4,7%	7,5%	6,9%	42,6%	100,0%
Bicicleta	13,8%	7,8%	3,2%	2,2%	3,2%	4,8%	6,5%	13,3%	1,1%	44,0%	100,0%
Total no motoritzat	5,7%	2,6%	15,2%	1,4%	3,9%	9,4%	4,7%	7,8%	6,7%	42,6%	100,0%
Autobús urbà	15,5%	4,6%	5,0%	5,6%	5,9%	6,6%	7,8%	4,8%	1,2%	42,9%	100,0%
Metro	21,4%	6,9%	2,9%	3,2%	5,7%	2,9%	7,6%	5,9%	0,6%	42,8%	100,0%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	22,6%	13,6%	4,3%	0,8%	3,1%	3,0%	3,8%	5,1%	0,2%	43,5%	100,0%
Resta transport públic	14,9%	0,5%	1,6%	14,2%	6,7%	2,4%	4,0%	8,2%	0,0%	47,4%	100,0%
Total transport públic	19,0%	6,6%	3,8%	4,4%	5,5%	4,3%	7,0%	5,5%	0,8%	43,2%	100,0%
Cotxe conductor	28,2%	1,6%	2,2%	0,9%	3,8%	13,1%	3,5%	4,8%	0,3%	41,6%	100,0%
Cotxe acompanyant	12,5%	2,2%	4,1%	6,5%	3,4%	1,9%	6,6%	13,1%	0,0%	49,6%	100,0%
Moto	27,9%	5,2%	2,2%	1,9%	2,0%	3,9%	5,7%	8,0%	0,2%	43,0%	100,0%
Resta transport privat	48,4%	0,0%	6,6%	0,0%	0,0%	0,0%	31,2%	0,0%	0,0%	13,9%	100,0%
Total transport privat	25,9%	2,8%	2,6%	2,1%	3,1%	8,3%	5,0%	7,0%	0,2%	43,0%	100,0%
Total	13,2%	3,8%	9,6%	2,4%	4,2%	7,7%	5,5%	7,0%	3,8%	42,8%	100,0%

ANNEX. La mobilitat dels barcelonins

Origen i destinació dels desplaçaments

Orígens	Destinacions														
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta Primera Corona STI	Resta AMB	Resta RMB	Fora RMB	Total
Ciutat Vella	148.380	71.774	17.806	11.168	15.138	16.042	9.940	6.293	8.898	30.935	4.154	2.166	6.061	538	349.294
Eixample	66.852	526.197	76.954	47.108	66.236	51.822	53.640	20.866	21.174	85.726	25.591	6.975	8.701	5.842	1.063.686
Sants-Montjuïc	20.186	77.858	271.189	38.604	14.599	6.920	14.098	7.711	6.375	16.041	22.018	1.648	5.189	3.016	505.452
Les Corts	13.735	44.592	43.925	156.904	31.357	8.700	7.870	1.448	6.461	18.082	9.908	1.799	2.631	486	347.897
Sarrià-St. Gervasi	22.248	56.555	13.934	33.451	238.285	33.347	25.622	8.053	6.028	15.149	13.532	3.475	3.897	3.099	476.674
Gràcia	13.985	48.639	9.168	8.120	35.294	161.675	29.925	8.728	4.207	14.782	4.379	6.818	2.821	2.943	351.484
Horta-Guinardó	11.969	54.782	10.215	6.621	21.447	28.890	230.957	38.996	20.027	22.366	6.717	3.788	10.006	439	467.219
Nou Barris	6.293	21.644	9.198	2.093	6.680	8.168	39.723	226.422	33.489	8.967	9.909	3.082	8.514	1.713	385.895
St. Andreu	7.170	24.106	6.219	4.978	7.173	5.528	16.500	35.804	261.947	26.578	12.112	4.507	4.590	681	417.893
St. Martí	31.299	84.696	19.295	20.307	15.342	10.316	23.014	8.369	26.828	418.555	16.056	3.385	9.814	2.849	690.126
Resta Primera Corona STI	4.061	23.954	19.212	10.458	15.697	3.874	5.331	12.653	11.731	17.895	16.329	1.627	1.381	1.471	145.672
Resta AMB	717	8.507	1.648	1.148	3.344	6.494	2.426	1.991	4.828	4.801	1.296	10.345	3.095	660	51.298
Resta RMB	3.078	11.206	6.106	3.316	3.652	3.436	10.335	8.777	3.868	9.722	1.911	1.471	23.780	0	90.658
Fora RMB	538	6.836	3.827	2.600	3.099	2.658	2.573	2.372	2.567	4.338	1.680	660	0	10.261	44.008
Total	350.511	1.061.346	508.697	346.876	477.343	347.868	471.953	388.484	418.425	693.938	145.593	51.746	90.478	33.997	5.387.255

