



ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2014 (EMEF 2014) La mobilitat a Barcelona

IERMB. Bellaterra, maig de 2015

Índex

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	22
4 Motiu de desplaçament i mode de transport	23
4.1 Dades generals	23
5 La mobilitat a Barcelona des de la perspectiva de districte	24
5.1 Origen i destinació dels desplaçaments	24
5.2 Motiu de desplaçament segons tipus de flux	26
5.3 Mode de transport segons tipus de flux	27
LA MOBILITAT DE LA POBLACIÓ RESIDENT A BARCELONA	28
1 Característiques bàsiques de la mobilitat de la població resident a Barcelona	29
1.1 Perfils de mobilitat	29
1.2 Anàlisi territorial	31
1.3 Mobilitat de la població resident segons tipus de recorregut	32

Índex

2	Motiu del desplaçament	33
2.1	Dades generals	33
2.2	Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut	36
2.3	Anàlisi territorial	37
3	Mode de transport	40
3.1	Dades generals	40
3.2	Mode de transport segons tipus de recorregut	46
3.3	Anàlisi territorial	47
3.4	Multimodalitat i cadenes modals	50
3.5	Lloc d'aparcament del vehicle privat	52
4	Motiu de desplaçament i mode de transport	55
5	El temps de la mobilitat	57
5.1	Distribució horària dels desplaçaments	57
5.2	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	61
6	La mobilitat segons segments de població	65
6.1	Grau de mobilitat	65
6.2	Pautes de mobilitat segons segments de població	66
7	Dinàmiques territorials segons districte de residència	72
7.1	Origen i destinació dels desplaçaments de la població resident	72
7.2	Dinàmiques territorials per districtes	73
7.3	Motiu de desplaçament segons districte de destinació	76
7.4	Mode de transport segons districte de destinació	77

Índex

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA	78
1 Ús subjectiu dels modes de transport	79
1.1 Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	79
1.2 Motius per utilitzar els modes mecanitzats	86
2 Valoració dels mitjans de transport	92
2.1 Dades generals	92
2.2 Segons el nivell d'ús subjectiu	93
2.3 Segons variables territorials	94
2.4 Segons variables sociodemogràfiques	95
3. Percepció d'inseguretat dels modes de transport	96
4 Actuacions i propostes en matèria de mobilitat	97
4.1 Avaluació de les polítiques de mobilitat	97
4.2 Avaluació de la xarxa de transport públic	101
COMPARATIVA TEMPORAL 2003-2014	104
1 La mobilitat a Barcelona	106
1.1 Dades generals	106
1.2 Ràtio públic/privat	107
1.3 Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	108
1.4 Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	109
1.5 Índex d'obertura (IO)	110

Índex

2	La mobilitat de la població resident a Barcelona	111
2.1	Dades generals	111
2.2	Motiu del desplaçament	113
2.3	Mode de transport	114
2.4	Ràtio públic/privat	115
2.5	Ocupació del cotxe	116
2.6	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu	117
2.7	Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport	118
2.8	Autocontenció municipal	121
3	La dimensió subjectiva	120
3.1	Avaluació de les polítiques de mobilitat	120
3.2	Avaluació de la xarxa de transport públic	121
ANNEX		122
FITXA TÈCNICA		127
QÜESTIONARI		131

PRESENTACIÓ



Presentació

- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) i l'Institut d'Estadística de Catalunya. L'edició del 2014 és la dotzena.
- L'objectiu és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2014, de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Tarifari Integrat (STI) de 16 i més anys.
- L'informe s'ha dividit en quatre parts:

PART 1. MARC DE REFERÈNCIA

- Contextualització d'algunes característiques territorials i demogràfiques a la ciutat de Barcelona i de l'STI.

PART 2. LA MOBILITAT A BARCELONA

- S'analitza la mobilitat en dia feiner a Barcelona de les persones residents a l'STI.
- Els desplaçaments analitzats són els de la població general, incloent els desplaçaments *in itinere* (per anar i/o 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 DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

- S'analitza la mobilitat en dia feiner de les persones residents a Barcelona.
- S'analitzen els desplaçaments de la població general, entre els que s'inclouen els desplaçaments *in itinere* dels professionals.
- S'inclou una anàlisi segons el sexe, en aquells casos en que s'ha vist interessant fer aquesta descripció.

Presentació

- La informació analitzada 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 de les persones 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 no ús dels modes de transport mecanitzats.
 - 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 2003-2014

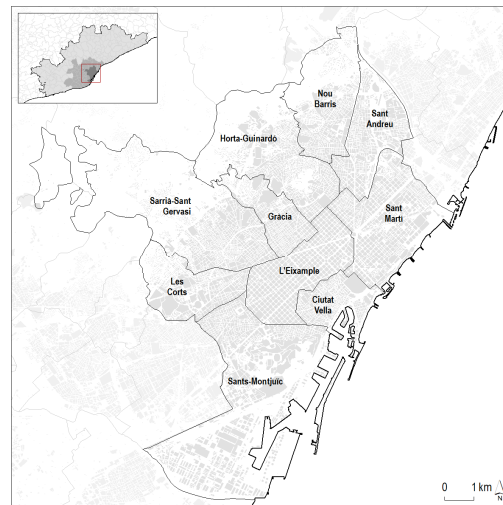
- En el darrer apartat de l'informe es recullen dades de la sèrie històrica temporal disponible de l'EMEF (2003-2014). S'inclouen aspectes generals de l'evolució de la mobilitat a Barcelona, de la mobilitat de les persones residents a Barcelona i, també algunes comparatives temporals referides a la dimensió subjectiva de la mobilitat.

Presentació

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

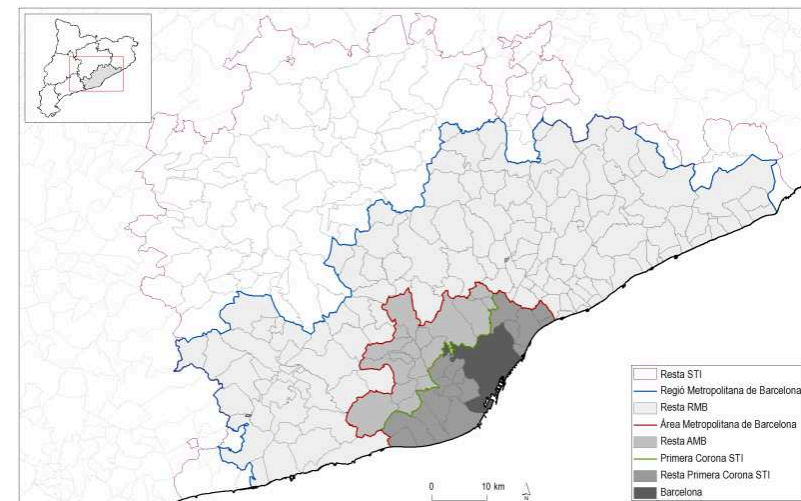
Districtes barcelonins:

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



Corones metropolitanes:

- Barcelona
- Resta Primera Corona del Sistema Tarifari Integrat (STI)
- Resta de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
- Resta de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB)
- Resta Sistema Tarifari Integrat (STI)



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

NOTA:

- Per efecte dels arrodoniments en la ponderació dels desplaçaments, és possible que algunes dades desagregades no sumin exactament el nombre total de desplaçaments. Aquest fet només afecta el darrer dígit i no comporta una interpretació incorrecta.
- 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 2014 ha patit un lleuger descens respecte el 2013.

BARCELONA	2014	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)	16.251,4	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	37.762,7	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 DEMOGRÀFICA I SOCIAL	2013		2014		Diferències 2014-2013		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Població							
Sistema Tarifari Integrat	5.562.773	100,0%	5.545.314	100,0%	-17.459	-0,3%	Idescat. Padró continu
Barcelona	1.611.822	29,0%	1.602.386	28,9%	-9.436	-0,6%	
Resta 1a Corona STI	1.231.273	22,1%	1.225.239	22,1%	-6.034	-0,5%	
Total 1a Corona STI	2.843.095	51,1%	2.827.625	51,0%	-15.470	-0,5%	
Resta AMB	385.474	6,9%	386.586	7,0%	1.112	0,3%	
Total AMB	3.228.569	58,0%	3.214.211	58,0%	-14.358	-0,4%	
Resta RMB	1.812.704	32,6%	1.812.498	32,7%	-206	0,0%	
Total RMB	5.041.273	90,6%	5.026.709	90,6%	-14.564	-0,3%	
Resta STI	521.500	9,4%	518.605	9,4%	-2.895	-0,6%	
Creixement població 2003-2014	-	-	-	-	19.648	1,2%	INE
Població nascuda a l'estranger	351.193	21,8%	347.889	21,7%	-3.304	-0,9%	INE
Taxa d'atur							
Província Barcelona	21,7%		20,0%		-1,7		INE. Encuesta de Población Activa
Barcelona	17,5%		17,0%		-0,5		Ajuntament de Barcelona

LA MOBILITAT A BARCELONA

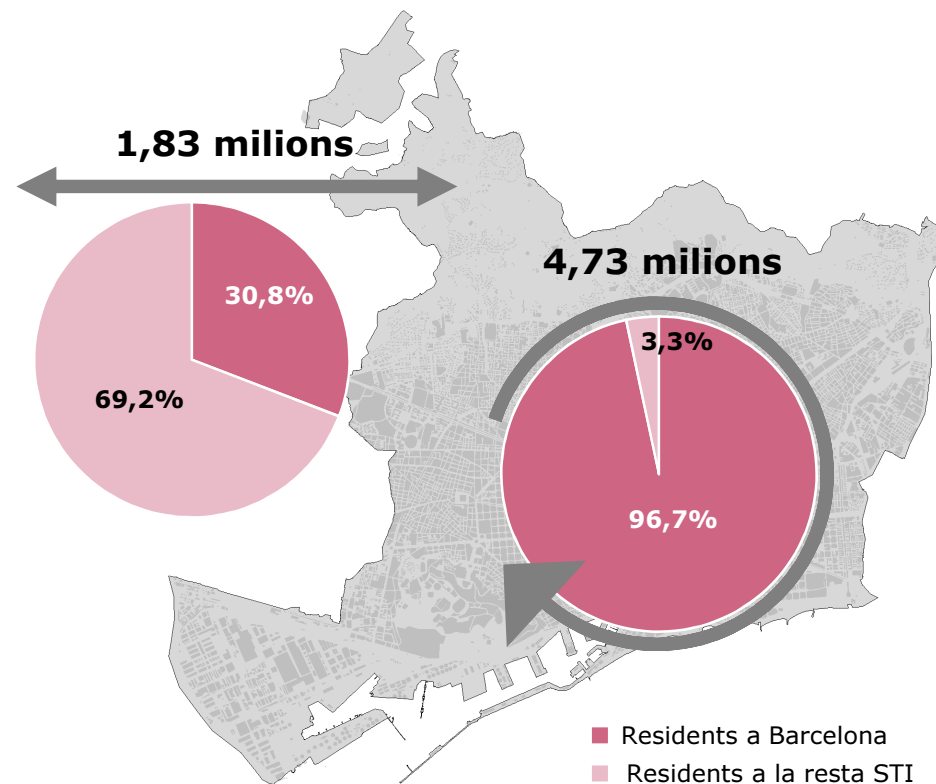


LA MOBILITAT A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat a Barcelona

1.1. Dades generals

- La ciutat de Barcelona rep i/o emet 6,6 milions de desplaçaments de les persones residents a l'STI. Un 72,2% d'aquests són interns a la ciutat (4,73 milions) i el 27,8% (1,83 milions) són de connexió.
 - Gairebé la totalitat dels fluxos interns (origen i destinació Barcelona) els realitzen residents a la ciutat (96,7%).
 - En els fluxos de connexió, són les persones residents a la resta de l'STI les que fan la majoria d'aquests desplaçaments (69,2%), mentre que els barcelonins/es fan el 30,8%.



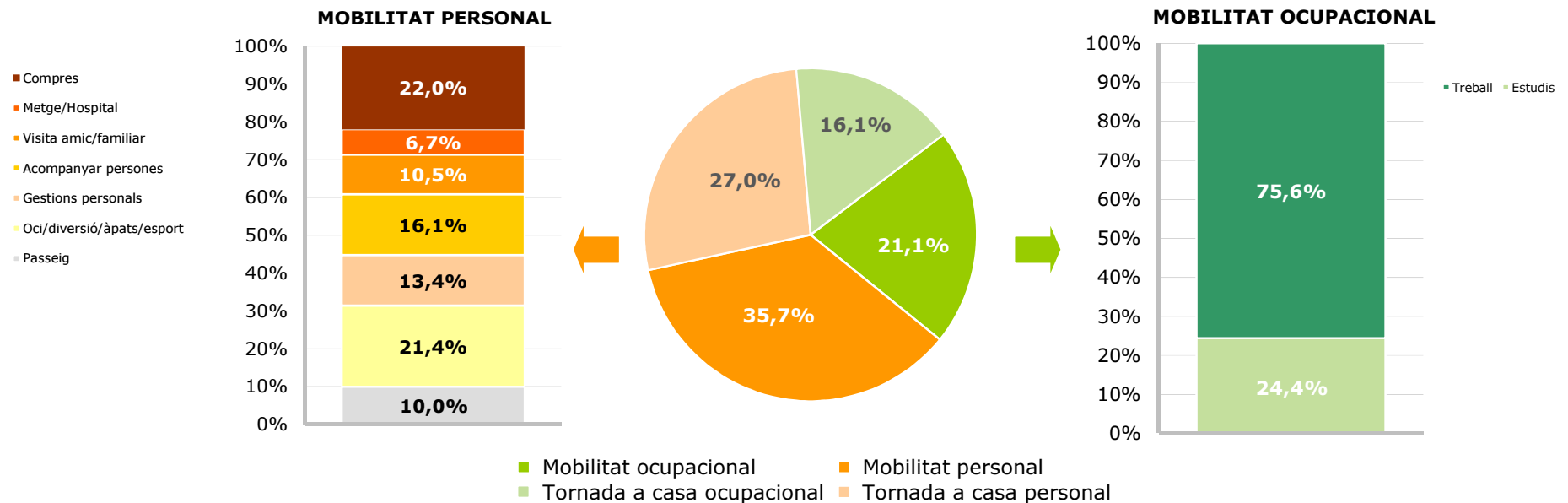
	Tipus de flux						Total	%
	BCN-BCN	BCN-Resta Primera Corona STI	BCN-Resta AMB	BCN-Resta RMB	BCN-Fora RMB	BCN-Fora STI		
Residents a Barcelona	4.574.848	281.706	110.203	133.767	9.552	27.615	5.137.691	78,3%
Residents a la resta STI	157.674	725.512	122.386	371.949	40.518	2.200	1.420.240	21,7%
Total	4.732.522	1.007.218	232.589	505.716	50.070	29.815	6.557.931	100,0%

LA MOBILITAT A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- La mobilitat personal és majoritària en els desplaçaments a Barcelona; així, el 62,8% del total (4,1 milions de desplaçaments) són per motius personals i les respectives tornades a casa; mentre que el 37,2% restant són per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa (2,4 milions de desplaçaments).
- Els principals motius dels desplaçaments a Barcelona són: anar a treballar, anar a comprar i l'oci i el lleure.
- Els desplaçaments relacionats amb la càrrega familiar (compres i acompanyar a persones) representen el 38,1% de la mobilitat personal.

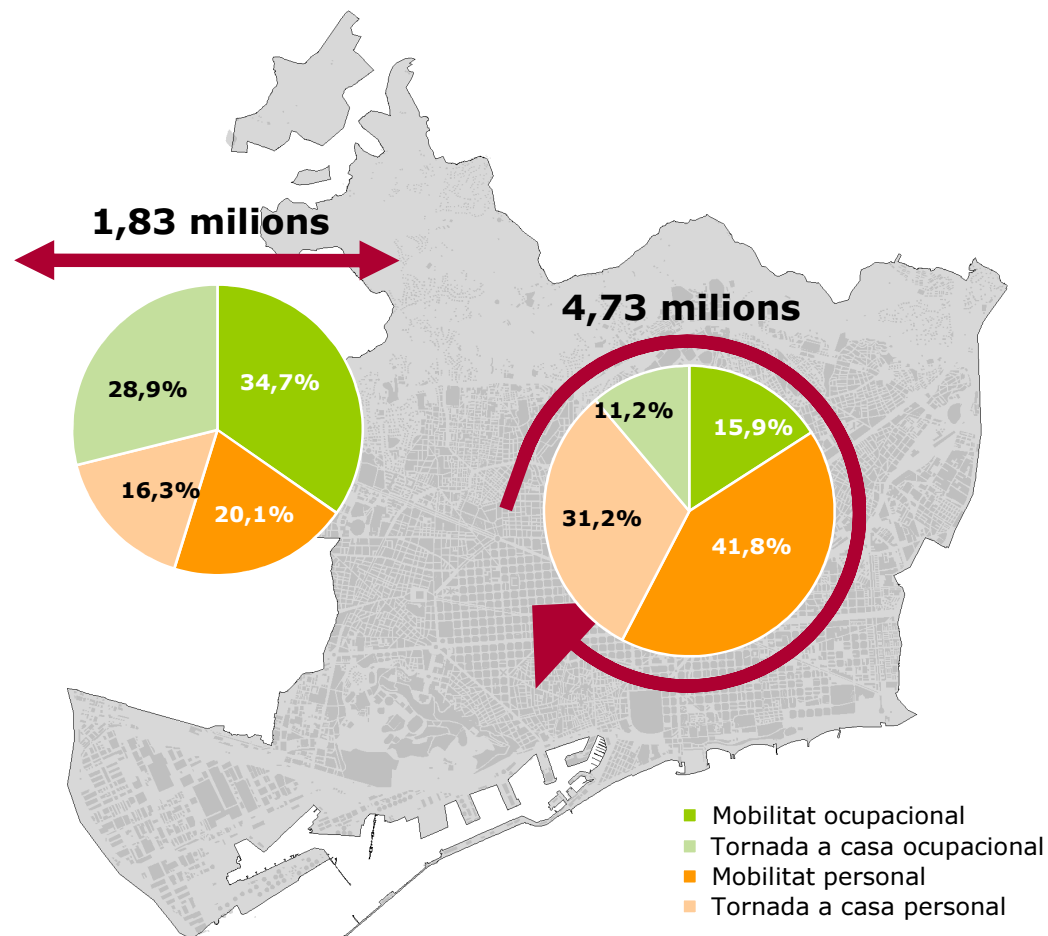


LA MOBILITAT A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

- En la mobilitat interna a Barcelona ciutat, els desplaçaments per motius personals són majoritaris, amb el 72,9% del total. Per contra, en els fluxos de connexió, són els desplaçaments per motius ocupacionals els que tenen un major pes, representen el 63,6% del total.



LA MOBILITAT A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

- En la mobilitat interna a Barcelona en un dia laborable, els desplaçaments per motius personals són els més importants, amb prop de 2 milions de desplaçaments, que representen gairebé el 42% del total.
- En els desplaçaments de connexió amb Barcelona, la mobilitat personal perd importància, sent la mobilitat ocupacional la que té un major pes, especialment en les relacions amb la resta de l'AMB i l'RMB (on representa el 38,3% i el 35,3%, respectivament).

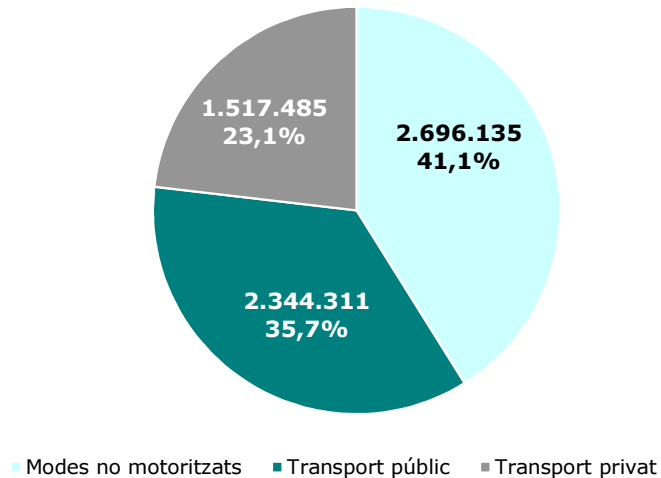
Motiu de desplaçament	INTERNS		CONNEXIÓ										TOTAL	
	BCN-BCN		BCN-Resta Primera Corona STI (i viceversa)		BCN-Resta AMB (i viceversa)		BCN-Resta RMB (i viceversa)		BCN-Resta STI (i viceversa)		BCN-Fora STI (i viceversa)		Despl.	%
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%			Despl.	%		
Mobilitat ocupacional	751.778	15,9%	334.239	33,2%	88.987	38,3%	184.356	36,5%	17.689	35,3%	..	..	1.384.937	21,1%
Mobilitat personal	1.975.977	41,8%	223.407	22,2%	43.104	18,5%	89.546	17,7%	..	..	..	..	2.343.469	35,7%
Tornada a casa ocupacional	528.841	11,2%	275.264	27,3%	70.692	30,4%	158.357	31,3%	16.973	33,9%	..	..	1.056.146	16,1%
Tornada a casa personal	1.475.926	31,2%	174.309	17,3%	29.806	12,8%	73.456	14,5%	..	..	11.632	39,0%	1.773.378	27,0%
Total	4.732.522	100,0%	1.007.218	100,0%	232.589	100,0%	505.716	100,0%	50.070	100,0%	29.815	100,0%	6.557.931	100,0%

LA MOBILITAT A BARCELONA

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- El 76,9% dels desplaçaments amb origen i/o destinació Barcelona, realitzats en dia feiner per les persones residents a l'STI, es fan amb modes de transport sostenibles: el 41,1% a peu i en bicicleta i el 35,7% en transport públic. La quota modal del transport privat és del 23,1%.
 - En concret, destaquen els desplaçaments caminant i en metro, que conjuntament representen el 54,4% dels fluxos totals.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	2.582.490	39,4%
Bicicleta	113.645	1,7%
Total no motoritzat	2.696.135	41,1%
Autobús	683.878	10,4%
Metro	985.450	15,0%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	590.773	9,0%
Resta transport públic	84.210	1,3%
Total transport públic	2.344.311	35,7%
Cotxe conductor	883.409	13,5%
Cotxe acompanyant	174.690	2,7%
Moto	430.330	6,6%
Resta transport privat	29.056	0,4%
Total transport privat	1.517.485	23,1%
Total	6.557.931	100,0%

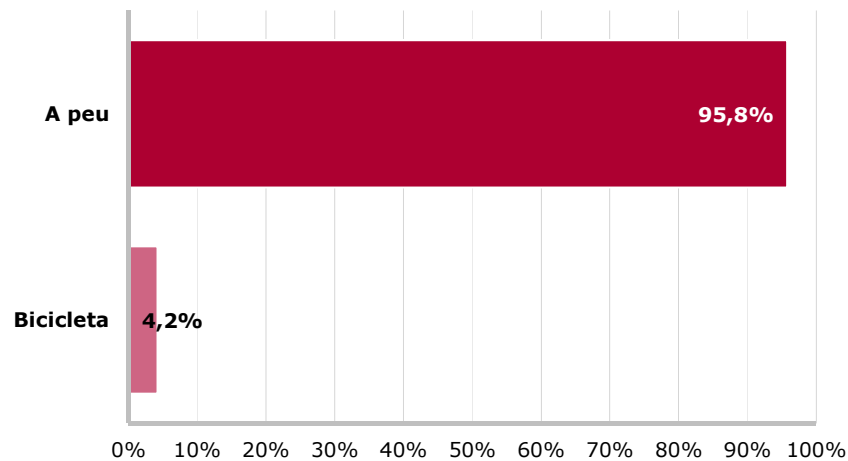
LA MOBILITAT A BARCELONA

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

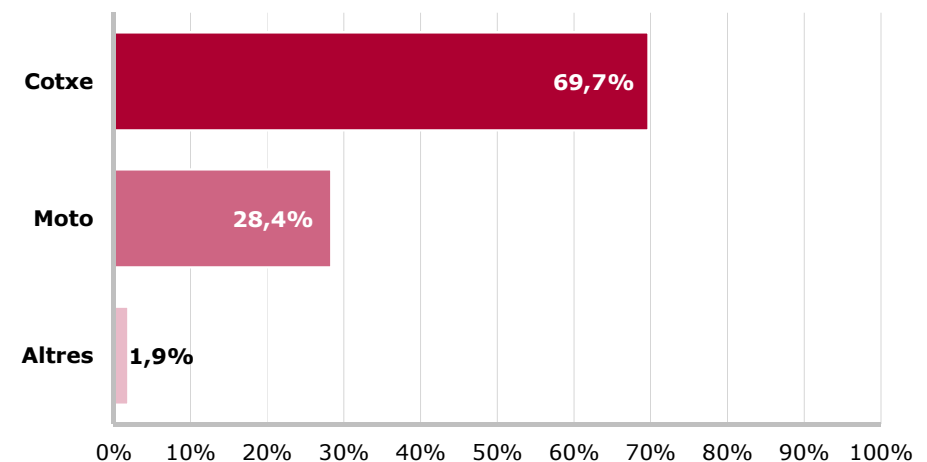
MODES NO MOTORITZATS

- La mobilitat a peu és predominant en els desplaçaments no motoritzats (96%).



TRANSPORT PRIVAT

- En la mobilitat en transport privat, els desplaçaments en cotxe (especialment com a conductor) són majoritaris. Els viatges en moto també són significatius, amb una quota modal del 28%.



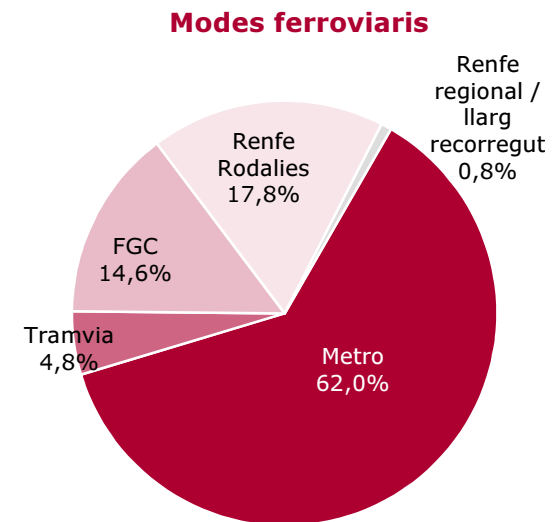
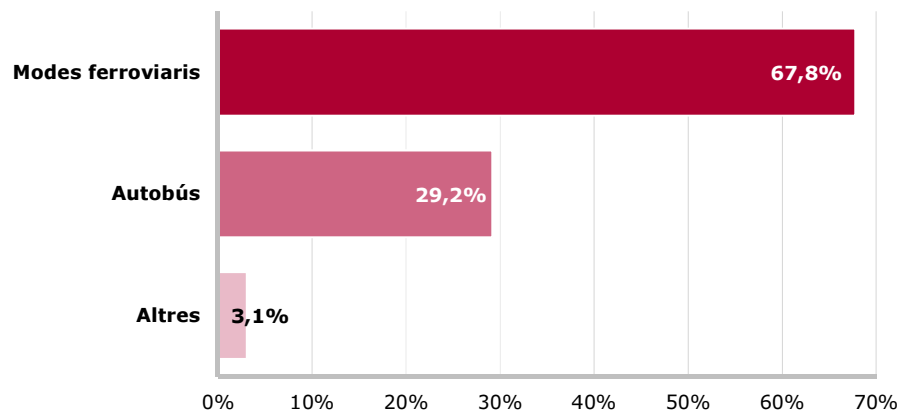
LA MOBILITAT A BARCELONA

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

TRANSPORT PÚBLIC

- Els modes ferroviaris són els més utilitzats (engloben el 68% dels desplaçaments diaris en transport públic). Entre aquests, el ferrocarril metropolità n'és el principal, amb una quota d'ús del 62%, seguit, a molta distància, dels serveis de Renfe Rodalies (17,8%) i d'FGC (14,6%).
- El segon mode de transport públic més utilitzat és l'autobús, i engloba gairebé el 30% de la mobilitat diària en transport públic.

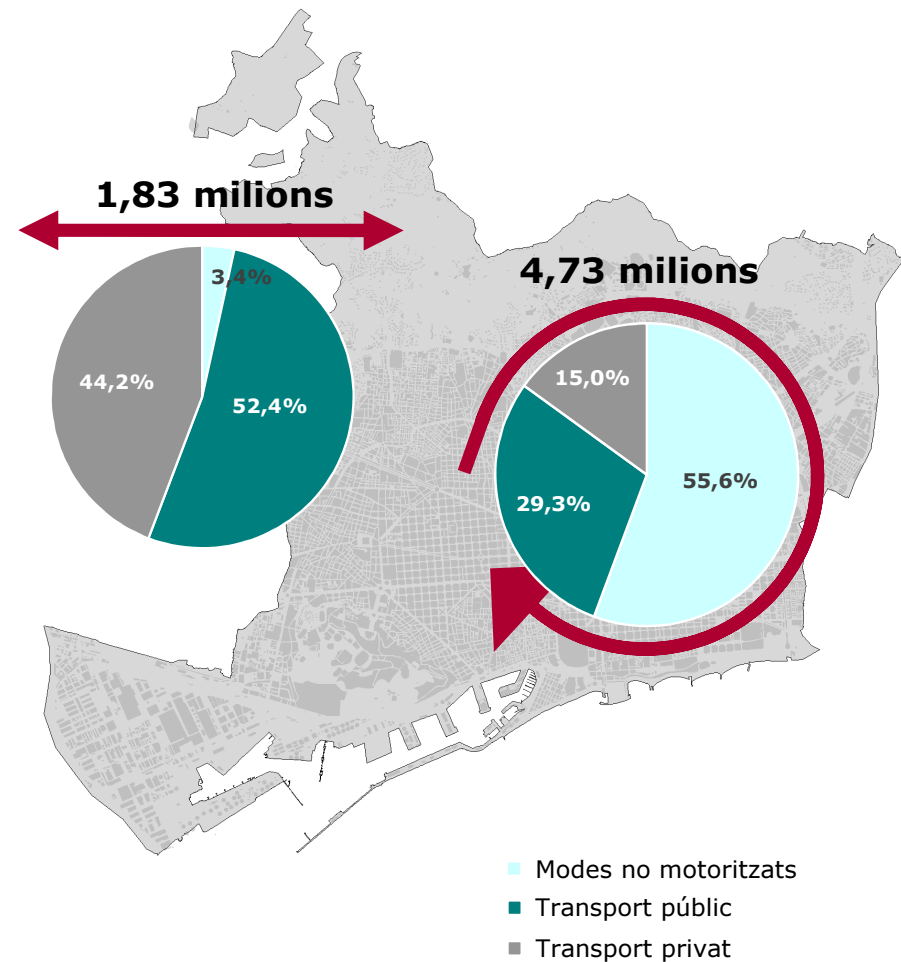


LA MOBILITAT A BARCELONA

3. Mode de transport

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- Segons el tipus de desplaçament, el repartiment modal presenta diferències:
 - **Mobilitat interna:** els modes no motoritzats i el transport públic són els més utilitzats per desplaçar-se en dia laborable per l'interior de Barcelona.
 - **Mobilitat de connexió:** els modes de transport motoritzats són utilitzats en gairebé totes les connexions amb Barcelona (96,6%): gairebé un 52,4% en transport públic i un 44,2% en transport privat.



LA MOBILITAT A BARCELONA

3. Mode de transport

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- Segons els àmbits territorials amb els que es donen les relacions amb Barcelona, es produeixen diferències en l'ús dels modes motoritzats, majoritaris en aquests desplaçaments de connexió:
 - El transport públic assoleix el seu màxim en les connexions establertes entre Barcelona i la resta de l'STI (61,2%) i la resta de la primera corona (55,1%).
 - El transport privat augmenta la seva quota modal, en termes generals, a mesura que augmenta la distància amb Barcelona, assolint el seu màxim en les connexions entre Barcelona i la resta de l'AMB, la resta de l'RMB i fora de l'STI.