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

ANNEX. La mobilitat dels barcelonins

Origen i destinació dels desplaçaments

Orígens	Destinacions														Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta Primera Corona STI	Resta AMB	Resta RMB	Fora RMB	
Ciutat Vella	42,5%	20,5%	5,1%	3,2%	4,3%	4,6%	2,8%	1,8%	2,5%	8,9%	1,2%	0,6%	1,7%	0,2%	100,0%
Eixample	6,3%	49,5%	7,2%	4,4%	6,2%	4,9%	5,0%	2,0%	2,0%	8,1%	2,4%	0,7%	0,8%	0,5%	100,0%
Sants-Montjuïc	4,0%	15,4%	53,7%	7,6%	2,9%	1,4%	2,8%	1,5%	1,3%	3,2%	4,4%	0,3%	1,0%	0,6%	100,0%
Les Corts	3,9%	12,8%	12,6%	45,1%	9,0%	2,5%	2,3%	0,4%	1,9%	5,2%	2,8%	0,5%	0,8%	0,1%	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	4,7%	11,9%	2,9%	7,0%	50,0%	7,0%	5,4%	1,7%	1,3%	3,2%	2,8%	0,7%	0,8%	0,7%	100,0%
Gràcia	4,0%	13,8%	2,6%	2,3%	10,0%	46,0%	8,5%	2,5%	1,2%	4,2%	1,2%	1,9%	0,8%	0,8%	100,0%
Horta-Guinardó	2,6%	11,7%	2,2%	1,4%	4,6%	6,2%	49,4%	8,3%	4,3%	4,8%	1,4%	0,8%	2,1%	0,1%	100,0%
Nou Barris	1,6%	5,6%	2,4%	0,5%	1,7%	2,1%	10,3%	58,7%	8,7%	2,3%	2,6%	0,8%	2,2%	0,4%	100,0%
St. Andreu	1,7%	5,8%	1,5%	1,2%	1,7%	1,3%	3,9%	8,6%	62,7%	6,4%	2,9%	1,1%	1,1%	0,2%	100,0%
St. Martí	4,5%	12,3%	2,8%	2,9%	2,2%	1,5%	3,3%	1,2%	3,9%	60,6%	2,3%	0,5%	1,4%	0,4%	100,0%
Resta Primera Corona STI	2,8%	16,4%	13,2%	7,2%	10,8%	2,7%	3,7%	8,7%	8,1%	12,3%	11,2%	1,1%	0,9%	1,0%	100,0%
Resta AMB	1,4%	16,6%	3,2%	2,2%	6,5%	12,7%	4,7%	3,9%	9,4%	9,4%	2,5%	20,2%	6,0%	1,3%	100,0%
Resta RMB	3,4%	12,4%	6,7%	3,7%	4,0%	3,8%	11,4%	9,7%	4,3%	10,7%	2,1%	1,6%	26,2%	0,0%	100,0%
Fora RMB	1,2%	15,5%	8,7%	5,9%	7,0%	6,0%	5,8%	5,4%	5,8%	9,9%	3,8%	1,5%	0,0%	23,3%	100,0%
Total	6,5%	19,7%	9,4%	6,4%	8,9%	6,5%	8,8%	7,2%	7,8%	12,9%	2,7%	1,0%	1,7%	0,6%	100,0%

Orígens	Destinacions														Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta Primera Corona STI	Resta AMB	Resta RMB	Fora RMB	
Ciutat Vella	42,3%	6,8%	3,5%	3,2%	3,2%	4,6%	2,1%	1,6%	2,1%	4,5%	2,9%	4,2%	6,7%	1,6%	6,5%
Eixample	19,1%	49,6%	15,1%	13,6%	13,9%	14,9%	11,4%	5,4%	5,1%	12,4%	17,6%	13,5%	9,6%	17,2%	19,7%
Sants-Montjuïc	5,8%	7,3%	53,3%	11,1%	3,1%	2,0%	3,0%	2,0%	1,5%	2,3%	15,1%	3,2%	5,7%	8,9%	9,4%
Les Corts	3,9%	4,2%	8,6%	45,2%	6,6%	2,5%	1,7%	0,4%	1,5%	2,6%	6,8%	3,5%	2,9%	1,4%	6,5%
Sarrià-St. Gervasi	6,3%	5,3%	2,7%	9,6%	49,9%	9,6%	5,4%	2,1%	1,4%	2,2%	9,3%	6,7%	4,3%	9,1%	8,8%
Gràcia	4,0%	4,6%	1,8%	2,3%	7,4%	46,5%	6,3%	2,2%	1,0%	2,1%	3,0%	13,2%	3,1%	8,7%	6,5%
Horta-Guinardó	3,4%	5,2%	2,0%	1,9%	4,5%	8,3%	48,9%	10,0%	4,8%	3,2%	4,6%	7,3%	11,1%	1,3%	8,7%
Nou Barris	1,8%	2,0%	1,8%	0,6%	1,4%	2,3%	8,4%	58,3%	8,0%	1,3%	6,8%	6,0%	9,4%	5,0%	7,2%
St. Andreu	2,0%	2,3%	1,2%	-	1,5%	1,6%	3,5%	9,2%	62,6%	3,8%	8,3%	8,7%	5,1%	2,0%	7,8%
St. Martí	8,9%	8,0%	3,8%	5,9%	3,2%	3,0%	4,9%	2,2%	6,4%	60,3%	11,0%	6,5%	10,8%	8,4%	12,8%
Resta Primera Corona STI	1,2%	2,3%	3,8%	3,0%	3,3%	1,1%	1,1%	3,3%	2,8%	2,6%	11,2%	3,1%	1,5%	4,3%	2,7%
Resta AMB	0,2%	0,8%	0,3%	0,3%	0,7%	1,9%	0,5%	0,5%	1,2%	0,7%	0,9%	20,0%	3,4%	1,9%	1,0%
Resta RMB	0,9%	1,1%	1,2%	1,0%	0,8%	1,0%	2,2%	2,3%	0,9%	1,4%	1,3%	2,8%	26,3%	0,0%	1,7%
Fora RMB	0,2%	0,6%	0,8%	0,7%	0,6%	0,8%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	1,2%	1,3%	0,0%	30,2%	0,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	98,6%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



FITXA TÈCNICA



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

Mostra: Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 6.462 individus a la Regió Metropolitana de Barcelona: 1.918 a Barcelona, 3.243 a la Primera Corona del STI i 3.849 a l'AMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,2\%$ pels residents al conjunt de l'RMB.

Recollida informació: Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp: Instituto Apolda.

Període d'enquestació: Del 26 de setembre al 19 de novembre de 2012.

Ponderació: A partir del registre de població a 1 de gener de 2012, ajustat en base les dades de mobilitat de viatgers dels Indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012.

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).