Mode 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-Resta STI (i viceversa)		BCN-Fora STI (i viceversa)			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Modes no motoritzats	2.633.501	55,6%	61.390	6,1%	..	..	..	..	..	..	..	..	2.696.135	41,1%
Transport públic	1.388.541	29,3%	555.357	55,1%	115.821	49,8%	243.776	48,2%	30.638	61,2%	..	..	2.344.311	35,7%
Transport privat	710.480	15,0%	390.471	38,8%	116.460	50,1%	261.004	51,6%	19.432	38,8%	19.637	65,9%	1.517.485	23,1%
Total	4.732.522	100,0%	1.007.218	100,0%	232.589	100,0%	505.716	100,0%	50.070	100,0%	29.815	100,0%	6.557.931	100,0%

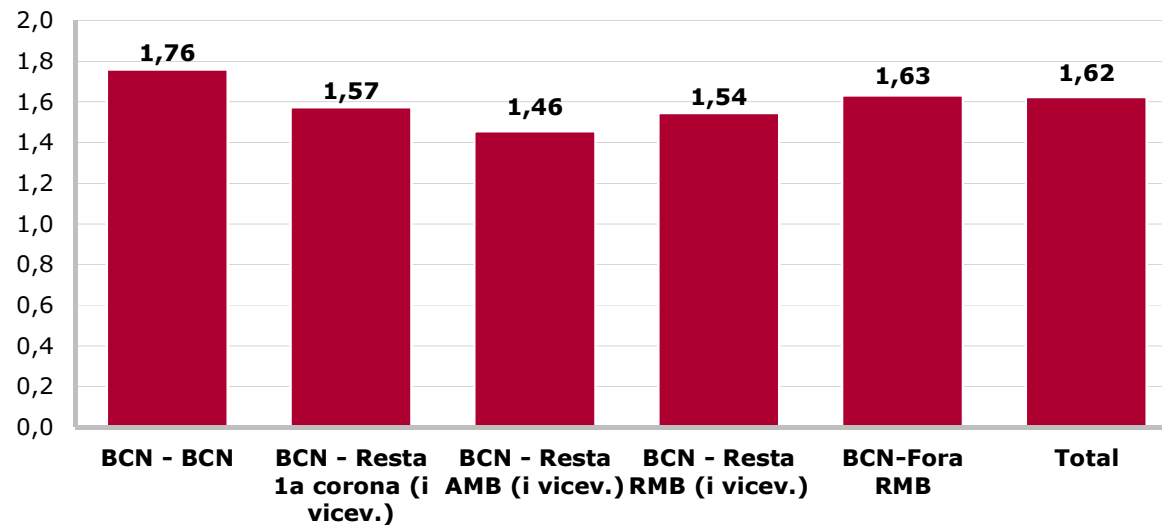
LA MOBILITAT A BARCELONA

3. Mode de transport

3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

OCUPACIÓ MITJANA DECLARADA

- L'ocupació mitjana declarada del **cotxe** és major en els fluxos interns a Barcelona.



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

LA MOBILITAT A BARCELONA

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

4.1. Dades generals

- La relació entre el motiu de desplaçament i el mode de transport en la mobilitat diària a Barcelona mostra que:
 - En els desplaçaments per motius de treball i estudis, l'ús dels modes motoritzats és majoritari; en concret, el 49,8% es fan en transport públic, i el 32,4% en transport privat.
 - A diferència, els desplaçaments per motius personals es fan principalment caminant i en bicicleta (54,4%), d'acord amb el seu caràcter de proximitat.

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	245.993	1.275.163	173.902	1.001.078	2.696.135
	Transport públic	689.997	651.950	544.506	457.858	2.344.311
	Transport privat	448.948	416.357	337.739	314.442	1.517.485
	Total	1.384.937	2.343.469	1.056.146	1.773.378	6.557.931
% columna	Modes no motoritzats	17,8%	54,4%	16,5%	56,5%	41,1%
	Transport públic	49,8%	27,8%	51,6%	25,8%	35,7%
	Transport privat	32,4%	17,8%	32,0%	17,7%	23,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	9,1%	47,3%	6,5%	37,1%	100,0%
	Transport públic	29,4%	27,8%	23,2%	19,5%	100,0%
	Transport privat	29,6%	27,4%	22,3%	20,7%	100,0%
	Total	21,1%	35,7%	16,1%	27,0%	100,0%

LA MOBILITAT A BARCELONA

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

5.1. Origen i destinació dels desplaçaments

- L'anàlisi de la mobilitat a Barcelona dels desplaçaments diaris que fan les persones residents a l'STI, mostra:
 - **Mobilitat interna a Barcelona:** als districtes de l'Eixample i Sant Martí on es donen més desplaçaments d'aquests tipus. Cal tenir en compte que són els districtes on es concentra un major volum de població resident. En les **connexions entre districtes**, el fluxos més importants es donen entre l'Eixample i Sant Martí (2,5%, sobre els 6,6 milions), Ciutat Vella i l'Eixample (2,4%), l'Eixample i Sants-Montjuïc (2,3%) i entre l'Eixample i Sarrià (2%).
 - **Mobilitat connectiva** (entre Barcelona i la resta del territori): les principals connexions es donen amb el territori més proper, és a dir, la resta de la Primera corona metropolitana. Els districtes que concentren un major volum d'aquests fluxos són: l'Eixample , Sants-Montjuïc i les Corts (3,5%, 2,6% i 2,4% respectivament).

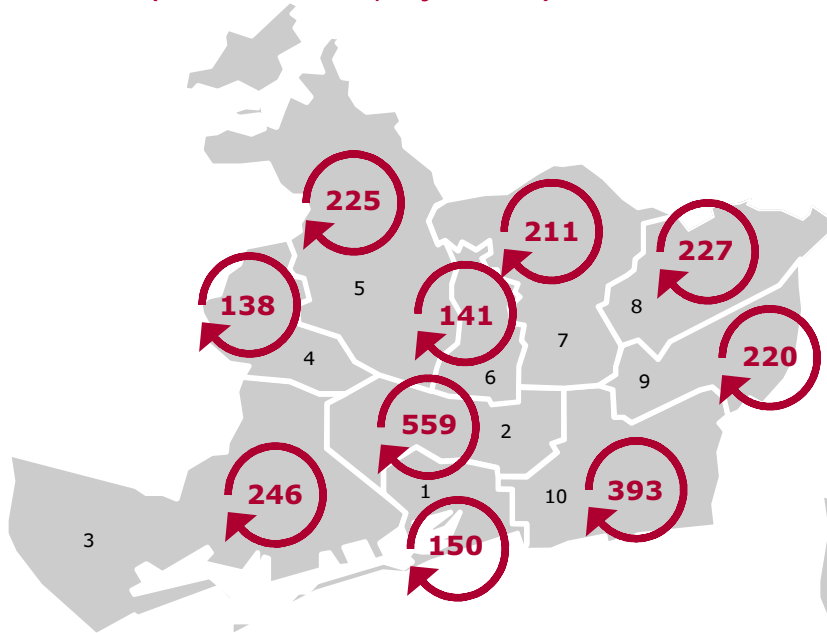
Dades amb la desagregació del conjunt de la matriu entre districtes i corones metropolitanes. [Pàgina 123](#)

LA MOBILITAT A BARCELONA

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

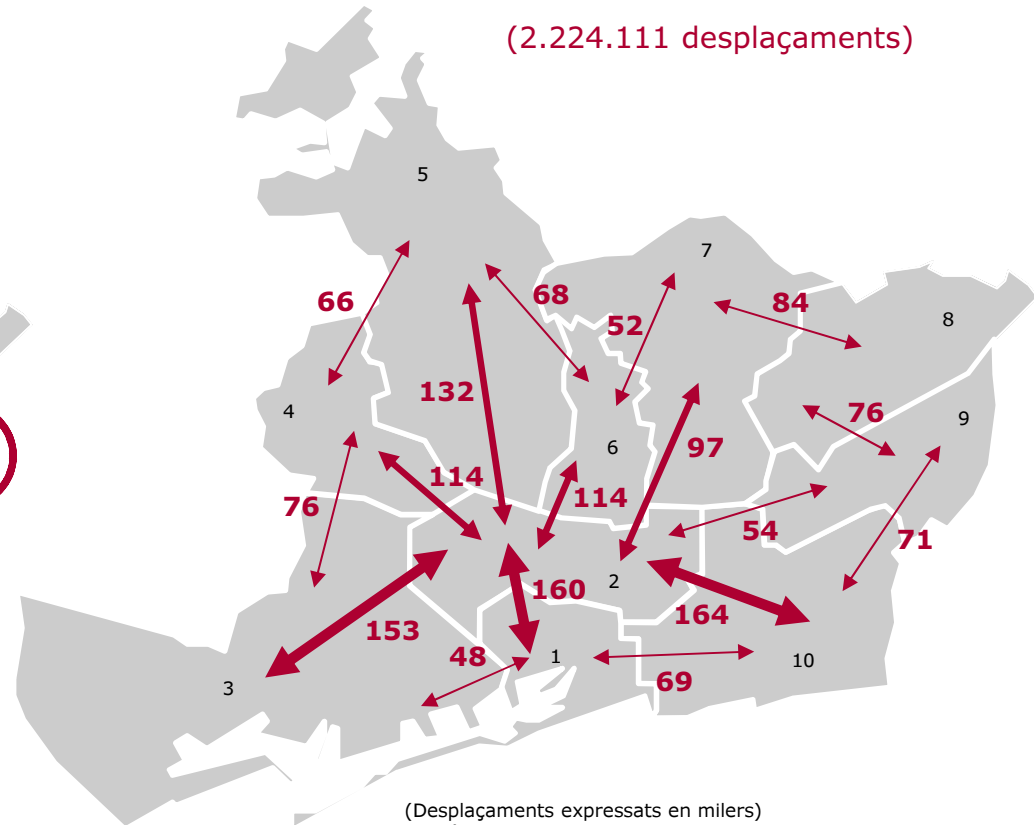
5.1. Origen i destinació dels desplaçaments

Inters districte
(2.508.411 desplaçaments)



(Desplaçaments expressats en milers)

Connexió entre districte
(2.224.111 desplaçaments)



(Desplaçaments expressats en milers)
Només s'han considerat fluxos >45.000 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

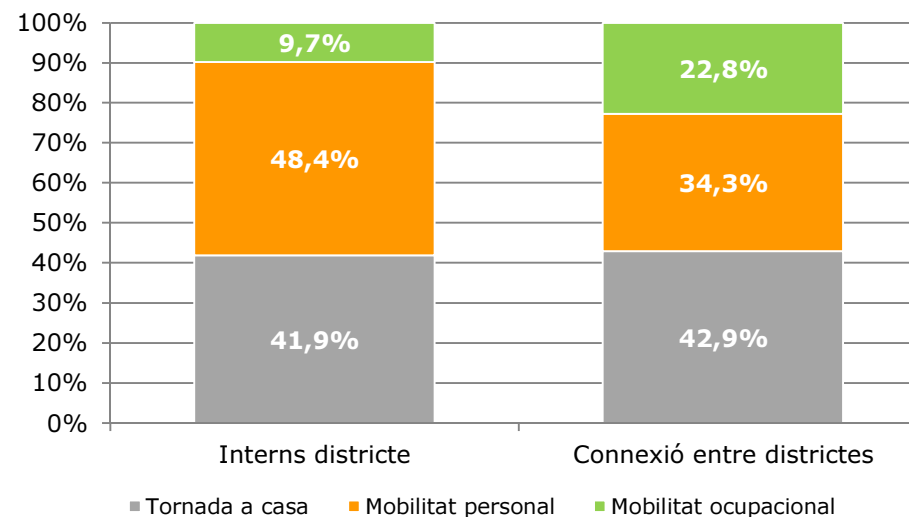
4.732.522
desplaçaments interns a Barcelona

LA MOBILITAT A BARCELONA

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

5.2. Motiu de desplaçament segons tipus de flux

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

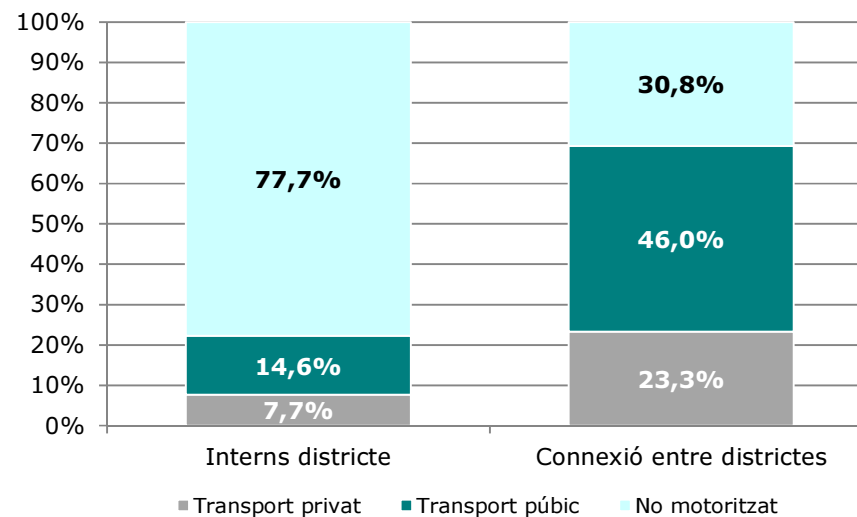


LA MOBILITAT A BARCELONA

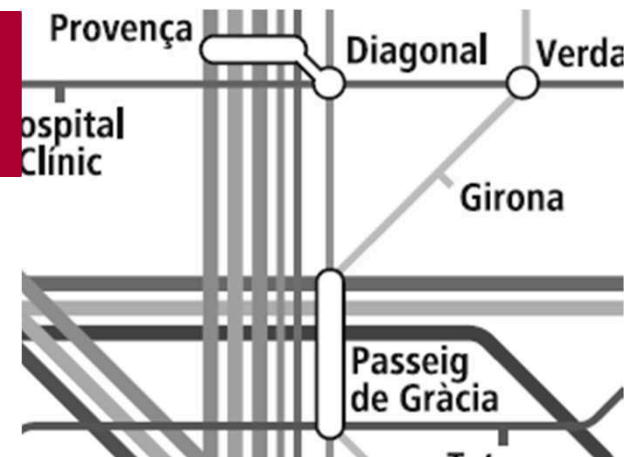
5. La mobilitat a Barcelona des de la perspectiva de districte

5.3. Mode de transport segons tipus de flux

- Segons si els desplaçaments són interns al districte o de connexió entre districtes, s'observen algunes diferències en l'ús dels modes de transport:
 - Els modes no motoritzats són majoritaris en els desplaçaments intradistrictes.
 - El transport públic és el més utilitzat en els desplaçaments de connexió entre districtes.
 - El transport privat també augmenta la seva quota d'ús amb els desplaçaments de connexió.



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA



LA MOBILITAT de les persones residents A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.1. Perfils de mobilitat

- Les persones residents a Barcelona realitzen, en un dia feiner 5,33 milions de desplaçaments, el que equival a 3,8 desplaçaments per persona al dia. Si s'exclou la població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris (comercials, taxistes, transportistes, etc.) es fan 5,2 milions, equivalent a 3,7 desplaçaments per persona al dia.
- Sense considerar la població no mòbil (un 7,7% sobre el global) la mitjana de desplaçaments s'eleva a 4 desplaçaments per persona al dia.
- La població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris, que representen el 0,8% del total de la població, realitzen gairebé 130.000 desplaçaments *in labore*, amb un promig diari de 12 desplaçaments per persona al dia*.

	Població 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	1.291.941	92,3%	5.201.227	100,0%	4,0
Població general sense mobilitat	108.062	7,7%	-	-	-
Total població general	1.400.003	100,0%	5.201.227	98,0%	3,7
Població amb 8 o més despl. laborals	10.807*	0,8%	129.526	2,0%	12,0
Total Barcelona	1.400.003	100,0%	5.330.753	100,0%	3,8

* Els 10.807 individus professionals estan integrats als 1.291.941 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 DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

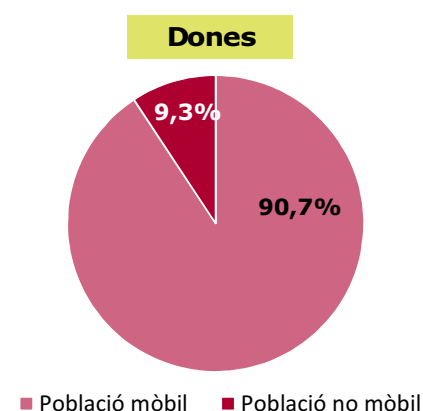
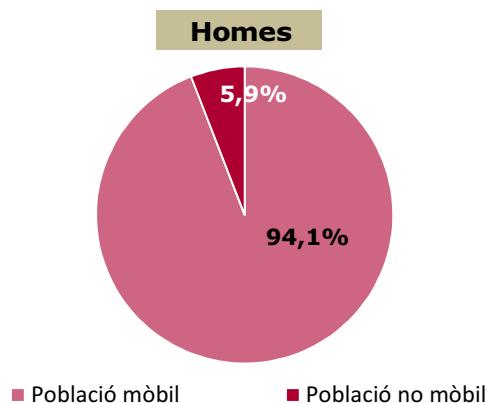
1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.1. Perfils de mobilitat

- No s'observen diferències significatives en relació al número de desplaçaments per persona i dia segons el sexe.
- La proporció de població no mòbil entre les dones és major que entre els homes.

	Població 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Homes	644.635	46,0%	2.446.168	47,0%	3,8
Dones	755.368	54,0%	2.755.059	53,0%	3,6
Total	1.400.003	100,0%	5.201.227	100,0%	3,7

Homes	3,8 desplaçaments/dia
Dones	3,6 desplaçaments/dia



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.2. Anàlisi territorial

- Les persones residents als districtes de Sarrià-Sant Gervasi i Sant Andreu presenten un promig diari de desplaçaments per persona més elevat (4,0 i 3,9, respectivament); per contra, les persones residents a Horta-Guinardó presenten la mitjana de desplaçaments per persona i dia més baixa (3,4).

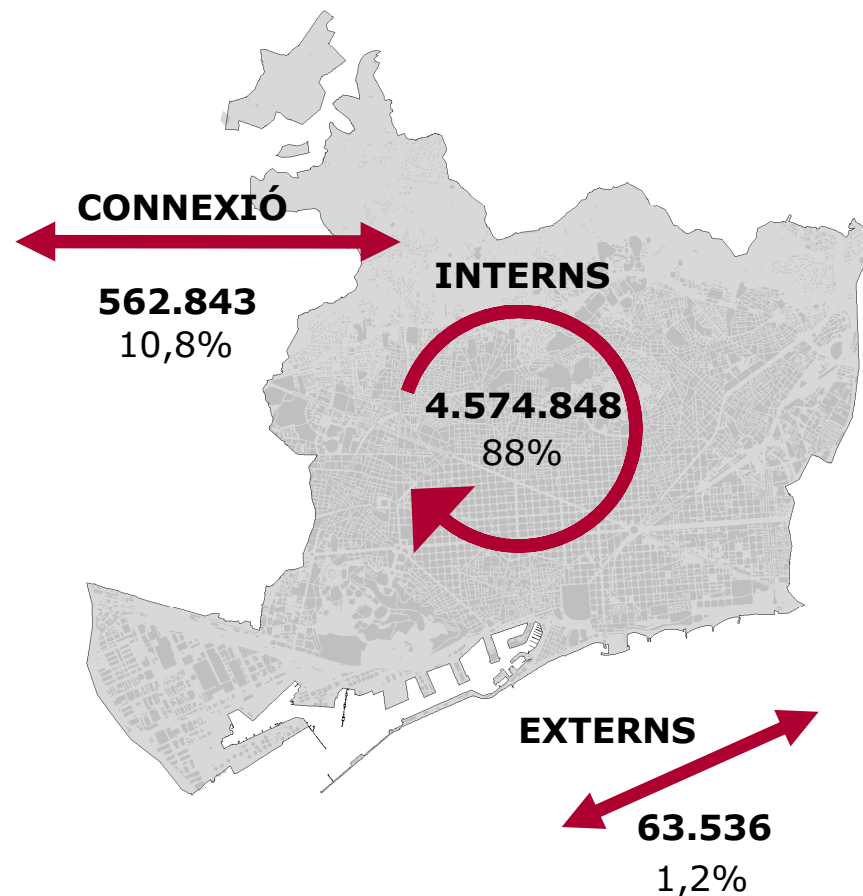
		Individus		Desplaçaments		Mitjana
		Absoluts	%	Absoluts	%	
Ciutat Vella	Població general amb mobilitat	87.067	92,8%	357.975	6,9%	4,1
	Població general sense mobilitat	6.777	7,2%	-	-	-
	Total	93.844	100,0%	357.975	6,9%	3,8
Eixample	Població general amb mobilitat	220.375	93,5%	900.339	17,3%	4,1
	Població general sense mobilitat	15.402	6,5%	-	-	-
	Total	235.777	100,0%	900.339	17,3%	3,8
Sants-Montjuïc	Població general amb mobilitat	144.026	91,6%	572.669	11,0%	4,0
	Població general sense mobilitat	13.211	8,4%	-	-	-
	Total	157.237	100,0%	572.669	11,0%	3,6
Les Corts	Població general amb mobilitat	63.896	89,1%	268.994	5,2%	4,2
	Població general sense mobilitat	7.811	10,9%	-	-	-
	Total	71.708	100,0%	268.994	5,2%	3,8
Sarrià-Sant Gervasi	Població general amb mobilitat	114.941	94,8%	490.719	9,4%	4,3
	Població general sense mobilitat	6.298	5,2%	-	-	-
	Total	121.239	100,0%	490.719	9,4%	4,0
Gràcia	Població general amb mobilitat	93.529	89,6%	367.175	7,1%	3,9
	Població general sense mobilitat	10.836	10,4%	-	-	-
	Total	104.365	100,0%	367.175	7,1%	3,5
Horta-Guinardó	Població general amb mobilitat	128.221	89,7%	485.614	9,3%	3,8
	Població general sense mobilitat	14.775	10,3%	-	-	-
	Total	142.995	100,0%	485.614	9,3%	3,4
Nou Barris	Població general amb mobilitat	133.115	92,9%	509.711	9,8%	3,8
	Població general sense mobilitat	10.127	7,1%	-	-	-
	Total	143.242	100,0%	509.711	9,8%	3,6
Sant Andreu	Població general amb mobilitat	122.329	94,0%	507.984	9,8%	4,2
	Població general sense mobilitat	7.778	6,0%	-	-	-
	Total	130.107	100,0%	507.984	9,8%	3,9
Sant Martí	Població general amb mobilitat	184.443	92,5%	740.047	14,2%	4,0
	Població general sense mobilitat	15.046	7,5%	-	-	-
	Total	199.488	100,0%	740.047	14,2%	3,7
Total Barcelona	Població general amb mobilitat	1.291.941	92,3%	5.201.227	100,0%	4,0
	Població general sense mobilitat	108.062	7,7%	-	-	-
	Total	1.400.003	100,0%	5.201.227	100,0%	3,7

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.3. Mobilitat de les persones residents segons tipus de recorregut

- Els desplaçaments realitzats per les persones residents a Barcelona es poden classificar, segons l'origen i la destinació 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.
- La població de Barcelona de 16 i més anys realitza en un dia feiner 5.201.227 desplaçaments: el 88% són desplaçaments interns, el 10,8% són de connexió entre Barcelona (562.843) i el 1,2% restant (63.536) són desplaçaments realitzats amb origen i destinació fora de la ciutat.
- La distribució entre homes i dones d'aquests desplaçaments mostra com les dones fan diàriament més desplaçaments interns i menys desplaçaments de connexió.



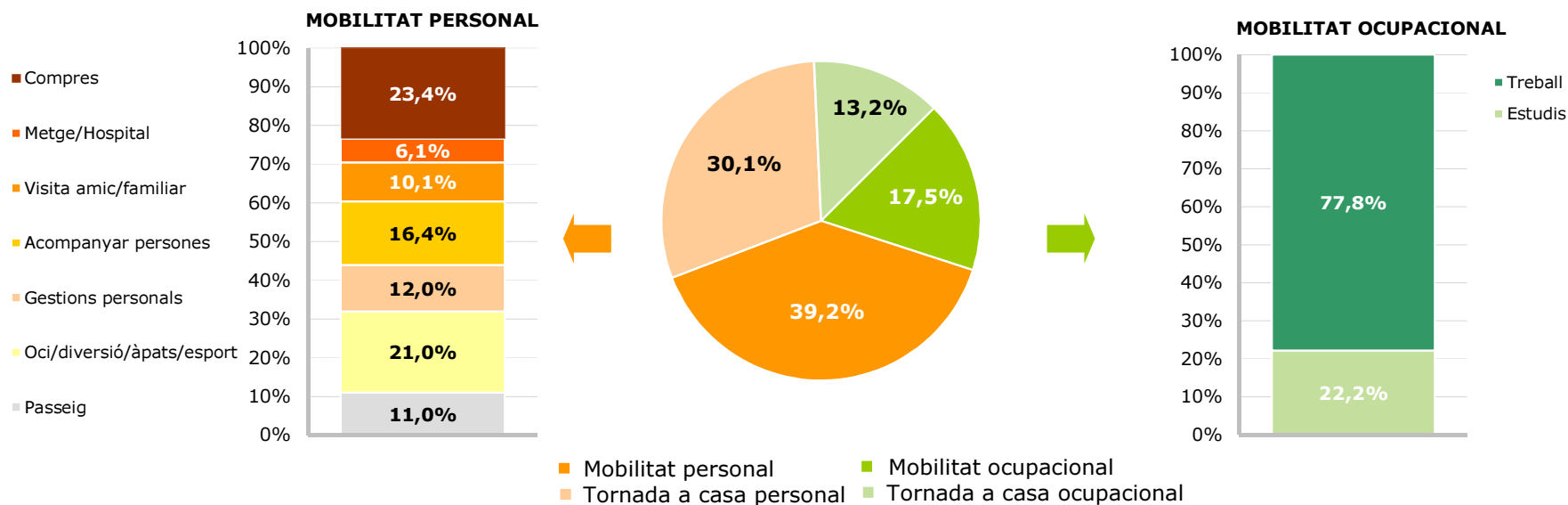
	Mitjana desplaçaments/dia		
	Homes	Dones	Total
Interns	3,23	3,30	3,27
Connexió	0,43	0,32	0,40

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- Dels 5,2 milions de desplaçaments fets per la població resident a Barcelona, el 69,3% es fan per motius personals, mentre que el 30,7% restant són desplaçaments fets per motius ocupacionals (incloent les tornades a casa des d'aquests motius).
 - En la mobilitat per motius personals destaquen els desplaçaments per anar a comprar (23,4%), seguit amb menor proporció dels desplaçaments per oci i lleure (21%). Els desplaçaments relacionats amb la càrrega familiar (compres i acompanyar a persones) representen el 39,8% de la mobilitat personal.
 - En la mobilitat ocupacional són majoritaris els desplaçaments per feina (77,8%).



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- La distribució dels desplaçaments en dia laborable, segons el motiu i el sexe, mostra:
 - Una major proporció de desplaçaments per motius ocupacionals entre els homes residents a Barcelona.
 - Les dones es desplacen més per motius personals, en especial fan més desplaçaments relacionats amb la càrrega familiar (compres i acompanyar a persones): el 18,3% del total. En el cas dels homes, la proporció d'aquesta mobilitat representa el 12,6% del total.

Motiu de desplaçament	Homes		Dones		Total	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Treball	378.348	15,5%	329.049	11,9%	707.397	13,6%
Estudis	90.349	3,7%	111.495	4,0%	201.844	3,9%
Mobilitat ocupacional	468.697	19,2%	440.544	16,0%	909.240	17,5%
Compres	191.233	7,8%	286.743	10,4%	477.976	9,2%
Metge/Hospital	42.687	1,7%	82.267	3,0%	124.954	2,4%
Visita amic/familiar	101.628	4,2%	103.891	3,8%	205.519	4,0%
Acompanyar persones	116.821	4,8%	218.296	7,9%	335.117	6,4%
Gestions personals	113.042	4,6%	131.347	4,8%	244.389	4,7%
Oci/diversió/àpats/esport	221.570	9,1%	205.879	7,5%	427.449	8,2%
Passeig	132.432	5,4%	91.901	3,3%	224.333	4,3%
Mobilitat personal	919.414	37,6%	1.120.325	40,7%	2.039.739	39,2%
Tornada a casa ocupacional	348.482	14,2%	338.151	12,3%	686.633	13,2%
Tornada a casa personal	709.576	29,0%	856.039	31,1%	1.565.615	30,1%
Tornada a casa	1.058.058	43,3%	1.194.190	43,3%	2.252.248	43,3%
Total	2.446.168	100,0%	2.755.059	100,0%	5.201.227	100,0%

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

MOTIUS DE LA MOBILITAT DIÀRIA

- La mobilitat diària del 56,4% de la població de Barcelona ciutat s'explica amb 10 cadenes de motius.
 - En concret, una quarta part de la mobilitat són per motius ocupacionals i les tornades i pels motius personals que no són de càrrega familiar i les tornades a casa.
- Les agrupacions de 4 i més motius expliquen la mobilitat diària del 60,3% de la població de Barcelona. Segons el sexe, no s'observen diferències importants en les combinacions de motius, presentant unes pautes molt similars entre homes i dones.

Cadena de motius	% població	Combinacions de motius	% homes	% dones	% població
OT	16,5%	1 motiu	0,8%	0,6%	0,7%
PT	9,5%	2 motius	31,3%	30,0%	30,6%
OTFT	5,9%	3 motius	6,7%	9,9%	8,4%
PTFT	4,9%	4 i més motius	61,3%	59,5%	60,3%
FT	4,7%				
OTOT	4,0%				
OTPT	3,9%				
FTFT	2,8%				
PFT	2,6%				
PTPT	1,7%				
Altres*	43,6%				

* 354 cadenes de motius diferents

O=Ocupacional

F=Personal Càrrega Familiar (compres + acompanyar persones) / P=Resta Personal

T=Tornada a casa

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

- En els desplaçaments amb origen i destinació la ciutat de Barcelona, tenen més importància els desplaçaments per motius personals.
- La mobilitat ocupacional és predominant en els desplaçaments de connexió.

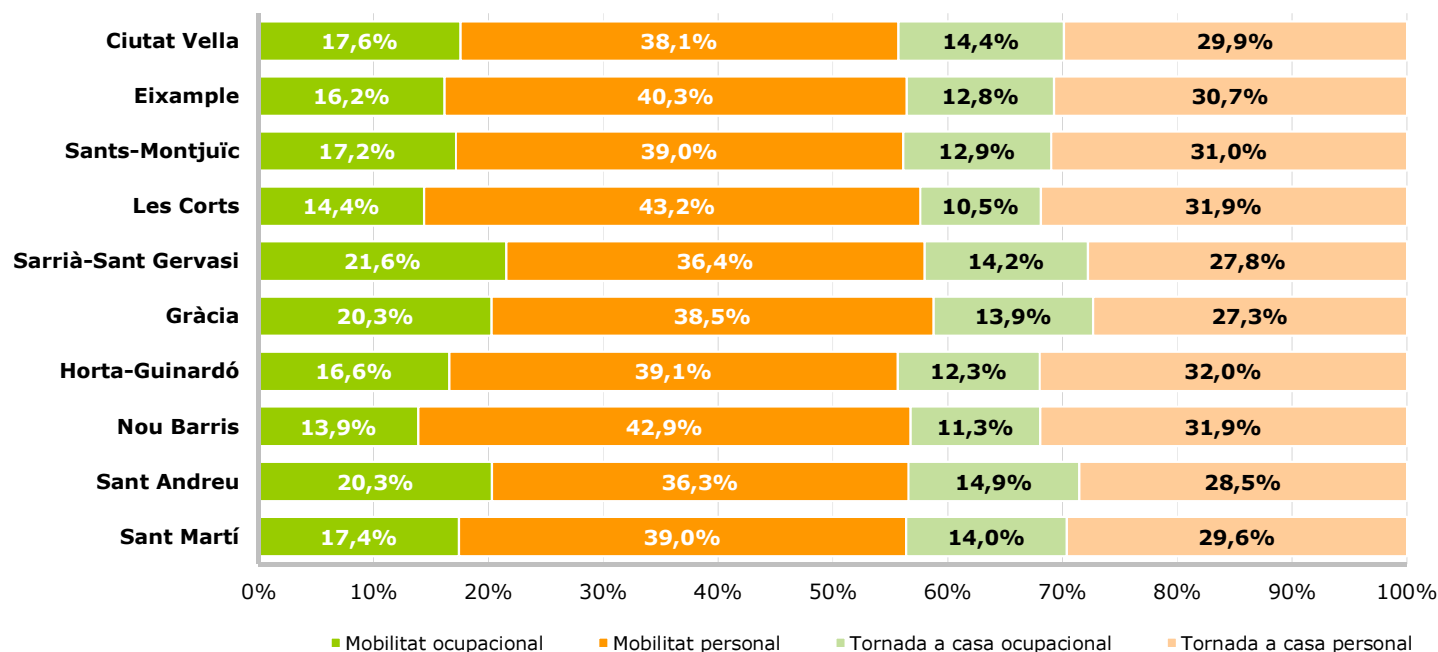
Motiu de desplaçament	INTERNS		CONNEXIÓ		EXTERNS		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat ocupacional	691.415	15,1%	196.433	34,9%	21.393	33,7%	909.240	17,5%
Mobilitat personal	1.884.778	41,2%	116.470	20,7%	38.490	60,6%	2.039.739	39,2%
Tornada a casa ocupacional	524.603	11,5%	160.987	28,6%	..	..	686.633	13,2%
Tornada a casa personal	1.474.052	32,2%	88.953	15,8%	..	..	1.565.615	30,1%
Total	4.574.848	100,0%	562.843	100,0%	63.536	100,0%	5.201.227	100,0%

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.3. Anàlisi territorial

- Els desplaçaments per motius personals són majoritaris en tots els fluxos de les persones residents a Barcelona ciutat, independentment del districte de residència. Tot i això, als districtes de Nou Barris i Les Corts, és on es dona una major proporció d'aquests desplaçaments inclòs les tornades a casa, amb valors superiors al 74% del total.
- En els desplaçaments de les persones residents a Gràcia, Sant Andreu i Sarrià-Sant Gervasi, la mobilitat ocupacional (només anades) és de més del 20% del conjunt de la mobilitat total.



2. Motiu del desplaçament

2.3. Anàlisi territorial

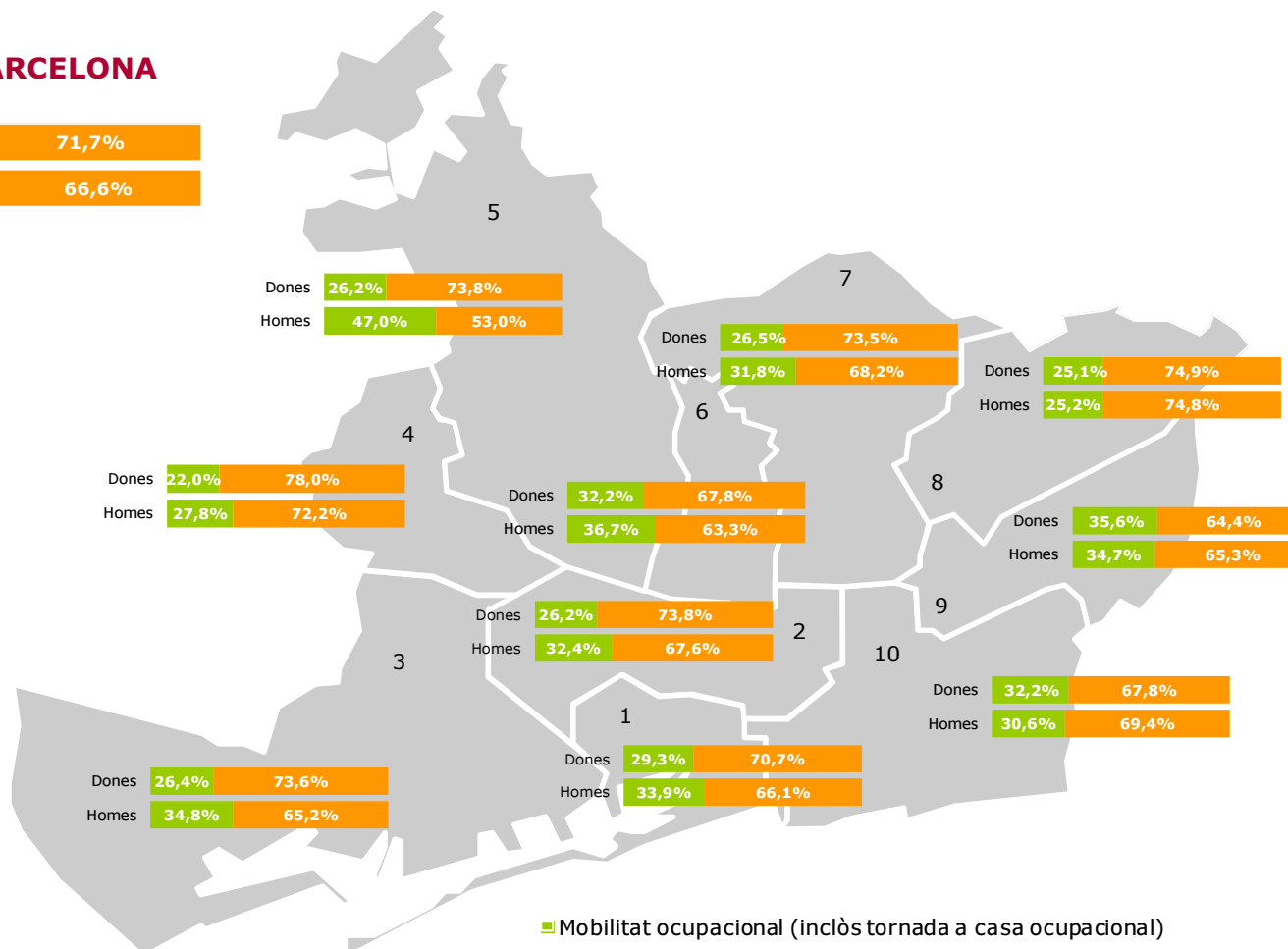
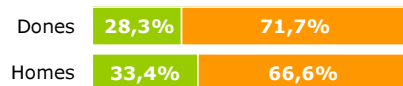
- L'anàlisi dels motius dels desplaçaments (tenint en compte que s'analitza la mobilitat ocupacional inclòs la respectiva tornada a casa i la mobilitat personal inclòs la tornada a casa des d'aquests motius), segons el sexe i el districte de residència mostra:
 - Les dones residents al districte de Sant Andreu, Gràcia i Sant Martí són les que tenen una major mobilitat ocupacional (amb una proporció superior al 32%). Les dones residents a Les Corts i Nou Barris presenten una proporció de desplaçaments per motius personals més elevada (per sobre del 74%).
 - En el cas dels homes, les persones residents a Sarrià-Sant Gervasi fan més desplaçaments per motius ocupacionals, amb una menor proporció de mobilitat personal. Les persones residents a Nou Barris és mouen més per motius personals.
 - Pel que fa a les diferències entre homes i dones, s'observa com a Sarrià-Sant Gervasi les pautes de mobilitat segons el motiu i el sexe del desplaçament són més diferents. Contràriament, a Sant Andreu i Nou Barris, les pautes de mobilitat entre homes i dones s'igualen.

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

2. Motiu del desplaçament

2.3. Anàlisi territorial

TOTAL BARCELONA



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

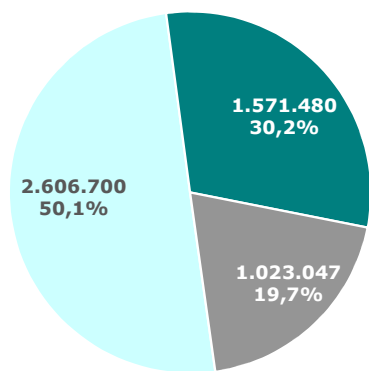
■ Mobilitat ocupacional (inclòs tornada a casa ocupacional)
 ■ Mobilitat personal (inclòs tornada a casa personal)

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- La població resident a Barcelona realitza la meitat dels seus desplaçaments amb modes no motoritzats (50,1%). La quota d'ús del transport públic és del 30,2%, mentre que el transport privat s'usa en un 19,7% dels desplaçaments.
 - La diferència més destacada en l'ús dels mitjans de transport entre barcelonins/nes es dona en els mitjans de transport privats, especialment en l'ús del cotxe com a conductor, superior entre els homes.
 - En relació al transport públic, també es donen diferències, especialment en l'ús de l'autobús, superior entre les dones; cal destacar que l'ús del metro és més semblant.
 - Pel que fa als modes no motoritzats, majoritaris tant en homes com en dones, s'observa com les dones fan major ús del caminar i els homes de la bicicleta.



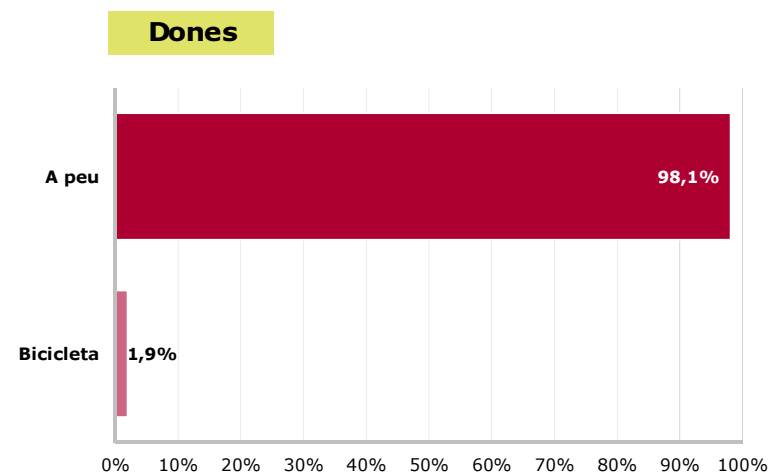
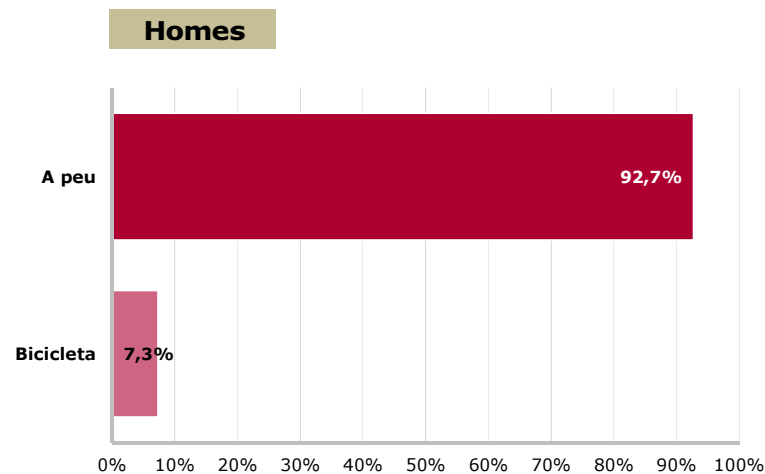
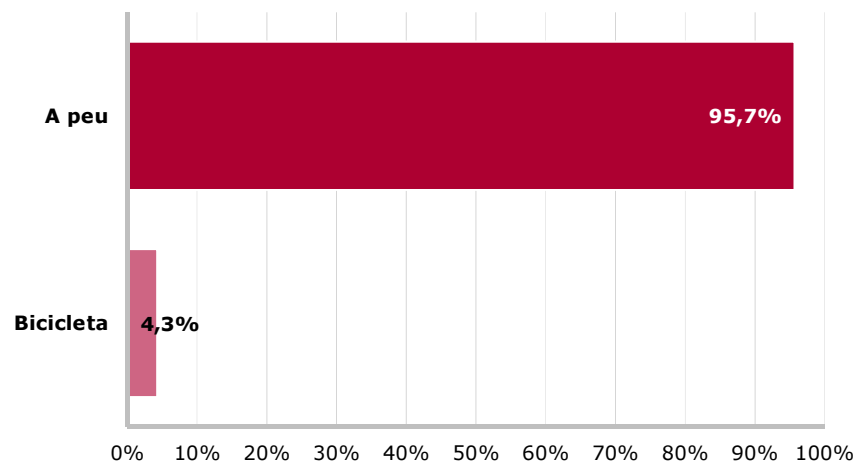
■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

Mitjà de transport	Homes		Dones		Total	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Caminant	1.073.696	43,9%	1.420.683	51,6%	2.494.379	48,0%
Bicicleta	84.693	3,5%	27.629	1,0%	112.321	2,2%
Total no motoritzat	1.158.388	47,4%	1.448.312	52,6%	2.606.700	50,1%
Autobús	181.729	7,4%	388.120	14,1%	569.849	11,0%
Metro	310.987	12,7%	384.431	14,0%	695.417	13,4%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	105.238	4,3%	131.980	4,8%	237.217	4,6%
Resta transport públic	37.374	1,5%	31.622	1,1%	68.997	1,3%
Total transport públic	635.328	26,0%	936.153	34,0%	1.571.480	30,2%
Cotxe conductor	375.823	15,4%	176.265	6,4%	552.088	10,6%
Cotxe acompanyant	33.280	1,4%	78.325	2,8%	111.605	2,1%
Moto	228.569	9,3%	116.004	4,2%	344.573	6,6%
Resta transport privat	14.781	0,6%	..	..	14.781	0,3%
Total transport privat	652.453	26,7%	370.594	13,5%	1.023.047	19,7%
Total	2.446.168	100,0%	2.755.059	100,0%	5.201.227	100,0%

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

MODES NO MOTORITZATS

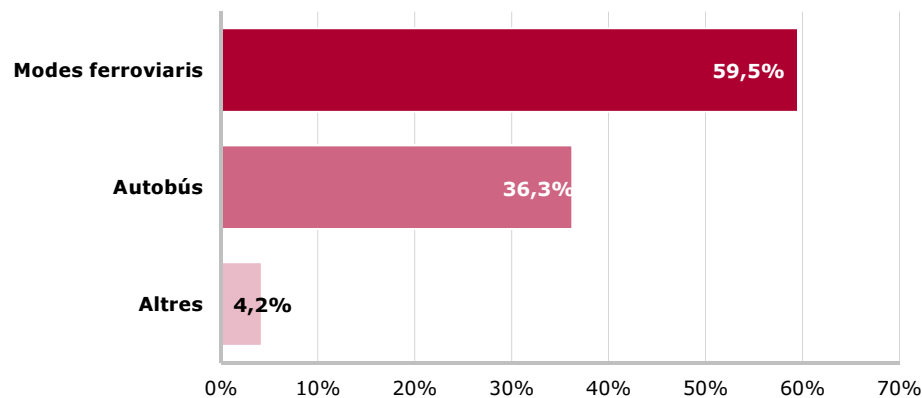


LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

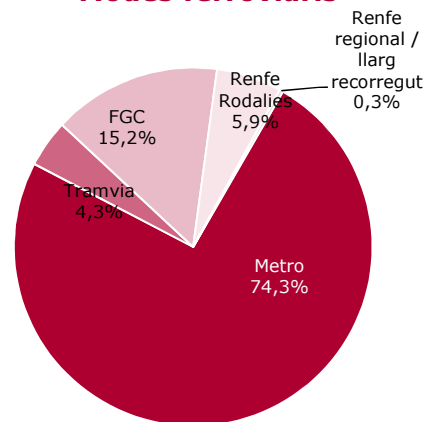
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

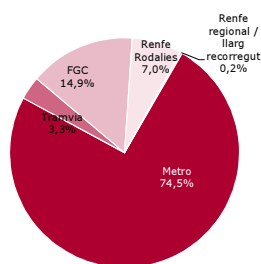
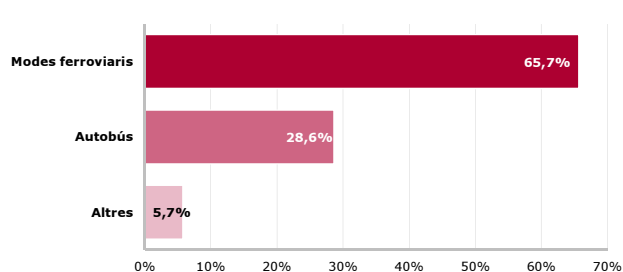
TRANSPORT PÚBLIC



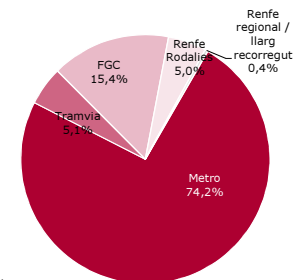
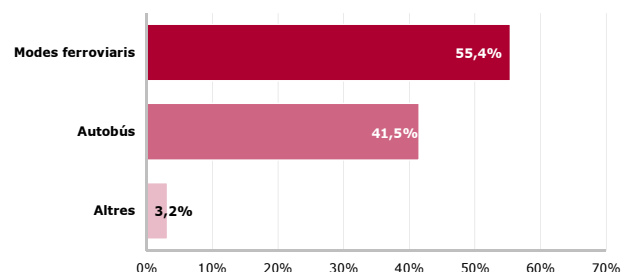
Modes ferroviaris



Homes



Dones

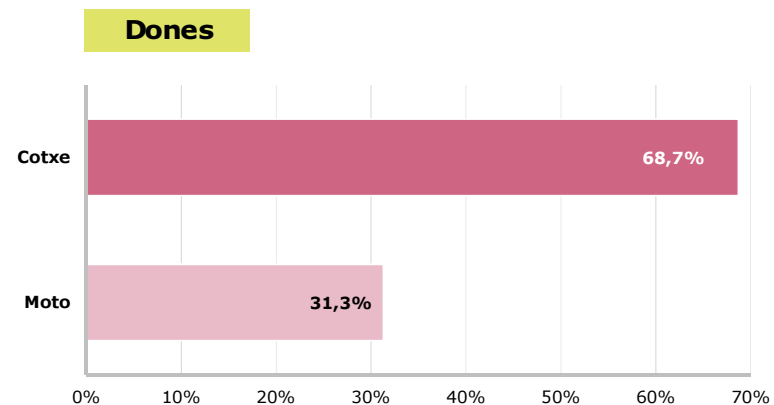
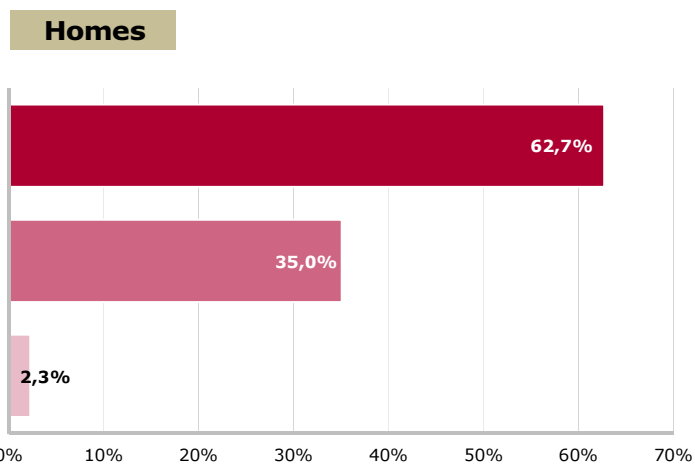
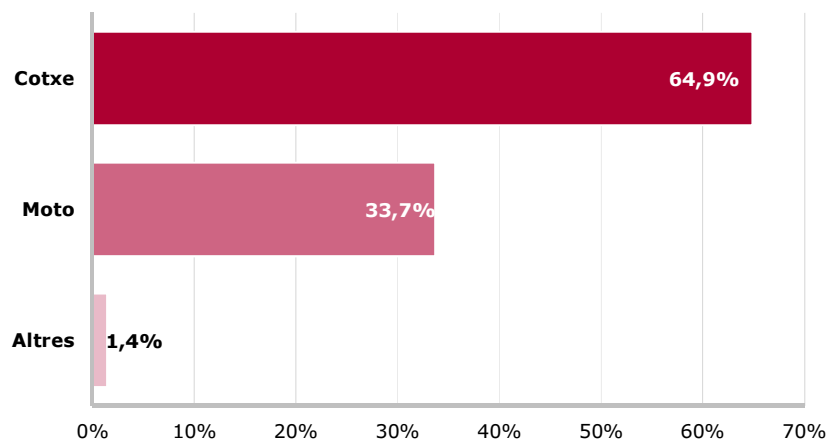


LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

TRANSPORT PRIVAT



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

TRANSPORT PRIVAT

- **La taxa d'ocupació mitjana** del cotxe (persones per vehicle) **declarada**, en els viatges en dia feiner de les persones residents a Barcelona és d'1,7.
 - Les dones tenen una major ocupació del cotxe que els homes.
 - Segons el districte de residència es constata com les persones residents als districtes de Sants-Montjuïc, les Corts i Nou Barris, tenen en els seus viatges en cotxe una ocupació lleugerament superior.

Homes	1,6 persones/vehicle
Dones	1,9 persones/vehicle

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

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

PERFIL D'USUARI SEGONS MITJÀ DE TRANSPORT

- Segons el mitjà de transport utilitzat en els desplaçaments de les persones 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 (sexe, edat i situació professional) i segons el motiu del desplaçament. Els resultats mostren:
 - 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 a peu, en autobús i en cotxe com acompanyant.
 - Els homes, de 30 a 64 anys, ocupats i que es desplacen per motius ocupacionals són els usuaris tipus de la bicicleta, el cotxe conductor i la moto conductor.
 - En relació als modes ferroviaris, la persona usuària tipus és una dona, de 30 a 64 anys, ocupada i que es desplaça per motius de feina i/o estudis.

	Peu	Bici	Autobús	Modes ferroviaris	Cotxe conductor	Cotxe acompanyant	Moto conductor
Sexe	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	65 i més anys	30-64 anys
Situació professional	Jubilat i pensionista	Actiu ocupat	Jubilat i pensionista	Actiu ocupat	Actiu ocupat	Jubilat i pensionista	Actiu ocupat
Motiu del desplaçament*	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional

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

3. Mode de transport

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- La població resident a Barcelona ciutat utilitza els mitjans de transport segons el tipus de recorregut que realitza:
 - En els fluxos interns s'utilitzen majoritàriament els modes no motoritzats (56,2%) seguit del transport públic (29,1%).
 - En els fluxos de connexió entre la ciutat de Barcelona i la resta de corones metropolitanes, s'utilitza sobretot el transport privat i el transport públic.
 - En la mobilitat externa, és majoritari l'ús del transport privat.

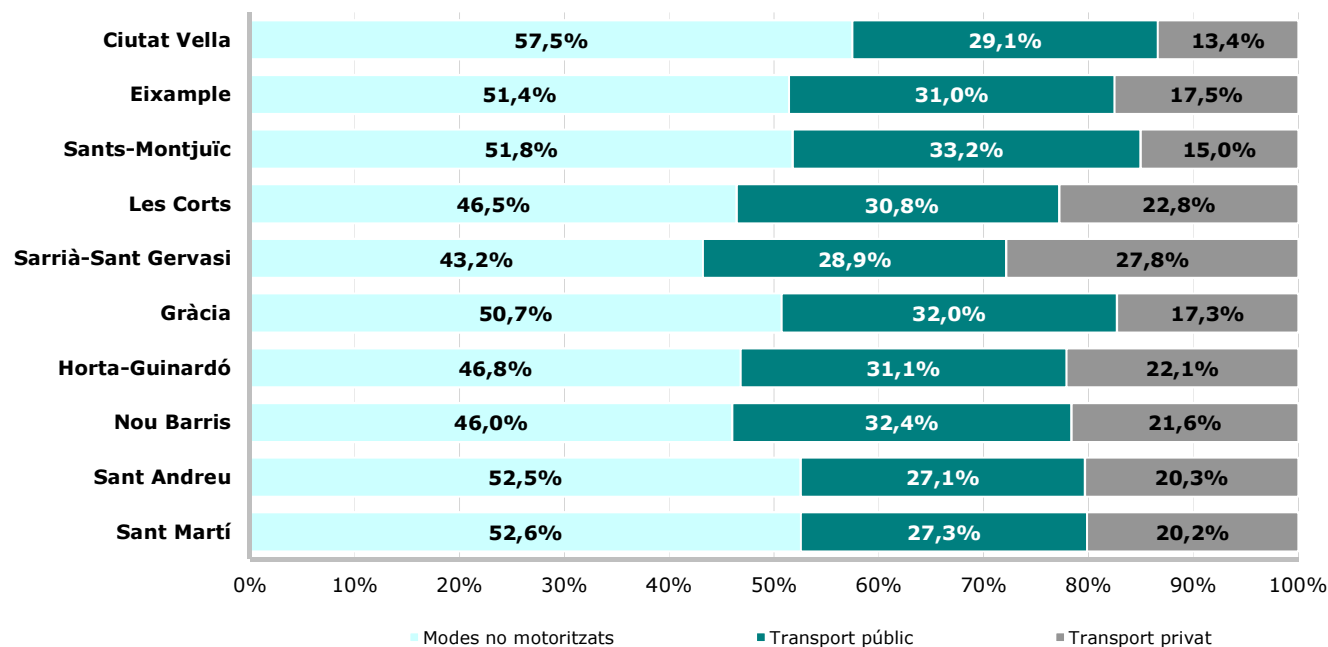
Mode de transport	INTERNES		CONNEXIÓ		EXTERNS		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Modes no motoritzats	2.568.844	56,2%	16.842	3,0%	21.014	33,1%	2.606.700	50,1%
Transport públic	1.329.554	29,1%	236.800	42,1%	..	..	1.571.480	30,2%
Transport privat	676.451	14,8%	309.200	54,9%	37.396	58,9%	1.023.047	19,7%
Total	4.574.848	100,0%	562.843	100,0%	63.536	100,0%	5.201.227	100,0%

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

- Els modes no motoritzats són predominants en tots els districtes, especialment a Ciutat Vella, amb una quota d'ús que s'apropa al 60%. Aquest mateix districte és alhora on es fa un menor ús del transport privat (13,4%).
- Les persones residents a Sants Montjuïc i Nou Barris són les que fan un major ús del transport públic (33,2% i 32,4% respectivament).
- Les persones residents al districte de Sarrià-Sant Gervasi són les que tenen quota d'ús del transport privat superior, gairebé del 28%. També són les que fan un menor ús dels modes no motoritzats.



3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

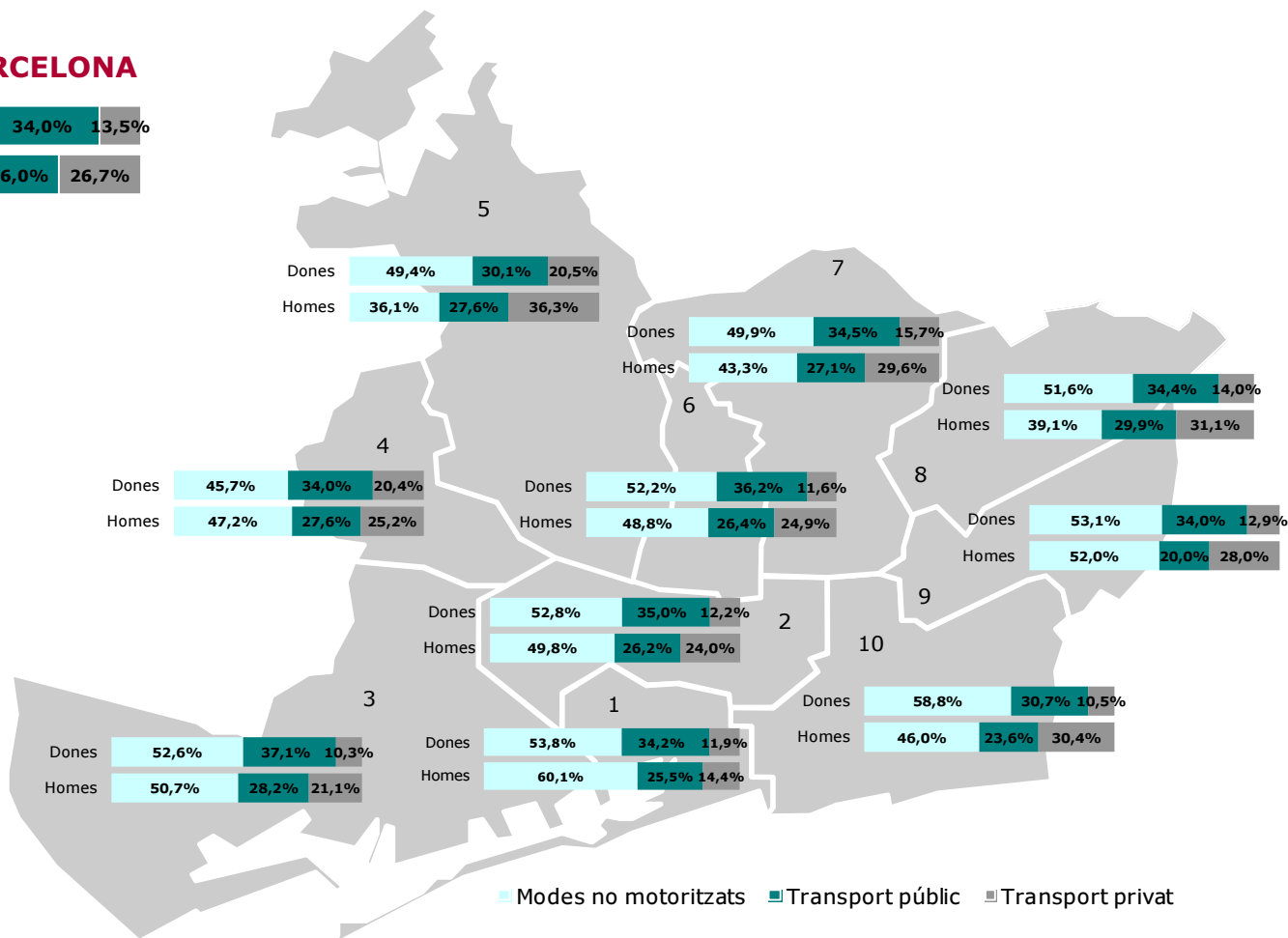
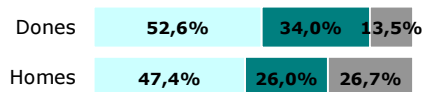
- L'anàlisi de l'ús dels modes de transport segons el sexe i el districte de residència mostra:
 - Les dones residents a Sant Martí són les que es desplacen més a peu, i alhora entre les que presenten una menor quota d'ús del transport públic. Per contra, les dones resident a Sants Montjuïc presenta una quota d'ús del transport públic més elevada de tota la ciutat (37,1%) i també entre les menors pel que fa a l'ús del transport privat (conjuntament amb Gràcia i Sant Martí). En relació al transport privat, són les dones residents a Sarrià-Sant Gervasi i Les Corts les que en fan més ús en termes relatius.
 - En el cas dels homes, són les persones residents a Ciutat Vella les que fan més ús de l'anar a peu i la bicicleta, mentre que les de Nou Barris i els de Sarrià-Sant Gervasi, en fan el menor ús. Al mateix temps els homes de Nou Barris, presenten la major quota modal del transport públic. Els homes residents al districte de Sarrià-Sant Gervasi són els que utilitzen més el vehicle privat.
 - Pel que fa a les diferències entre homes i dones, s'observa com en el cas dels modes no motoritzats és a Sant Martí i a Sarrià-Sant Gervasi on hi ha majors diferències. En relació al transport públic és al districte de Gràcia on homes i dones fan un ús més similar d'aquests mitjans, mentre que a Sant Andreu aquest ús és més dispar. Pel que fa al transport privat a Ciutat Vella és on hi ha menys diferències entre homes i homes.

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

TOTAL BARCELONA



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

■ Modes no motoritzats ■ Transport públic ■ Transport privat

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- Segons el nombre de mitjans de transport utilitzats, els desplaçaments poden ser unimodals o multimodals; 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 90,2% dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona són unimodals, mentre que el 9,8% són multimodals.
 - Els modes que presenten una major multimodalitat són els modes no motoritzats i el transport públic.
 - Els desplaçaments de les dones presenten una major multimodalitat.

	Homes	Dones	Total
Unimodal	91,7%	88,9%	90,2%
Multimodal	8,3%	11,1%	9,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Mitjà de transport	Homes		Dones		Total	
	Etapes	%	Etapes	%	Etapes	%
Caminant	1.219.115	45,2%	1.619.261	51,8%	2.838.376	48,8%
Bicicleta	86.429	3,2%	30.945	1,0%	117.374	2,0%
Total no motoritzat	1.305.544	48,4%	1.650.206	52,8%	2.955.750	50,8%
Autobús	239.314	8,9%	478.308	15,3%	717.622	12,3%
Metro	341.002	12,6%	441.531	14,1%	782.533	13,4%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, ...)	107.217	4,0%	132.304	4,2%	239.521	4,1%
Resta transport públic	43.274	1,6%	42.562	1,4%	85.836	1,5%
Total transport públic	730.806	27,1%	1.094.705	35,0%	1.825.512	31,4%
Cotxe	414.299	15,4%	260.081	8,3%	674.380	11,6%
Moto	231.295	8,6%	119.259	3,8%	350.554	6,0%
Resta vehicle privat	14.781	0,5%	..	0,0%	14.781	0,3%
Total vehicle privat	660.375	24,5%	379.340	12,1%	1.039.715	17,9%
TOTAL ETAPES	2.696.725	100,0%	3.124.251	100,0%	5.820.976	100,0%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	2.446.168		2.755.059		5.201.227	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,10		1,13		1,12	

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- Els desplaçaments unimodals, tant en el cas dels homes com de les dones, es fan principalment caminant i en bicicleta, seguit del transport públic, entre les dones, i del transport privat, entre els homes.
- Les cadenes modals més utilitzades per tota la població resident a Barcelona en un dia feiner, són les que combinen l'anar a peu o la bicicleta amb el transport públic, seguit de la combinació de diferents mitjans de transport públic.