Àmbit territorial	Mostra	Error
Ciutat Vella	122	9,1%
Eixample	312	5,7%
Sants-Montjuïc	214	6,8%
Les Corts	102	9,9%
Sarrià-St. Gervasi	156	8,0%
Gràcia	153	8,1%
Horta-Guinardó	205	7,0%
Nou Barris	197	7,1%
St. Andreu	184	7,4%
St. Martí	273	6,1%
Total BCN	1.918	2,3%
Barcelona	1.918	2,3%
Resta Primera Corona STI	1.325	2,7%
<i>Total Primera Corona STI</i>	<i>3.243</i>	<i>1,8%</i>
Resta AMB	606	4,1%
<i>Total AMB</i>	<i>3.849</i>	<i>1,6%</i>
Resta RMB	2.613	2,0%
Total RMB	6.462	1,2%

Fitxa tècnica

Definicions bàsiques

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

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

Mode de transport:

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

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

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

Fitxa tècnica

Definicions bàsiques

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

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

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

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

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

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

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

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

QÜESTIONARI



QÜESTIONARI EMEF 2012

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

1. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

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

1b. P1=3 i edat<75 o P1=2/4/5/6 LA DARRERA SETMANA VA TREBALLAR A CANVI D'UN SOU ENCARA QUE NOMÉS FOS UNA HORA?

1. Si (passar a P2 i recodificar com actiu ocupat a P1) 2. No

1c. P1=3 i edat<75 o P1=4/5/6 LA DARRERA SETMANA ESTAVA SENSE FEINA I DURANT EL DARRER MES HA ESTAT FENT RECERCA ACTIVA D'UNA FEINA?

1. Si (recodificar com actiu en atur) 2. No

2. AHIR (o el darrer dia laborable) VA SORTIR VOSTÉ DE CASA?

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

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

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

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

SI L'ENTREVISTAT FA MÉS DE 7 DESPLAÇAMENTS PER MOTIUS LABORALS, PASSAR A LA PREGUNTA 2e
2e. ENS HA DIT QUE AHIR (o el darrer dia laborable) VA FER XX (recuperar de P2d) DESPLAÇAMENTS PROFESSIONALS.

2e_1. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Si 2. No
 2e_2. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Si 2. No

2f. ENS POT DIR, A MÉS, QUANTS DESPLAÇAMENTS VA FER PER MOTIU NO LABORAL, INCLOENT ELS DOS D'ANAR I TORNAR DE LA FEINA?

_____ → *Preguntar per cada desplaçament seguint esquema de pregunta 2, afegint una casella per registrar en cada desplaçament també el lloc d'origen. DESPRÉS PASSAR A LA PREGUNTA 4*

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

MOTIU	A ON	A ON	TEMPS EN			OCUPACIÓ APARCAMENT
			HORA D'INICI	MINUTS	MITJÀ	
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

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

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

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE		CODIFICACIÓ APARCAMENT MOTO	
1. (Al carrer) En plaça indicada	1. (Al carrer) En plaça indicada	1. (Al carrer) En plaça indicada	1. (Al carrer) Sobre la vorera
2. (Al carrer) Sobre la vorera	2. (Al carrer) En doble fila	2. (Al carrer) En doble fila	2. Aparcament en propietat, lloguer o concessió
3. (Al carrer) En doble fila	3. Aparcament en propietat, lloguer o concessió	3. Aparcament en propietat, lloguer o concessió	3. Parking de pagament (per hores o minuts)
4. Aparcament en propietat, lloguer o concessió	4. Zona blava	4. Zona blava	4. Zona blava
5. Parking de pagament (per hores o minuts)	5. Zona verda	5. Zona verda	5. Aparcament d'intercanvi (estació tren o autobús)
6. Zona blava	6. Aparcament només permès en franja nocturna o festius	6. Aparcament només permès en franja nocturna o festius	6. Aparcament gratuït en destinació (descampats, per a empleats, clients...)
7. Zona verda	7. No aparca, només para un moment.	7. No aparca, només para un moment.	7. No aparca, només para un moment.
8. Aparcament d'intercanvi (estació tren o autobús)	8. Altres. Especificar _____	8. Altres. Especificar _____	8. Altres. Especificar _____
9. Aparcament només permès en franja nocturna o festius			
10. Aparcament gratuït en destinació (descampats, per a empleats, clients...)			
11. No aparca, només para un moment.			
98. Altres. Especificar _____			

EN CAS DE MÉS DE 7 DESPLAÇAMENTS RELACIONATS AMB LA FEINA:

4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONI?