Desplaçaments unimodals

Mode de transport	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Modes no motoritzats	1.156.707	51,6%	1.446.585	59,1%	2.603.292	55,5%
Transport públic	441.004	19,7%	638.316	26,1%	1.079.319	23,0%
Transport privat	644.784	28,8%	363.216	14,8%	1.008.000	21,5%
Total	2.242.494	100,0%	2.448.117	100,0%	4.690.611	100,0%

Desplaçaments multimodals. Principals cadenes

Cadenes modals	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzat + T. Públic	105.636	51,9%	156.576	51,0%	262.212	51,4%
T. Públic + T. Públic	80.766	39,7%	133.164	43,4%	213.930	41,9%
Resta cadenes modals	17.273	8,5%	17.202	5,6%	34.474	6,8%
Total	203.674	100,0%	306.941	100,0%	510.616	100,0%

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.5.1. Dades generals

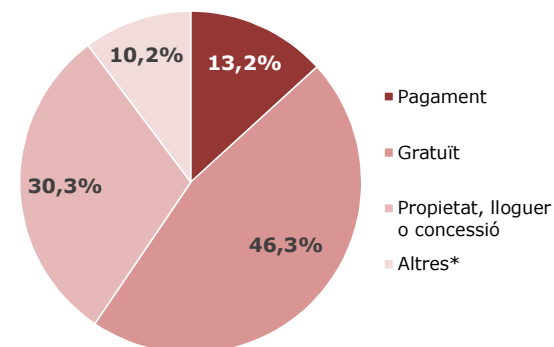
- El lloc d'aparcament del **cotxe** en un dia laborable de les persones residents a Barcelona és bastant heterogeni. Així, els llocs més habituals són en aparcaments de propietat, lloguer o concessió i al carrer.
 - En funció de si s'efectua pagament, s'observa com el 46,3% dels estacionaments són gratuïts.
- Pel que fa a l'aparcament de la **moto**, aquest es concentra en un dia laborable al carrer. L'aparcament en propietat i de pagament obté menys representació que en el cas del cotxe.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	39,3%	66,5%
Propietat, lloguer o concessió	30,3%	22,9%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)	18,2%	7,5%
Altres**	12,2%	..
Total	100,0%	100,0%

* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: parking de pagament; intercanvi; només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

Aparcament cotxe



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

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

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

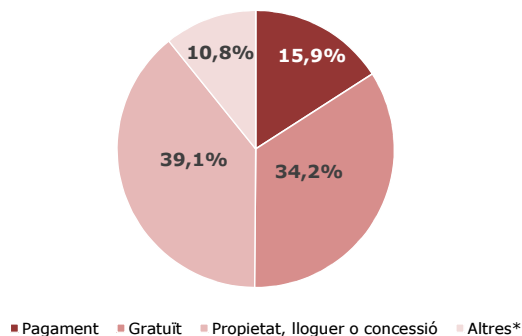
- El lloc d'aparcament del cotxe en els desplaçaments en destinació al mateix municipi de residència mostra una major proporció de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, que en els desplaçaments on la destinació és a un municipi diferent al de residència. En aquests casos l'aparcament més habitual és al carrer i en espais reservats en destinació, i de manera gratuïta.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	34,9%	52,4%
Propietat, lloguer o concessió	39,1%	..
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	13,0%	33,8%
Altres**	13,0%	9,7%
Total	100,0%	100,0%

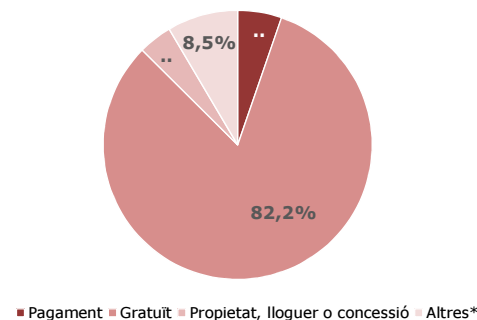
* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: parking de pagament; intercanvi; només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

Municipi de destinació al municipi de residència



Municipi de destinació a un altre municipi



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

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.5.3. Lloc d'aparcament del cotxe segons el motiu

- El lloc d'aparcament del cotxe mostra diferències en funció del motiu pel qual s'efectua el desplaçament:
 - En els desplaçaments per motius ocupacionals s'utilitza principalment l'aparcament al carrer, seguit de l'aparcament reservat en destinació.
 - En els motius personals, l'aparcament al carrer és majoritari.
 - En la tornada a casa, l'aparcament en propietat/lloguer/concessió és el més freqüent (engloba el 70,1% dels viatges per aquest motiu).

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Carrer*	47,1%	48,9%	26,6%	39,3%
Propietat, lloguer o concessió	..	..	70,1%	30,3%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	41,1%	21,1%	..	18,2%
Altres**	8,6%	27,9%	..	12,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: parking de pagament; intercanvi; només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

- Els desplaçaments de les persones residents a Barcelona per motius de treball i estudis (i les respectives tornades a casa) es fan majoritàriament en transport públic. Per contra, quan el desplaçament és per motius personals predomina l'anar a peu. El transport privat té menys incidència en aquest tipus de desplaçaments que els que són per treball i estudis.

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	215.174	1.236.794	165.631	989.100	2.606.700
	Transport públic	398.030	506.736	311.242	355.473	1.571.480
	Transport privat	296.036	296.209	209.760	221.042	1.023.047
	Total	909.240	2.039.739	686.633	1.565.615	5.201.227
% columna	Modes no motoritzats	23,7%	60,6%	24,1%	63,2%	50,1%
	Transport públic	43,8%	24,8%	45,3%	22,7%	30,2%
	Transport privat	32,6%	14,5%	30,5%	14,1%	19,7%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	8,3%	47,4%	6,4%	37,9%	100,0%
	Transport públic	25,3%	32,2%	19,8%	22,6%	100,0%
	Transport privat	28,9%	29,0%	20,5%	21,6%	100,0%
	Total	17,5%	39,2%	13,2%	30,1%	100,0%

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	108.959	533.239	80.552	435.638	1.158.388
	Transport públic	159.269	205.686	123.014	147.359	635.328
	Transport privat	200.468	180.488	144.917	126.579	652.453
	Total	468.697	919.414	348.482	709.576	2.446.168
% columna	Modes no motoritzats	23,2%	58,0%	23,1%	61,4%	47,4%
	Transport públic	34,0%	22,4%	35,3%	20,8%	26,0%
	Transport privat	42,8%	19,6%	41,6%	17,8%	26,7%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	9,4%	46,0%	7,0%	37,6%	100,0%
	Transport públic	25,1%	32,4%	19,4%	23,2%	100,0%
	Transport privat	30,7%	27,7%	22,2%	19,4%	100,0%
	Total	19,2%	37,6%	14,2%	29,0%	100,0%

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	106.215	703.555	85.079	553.463	1.448.312
	Transport públic	238.761	301.050	188.228	208.114	936.153
	Transport privat	95.568	115.720	64.843	94.463	370.594
	Total	440.544	1.120.325	338.151	856.039	2.755.059
% columna	Modes no motoritzats	24,1%	62,8%	25,2%	64,7%	52,6%
	Transport públic	54,2%	26,9%	55,7%	24,3%	34,0%
	Transport privat	21,7%	10,3%	19,2%	11,0%	13,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	7,3%	48,6%	5,9%	38,2%	100,0%
	Transport públic	25,5%	32,2%	20,1%	22,2%	100,0%
	Transport privat	25,8%	31,2%	17,5%	25,5%	100,0%
	Total	16,0%	40,7%	12,3%	31,1%	100,0%

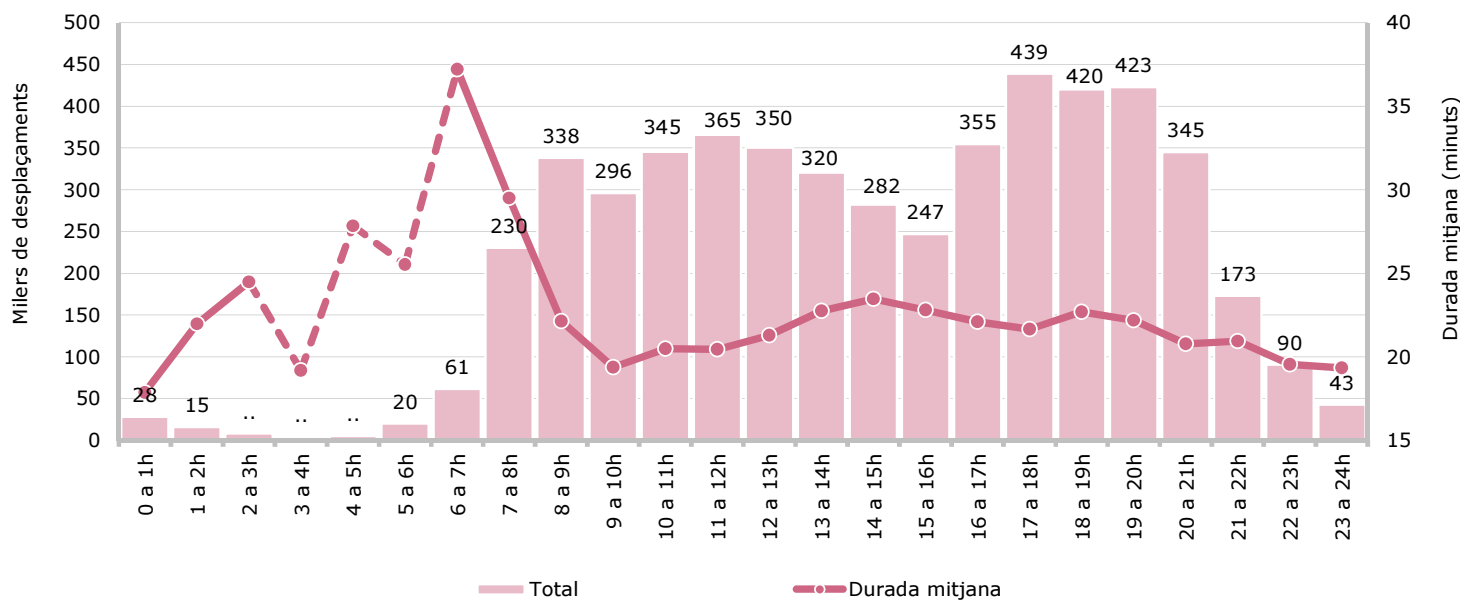
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Dades globals

- Els desplaçaments al llarg d'un dia feiner de la població resident a Barcelona, mostren una distribució horària força homogènia, exceptuant un període de màxima concentració a la tarda, entre les 17 i les 20 hores. En aquestes tres hores, quan es fan més de 420 milers de desplaçaments per hora, es concentra prop d'una quarta part de la mobilitat diària. Aquest període coincideix amb les sortides de la feina i de l'escola i també amb l'horari d'ús de bona part dels serveis i comerços.
- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments no presenta grans variacions al llarg d'un dia feiner. El que sí que s'observa és que aquells iniciats a primeres hores del matí (6 i 7 hores) són de major durada.



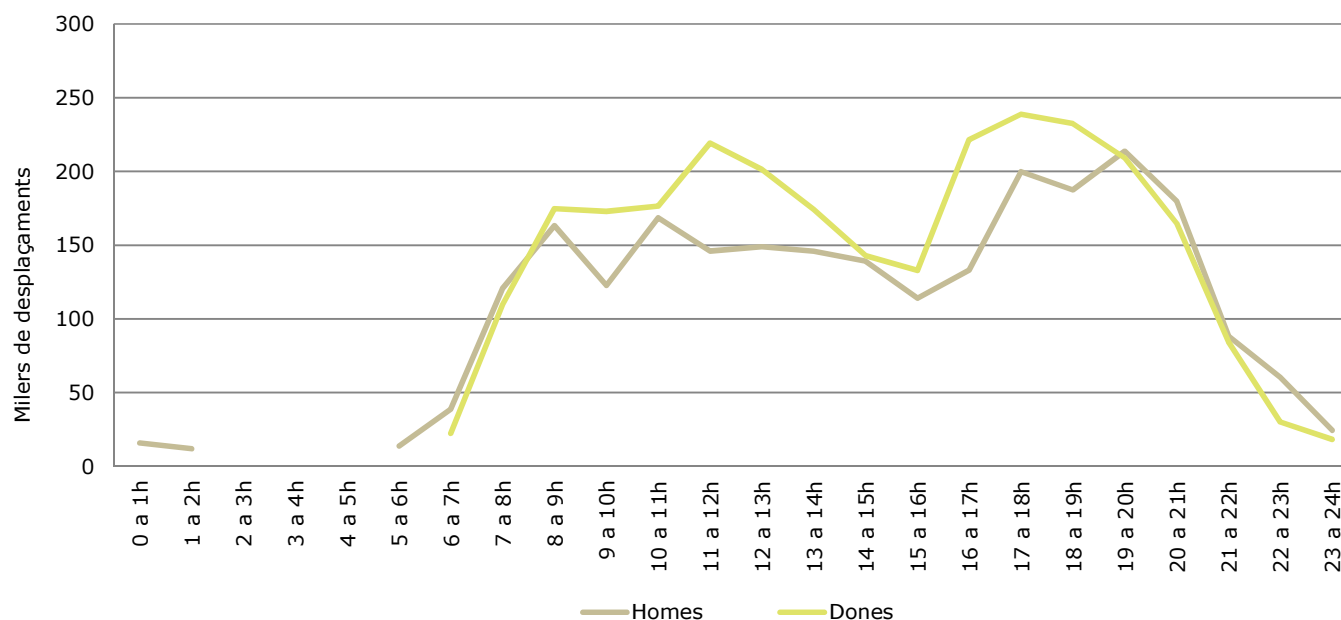
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Dades globals

- Les franges horàries de major mobilitat de les dones es donen entre les 11 i les 14 hores, al matí, i entre les 16 i les 19 hores, a la tarda.
- En el cas dels homes, és només a la tarda quan hi ha una franja que concentra més desplaçaments (entre les 17 i les 20h) sent de menor intensitat en relació a les dones.



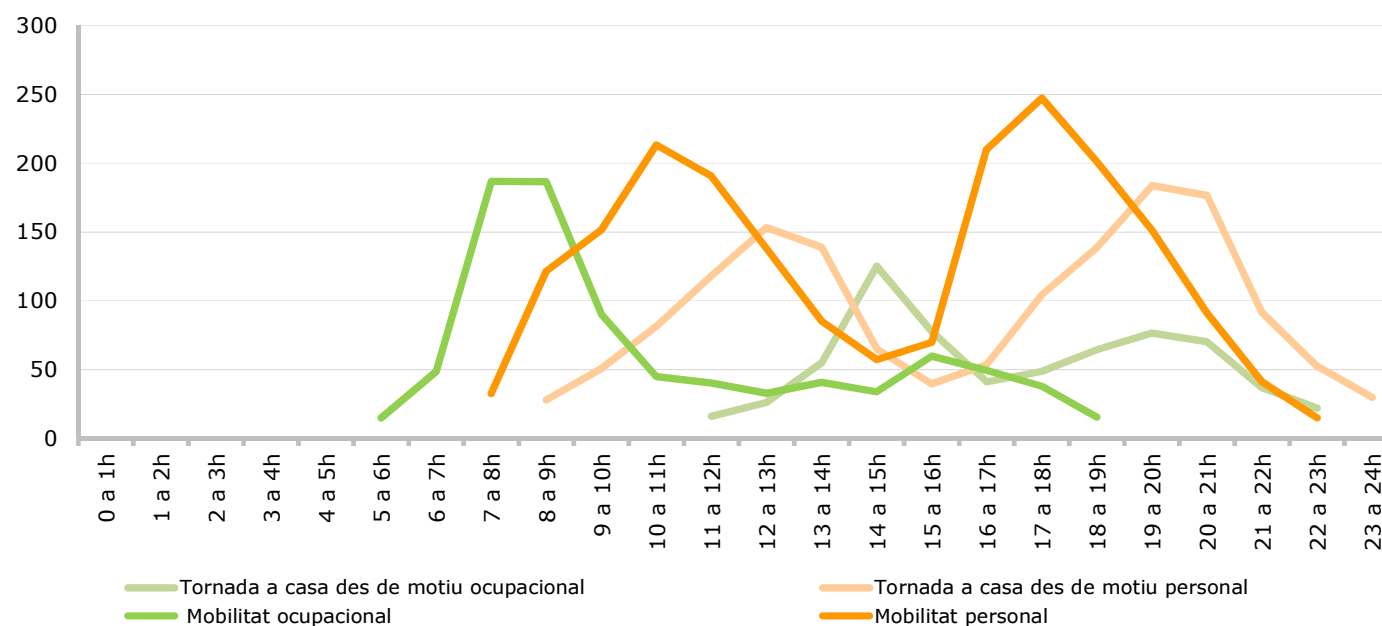
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons el motiu

- Els desplaçaments de les persones residents a Barcelona presenten una distribució horària al llarg d'un dia feiner diferent segons el motiu del desplaçament:
 - Els desplaçaments per motius de treball i estudis són els majoritaris a primeres hores del matí; al llarg del matí són els desplaçaments per motius personals els predominants; a partir de les 12 hores, la majoria de desplaçaments són de tornada a casa; a partir de les 16 hores, són els desplaçaments per motius personals els majoritaris i fins les 19 hores, moment en que s'efectuen les tornades a casa des de qualsevol motiu.



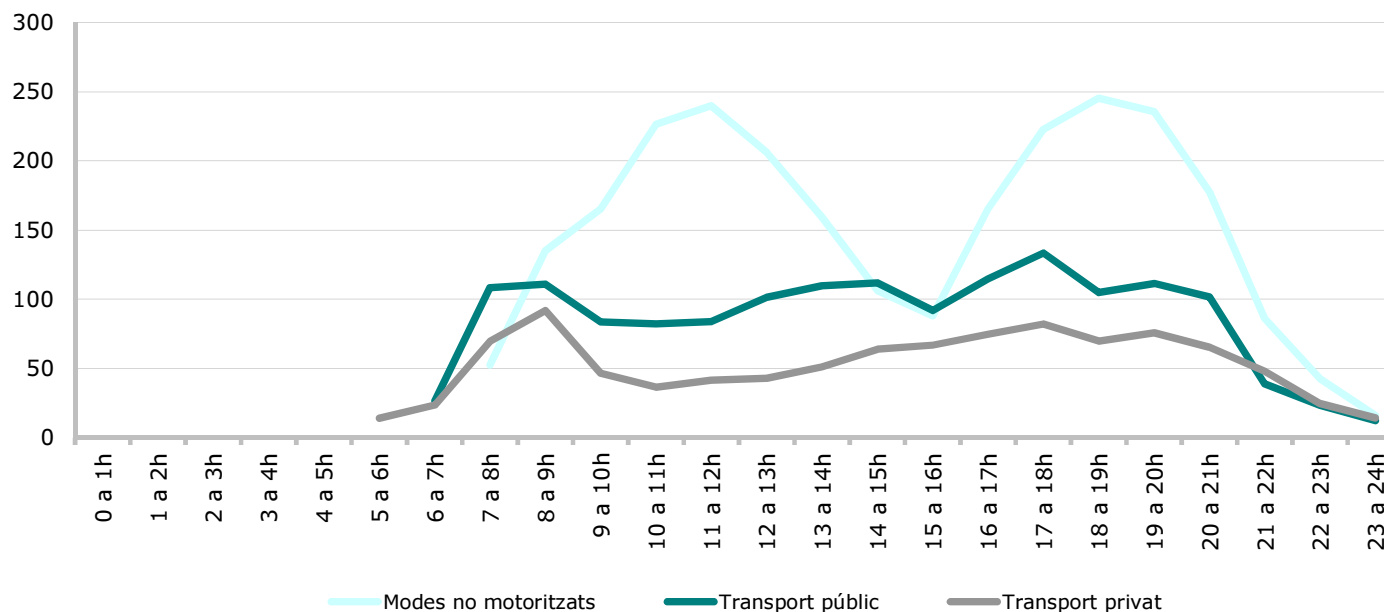
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.3. Distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport

- La distribució horària al llarg d'un dia feiner segons el mode de transport utilitzat, mostra com la intensitat dels desplaçaments caminant i en bicicleta és superior als modes motoritzats en gairebé totes les franges horàries analitzades. Només és de 14 a 16 hores, quan la mobilitat no motoritzada decreix i s'equilibra amb els altres modes de transport.
- Cal tenir en compte que la mobilitat amb els modes no motoritzats presenta una pauta diària similar a la de la mobilitat personal, mentre que el transport públic i el transport privat s'assimila més a la distribució de la mobilitat ocupacional i les respectives tornades a casa.



5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.1. Dades globals

- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona és de 22,1 minuts. Segons el sexe de l'entrevistat, s'observa com els homes perceben els seus desplaçaments amb una durada lleugerament superior que les dones. Aquest fet s'associa a una major distància dels desplaçaments dels homes, respecte les dones.
- En tota la població analitzada, 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, 20 minuts. En considerar els desplaçaments amb origen o destinació Barcelona, la durada mitjana percebuda augmenta fins els 45 minuts. En aquest cas les diferències per sexe s'accentuen, sent les dones les que triguen més en efectuar els seus desplaçaments.

Tipus de recorregut	Homes		Dones		Total	
	Durada mitjana	Desplaçaments	Durada mitjana	Desplaçaments	Durada mitjana	Desplaçaments
Interns	20,0	2.083.693	19,6	2.491.155	19,8	4.574.848
Connexió	38,8	323.461	44,6	239.382	41,2	562.843
Total*	22,5	2.446.168	21,8	2.755.059	22,1	5.201.227

* Inclou desplaçaments interns, connexió i externs

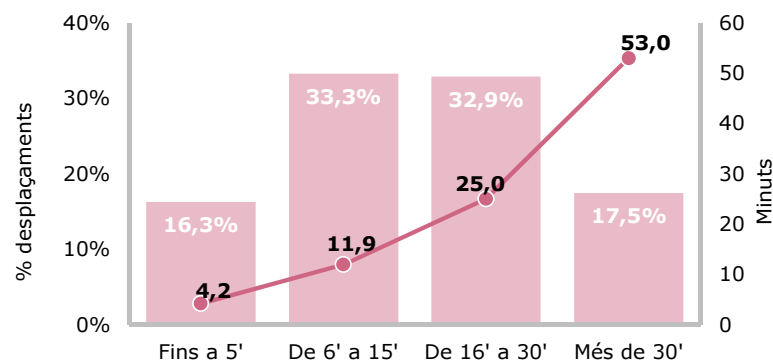
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

5. El temps de la mobilitat

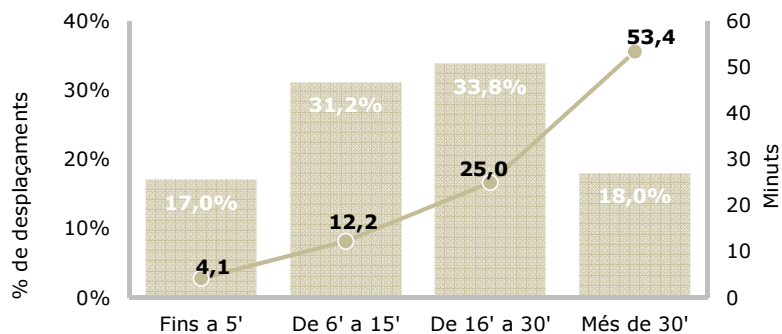
5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.1. Dades globals

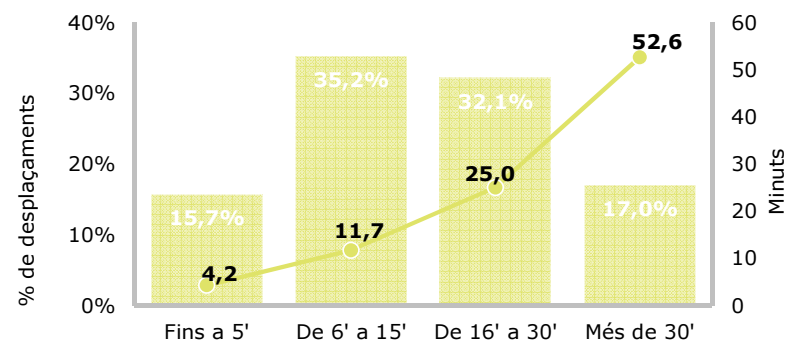
- El 66,2% dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona tenen una durada mitjana d'entre 6 i 30 minuts; el 16,3% són desplaçaments amb una durada de 5 o menys minuts; els desplaçaments amb una durada superior (més de 30 minuts), representen el 17,5% del total.
- Aquestes dades no difereixen gaire segons el sexe de l'entrevistat.



Homes



Dones



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

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 6 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.
- No es donen diferències rellevants entre homes i dones.

Motiu de desplaçament	Homes	Dones	Total
	Durada mitjana	Durada mitjana	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	24,8	26,3	25,5
Mobilitat personal	20,2	19,1	19,6
Tornada a casa ocupacional	27,5	28,4	28,0
Tornada a casa personal	21,6	20,3	20,9
Total	22,5	21,8	22,1

Motiu de desplaçament	Homes	Dones	Total
	Durada mitjana	Durada mitjana	Durada mitjana
Treball	24,0	26,3	25,1
Estudis	27,9	26,4	27,1
Compres	12,1	13,5	12,9
Metge/Hospital	22,7	22,5	22,6
Visita amic/familiar	21,2	24,8	23,0
Acompanyar persones	16,2	15,6	15,8
Gestions personals	20,9	20,3	20,6
Oci/diversió/àpats/esports	17,2	19,2	18,2
Passeig	38,3	33,3	36,3
Tornada a casa ocupacional	27,5	28,4	28,0
Tornada a casa personal	21,6	20,3	20,9
Total	22,5	21,8	22,1

Temps expressat en minuts

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

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 per ferrocarril de rodalia (FGC i Rodalies Renfe), que permeten connexions a bona part del territori metropolità, són en els què les persones entrevistades declaren invertir-hi més temps (55 i 41 minuts respectivament).
- Els desplaçaments de menor durada són els què es fan a peu (16 minuts) i en moto conductor (15 minuts).

Mode de transport	Homes	Dones	Total
	Durada mitjana	Durada mitjana	Durada mitjana
Modes no motoritzats	17,9	15,3	16,5
Transport públic	31,4	32,0	31,8
Transport privat	22,1	21,1	21,7
Total	22,5	21,8	22,1

Mitjà de transport	Total
	Durada mitjana
Caminant	16,2
Bicicleta	21,7
Autobús	29,2
Metro	30,0
Tramvia	29,3
FGC	41,3
Renfe Rodalies	54,8
Taxi	19,0
Cotxe com a conductor	24,7
Cotxe com a acompanyant	24,1
Moto com a conductor	15,5
Total	22,1

Temps expressat en minuts

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

6. La mobilitat segons segments de població

6.1. Grau de mobilitat

- **Sexe:** no hi ha diferències destacables.
- **Edat:** el grau de mobilitat creix lleugerament fins als 64 anys, quan disminueix la mitjana de desplaçaments diaris (tant homes com dones).
- **Situació professional:** els homes en atur i les dones que es dediquen a les tasques de la llar són els que realitzen un major nombre de desplaçaments. Per contra, i tenint en compte tota la població, 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	3,8	4,0
Dones	3,6	4,0
De 16 a 29 anys	3,6	3,7
De 30 a 64 anys	3,9	4,2
De 65 i més anys	3,4	3,9
Actiu ocupat	3,8	4,0
Actiu en atur	4,1	4,4
Jubilat o pensionista	3,5	4,0
Tasques de la llar*	4,6	4,9
Estudiant	3,2	3,4
Sense estudis	2,6	3,5
Primaris	3,3	3,8
Secundaris	3,8	4,1
Estudis universitaris	3,9	4,1
Total	3,7	4,0

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

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

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

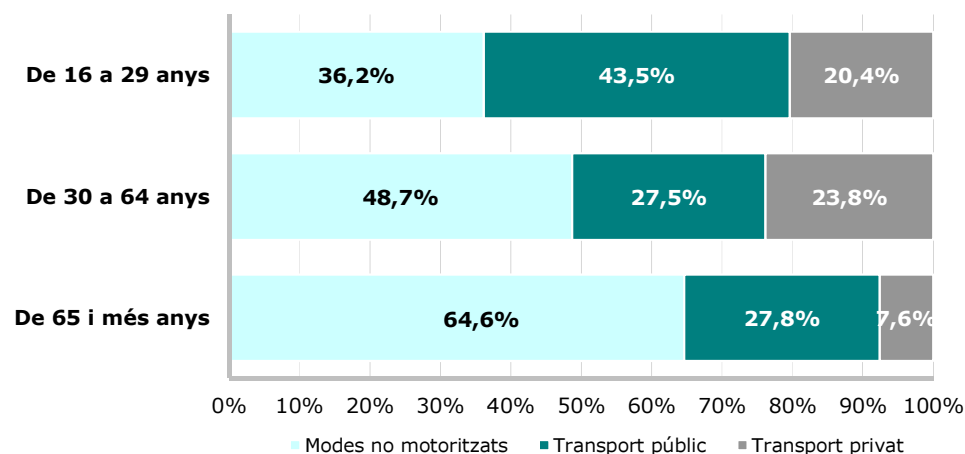
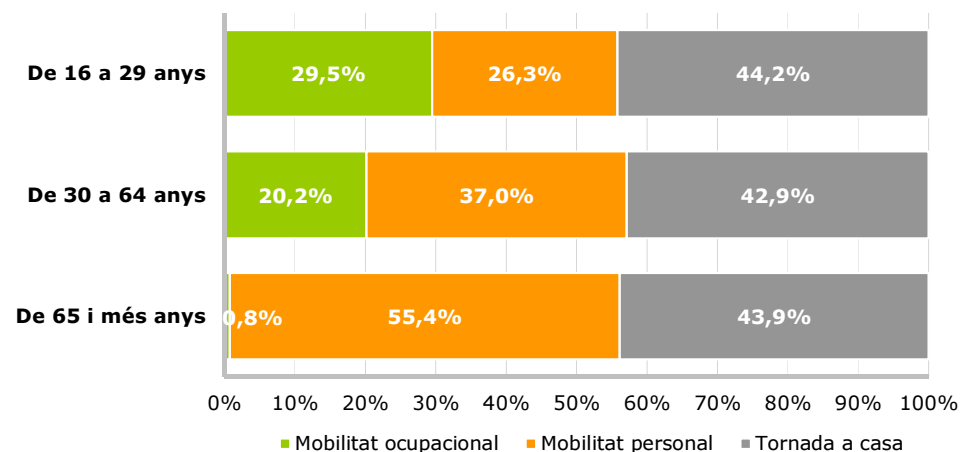
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.1. Edat

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La mobilitat personal és superior a la mobilitat ocupacional en els tres grups d'edat. Tot i això, en el cas de la població jove, la distància és menys marcada degut al pes de la mobilitat per estudis.
- El transport públic és utilitzat en major mesura per la població entre 16 i 29 anys. La gent gran es mou majoritàriament a peu.



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.2. Edat i sexe

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La població de 30 a 64 anys és la que presenta majors diferències entre homes i dones, segons el motiu del desplaçament. Els homes d'aquesta edat presenten una major proporció de desplaçaments per motius ocupacionals, mentre que les dones superen els homes en els desplaçament personals.
- En relació als modes de transport, les dones tenen en general, independentment de l'edat tenen unes proporcions d'ús superiors dels modes no motoritzats i del transport públic que en el cas dels homes, que presenten unes quotes modals superiors en el transport privat.

Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	De 16 a 29 anys	28,8%	27,6%	43,6%	100,0%
	De 30 a 64 anys	22,3%	34,9%	42,8%	100,0%
	De 65 i més anys	..	54,7%	44,4%	100,0%
	Total	19,2%	37,6%	43,3%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	30,2%	25,0%	44,8%	100,0%
	De 30 a 64 anys	18,3%	38,7%	42,9%	100,0%
	De 65 i més anys	..	55,9%	43,5%	100,0%
	Total	16,0%	40,7%	43,3%	100,0%
Total		17,5%	39,2%	43,3%	100,0%

Sexe	Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	De 16 a 29 anys	38,9%	39,8%	21,3%	100,0%
	De 30 a 64 anys	45,5%	21,0%	33,4%	100,0%
	De 65 i més anys	60,5%	28,2%	11,4%	100,0%
	Total	47,4%	26,0%	26,7%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	33,2%	47,5%	19,4%	100,0%
	De 30 a 64 anys	51,5%	33,1%	15,4%	100,0%
	De 65 i més anys	67,9%	27,5%	4,6%	100,0%
	Total	52,6%	34,0%	13,5%	100,0%
Total		50,1%	30,2%	19,7%	100,0%

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

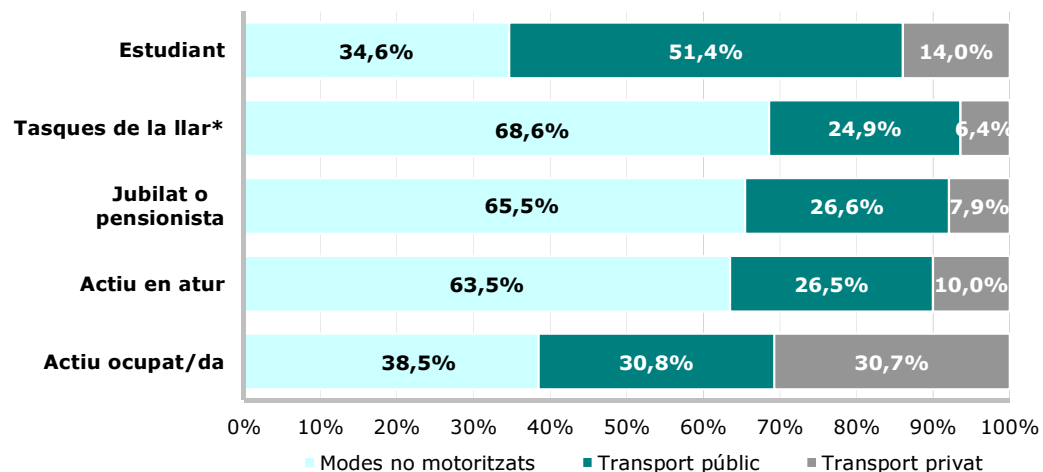
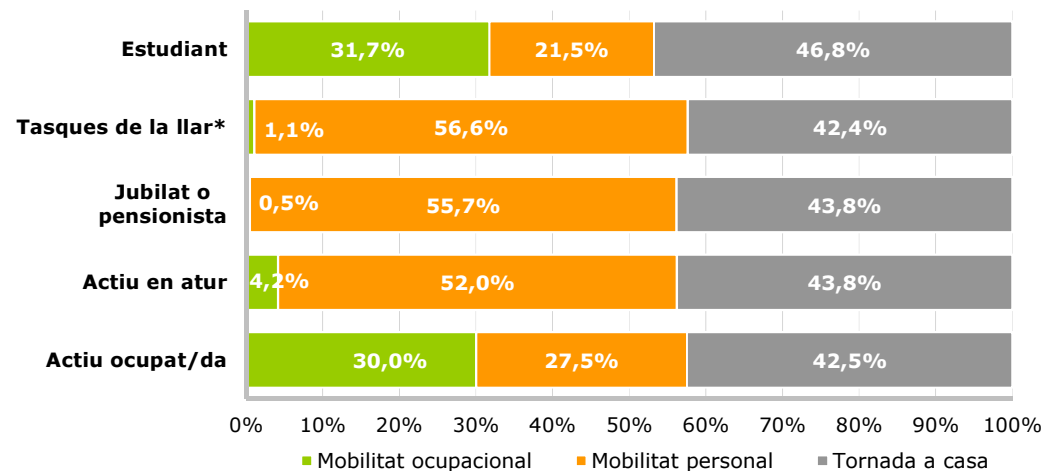
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.3. Situació professional

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La població que es dedica a les tasques de la llar, les persones jubilades/pensionistes i les actives aturades es mouen majoritàriament per motius personals. Aquests tres grups també són els que es desplacen en major proporció a peu.
- Les persones estudiants i ocupades es desplacen més per motius ocupacionals i alhora es mouen més en mitjans motoritzats. Les estudiants ho fan principalment en transport públic i les ocupades en similar proporció entre transport públic i privat.



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

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.4. Situació professional i sexe

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- Segons el motiu del desplaçament no s'observen diferències respecte la tendència global, en les pautes segons sexe i situació professional.
- En relació a l'ús dels mitjans de transport es destaca que són les dones dedicades a les tasques de la llar les que fan el major ús dels modes no motoritzats, mentre que les dones estudiants són les més usuàries del transport públic. Pel que fa al transport privat, els homes ocupats són els que tenen la major quota d'ús.

Sexe	Situació professional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	Actiu ocupat	31,9%	25,9%	42,1%	100,0%
	Actiu en atur	3,7%	53,1%	43,2%	100,0%
	Jubilat o pensionista	..	55,5%	44,4%	100,0%
	Tasques de la llar*	-	-	-	-
	Estudiant	29,5%	23,5%	47,0%	100,0%
	Total		19,2%	37,6%	43,3%	100,0%
Dones	Actiu ocupada	28,1%	29,1%	42,8%	100,0%
	Actiu en atur	4,6%	51,2%	44,2%	100,0%
	Jubilada o pensionista	..	55,9%	43,2%	100,0%
	Tasques de la llar*	..	56,6%	42,4%	100,0%
	Estudiant	34,1%	19,4%	46,5%	100,0%
	Total		16,0%	40,7%	43,3%	100,0%
Total		17,5%	39,2%	43,3%	100,0%

Sexe	Situació professional	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	Actiu ocupat	36,4%	23,9%	39,7%	100,0%
	Actiu en atur	61,8%	21,6%	16,6%	100,0%
	Jubilat o pensionista	63,5%	26,0%	10,5%	100,0%
	Tasques de la llar*	-	-	-	-
	Estudiant	37,1%	48,7%	14,1%	100,0%
	Total		47,4%	26,0%	26,7%	100,0%
Dones	Actiu ocupada	40,6%	37,6%	21,8%	100,0%
	Actiu en atur	64,9%	30,4%	4,7%	100,0%
	Jubilada o pensionista	67,2%	27,2%	5,7%	100,0%
	Tasques de la llar*	68,6%	24,9%	..	100,0%
	Estudiant	31,9%	54,3%	13,8%	100,0%
	Total		52,6%	34,0%	13,5%	100,0%
Total		50,1%	30,2%	19,7%	100,0%

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

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

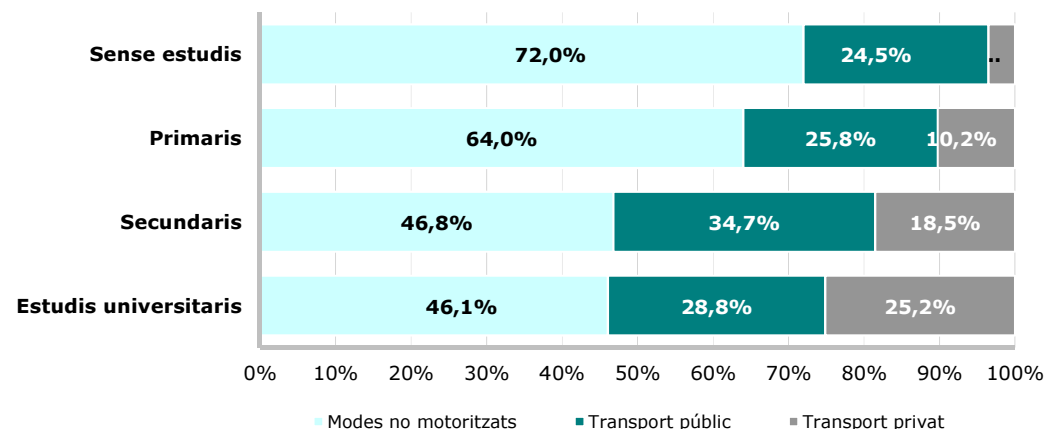
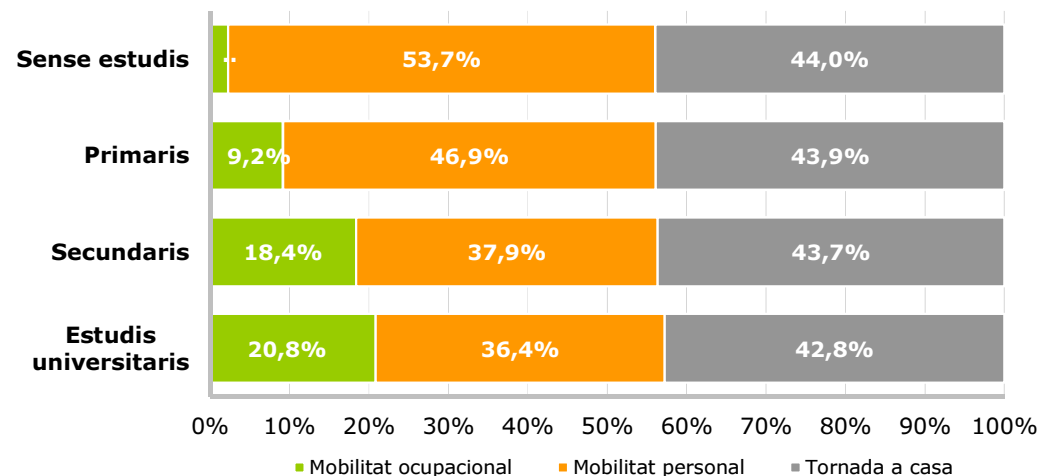
6. La mobilitat segons segments de població

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 93,4% de la població sense estudis és major de 64 anys.

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.6. Nivell d'estudis i sexe

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- Les pautes de mobilitat segons el motiu del desplaçament, sexe i nivell d'estudis no presenten diferències importants entre homes i dones.
- Pel que fa als desplaçaments segons el mode de transport utilitzat, el sexe i el nivell d'estudis, destaca com el transport privat té la major quota d'ús entre els homes amb estudis universitaris.

Sexe	Nivell d'estudis	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	Sense estudis	..	50,5%	44,7%	100,0%
	Primaris	12,4%	43,5%	44,1%	100,0%
	Secundaris	18,8%	37,4%	43,8%	100,0%
	Estudis universitaris	22,2%	35,3%	42,5%	100,0%
	Total		19,2%	37,6%	43,2%	100,0%
Dones	Sense estudis	..	55,0%	43,7%	100,0%
	Primaris	6,8%	49,5%	43,7%	100,0%
	Secundaris	18,0%	38,5%	43,5%	100,0%
	Estudis universitaris	19,5%	37,4%	43,0%	100,0%
	Total		16,0%	40,6%	43,4%	100,0%
Total		17,5%	39,2%	43,3%	100,0%

Sexe	Nivell d'estudis	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	Sense estudis	55,6%	..	..	100,0%
	Primaris	58,1%	27,5%	14,5%	100,0%
	Secundaris	46,3%	27,5%	26,2%	100,0%
	Estudis universitaris	44,1%	23,8%	32,1%	100,0%
	Total		47,3%	25,9%	26,8%	100,0%
Dones	Sense estudis	78,2%	17,8%	..	100,0%
	Primaris	68,5%	24,5%	7,0%	100,0%
	Secundaris	47,2%	41,2%	11,6%	100,0%
	Estudis universitaris	48,0%	33,5%	18,5%	100,0%
	Total		52,5%	33,9%	13,5%	100,0%
Total		50,1%	30,2%	19,7%	100,0%

*Gairebé el 80% de la població sense estudis són dones de 65 i més anys.

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

7. Dinàmiques territorials segons districte de residència

7.1. Origen i destinació dels desplaçaments de les persones residents

- Diàriament, un 10,8% de la mobilitat de les persones residents a Barcelona es realitza cap a altres territoris de l'STI.
- Els desplaçaments interns als districtes són majoritaris entre les dones, que representen gairebé el 52% del total d'aquest col·lectiu. En el cas dels homes la proporció de desplaçaments interns a cada districte i les connexions entre districtes són més similars.

	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Interns districte	1.010.456	41,3%	1.425.159	51,7%	2.435.615	46,8%
Connexió districte	1.073.237	43,9%	1.065.996	38,7%	2.139.233	41,1%
Connexió corones	323.461	13,2%	239.382	8,7%	562.843	10,8%
Externs	39.015	1,6%	24.522	0,9%	63.536	1,2%
Total	2.446.168	100,0%	2.755.059	100,0%	5.201.227	100,0%

- Tal i com s'ha indicat en el primer apartat de l'informe, el 96,7% dels desplaçaments interns a Barcelona estan fets per les persones residents a la ciutat. Això indica que la matriu origen/destinació entre districtes de la població resident no varia substancialment respecte la matriu que té en compte el conjunt de la població de l'STI. Algunes conclusions:
 - Els districtes amb més volum de mobilitat interna són l'Eixample i Sant Martí, captant un 10,2% i un 7,4% del total de desplaçaments de les persones residents a Barcelona.
 - L'Eixample és el que té un major nombre de fluxos de connexió. Les principals connexions de l'Eixample es donen amb Sant Martí, Ciutat Vella, Sants-Montjuïc, Sarrià-Sant Gervasi i Gràcia.

Dades amb l'origen i la destinació dels desplaçaments. [Pàgina 124](#)

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

7. Dinàmiques territorials segons districte de residència

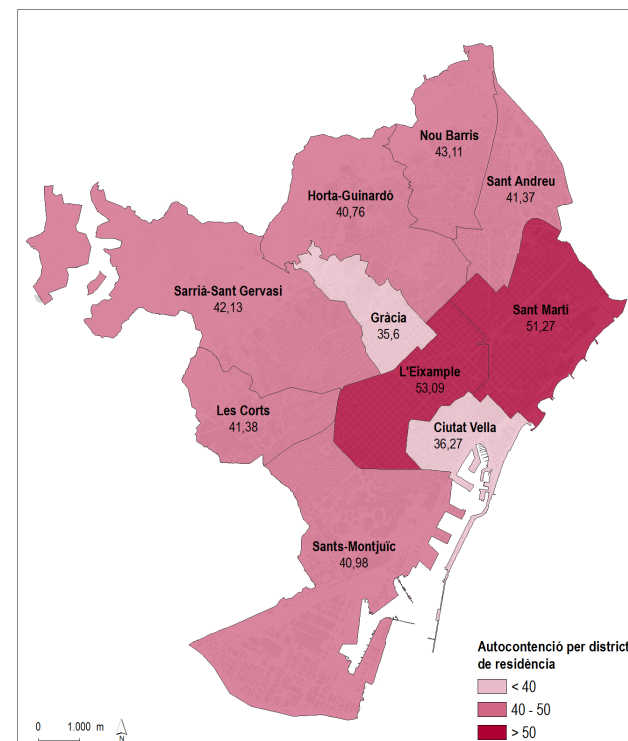
7.2. Dinàmiques territorials per districtes

a) Autocontenció per districte de residència: quocient entre els desplaçaments amb origen i destinació al districte de residència i el total de desplaçaments realitzats per les persones 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.

$$\frac{\text{Desplaçaments realitzats per les persones residents al districte amb origen i destinació al districte}}{\text{Total desplaçaments realitzats per les persones residents al districte}}$$

- Als districtes de Sant Martí i l'Eixample, més del 50% dels desplaçaments dels seus residents tenen l'origen i la destinació al propi districte. En l'extrem oposat, Ciutat Vella i Gràcia són els districtes amb una menor autocontenció, amb valors inferiors al 40%.
- Segons el sexe de les persones residents, cal destacar com, en general, les dones fan una major proporció de desplaçaments interns, amb uns valors d'autocontenció superiors.

Districte de residència	Homes	Dones	Total
	Autocontenció	Autocontenció	Autocontenció
Eixample	45,0%	59,7%	53,1%
St. Martí	46,2%	56,0%	51,3%
Nou Barris	35,6%	49,2%	43,1%
Sarrià-St. Gervasi	33,6%	49,5%	42,1%
Les Corts	43,2%	39,6%	41,4%
St. Andreu	41,6%	41,1%	41,4%
Sants-Montjuïc	32,3%	47,7%	41,0%
Horta	31,2%	49,0%	40,8%
Ciutat Vella	37,3%	34,9%	36,3%
Gràcia	32,5%	38,0%	35,6%



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

7. Dinàmiques territorials segons districte de residència

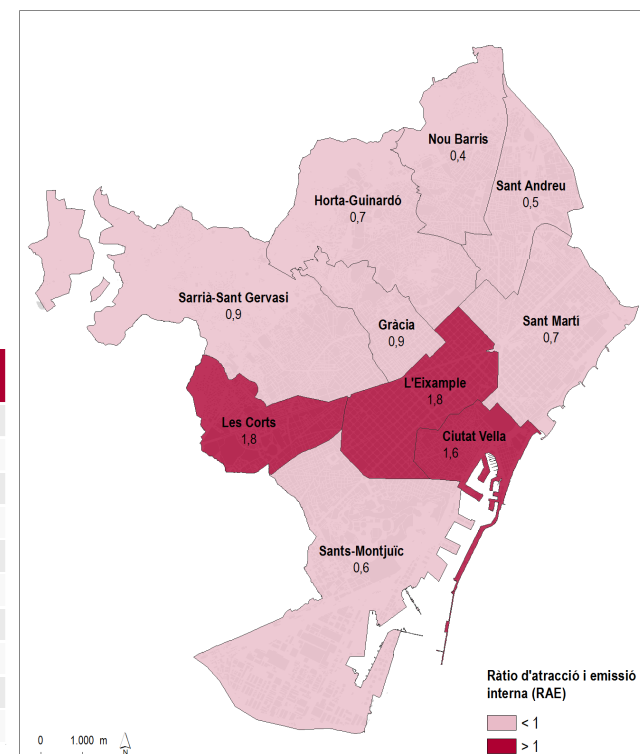
7.2. Dinàmiques territorials per districtes

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: Les Corts, Eixample i Ciutat Vella. La resta de districtes es consideren emissors de desplaçaments, particularment Nou Barris i Sant Andreu.

Districte	RAE
Les Corts	1,8
Eixample	1,8
Ciutat Vella	1,6
Sarrià-Sant Gervasi	0,9
Gràcia	0,9
Sant Martí	0,7
Horta-Guinardó	0,7
Sants-Montjuïc	0,6
Sant Andreu	0,5
Nou Barris	0,4



LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

7. Dinàmiques territorials segons districte de residència

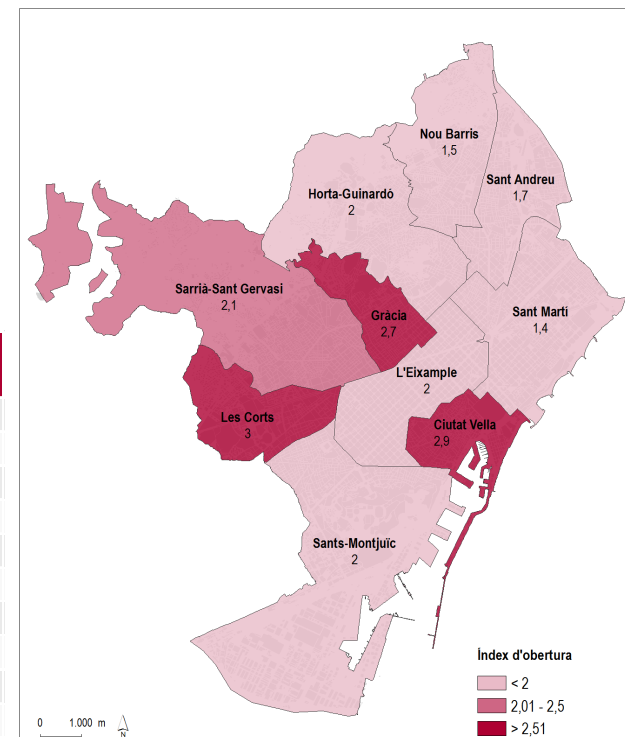
7.2. Dinàmiques territorials per districtes

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).

$$\frac{\text{Desplaçaments de connexió del districte vers l'exterior}}{\text{Desplaçaments a l'interior del districte}}$$

- El conjunt de la ciutat de Barcelona es pot considerar un territori obert, en el que la mobilitat de connexió té un major pes relatiu que la mobilitat interna.
- Els deu districtes de la ciutat tenen valors superiors a 1 en l'Índex d'obertura, amb valors especialment elevats a Ciutat Vella, Les Corts i Gràcia.

Districte	IO
Les Corts	3,0
Ciutat Vella	2,9
Gràcia	2,7
Sarrià-Sant Gervasi	2,1
Horta-Guinardó	2,0
Sants-Montjuïc	2,0
Eixample	2,0
Sant Andreu	1,7
Nou Barris	1,5
Sant Martí	1,4

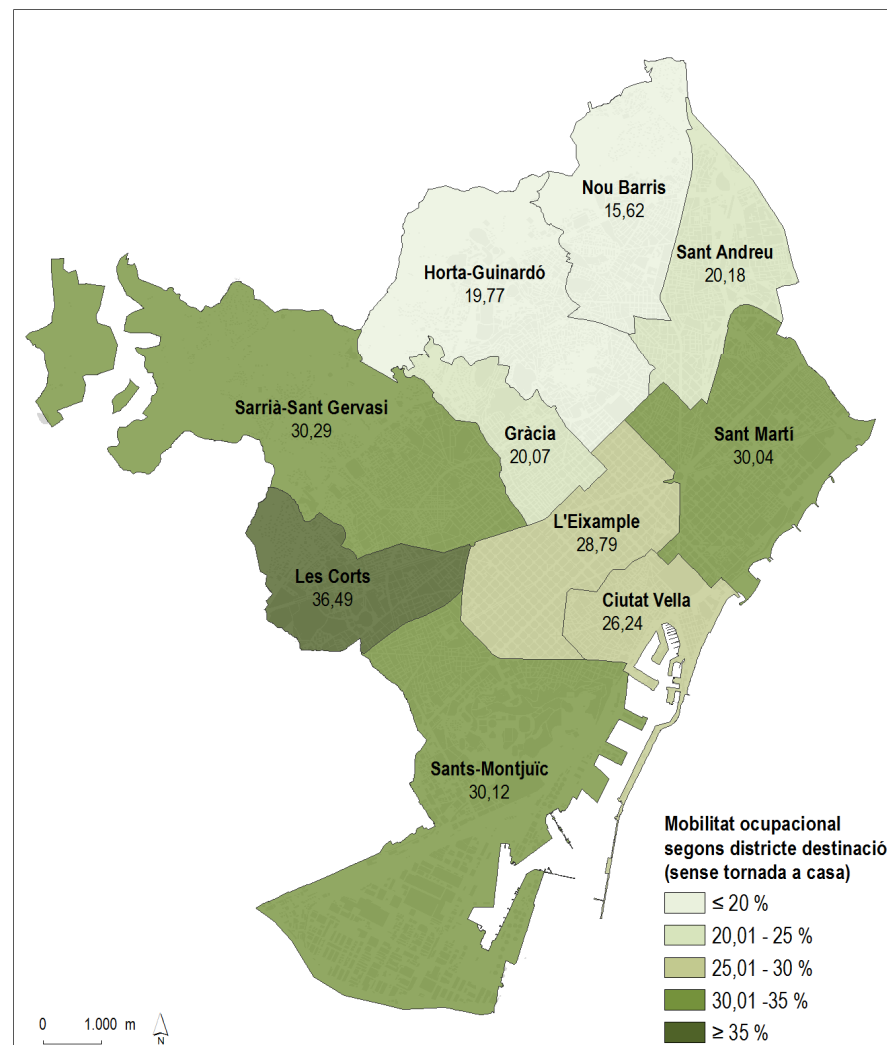


LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

7. Dinàmiques territorials segons districte de residència

7.3. Motiu de desplaçament segons districte de destinació

- Segons la destinació i el motiu del desplaçament, la distribució dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona mostra que:
 - Les Corts és el districte de destinació amb una major proporció de desplaçaments per motius ocupacionals, de treball i estudis. Per contra Nou Barris i Horta-Guinardó són els districtes amb una menor proporció d'aquests desplaçaments.
 - La mobilitat personal és majoritària en tots els fluxos analitzats. En concret els districtes de l'Eixample, Gràcia Vella, Gràcia i Les Corts.



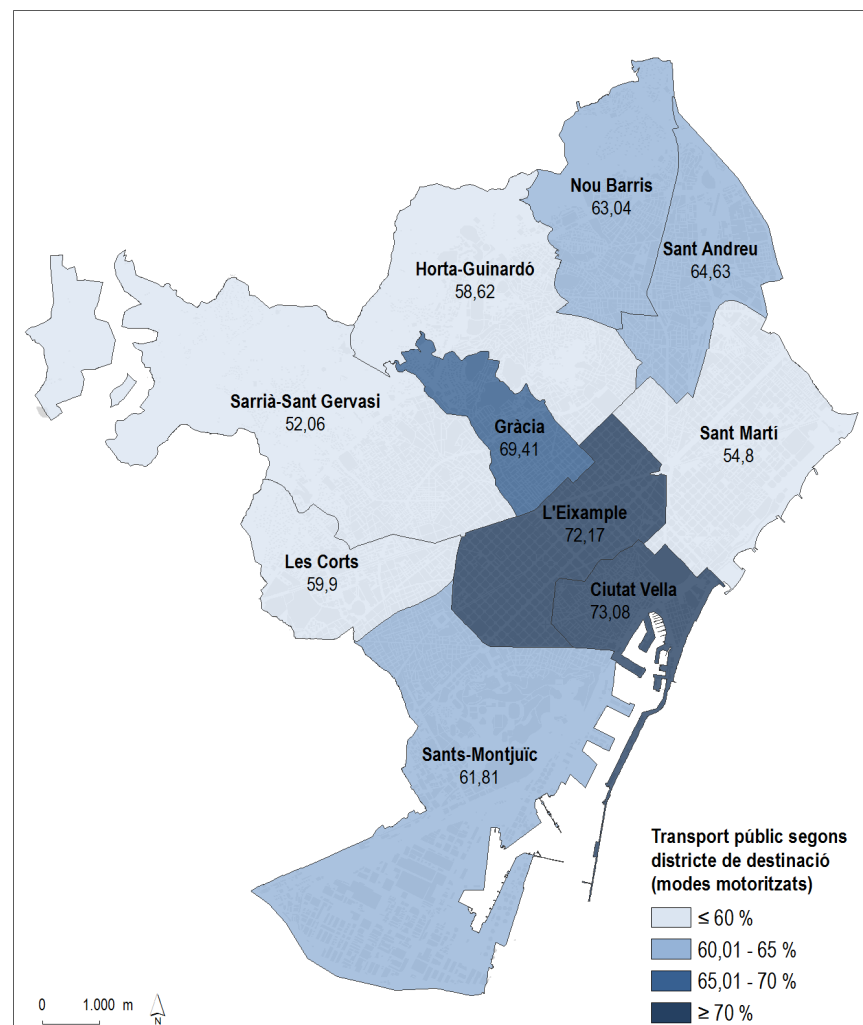
Dades amb el motiu de desplaçament segons districte de destinació. [Pàgina 125](#)

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

7. Dinàmiques territorials segons districte de residència

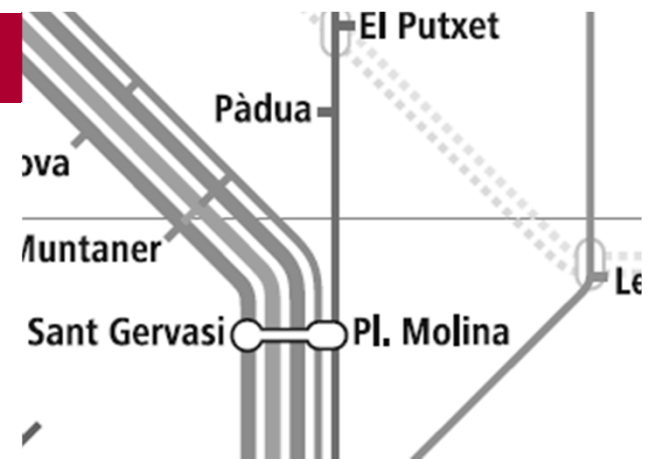
7.4. Mode de transport segons districte de destinació

- L'anàlisi dels desplaçaments de la població resident a Barcelona segons el mode de transport utilitzat i el districte de destinació mostra:
 - Els modes no motoritzats són majoritaris en tots els fluxos de destinació a tots els districtes barcelonins; destacant Sant Andreu i Sant Martí (al voltant del 60%).
 - L'Eixample és el districte on el transport públic té un pes més significatiu en els fluxos de destinació de la població de Barcelona, zona on la oferta de transport públic està molt consolidada. Per contra, a Sant Martí els fluxos en transport públic són menors que en els altres districtes de la ciutat.
 - El districte de Sarrià-Sant Gervasi és on el transport privat té una major quota d'ús en els fluxos de destinació, amb una proporció molt més elevada que a la resta d'àmbits, del 26,5%. Ciutat Vella és el districte on el pes relatiu d'aquest mitjà és més baix (11,9%).



Dades amb el mode de transport segons districte de destinació. [Pàgina 126](#)

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

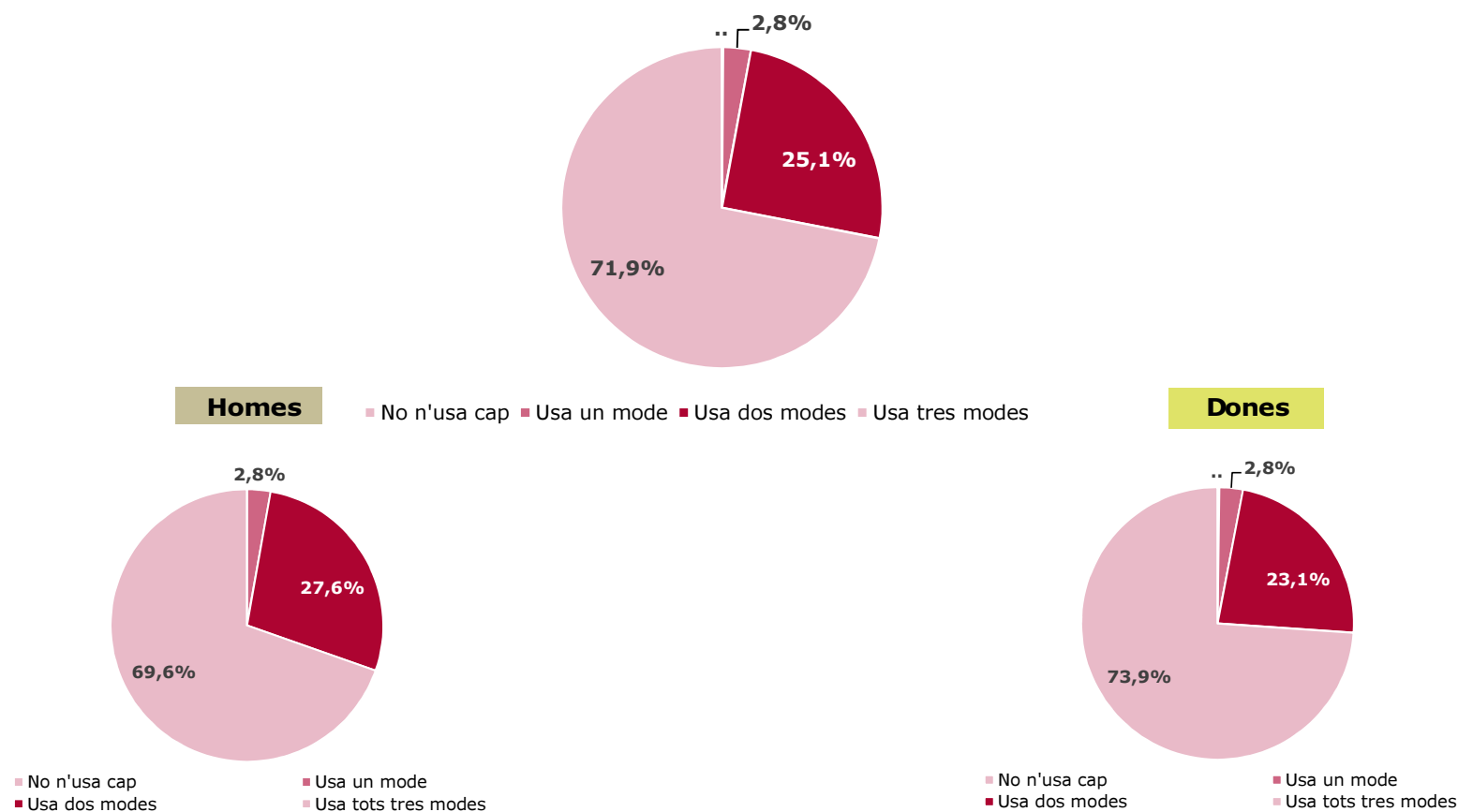


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- El 97,1% de les persones residents a Barcelona declaren fer ús de dos o més modes de transport. Molt per sota es situen les persones residents que es consideren usuàries de només un mode de transport (2,8%).
- El nivell d'ús dels modes de transport, entre homes i dones, no mostra diferències significatives, si bé hi ha un percentatge major de dones que afirma ser usuària dels tres modes de transport.