1. Taxistes i cotfers d'automòbils 4. Distribució amb motocicleta/bicimotor (missatgers, reparadors) 8. Altres. Especificar _____
 2. Conductors d'autobús/autocar/tren 5. Representants de comerç i tècnics de vendes 9. NS/NC
 3. Conductors camió/furgoneta 6. Tècnics de manteniment i reparacions

5. (si P4= 5, 6 o 8) QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA:

1. A peu 5. Cotxe (particular) 9. Altres. Especificar _____
 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari) 6. Cotxe (empresa)
 3. Moto (particular) 7. Furgoneta / camió (particular)
 4. Moto (empresa) 8. Furgoneta / camió (empresa)

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

NOMÉS RESIDENTS EN MUNICIPIS DE MÉS DE 30.000 HABITANTS

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

(rotació)

A. Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants _____
 B. Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia _____
 C. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri _____
 D. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes _____
 E. Crear més aparcaments per a bicicletes _____
 F. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants _____
 G. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats _____
 H. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge _____

A TOTHOM

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

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

9. NORMALMENT LA GENT ES DESPLAÇA A PEU, EN BICI, EN TRANSPORT PÚBLIC (METRO, BUS, ETC...) O EN TRANSPORT PRIVAT (COTXE, MOTO, ETC.). AVALUÍ, SI US PLAU, L'ÚS QUE VOSTÉ FA DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT: MAI/QUASI MAI, A VEGADES, SOVINT, QUASI SEMPRE, SEMPRE

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

(només si P9F > 1) DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

G. Metro	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
H. Bus urbà de Barcelona (TMB)	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
I. Bus urbà	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
J. Bus interurbà	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
K. Tramvia	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
L. Renfe rodalies	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
M. Renfe regional/mitja distància	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
N. FGC	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____
O. Taxi	1. Si	2. No/Mai/Quasi mai	_____

10. (només en els mitjans d'ús P9A-F > 1 | P9G-O=1) AVALUÍ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

11. (només en els mitjans d'ús P9A-F > 2) AVALUÍ LA POR DE TENIR UN ACCIDENT QUAN UTILITZA CADASCUN D'AQUESTS MITJANS, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (molta).

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- A. Em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta
- B. No em porta allà on vaig habitualment
- C. No passa a prop d'on visc
- D. He de fer massa transbordaments
- E. És lent
- F. És poc puntual
- G. És incòmode
- H. Passa poc sovint
- I. Prefereixo el transport privat al transport públic
- J. És car
- K. Desconec la xarxa de transport públic
- L. Altres. Especificar _____

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- A. És més barat que el transport públic
- B. És més ràpid que el transport públic
- C. Desconec el transport públic
- D. És fàcil aparcar allà on vaig
- E. És més còmode
- F. Vaig en cotxe/moto perquè tinc més llibertat
- G. Vaig en cotxe/moto perquè no tinc altre remei
- H. Faig moltes gestions/acompanyo gent
- I. EL cotxe queda mal aparcat a la nit i em poden sancionar si no el moc
- J. Perquè em porten
- K. Prefereixo el transport privat al transport públic
- L. Altres. Especificar _____

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

- A. És més barat que el cotxe
- B. És més ràpid que el cotxe
- C. No dispeno de cotxe
- D. No tinc permís de conduir
- E. És difícil aparcar allà on vaig
- G. Vaig en transport públic perquè no tinc altre remei
- H. Vaig més tranquil
- I. Tinc menor risc d'accidents
- J. Prefereixo el transport públic al transport privat
- K. Altres. Especificar _____

DADES PERSONALS

15. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTE? 19 ____ (Aquesta pregunta se fa al principi del questionari quan confirmem el gènere de la persona)

16. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

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

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

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

OBSERVACIONS:

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