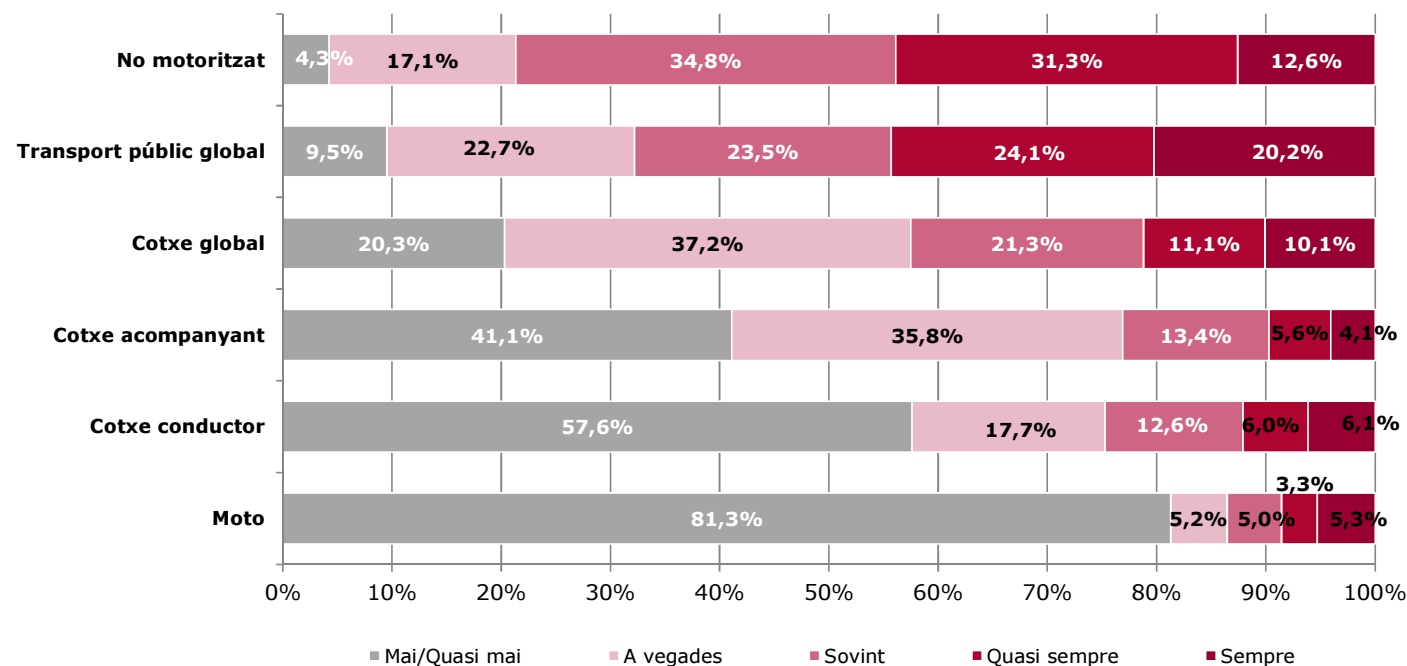


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- S'ha demanat a les persones entrevistades que avaluïn el seu nivell d'ús dels diferents modes de transport segons si els utilitzen: Mai/Quasi mai; A vegades; Sovint; Quasi sempre; Sempre.
- Les persones residents a Barcelona es consideren més usuàries dels modes no motoritzats: només un 4,3% de la població declara no desplaçar-se habitualment caminant i/o en bicicleta. En segon lloc se situa el transport públic.
- En relació als mitjans privats, es constata un percentatge elevat de persones que declaren no utilitzar mai o quasi mai el cotxe com a conductor (57,6%) o la moto (81,3%).

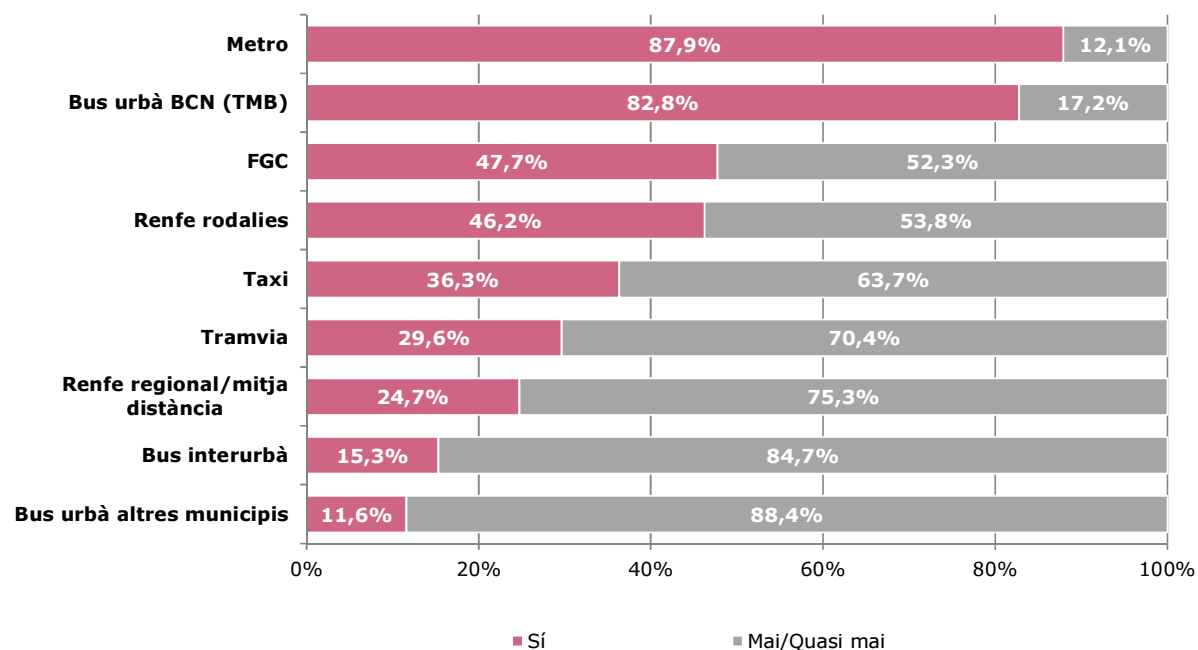


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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'STI.
- El metro i l'autobús urbà de TMB són els dos mitjans de transport públic col·lectiu amb major proporció de població usuària. L'autobús urbà d'altres municipis i l'autobús interurbà són els de menor utilització entre les persones residents a Barcelona.



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

- Les persones residents al districte de Ciutat Vella són les que declaren fer un ús superior dels modes no motoritzats.
- Les persones residents a Nou Barris, Ciutat Vella i a Sant Andreu són les que declaren utilitzar el transport públic quasi sempre/sempre en major proporció.
- Les persones residents a les Corts són les que afirmen utilitzar de forma més freqüent (quasi sempre o sempre) el cotxe.
- Pel que fa a la moto, són les persones residents a Sarrià Sant Gervasi les que declaren utilitzar-la més freqüentment.

	Districtes										Total	
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí		
NO MOTORITZAT												
Mai/Quasi mai	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4,3%
A vegades/Sovint	40,7%	54,0%	49,6%	56,1%	57,9%	53,2%	56,6%	45,9%	47,4%	54,3%	51,9%	51,9%
Quasi sempre/sempre	57,2%	42,8%	46,2%	41,1%	37,9%	39,2%	38,3%	49,1%	48,3%	41,4%	43,9%	43,9%
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%
TRANSPORT PÚBLIC												
Mai/Quasi mai	..	8,5%	8,3%	..	..	12,8%	9,7%	10,7%	..	12,2%	9,5%	9,5%
A vegades/Sovint	41,7%	50,5%	46,2%	52,3%	52,7%	44,9%	45,1%	41,0%	42,7%	44,3%	46,2%	46,2%
Quasi sempre/sempre	49,4%	41,1%	45,5%	38,4%	37,4%	42,3%	45,2%	48,4%	52,2%	43,4%	44,3%	44,3%
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%
COTXE GLOBAL												
Mai/Quasi mai	29,6%	23,8%	23,0%	19,2%	17,3%	19,7%	14,8%	18,4%	21,7%	16,7%	20,3%	20,3%
A vegades/Sovint	53,1%	60,8%	56,0%	54,0%	61,7%	59,2%	62,8%	56,9%	58,2%	57,7%	58,5%	58,5%
Quasi sempre/sempre	17,2%	15,4%	21,0%	26,7%	21,0%	21,1%	22,5%	24,7%	20,1%	25,6%	21,2%	21,2%
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%
MOTO												
Mai/Quasi mai	82,7%	80,2%	82,6%	85,4%	72,7%	76,0%	77,0%	89,8%	85,4%	81,8%	81,3%	81,3%
A vegades/Sovint	..	10,2%	9,9%	..	14,9%	13,3%	13,0%	..	..	9,7%	10,1%	10,1%
Quasi sempre/sempre	..	9,6%	..	..	12,4%	..	10,0%	..	..	8,5%	8,6%	8,6%
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%

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

- **Sexe:** Les dones declaren fer un ús major del transport públic. Els homes es declaren ser més usuaris del vehicle privat.
- **Edat:** El grup de població jove es considera més usuària dels modes no motoritzats i del transport públic: un 47,7% i un 56% respectivament declara utilitzar-los quasi sempre o sempre. Respecte els mitjans de transport privats, la població major de 30 anys és la que declara fer un major ús del cotxe. La moto és utilitzada en major mesura per joves.

	Sexe		
	Home	Dona	Total BCN
NO MOTORITZAT			
Mai/Quasi mai	4,5%	4,0%	4,3%
A vegades/Sovint	50,3%	53,2%	51,9%
Quasi sempre/sempre	45,2%	42,8%	43,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC			
Mai/Quasi mai	12,0%	7,5%	9,5%
A vegades/Sovint	51,2%	41,9%	46,2%
Quasi sempre/sempre	36,8%	50,7%	44,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL			
Mai/Quasi mai	21,0%	19,8%	20,3%
A vegades/Sovint	56,8%	60,0%	58,5%
Quasi sempre/sempre	22,3%	20,3%	21,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO			
Mai/Quasi mai	77,6%	84,5%	81,3%
A vegades/Sovint	11,0%	9,4%	10,1%
Quasi sempre/sempre	11,4%	6,1%	8,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

	Edat			
	16-29	30-64	65 i més	Total BCN
NO MOTORITZAT				
Mai/Quasi mai	..	3,6%	6,1%	4,3%
A vegades/Sovint	48,3%	56,0%	44,4%	51,9%
Quasi sempre/sempre	47,7%	40,4%	49,6%	43,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC				
Mai/Quasi mai	9,4%	9,6%	9,5%	9,5%
A vegades/Sovint	34,6%	50,6%	43,8%	46,2%
Quasi sempre/sempre	56,0%	39,8%	46,8%	44,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL				
Mai/Quasi mai	23,2%	20,3%	18,3%	20,3%
A vegades/Sovint	58,6%	58,8%	57,7%	58,5%
Quasi sempre/sempre	18,2%	20,9%	23,9%	21,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO				
Mai/Quasi mai	75,2%	77,0%	96,1%	81,3%
A vegades/Sovint	12,1%	12,5%	..	10,1%
Quasi sempre/sempre	12,7%	10,4%	..	8,6%
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 estudiants, les que es dediquen a les tasques de la llar i les jubilades o pensionistes declaren un major nivell d'ús que la resta de col·lectius dels modes no motoritzats i del transport públic.
- Les persones ocupades indiquen tenir un nivell d'ús del cotxe, i especialment de la moto, més elevat.

	Situació professional					Total BCN
	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat o pensionista	Tasques de la llar*	Estudiant	
NO MOTORITZAT						
Mai/Quasi mai	4,5%	..	5,9%	..	..	4,3%
A vegades/Sovint	58,4%	47,4%	45,0%	..	50,4%	51,9%
Quasi sempre/sempre	37,2%	50,7%	49,1%	66,0%	47,1%	43,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC						
Mai/Quasi mai	11,7%	..	9,3%	..	..	9,5%
A vegades/Sovint	48,0%	51,1%	44,6%	54,3%	28,5%	46,2%
Quasi sempre/sempre	40,2%	44,2%	46,1%	..	64,4%	44,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL						
Mai/Quasi mai	19,7%	20,4%	19,8%	..	24,6%	20,3%
A vegades/Sovint	57,9%	65,1%	56,1%	55,6%	59,3%	58,5%
Quasi sempre/sempre	22,4%	14,6%	24,0%	..	16,1%	21,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO						
Mai/Quasi mai	73,7%	77,3%	95,5%	88,4%	81,8%	81,3%
A vegades/Sovint	12,6%	14,4%	3,3%	..	..	10,1%
Quasi sempre/sempre	13,7%	8,4%	..	..	..	8,6%
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 declara un major ús dels modes no motoritzats.
- El transport públic té un nivell d'ús major entre la població que té estudis secundaris finalitzats.
- La població amb estudis primaris i secundaris és la que declara utilitzar més el cotxe, mentre que són les que tenen estudis superiors, les 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	..	7,3%	3,9%	3,1%	4,3%
A vegades/Sovint	32,3%	43,3%	53,2%	56,3%	51,9%
Quasi sempre/sempre	61,9%	49,4%	42,9%	40,6%	43,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC					
Mai/Quasi mai	..	8,9%	9,3%	9,7%	9,5%
A vegades/Sovint	42,8%	45,5%	41,6%	50,4%	46,2%
Quasi sempre/sempre	41,8%	45,7%	49,1%	40,0%	44,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL					
Mai/Quasi mai	30,8%	20,4%	20,2%	19,7%	20,3%
A vegades/Sovint	54,8%	57,0%	56,9%	60,5%	58,5%
Quasi sempre/sempre	..	22,6%	23,0%	19,8%	21,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO					
Mai/Quasi mai	98,3%	93,1%	79,6%	75,6%	81,3%
A vegades/Sovint	..	4,7%	10,9%	12,9%	10,1%
Quasi sempre/sempre	..	..	9,5%	11,5%	8,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*El 89,4% de la població sense estudis és major de 64 anys.

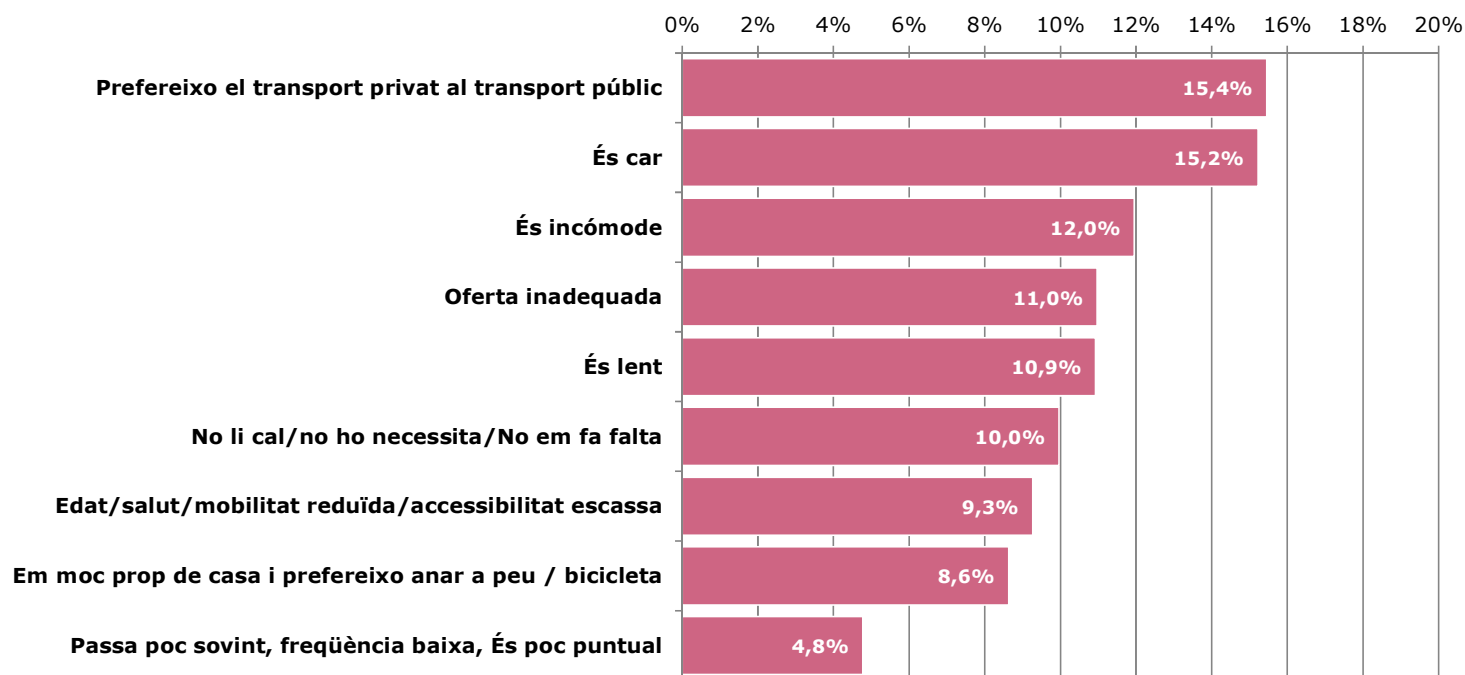
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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.
- Els motius més esmentats per les persones residents a Barcelona és la preferència pel transport privats i el preu.



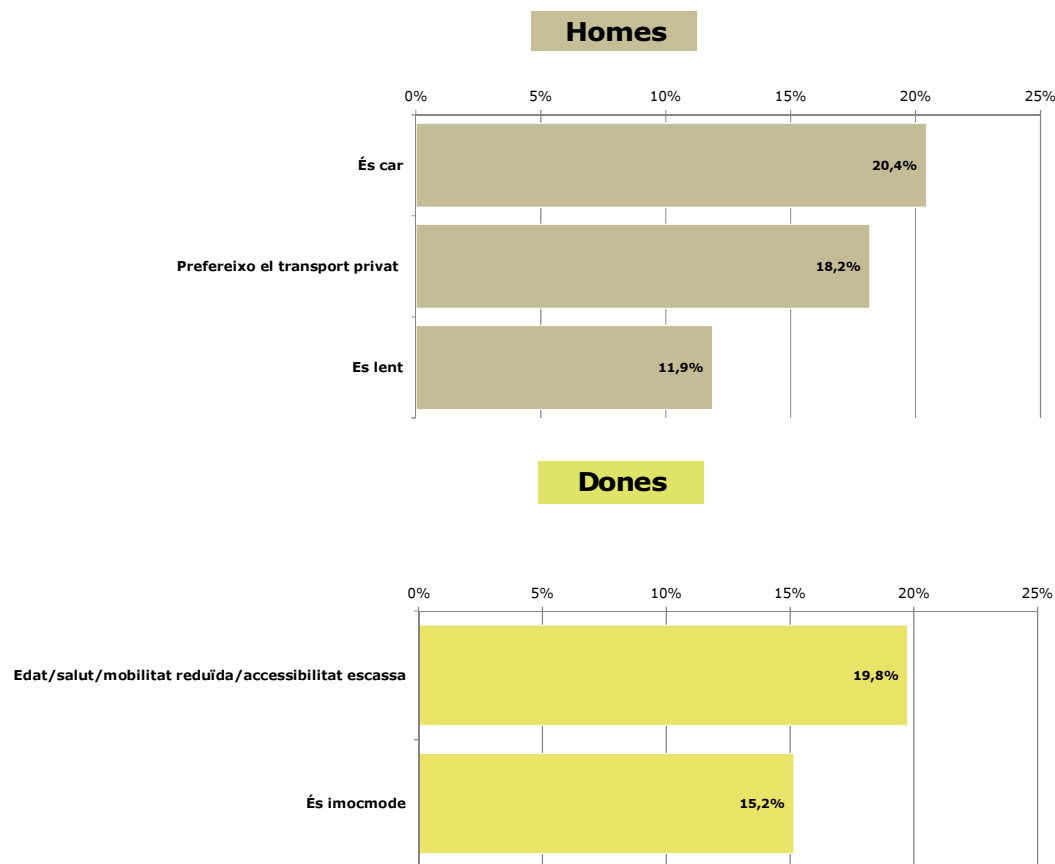
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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

- El motiu més mencionat pels homes barcelonins és el seu preu (20,4%). Entre les dones les principals respostes es relacionen amb la manca d'accessibilitat i la seva incomoditat.



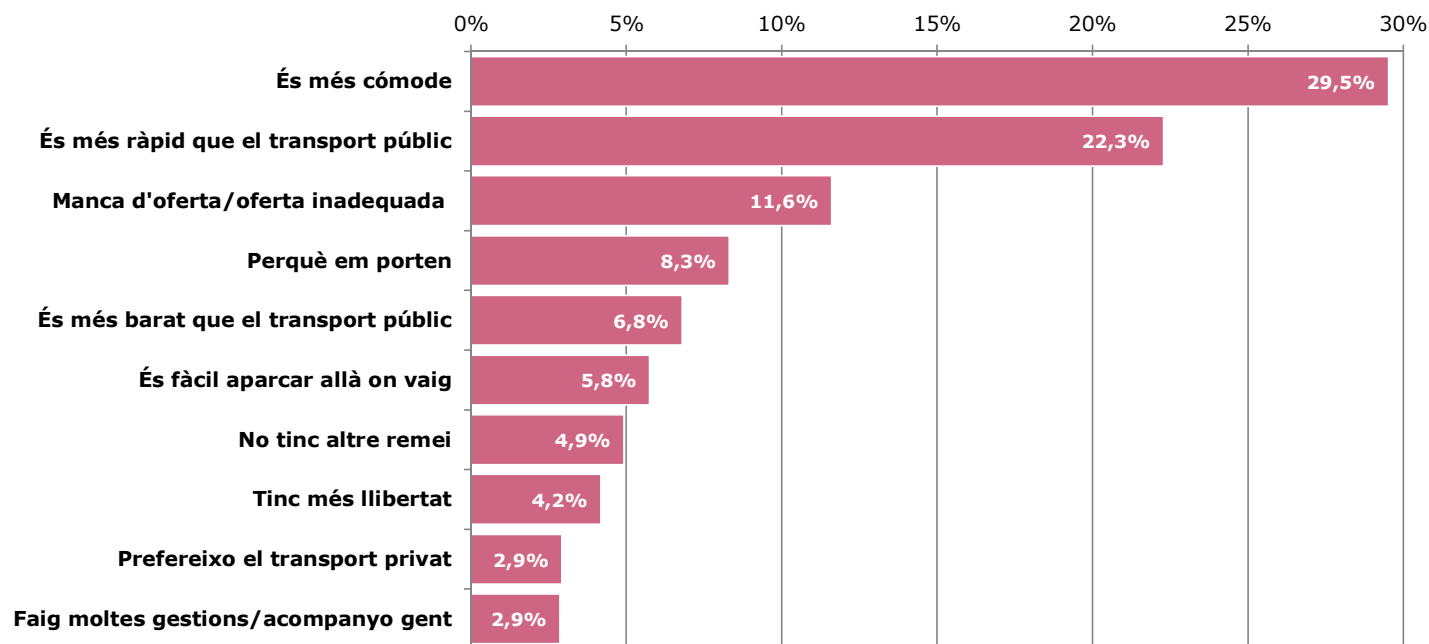
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 residents a Barcelona 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 esmentat per l'ús del transport privat és la major comoditat d'aquest mode (29,5%), seguit de la seva rapidesa (22,3%).



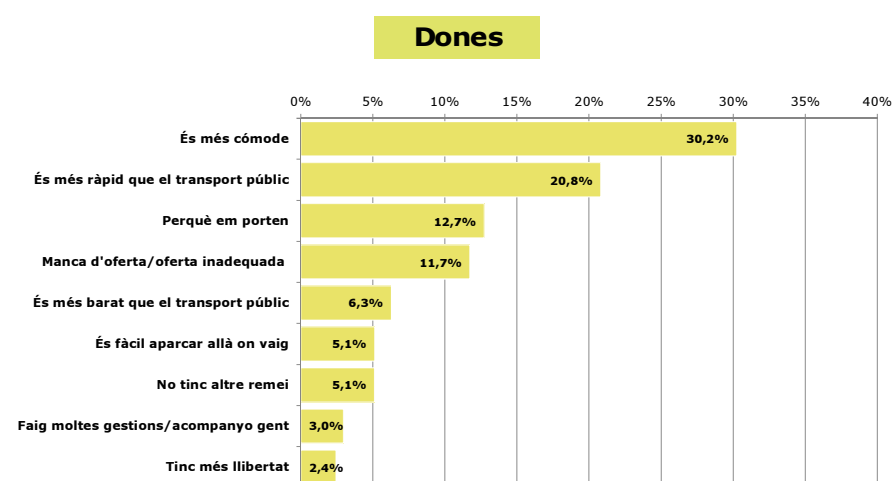
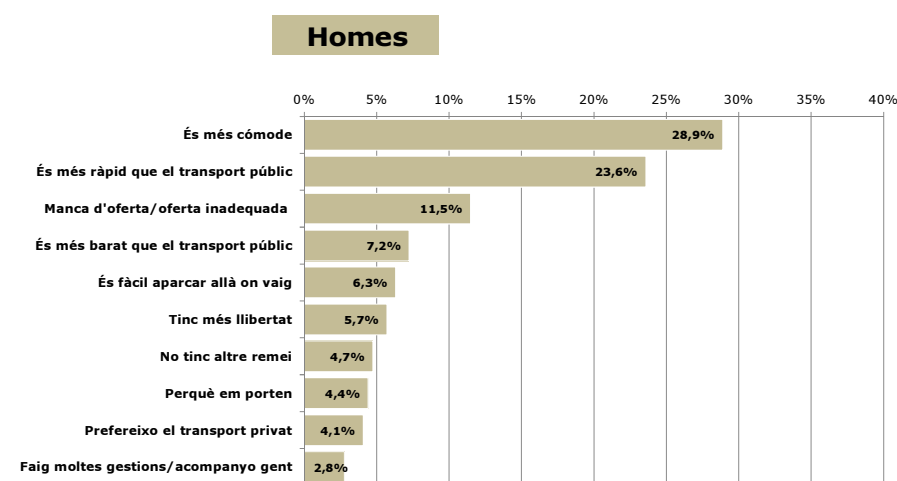
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

1.2.2. Motius per utilitzar el transport privat

- Per sexes no s'observen diferències en el motiu més esmentat per l'ús del transport privat, així, en ambdós casos és la major comoditat d'aquest mode (un 28,9% els homes i un 30,2% les dones).



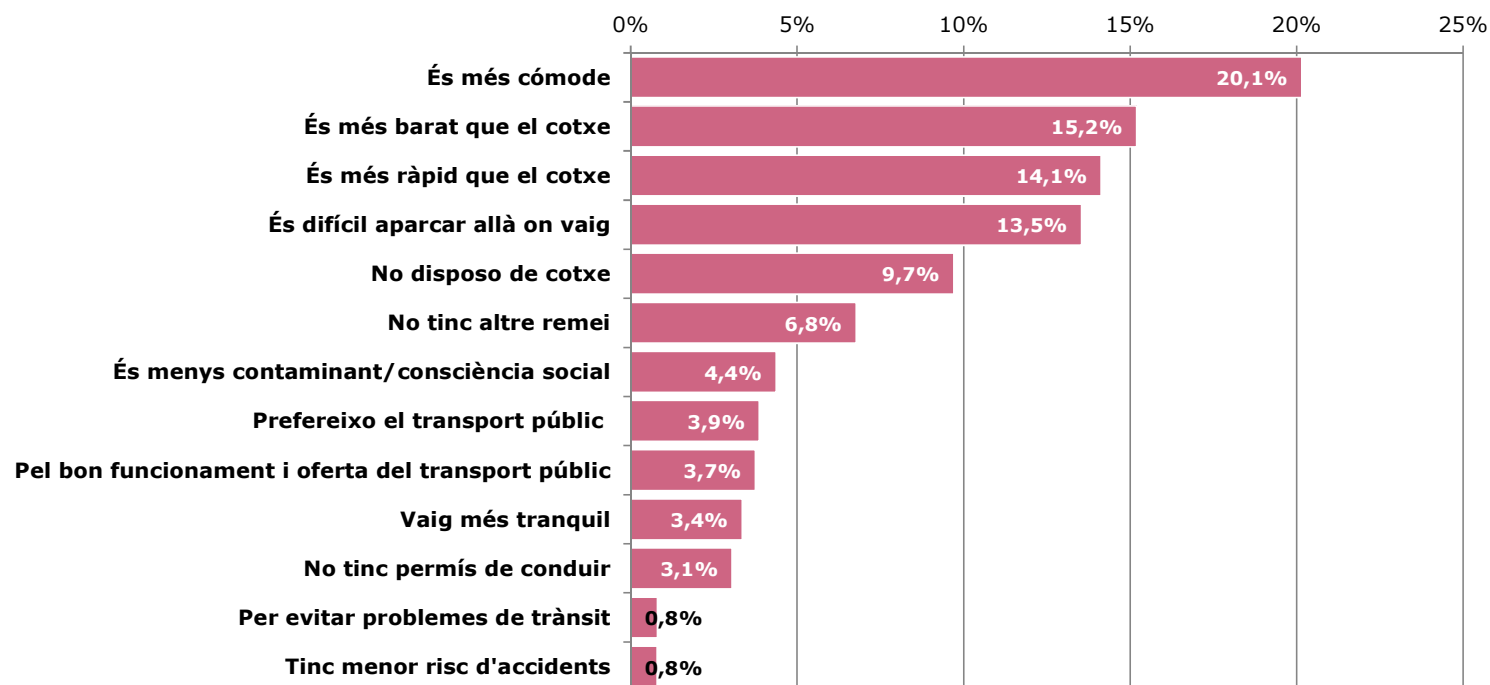
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 a les persones 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 comoditat (20,1%), seguit del fet que es considera el transport públic més econòmic que el cotxe (15,2%).



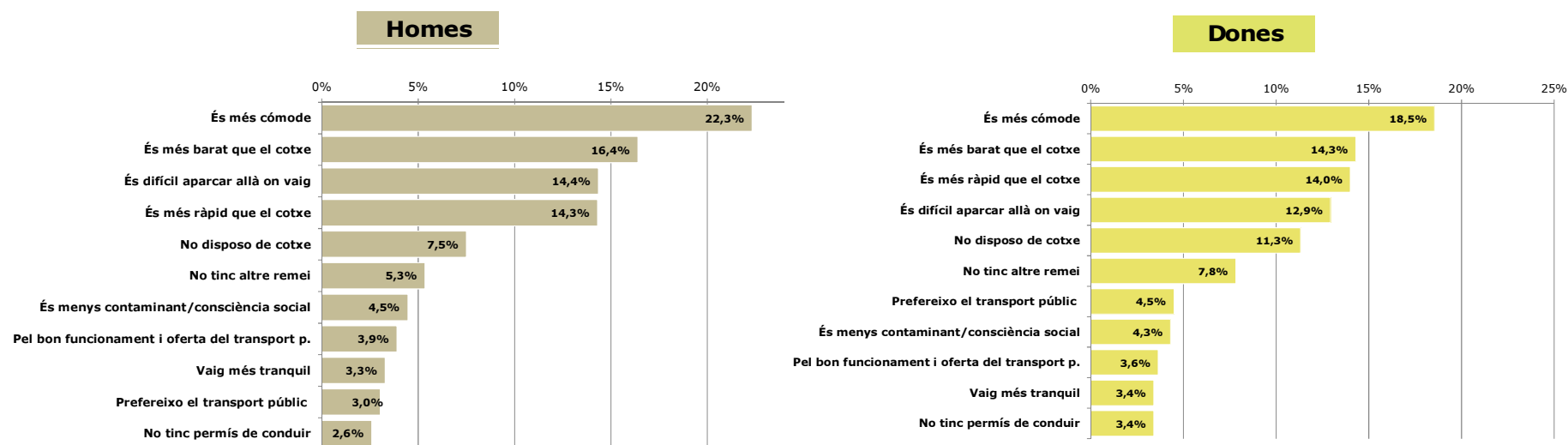
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per utilitzar els modes mecanitzats

1.2.3. Motius per utilitzar el transport públic

- La raó més citada tant pels homes com per les dones és el fet que es considera el transport públic més còmode que el cotxe (22,3% entre els homes, i 18,5% entre les dones).

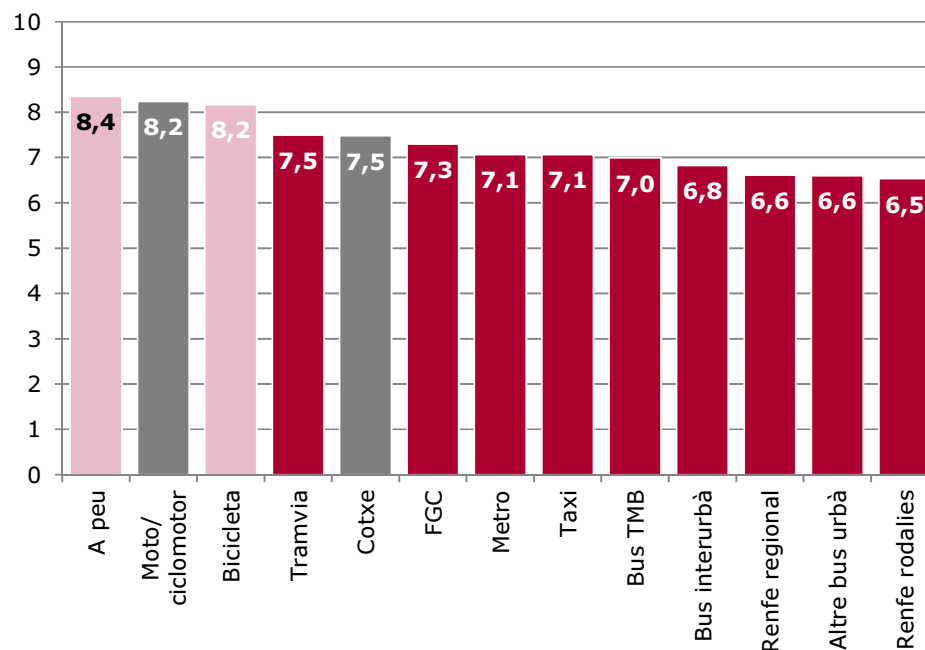


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels mitjans de transport

2.1. Dades generals

- Les persones 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 moto i la bicicleta (8,2). El cotxe rep un valoració mitjana superior a la majoria dels mitjans de transport públic (7,5).
 - Entre els mitjans de transport públic, el tramvia és el mitjà més ben valorat, mentre que el servei de Renfe de rodalies és el pitjor valorat.
- Cal destacar que tots els mitjans de transport avaluats reben puntuacions per sobre del 6,5.

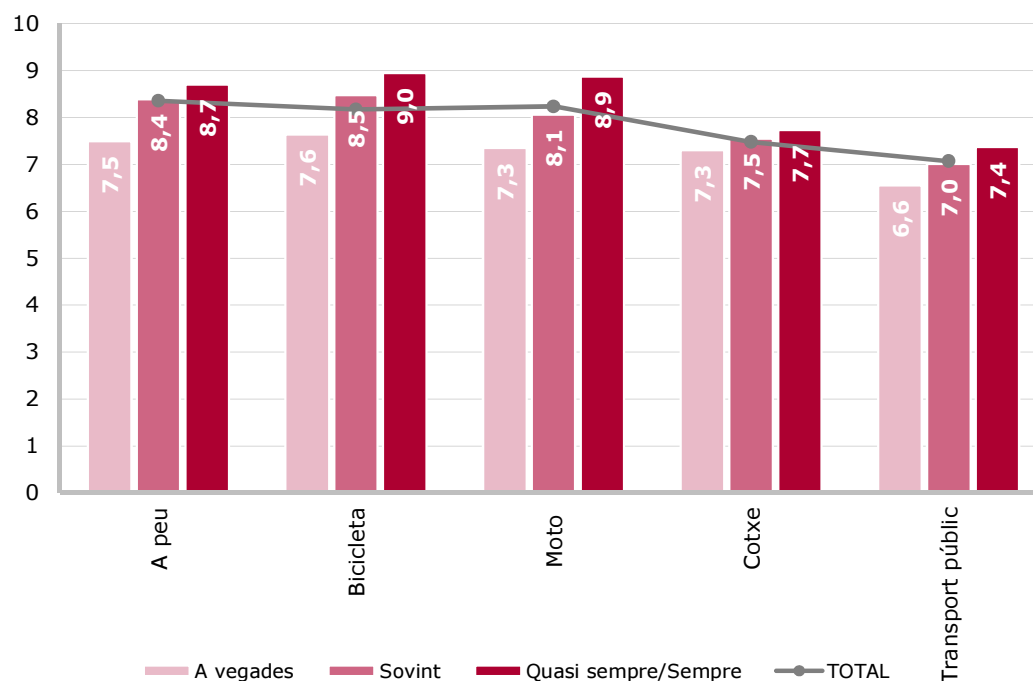


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels mitjans de transport

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/sovint).
- En general es constata com la població usuària habitual valora més positivament els mitjans que fan servir, en comparació amb la població usuària més esporàdica. Aquesta tendència no és tan acusada en el cas del cotxe i el transport públic.



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels mitjans de transport

2.3. Segons variables territorials

- Les valoracions dels diferents mitjans de transport no varien significativament segons els districtes de residència.
- Tot i això, pel què respecta al transport públic s'observa com la presència d'un determinat mitjà de transport implica una millor puntuació (FGC a Sarrià-Sant Gervasi i el Tramvia a les Corts).

Districtes	Mitjà de transport												
	A peu	Moto/ ciclomotor	Bicicleta	Tramvia	Cotxe	FGC	Metro	Taxi	Bus TMB	Bus interurbà	Renfe regional	Altre bus urbà	Renfe rodalies
Ciutat Vella	8,4	8,2	8,2	7,8	7,2	7,6	7,3	7,0	6,9	7,4	6,8	7,1	6,5
Eixample	8,3	7,9	8,1	7,6	7,5	7,3	7,0	7,2	7,1	6,6	6,3	7,0	6,4
Sants-Montjuïc	8,4	8,5	8,1	7,2	7,6	7,2	7,1	7,0	7,0	6,7	6,8	6,0	6,5
Les Corts	8,2	..	8,2	8,0	7,8	7,2	6,9	7,0	7,3	..	6,3	..	6,5
Sarrià -Sant Gervasi	8,2	8,1	8,0	7,5	7,2	7,7	6,4	7,4	6,7	..	6,4	..	6,1
Gràcia	8,4	8,1	8,1	7,6	7,3	7,0	6,7	6,6	6,8	..	6,0	..	6,5
Horta-Guinardó	8,2	8,5	8,3	7,4	7,8	7,4	7,1	7,0	7,0	7,0	6,7	..	6,8
Nou Barris	8,4	8,3	8,6	7,6	7,4	7,3	7,4	7,6	7,3	7,2	6,8	7,0	6,9
Sant Andreu	8,5	8,3	8,1	7,1	7,5	7,0	7,2	7,3	6,7	6,5	6,8	6,1	6,6
Sant Martí	8,4	8,1	8,0	7,5	7,5	7,0	7,2	6,7	7,0	6,5	6,8	6,6	6,5
Total	8,4	8,2	8,2	7,5	7,5	7,3	7,1	7,1	7,0	6,8	6,6	6,6	6,5

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

2. Valoració dels mitjans de transport

2.4. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe:** les dones solen puntuar millor els diferents mitjans de transport (particularment, el transport públic).
- **Edat:** La gent gran valora millor que la resta de població els mitjans de transport motoritzats.
- **Situació professional:** Les persones jubilades o pensionistes puntuen en general millor els diferents mitjans de transport (excepte d'alguns mitjans com la moto). Les actives (tant aturades com ocupades) fan una valoració més baixa dels mitjans de transport motoritzats.
- **Nivell d'estudis:** Les persones amb estudis universitaris tendeixen a valorar pitjor que la resta de població el transport públic.

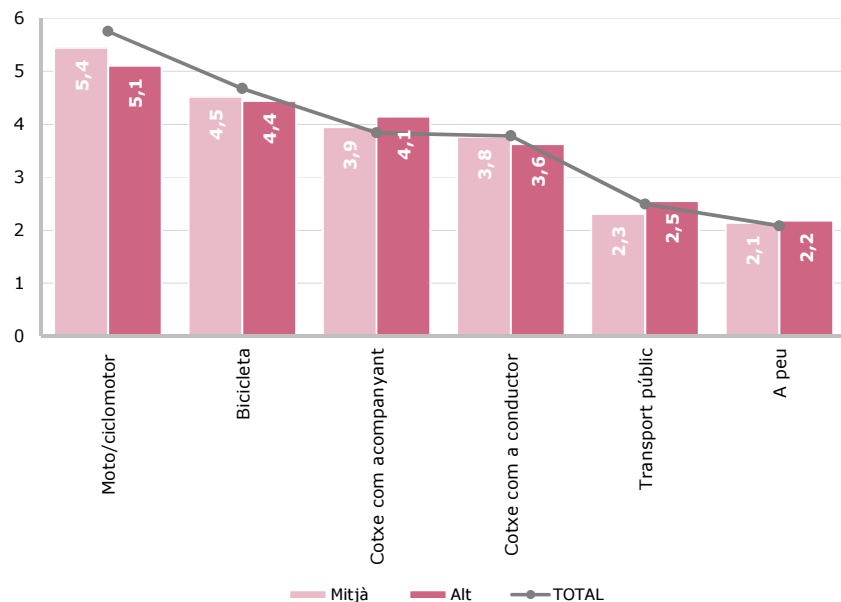
Variables sociodemogràfiques		Mitjà de transport												
		A peu	Moto/ ciclomotor	Bicicleta	Tramvia	Cotxe	FGC	Metro	Taxi	Bus TMB	Bus interurbà	Renfe regional	Altre bus urbà	Renfe rodalies
Sexe	Homes	8,3	8,3	8,1	7,3	7,2	7,3	7,1	6,8	6,9	6,6	6,4	6,2	6,4
	Dones	8,4	8,1	8,2	7,7	7,8	7,3	7,0	7,2	7,1	6,9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

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

3. Percepció d'inseguretat dels modes de transport

- S'ha demanat a les persones entrevistades 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).
- La població resident a Barcelona, en general, no se sent especialment insegura a l'hora d'utilitzar els diferents mitjans de transport. Tot i així, la moto, amb una valoració d'un 5,3, és percebuda com el mitjà més insegur. La segueix la bicicleta amb una valoració menor, del 4,5. L'anar a peu és el mitjà de transport considerat més segur (2,2).
- La percepció d'inseguretat no mostra grans diferències en funció de l'ús del mitjà de transport. En funció del sexe s'observa com les dones perceben més insegurs alguns mitjans de transport com la moto, el cotxe conductor, el transport públic i el caminar.



Mitjà de transport	Homes	Dones	Inseguretat mitjana
Moto	5,0	5,6	5,3
Biciçleta	4,4	4,6	4,5
Cotxe acompanyant	4,1	3,9	4,0
Cotxe conductor	3,5	4,1	3,7
Transport públic	2,0	2,8	2,4
A peu	1,8	2,4	2,2

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.1. Dades generals

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

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 les persones residents a Barcelona valoren més positivament és la de facilitar l'aparcament al barri de residència (8,3); seguit d'augmentar els controls de velocitat i alcoholèmia (8,1).
- En l'extrem oposat els declaren amb una pitjor valoració el fet de permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants (2,9). Aquest fet reflexa la baixa predisposició dels ciutadans per 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 d'alcoholèmia i drogues	8,1
Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats	7,5
Realitzar més controls de velocitat	7,0
Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes	6,9
Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge	6,8
Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats	6,7
Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,7
Crear més aparcaments per a bicicletes	6,5
Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants	2,9



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

4.1.2. Segons variables territorials

Àmbits territorials	Mesures de mobilitat: valoració mitjana									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ciutat Vella	8,4	7,7	6,2	7,3	7,5	6,9	6,9	7,1	6,8	3,3
Eixample	8,2	8,0	7,4	7,0	6,6	6,8	6,6	7,0	6,3	2,9
Sants-Montjuïc	8,3	8,3	7,5	7,2	7,3	6,9	6,8	6,7	6,9	3,2
Les Corts	8,5	7,6	7,4	6,8	6,4	6,5	6,4	6,5	6,1	2,7
Sarrià-St. Gervasi	8,4	7,8	7,5	6,6	6,3	6,5	6,6	6,5	6,0	2,3
Gràcia	8,4	8,0	7,7	6,9	6,8	6,9	6,9	6,5	6,4	2,4
Horta-Guinardó	8,3	8,2	7,8	7,0	7,2	6,9	7,0	6,7	6,7	2,8
Nou Barris	8,0	8,4	8,1	7,2	7,1	7,3	7,0	6,3	6,8	3,3
St. Andreu	8,5	8,2	7,7	6,9	7,1	7,0	6,8	6,6	6,6	3,0
St. Martí	8,1	8,4	7,4	6,9	6,5	6,5	6,3	6,6	6,5	2,9
Total	8,3	8,1	7,5	7,0	6,9	6,8	6,7	6,7	6,5	2,9

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

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	9	10
Sexe	Homes	8,0	7,8	6,9	6,5	6,8	6,5	6,7	6,5	6,6	3,2
	Dones	8,5	8,4	8,0	7,4	6,9	7,1	6,7	6,8	6,5	2,6
Edat	De 16 a 29 anys	8,4	7,5	6,5	6,2	8,0	6,8	6,7	6,4	7,0	4,7
	De 30 a 64 anys	8,3	8,0	7,4	7,0	6,9	6,7	6,8	6,6	6,6	2,8
	De 65 i més anys	8,1	8,8	8,5	7,6	6,0	7,1	6,6	6,9	6,0	1,9
Situació professional	Actiu ocupat/da	8,4	7,9	7,2	6,6	7,2	6,6	6,9	6,6	6,8	3,1
	Actiu en atur	8,2	7,8	7,2	7,0	7,1	6,8	6,6	6,6	6,3	3,2
	Jubilat o pensionista	8,1	8,7	8,4	7,6	6,0	7,1	6,6	6,9	6,0	1,9
	Tasques de la llar*	8,9	9,0	8,7	8,0	5,5	7,3	6,7	6,5	5,3	1,9
	Estudiant	8,3	7,8	6,5	6,5	8,0	7,0	6,7	6,4	7,1	4,7
Nivell d'estudis	Sense estudis	8,0	8,9	8,6	7,9	6,4	7,7	7,3	7,4	6,4	1,9
	Primaris	8,3	8,6	8,3	7,6	6,4	7,3	6,9	6,8	6,3	2,5
	Secundaris	8,4	8,0	7,6	6,9	7,0	6,7	6,7	6,7	6,5	3,1
	Estudis universitaris	8,2	7,9	7,0	6,7	7,0	6,6	6,6	6,5	6,6	2,9
Total		8,3	8,1	7,5	7,0	6,9	6,8	6,7	6,7	6,5	2,9

1. Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri
2. Realitzar més controls d'alcoholèmia i drogues
3. Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats
4. Realitzar més controls de velocitat
5. Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes
6. Posar o augmentar el nombre de carrils bus per a reduir els temps de viatge
7. Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats
8. Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants
9. Crear més aparcaments per a bicicletes
10. 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.

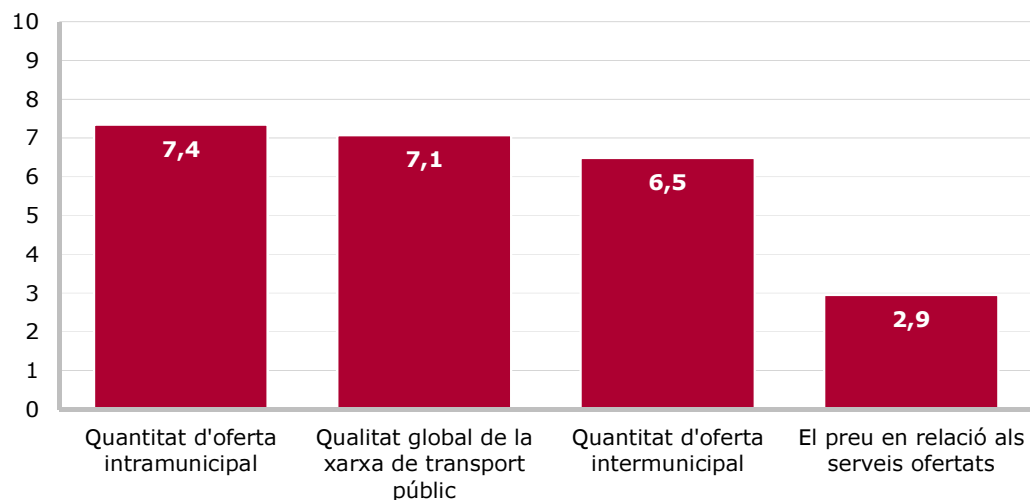
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

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 a les persones entrevistades que facin una valoració de l'oferta de transport públic (tant si en són població usuària habitual o esporàdica) 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 valoració superior a 6,5, sent la qualitat de l'oferta intramunicipal la millor valorada (7,4). El preu del transport públic en relació als serveis oferts, obté la valoració més baixa (2,9).



LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

4.2.2. Segons variables territorials

- Les persones residents als districtes Ciutat Vella són les que atorguen una valoració més elevada a la quantitat d'oferta de transport públic intramunicipal.
- Respecte la relació entre oferta i preu del servei, són les persones residents a Nou Barris les que donen la valoració més baixa, i les persones residents a Sarrià-St. Gervasi les que millor la valoren, tot i que sense arribar al 4.

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

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

4. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

4.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

4.2.3. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe:** Excepte en el preu, les dones valoren més positivament que el homes la qualitat i l'oferta de transport públic.
- **Edat:** La població major de 65 anys és la que atorga més puntuació a tots els aspectes valorats, excepte a la quantitat d'oferta intramunicipal, que és millor valorada per la població jove.
- **Situació professional:** Destaca la millor puntuació de la qualitat global de l'oferta per part de les persones jubilades, pensionistes i estudiants.
- **Nivell d'estudis:** Amb l'augment del nivell d'estudis disminueix la valoració atorgada al servei de transport públic. D'altra banda, a major nivell d'estudis, millor és valorada la relació entre el preu i el servei ofert.

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

1. Quantitat d'oferta intramunicipal

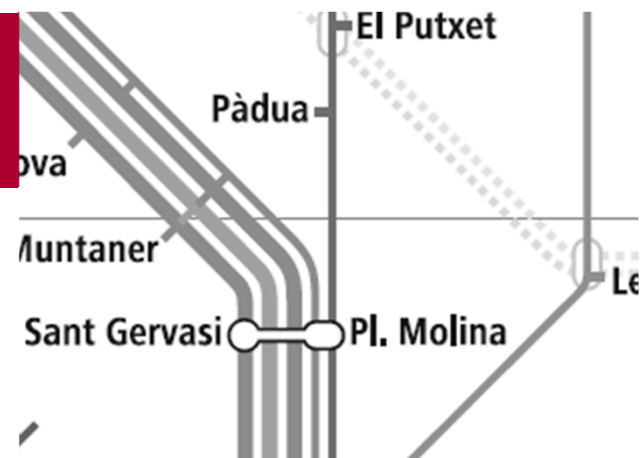
2. Qualitat global de la xarxa de transport públic

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 2003-2014



Comparativa temporal 2003–2014

Consideracions inicials

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

Comparativa temporal 2003–2014

1. La mobilitat a Barcelona

1.1. Dades generals

- La mobilitat a Barcelona (fluxos amb origen i/o destinació Barcelona) s'ha reduït aquest darrer any respecte al 2013, en un 1,9%. Destaca l'augment dels fluxos de connexió, un 4%.
- El repartiment modal dels fluxos interns a Barcelona confirma de nou la predominança dels modes no motoritzats, que suposen el 55,6% d'aquesta mobilitat. En els fluxos connectius, el transport públic és majoritari (engloba el 52,4%).
- El vehicle privat i el transport públic, en relació a l'edició anterior, creixen lleugerament en punts percentuals. Els modes no motoritzats disminueixen 2 punt percentuals.

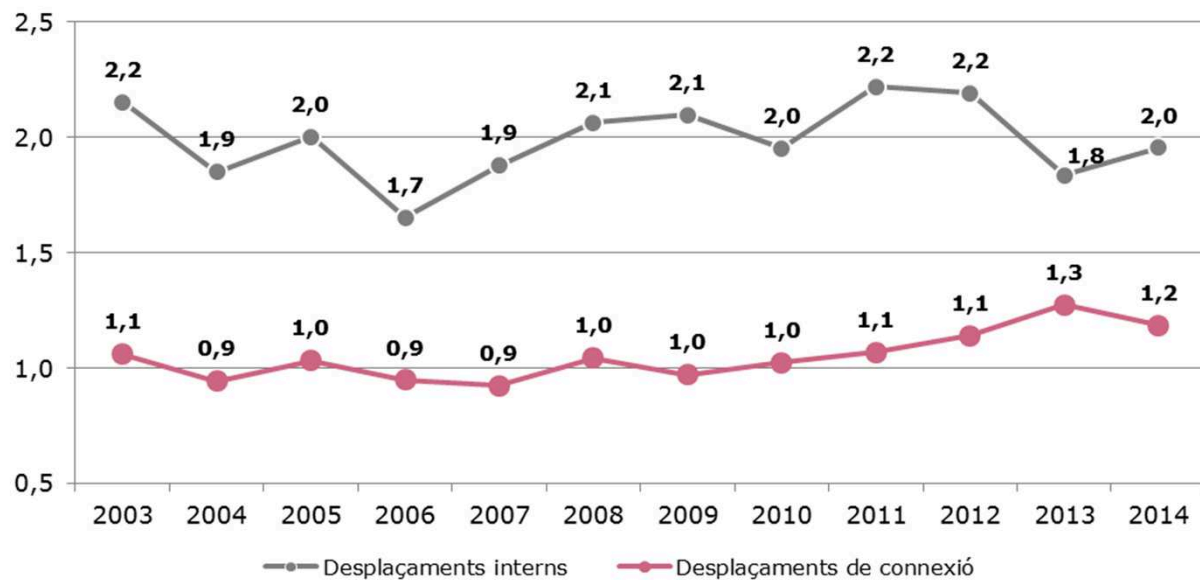
Any	Tipus de flux	Desplaçaments	No motoritzats	Transport públic	Transport privat
2003	Interns	3.400.080	47,3%	36,0%	16,7%
	Connexió	1.481.093	5,3%	48,7%	46,0%
	Total	4.881.173	34,6%	39,8%	25,6%
2004	Interns	3.896.125	48,7%	33,3%	18,0%
	Connexió	1.572.925	2,2%	47,5%	50,3%
	Total	5.469.050	35,4%	37,3%	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%
2013	Interns	4.932.054	57,4%	27,6%	15,0%
	Connexió	1.755.797	3,9%	53,9%	42,2%
	Total	6.687.852	43,3%	34,5%	22,2%
2014	Interns	4.732.522	55,6%	29,3%	15,0%
	Connexió	1.825.409	3,4%	52,4%	44,2%
	Total	6.557.931	41,1%	35,7%	23,1%
Dif. 2014/2013	Interns	-4,0%	-1,7	+1,7	0
	Connexió	4,0%	-0,5	-0,4	2
	Total	-1,9%	-2,2	+1,3	+1

Comparativa temporal 2003–2014

1. La mobilitat a Barcelona

1.2. Ràtio públic/privat

- L'evolució del darrer any de la ràtio públic/privat en els desplaçaments a Barcelona mostra un lleuger increment en els desplaçaments interns i una disminució dels de connexió.
- L'any 2014 la ràtio públic/privat dels desplaçaments interns es situa en proporcions de l'any 2010. La ràtio públic/privat dels desplaçaments de connexió és d'1,2.

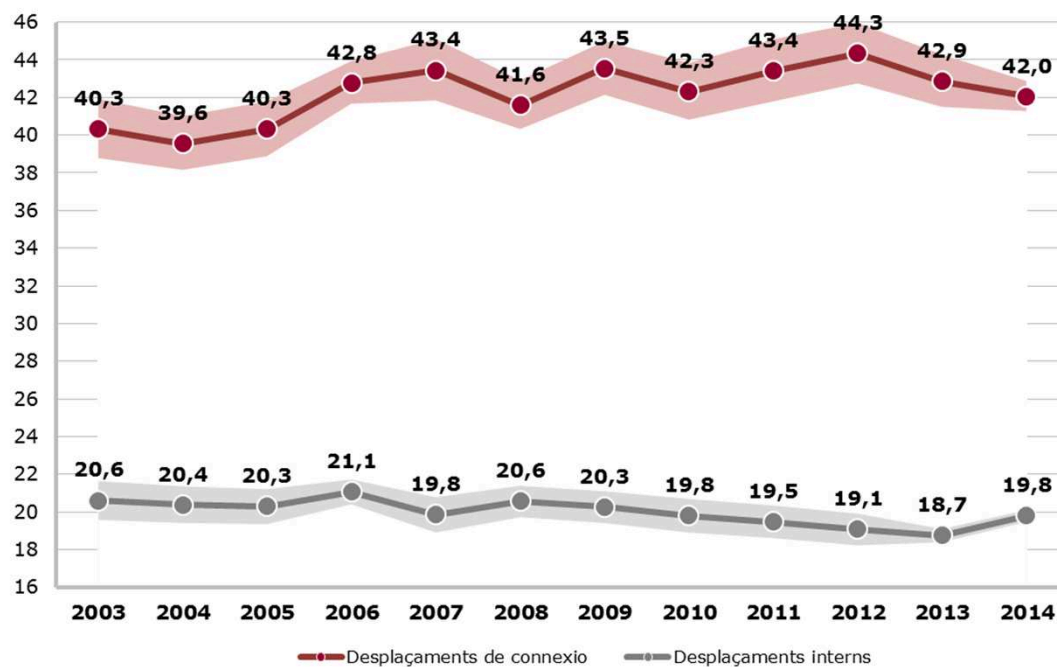


Comparativa temporal 2003–2014

1. La mobilitat a Barcelona

1.3. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

- La durada mitjana percebuda en la mobilitat connectiva amb Barcelona decreix lleugerament els darrers dos anys.
- Al contrari, la durada de la mobilitat interna a Barcelona creix sensiblement el darrer any, prenent valors similars a l'any 2010.



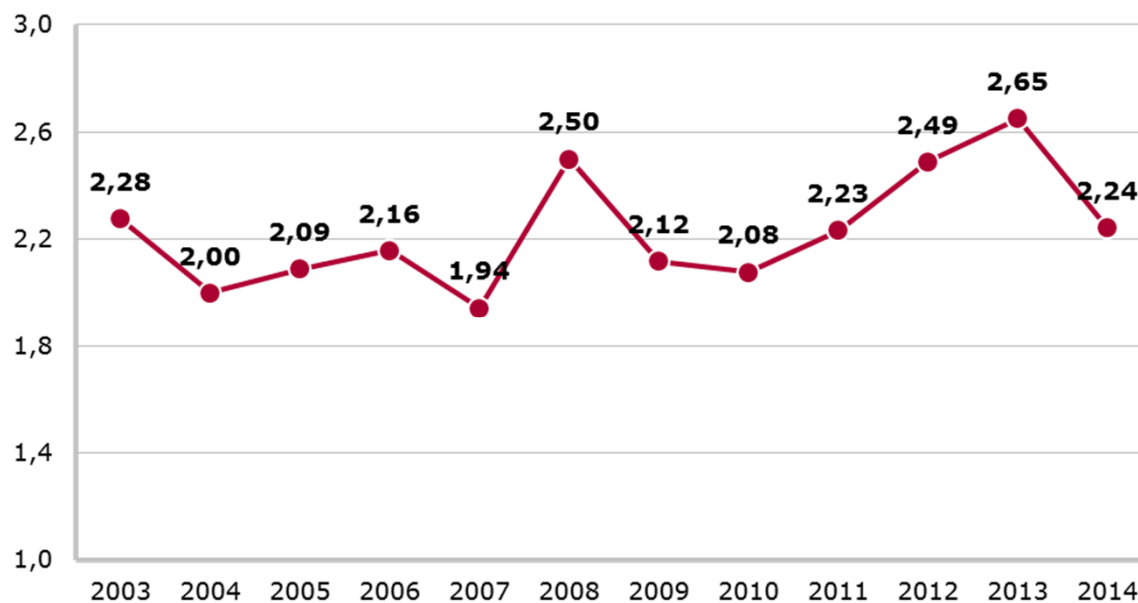
Interval de confiança (error 95%)

Comparativa temporal 2003–2014

1. La mobilitat a Barcelona

1.4. 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 2013, s'observa una baixada significativa de 4 dècimes.

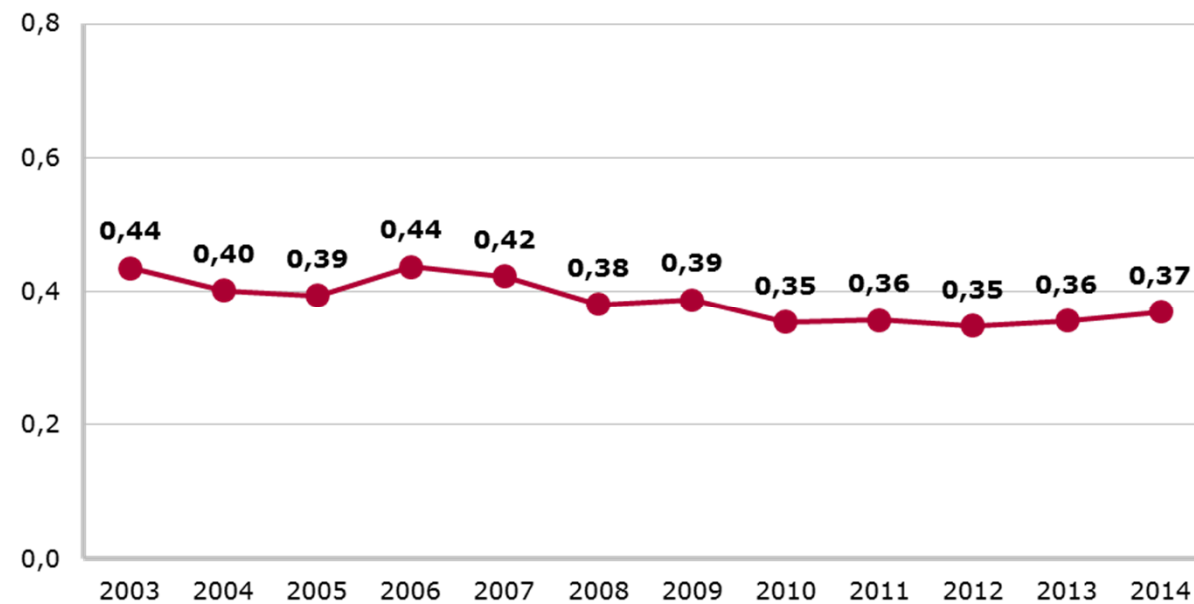


Comparativa temporal 2003–2014

1. La mobilitat a Barcelona

1.5. 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 ($IO < 1$).



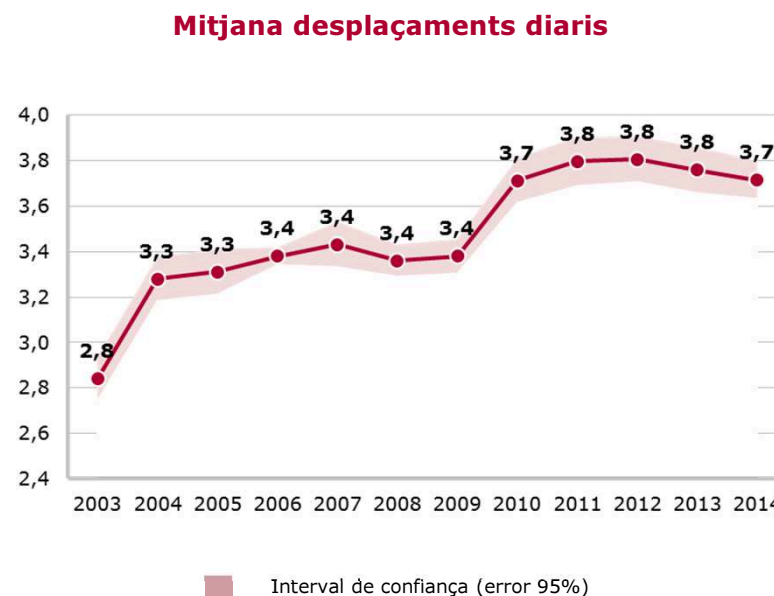
Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.1. Dades generals

- La mitjana diària de desplaçaments per persona de les persones residents a Barcelona és enguany de 3,7; el mateix que a l'any 2010.
- En els darrers cinc anys, el grau de mobilitat de la població resident a Barcelona ha incrementat sensiblement respecte els anys anteriors al 2010, si be des de l'any 2012 s'està reduint lleugerament.

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
2013	1.405.168	5.281.496	3,76
2014	1.400.003	5.201.227	3,72
Diferències 2014-2013 Absolutes	-5.165	-80.268	-0,04
Diferències 2014-2013 Relatives	-0,4%	-1,5%	-1,2%



Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.1. Dades generals

- L'augment de la mobilitat de les persones residents a Barcelona dels darrers anys ha vingut donat per la mobilitat personal. No obstant això, els darrers dos anys la personal disminueix.
- D'altra banda, la mobilitat en modes no motoritzats també decreix els darrers dos anys, aquest 2014 un 7,3%. Malgrat això, els altres modes de transport, públic i privat creixen un 3,8% i un 5,0%, respectivament.

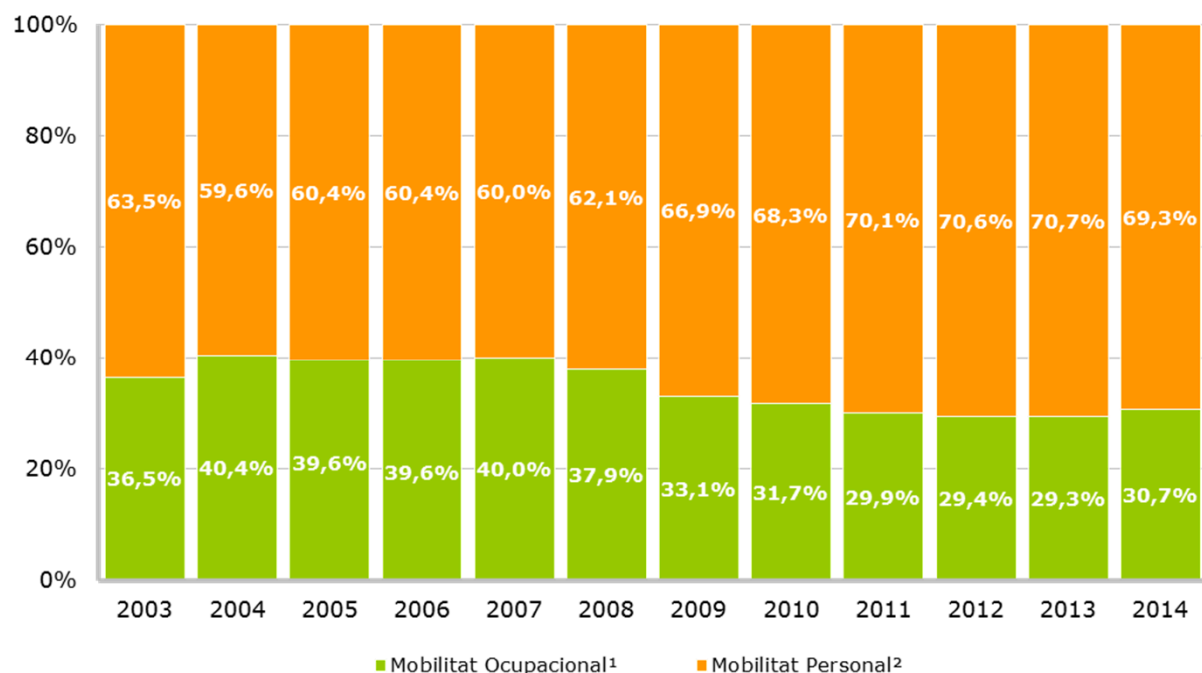
Any	Motiu del desplaçament			Mode de transport			Total BCN
	Tornada a casa	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	No motoritzats	Transport públic	Transport privat	
2003	1.705.535	762.123	1.299.791	1.600.781	1.354.733	811.936	3.767.449
	45,3%	20,2%	34,5%	42,5%	36,0%	21,6%	100,0%
2004	1.976.905	1.052.216	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%
2013	2.309.954	887.267	2.084.275	2.797.798	1.512.227	971.471	5.281.496
	43,7%	16,8%	39,5%	53,0%	28,6%	18,4%	100,0%
2014	2.252.248	909.240	2.039.739	2.606.700	1.571.480	1.023.047	5.201.227
	43,3%	17,5%	39,2%	50,1%	30,2%	19,7%	100,0%
Dif. absolutes 2013-2014	-57.706	21.974	-44.536	-191.098	59.253	51.576	-80.268
Dif. relatives 2013-2014	-2,6%	2,4%	-2,2%	-7,3%	3,8%	5,0%	-1,5%

Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.2. Motiu del desplaçament

- L'evolució dels desplaçaments segons el motiu, mostra el trencament de la tendència que s'apuntava l'any 2009: disminució de la proporció de desplaçaments per motius ocupacionals, a favor de la mobilitat personal. Si l'any 2013 s'observava un cert estancament, tant de la mobilitat ocupacional com de la personal, l'any 2014 mostra un increment de la mobilitat ocupacional en detriment de la personal.



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

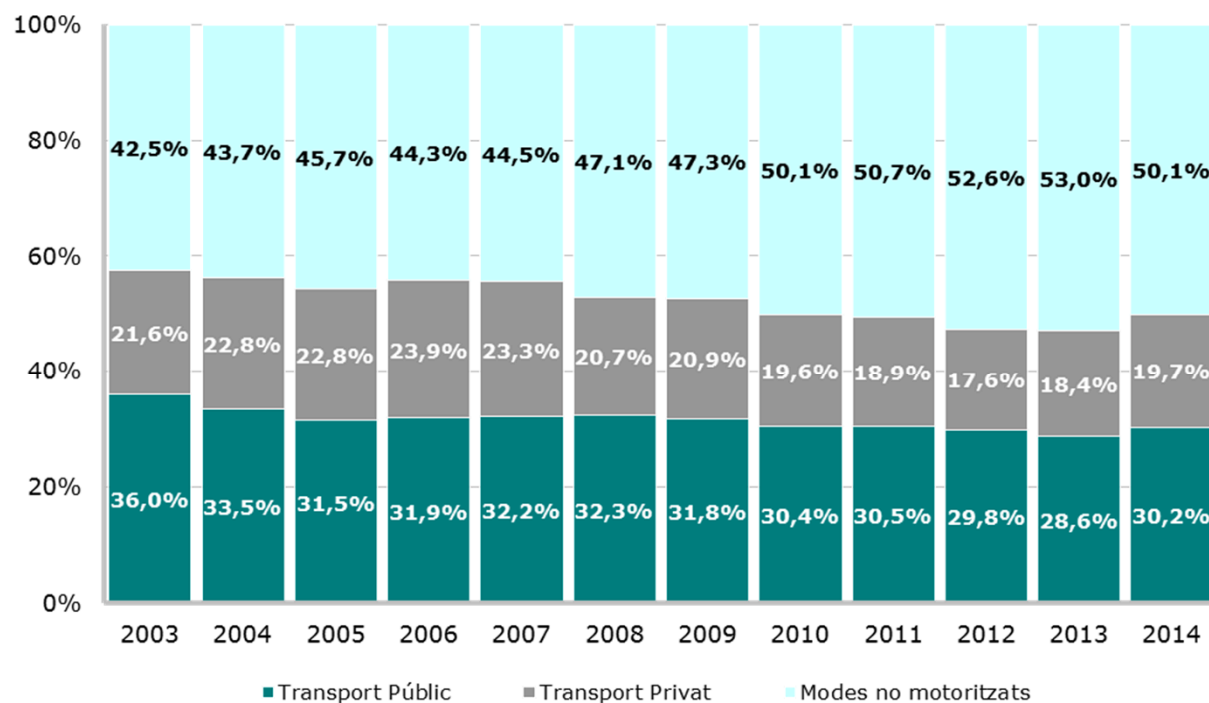
²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.3. Mode de transport

- L'edició 2014 mostra valors similars als de l'any 2010, on un 50,1% dels desplaçaments es fa en mitjans no motoritzats, al voltant d'un 19,7% es realitzen en transport privat i poc més d'un 30% es fan en transport públic.

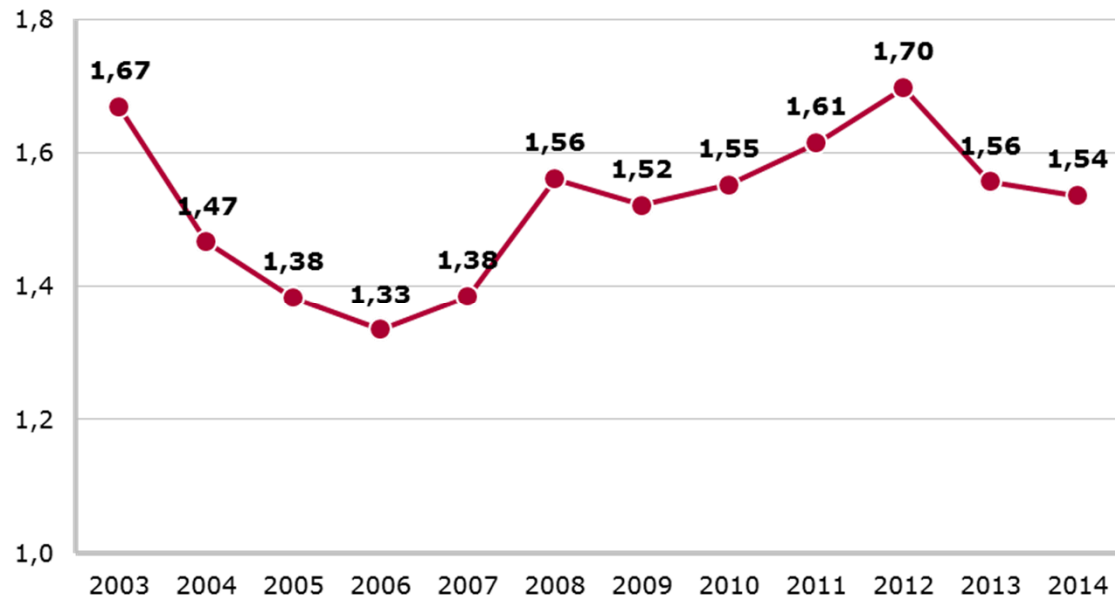


Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

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 2014 el valor de la ràtio es situa en l'1,54, un valor lleugerament inferior al dels darrers quatre anys, tot i que continua mostrant el predomini de l'ús del transport públic, respecte del transport privat, entre les persones residents a Barcelona.



Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.5. Ocupació del cotxe

- Entre els anys 2003 i 2014 no s'observen canvis en la taxa d'ocupació del cotxe, tot i la lleugera disminució de la taxa calculada i la taxa declarada d'enguany.

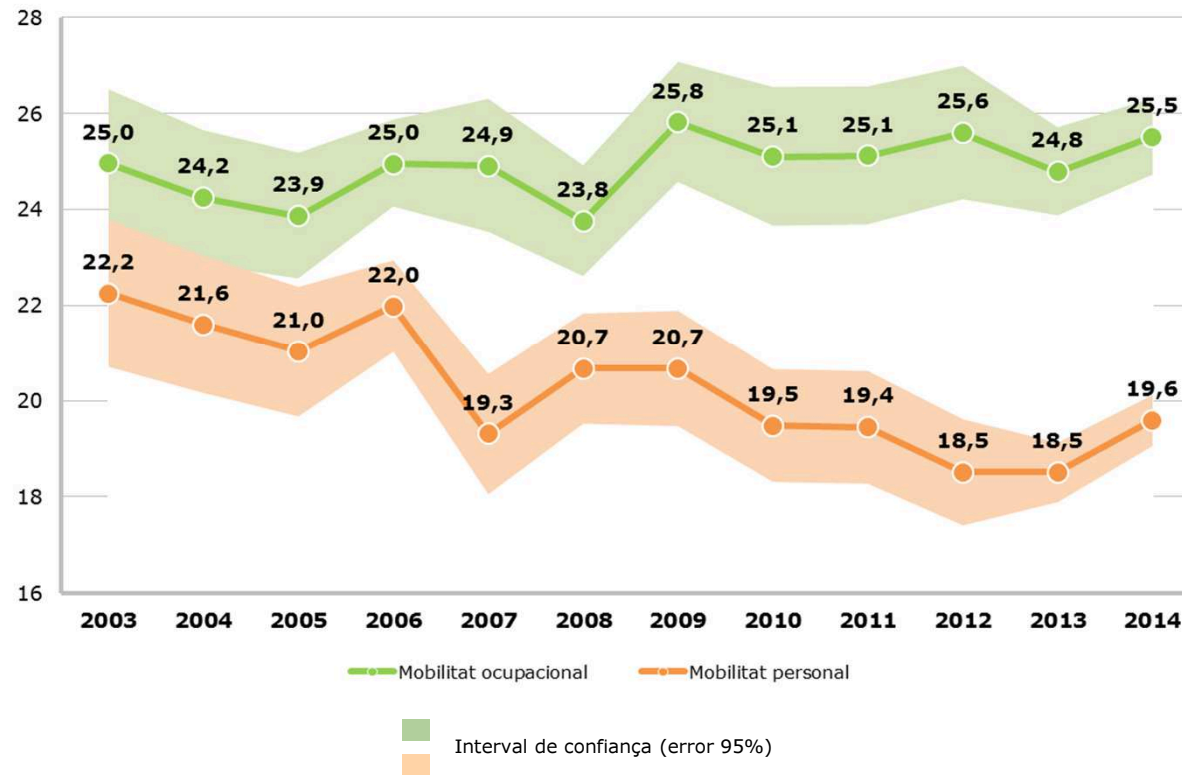
Any	Cotxe	
	Ocupació calculada	Ocupació declarada
2003	1,31	nd
2004	1,18	nd
2005	1,25	nd
2006	1,23	nd
2007	1,17	nd
2008	1,19	nd
2009	1,32	nd
2010	1,23	nd
2011	1,27	1,76
2012	1,31	1,75
2013	1,28	1,71
2014	1,20	1,69

Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.6. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

- L'evolució de la durada declarada de les persones residents a Barcelona dels desplaçaments per motius ocupacionals i personals, mostra un increment aquest darrer any analitzat.



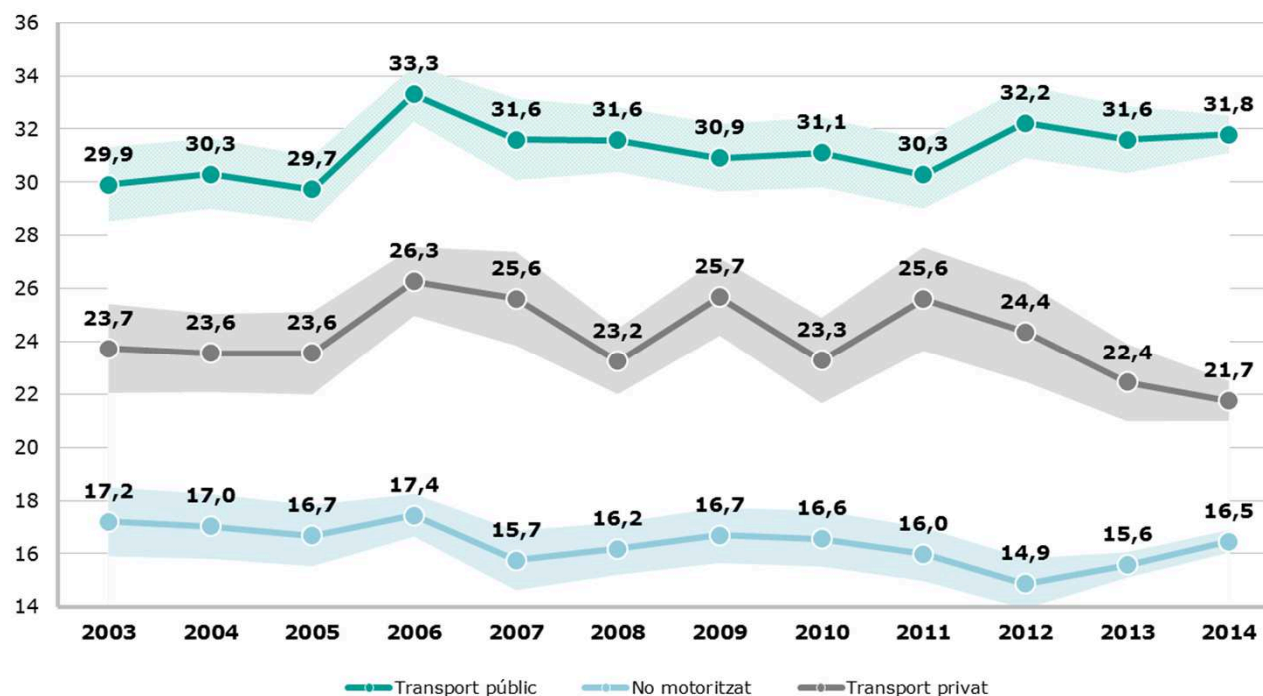
Nota: A partir del 2006 l'enquesta inclou els modes de transport ferroviari de mitjana i llarga distància

Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.7. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

- L'evolució temporal de la durada declarada de les persones residents a Barcelona dels desplaçaments segons el mode de transport utilitzat, mostra una estabilitat en el cas del transport públic, una disminució del privat i, un lleuger increment en els modes no motoritzats.



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

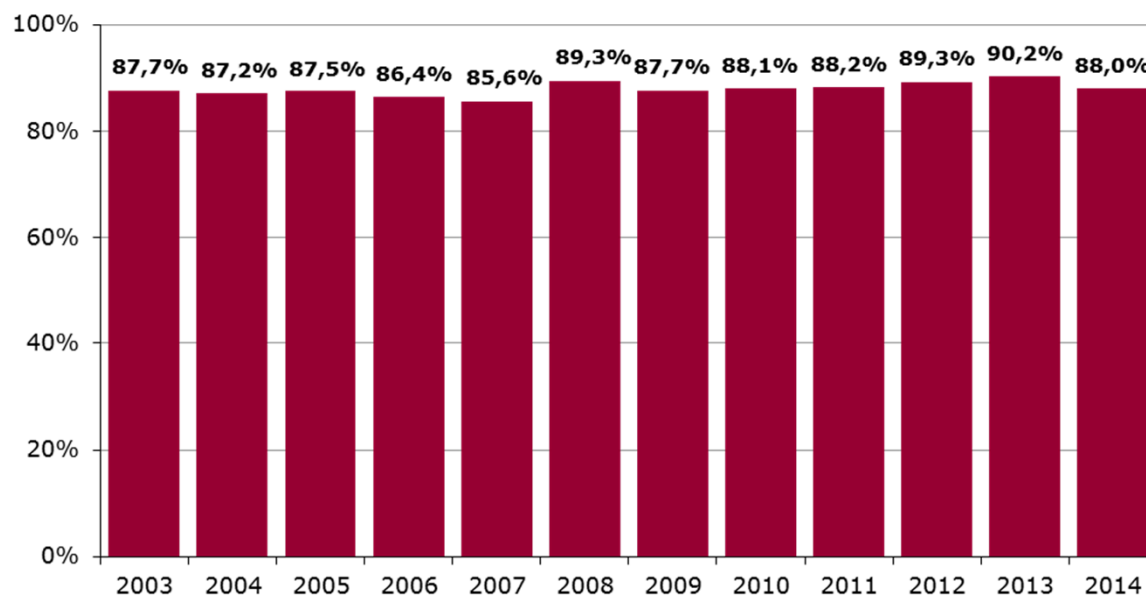
Interval de confiança (error 95%)

Comparativa temporal 2003–2014

2. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

2.8. Autocontenció municipal

- L'autocontenció municipal a Barcelona decreix més de dos punts percentuals respecte l'any 2012, trencant la tendència dels darrers 4 anys.
- Entre els anys 2003 i 2007, el valor disminuï lleugerament. A partir del 2008 tornà a créixer, fins a arribar al 90,2% l'any 2013, valor màxim de la sèrie, i baixar fins un 88,0% l'any 2014.



Comparativa temporal 2003–2014

3. La dimensió subjectiva

3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

POLÍTIQUES DE MOBILITAT		2003	2004	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
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	8,4	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	6,0	6,7
	Crear més aparcaments per a bicicletes							5,7	5,8	6,3	6,5	6,5
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 Guardia 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	7,7	
	Realitzar més controls d'alcoholèmia i drogues											8,1
	Realitzar més controls de velocitat											7,0
	Limitar l'accés al centre de les ciutats als vehicles que contaminen molt						7,2	6,9				
Obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats										7,3	7,5	
TRANSPORT PÚBLIC, BICI I ANAR A PEU	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	6,8	6,7
	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	6,5	6,8
	Crear més carrils bici		6,3	6,2	6,6	6,4	5,9	6,1	6,4	6,7	6,9	6,9
	Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants								2,8	2,9	2,9	2,9
	Crear carrils bus a l'interior del seu municipi	6,7	6,6									
	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.

Comparativa temporal 2003–2014

3. La dimensió subjectiva

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

- Al llarg d'aquestes dotze edicions de l'EMEF es constata dues tendències:
 - La quantitat d'oferta de transport públic i la qualitat global de la xarxa de transport públic es valoren més positivament.
 - El preu del transport públic és valorat cada vegada menys positivament.

VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
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	7,4	7,4
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	6,5	6,5
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	7,2	7,1
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	3,2	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

Origen i destinació dels desplaçaments

Origen i destinació dels desplaçaments (independentment de la residència)

Origen o destinació	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	
Ciutat Vella	149.678										
Eixample	159.571	559.049									
Sants-Montjuïc	48.119	152.705	246.044								
Les Corts	28.728	113.777	75.938	137.638							
Sarrià-St. Gervasi	29.614	132.496	35.468	66.233	224.956						
Gràcia	17.729	114.478	26.043	18.024	67.925	140.796					
Horta	14.838	96.902	9.576	15.169	41.172	52.210	210.891				
Nou Barris	19.259	34.193	..	13.049	..	17.273	83.647	226.753			
St. Andreu	14.372	54.321	22.747	18.569	17.428	14.505	29.506	76.226	220.033		
St. Martí	68.568	163.852	33.386	18.171	25.545	22.881	40.554	29.530	70.877	392.573	
Resta 1a Corona	88.679	227.305	169.685	155.641	73.747	36.654	61.072	43.037	55.990	95.408	
Resta AMB	16.797	49.563	26.425	19.951	32.572	15.281	14.994	14.659	17.118	25.231	
Resta RMB	44.206	127.777	42.525	45.979	58.185	16.728	40.477	19.953	37.563	72.323	
Fora RMB	..	17.185	..	..	..	..	..	..	..	..
Total	713.991	1.843.603	702.887	515.311	560.296	320.870	489.442	414.422	406.918	590.191	6.557.931

Origen i destinació	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	
Ciutat Vella	2,3%										
Eixample	2,4%	8,5%									
Sants-Montjuïc	0,7%	2,3%	3,8%								
Les Corts	0,4%	1,7%	1,2%	2,1%							
Sarrià-St. Gervasi	0,5%	2,0%	0,5%	1,0%	3,4%						
Gràcia	0,3%	1,7%	0,4%	0,3%	1,0%	2,1%					
Horta	0,2%	1,5%	0,1%	0,2%	0,6%	0,8%	3,2%				
Nou Barris	0,3%	0,5%	..	0,2%	..	0,3%	1,3%	3,5%			
St. Andreu	0,2%	0,8%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,4%	1,2%	3,4%		
St. Martí	1,0%	2,5%	0,5%	0,3%	0,4%	0,3%	0,6%	0,5%	1,1%	6,0%	
Resta 1a Corona	1,4%	3,5%	2,6%	2,4%	1,1%	0,6%	0,9%	0,7%	0,9%	1,5%	
Resta AMB	0,3%	0,8%	0,4%	0,3%	0,5%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	
Resta RMB	0,7%	1,9%	0,6%	0,7%	0,9%	0,3%	0,6%	0,3%	0,6%	1,1%	
Fora RMB	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Total	10,9%	28,1%	10,7%	7,9%	8,5%	4,9%	7,5%	6,3%	6,2%	9,0%	100,0%



ANNEX. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

Origen i destinació dels desplaçaments

Origen i destinació dels desplaçaments (població resident a Barcelona)

Origen o destinació	Origen o destinació													Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta 1a Corona	Resta AMB	Fora AMB	
Ciutat Vella	145.484													
Eixample	153.620	532.302												
Sants-Montjuïc	47.523	147.444	240.654											
Les Corts	23.905	104.472	70.223	124.740										
Sarrià-St. Gervasi	28.490	122.618	34.292	58.130	218.854									
Gràcia	16.071	109.452	26.043	16.612	65.173	137.083								
Horta	14.838	95.046	..	15.169	41.025	51.631	209.228							
Nou Barris	19.259	34.102	..	12.900	..	16.701	83.647	223.073						
St. Andreu	14.372	53.886	22.409	18.569	17.428	14.505	28.423	75.232	216.731					
St. Martí	65.681	159.440	30.596	16.793	25.545	21.832	38.993	29.439	70.755	387.465				
Resta 1a Corona	..	38.133	51.849	27.400	17.802	13.774	20.892	32.419	27.534	38.934	29.933			
Resta AMB	..	16.237	13.855	..	16.479	..	..	..	..	..	..	..
Fora AMB	16.353	30.634	20.073	..	18.907	..	..	14.704	21.283	25.786	..	..	15.311	
TOTAL	565.339	1.443.767	527.705	300.324	430.450	270.685	405.207	384.446	345.045	464.723	37.892	10.334	15.311	5.201.227

Origen o destinació	Origen o destinació													Total
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-St. Gervasi	Gràcia	Horta	Nou Barris	St. Andreu	St. Martí	Resta 1a Corona	Resta AMB	Fora AMB	
Ciutat Vella	2,8%													
Eixample	3,0%	10,2%												
Sants-Montjuïc	0,9%	2,8%	4,6%											
Les Corts	0,5%	2,0%	1,4%	2,4%										
Sarrià-St. Gervasi	0,5%	2,4%	0,7%	1,1%	4,2%									
Gràcia	0,3%	2,1%	0,5%	0,3%	1,3%	2,6%								
Horta	0,3%	1,8%	..	0,3%	0,8%	1,0%	4,0%							
Nou Barris	0,4%	0,7%	..	0,2%	..	0,3%	1,6%	4,3%						
St. Andreu	0,3%	1,0%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,5%	1,4%	4,2%					
St. Martí	1,3%	3,1%	0,6%	0,3%	0,5%	0,4%	0,7%	0,6%	1,4%	7,4%				
Resta 1a Corona	..	0,7%	1,0%	0,5%	0,3%	0,3%	0,4%	0,6%	0,5%	0,7%	0,6%			
Resta AMB	..	0,3%	0,3%	..	0,3%	..	..	..	..	..	..	..
Fora AMB	0,3%	0,6%	0,4%	..	0,4%	..	..	0,3%	0,4%	0,5%	..	..	0,3%	
TOTAL	10,9%	27,8%	10,1%	5,8%	8,3%	5,2%	7,8%	7,4%	6,6%	8,9%	0,7%	0,2%	0,3%	100,0%



ANNEX. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

Motiu de desplaçament segons districte de destinació

Motiu de desplaçament segons districte de destinació (població resident a Barcelona)

Destinació	Motiu de desplaçament								Total	
	Mobilitat ocupacional		Mobilitat personal		Tornada a casa ocupacional		Tornada a casa personal			
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Ciutat Vella	51.629	14,5%	145.123	40,9%	51.613	14,5%	106.632	30,0%	354.999	100,0%
Eixample	194.325	18,2%	480.549	45,1%	115.354	10,8%	275.330	25,8%	1.065.558	100,0%
Sants-Montjuïc	70.428	14,6%	163.391	33,8%	73.788	15,3%	175.703	36,4%	483.310	100,0%
Les Corts	72.453	23,2%	126.106	40,4%	28.228	9,0%	85.481	27,4%	312.269	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	73.337	16,4%	168.795	37,8%	69.872	15,7%	134.255	30,1%	446.259	100,0%
Gràcia	34.094	10,7%	135.796	42,4%	50.037	15,6%	100.150	31,3%	320.078	100,0%
Horta-Guinardó	40.710	9,7%	165.256	39,3%	59.949	14,3%	154.302	36,7%	420.218	100,0%
Nou Barris	27.550	7,0%	148.772	37,6%	57.555	14,5%	161.812	40,9%	395.689	100,0%
St. Andreu	37.015	9,2%	146.442	36,3%	75.538	18,7%	144.265	35,8%	403.260	100,0%
St. Martí	100.251	15,3%	233.483	35,7%	103.009	15,7%	218.086	33,3%	654.829	100,0%
Barcelona	701.794	14,5%	1.913.713	39,4%	684.944	14,1%	1.556.018	32,0%	4.856.470	100,0%
Resta Primera Corona STI	96.890	55,9%	75.997	43,9%	..	..	..	..	173.221	100,0%
Resta AMB	48.959	76,9%	..	..	..	..	..	..	63.651	100,0%
Resta RMB	50.235	62,0%	27.472	33,9%	..	..	..	..	81.058	100,0%
Fora RMB	..	..	..	..	..	..	..	..	26.828	100,0%
Fora de Barcelona	207.446	60,2%	126.025	36,6%	1.689	0,5%	9.597	2,8%	344.758	100,0%
Total	909.240	17,5%	2.039.739	39,2%	686.633	13,2%	1.565.615	30,1%	5.201.227	100,0%



ANNEX. La mobilitat de les persones residents a Barcelona

Mode de transport segons districte de destinació

Mode de transport segons districte de destinació (població resident a Barcelona)

Destinació	Mode de transport						Total	
	Modes no motoritzats		Transport públic		Transport privat		Despl.	%
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%		
Ciutat Vella	198.554	55,9%	114.332	32,2%	42.113	11,9%	354.999	100,0%
Eixample	538.524	50,5%	380.373	35,7%	146.661	13,8%	1.065.558	100,0%
Sants-Montjuïc	262.249	54,3%	136.639	28,3%	84.423	17,5%	483.310	100,0%
Les Corts	140.878	45,1%	102.656	32,9%	68.735	22,0%	312.269	100,0%
Sarrià-St. Gervasi	199.692	44,7%	128.375	28,8%	118.192	26,5%	446.259	100,0%
Gràcia	169.946	53,1%	104.208	32,6%	45.924	14,3%	320.078	100,0%
Horta-Guinardó	207.559	49,4%	124.670	29,7%	87.989	20,9%	420.218	100,0%
Nou Barris	226.137	57,2%	106.890	27,0%	62.662	15,8%	395.689	100,0%
St. Andreu	240.020	59,5%	105.495	26,2%	57.746	14,3%	403.260	100,0%
St. Martí	393.089	60,0%	143.423	21,9%	118.318	18,1%	654.829	100,0%
Barcelona	2.576.647	53,1%	1.447.061	29,8%	832.762	17,1%	4.856.470	100,0%
Resta Primera Corona STI	21.170	12,2%	67.665	39,1%	84.387	48,7%	173.221	100,0%
Resta AMB	..	..	26.359	41,4%	34.731	54,6%	63.651	100,0%
Resta RMB	..	..	23.886	29,5%	53.752	66,3%	81.058	100,0%
Fora RMB	..	..	..	24,3%	17.415	64,9%	26.828	100,0%
Fora de Barcelona	30.053	8,7%	124.420	36,1%	190.285	55,2%	344.758	100,0%
Total	2.606.700	50,1%	1.571.480	30,2%	1.023.047	19,7%	5.201.227	100,0%



FITXA TÈCNICA



Fitxa tècnica

Dades bàsiques EMEF 2014

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

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 9.461 individus residents a l'àmbit de l'STI: 2.249 a Barcelona, 3.966 a la Primera Corona de l'STI, 5.190 a l'AMB i 8.851 a l'RMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,03\%$ per les persones residents al conjunt de l'STI.

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp.- Instituto Apolda.

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

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

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

Criteri general de publicació de dades.- En la publicació de resultats s'ha tingut en compte les exigències de precisió que estableix Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60% de les cel·les amb valors vàlids.

Àmbit territorial	Mostra	Error
Ciutat Vella	145	8,3%
Eixample	368	5,2%
Sants-Montjuïc	254	6,3%
Les Corts	127	8,9%
Sarrià-St. Gervasi	189	7,3%
Gràcia	178	7,5%
Horta-Guinardó	233	6,6%
Nou Barris	235	6,5%
St. Andreu	203	7,0%
St. Martí	317	5,6%
Total BCN	2.249	2,1%
Barcelona	2.249	2,1%
Resta 1a corona STI	1.717	2,4%
TOTAL 1a corona STI	3.966	1,6%
Resta AMB	1.224	2,9%
TOTAL AMB	5.190	1,4%
Resta RMB	3.661	1,7%
TOTAL RMB	8.851	1,1%
Resta STI	610	4,0%
TOTAL STI	9.461	1,0%

Sexe	Mostra	Error
Homes	1.050	3,1%
Dones	1.199	2,9%
Total BCN	2.249	2,1%

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.

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

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 la persona entrevistada que inclou a persones menors de 16 anys.

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

QÜESTIONARI



Qüestionari

EMEF 2014

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

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ES LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

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

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

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

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

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

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

1. Sí (~~recodificar~~ com actiu en atura P1a) 2. No

MOBILITAT

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

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

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

DESPLAÇAMENTS

FILTRE → Només les persones que han sortit de casa

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

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

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

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

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

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

P2e_1. HA INCLÓS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Sí 2. No

P2e_2. HA INCLÓS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DE S DE LA FEINA? 1. Sí 2. No

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

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

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

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

... (preveu espai fins a 12 desplaçaments)

*Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe (conductor i acompanyant) / moto com a conductor. Preguntar per aparcament i antiguitat (si no sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula) quan utilitza cotxe com a conductor / moto com a conductor.
 Ocupació i antiguitat només preguntar-ho la darrera vegada si hi ha més d'un mitja privat com a conductor en un mateix desplaçament.*

En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU		CODIFICACIÓ MITJA	
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 a companyant
4. Estudi	14. Sense destinació fixe, passejar	4. Autocar	14. Moto com a conductor
5. Compres quotidianes	15. Segona residència	5. Autobús	15. Moto com a companyant
6. Compres no quotidianes	16. Altres motius. Especificar _____	6. Metro	16. Furgoneta/ camió
7. Hospital		7. Tren/mè	17. Bici/cicleta
8. Visita amic/familiar		8. Ferrocarril Generalitat (FGC)	18. Altres mitjans. Especificar _____
9. Acompanyant/recollir/buscar persones		9. Rente Rodalies	
10. Gestions de treball		10. Rente regional	

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

AL CARRER	
1. Pagar (zona blava, verda, altres colors)	
2. Sense pagar o lura (en placa indicada, sobre la vorera, en cobert, tanod area verda, cò gratuita per hora, incloure descampat)	
APARCAMENT DIVERGENT (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)	
3. Pagar	
4. Sense pagar	
APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)	
5. Pagar	
6. Sense pagar	
7. Propietat, llogar, concessió	
8. En pèrdua de pagament (per hora, minut) fora de càrrega	
9. No aparca, només para un moment	
98. Altres. Especificar _____	

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

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

ALTA MOBILITAT LABORAL

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

P4. QUINA ES LA SEVA PROFESSION?

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

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

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

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

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

1. Sí 2. No

Questionari

OPINIÓ MOBILITAT URBANA

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

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

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

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

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

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

ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MOTIU D'ÚS I NO ÚS DELS MODES DE TRANSPORT

FILTRE → Només si no usa el transport públic (P9a=1)

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

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

13. PER QUÈ UTILITZA EL [cotxe, moto] PER DESPLAÇAR-SE I NO UN MITJAN 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, escollim moto.

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

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

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

3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

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

Qüestionari

DADES PERSONALS

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

16. QUIN ES EL SEU LLOC D'ENAIXEMENT?:

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

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

1. Sense estudis
2. Primaris (EGB, comerp, 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)
5. Altres. Especificar: _____
6. NS/NC

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

OBSERVACIONS

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