



---

## SUMARI

- |   |   |
|---|---|
| <b>1. Introducció</b>   | <b>5. Repartiment modal de la mobilitat no obligada</b> |
| <b>2. Volum de la mobilitat no obligada</b>                                   | <b>6. Evolució de la mobilitat no obligada</b>          |
| <b>3. La mobilitat no obligada segons les característiques de la població</b> | <b>7. Conclusions</b>                                   |
| <b>4. Distribució de la mobilitat no obligada per hores i dies</b>            |   |

---

## ABSTRACT

L'article presenta els resultats relatius a la mobilitat no obligada que figuren en l'Enquesta de Mobilitat de l'Àrea de Barcelona, realitzada l'any 1994. L'enquesta mostra que la mobilitat no obligada és, en aquest moment, majoritària, de manera que el 54,4% del nombre total de viatges respon a aquests motius. Es tracta d'un tipus de mobilitat majoritàriament femenina, que augmenta amb l'edat dels usuaris i amb el seu nivell social. Pel que fa a la seva distribució temporal la mobilitat no obligada tendeix a concentrar-se en les hores intermèdies del matí i de la tarda i en els darrers dies de la setmana (divendres, dissabte i diumenge). En relació amb el repartiment modal, més d'una tercera part dels desplaçaments de mobilitat no obligada (36,8%) es fan a peu i la resta (63,2%) amb mitjans mecànics. Aquests darrers es divideixen aproximadament en parts iguals entre el vehicle privat i el transport públic, on, al seu torn, l'autobús (el de TMB i el d'altres empreses) té un pes superior al metro i als altres mitjans. A l'últim, les projeccions demogràfiques i els hàbits de la població permeten preveure que la mobilitat no obligada veurà augmentar encara el seu pes sobre el total.

El artículo presenta los resultados relativos a la movilidad no obligada que figuran en la Encuesta de Movilidad del Área de Barcelona, realizada el año 1994. La encuesta muestra que la movilidad no obligada es, en este momento, mayoritaria, de manera que el 54,4% del número total de viajes responde a esta motivación. Se trata de un tipo de movilidad mayoritariamente femenina, que aumenta con la edad de los usuarios y con su nivel social. Por lo que se refiere a su distribución temporal, la movilidad no obligada tiende a concentrarse en las horas intermedias de la mañana y la tarde y en los últimos días de la semana (viernes, sábado y domingo). En relación con la distribución modal, más de una tercera parte de los desplazamientos de movilidad no obligada (36,8%) se realizan a pie y el resto (63,2%) por medios mecánicos. Estos últimos se dividen aproximadamente en partes iguales entre el vehículo privado y el transporte público. Aquí, a su vez, el autobús (de TMB y de otras empresas) tiene un peso superior al metro y al resto de medios. Por último, las proyecciones demográficas y los hábitos de la población permiten prever que la movilidad no obligada verá aumentar todavía más su peso sobre el total.

L'article présente les résultats relatifs à la mobilité non-obligée qui figurent dans l'Enquête de Mobilité de l'Aire Métropolitaine de Barcelona, réalisée en 1994. L'enquête montre que la mobilité non-obligée est, actuellement, majoritaire, de telle façon que 54,4 % du nombre total des voyages répondent à ces raisons. Il s'agit d'une mobilité majoritairement féminine, qui augmente avec l'âge des usagers et leur niveau social. En ce qui concerne sa distribution dans le temps, la mobilité non-obligée a tendance à se concentrer aux heures intermédiaires de la matinée et de l'après-midi et durant les derniers jours de la semaine (vendredi, samedi et dimanche). En ce qui concerne la répartition modale, plus d'un tiers des déplacements de mobilité non-obligée (36,8 %) se font à pied et le reste (63,2 %) avec des moyens mécaniques. Ces derniers se divisent approximativement à part égale entre la voiture privée et le transport public où, à son tour, l'autobus (TMB et autres entreprises) a un poids supérieur par rapport au métro et aux autres moyens de transport. Finalement, les projections démographiques et les habitudes de la population permettent de prévoir que la mobilité non-obligée verra augmenter davantage son poids par rapport au total.

LA MOBILITAT NO OBLIGADA EN ELS RESULTATS DE L'ENQUESTA  
DE MOBILITAT A L'ÀREA DE BARCELONA, 1994

## 1. Introducció

Durant el mes de maig de 1994, es va fer una enquesta domiciliària de mobilitat a l'àmbit geogràfic de l'EMT, anomenada EMAB. Aquesta enquesta es va realitzar a 2.952 llars i tenia com a objectiu principal conèixer els desplaçaments realitzats, durant una setmana, pels components de les llars seleccionades majors de 12 anys.

La selecció de llars va ser feta de forma aleatòria (*random route*), tot fixant a la vegada un pes determinat a cada municipi en funció de la seva població.

La metodologia aplicada per aquest coneixement de la mobilitat setmanal es va basar en la recollida de la informació, mitjançant un quadernet emplenat per l'individu (a l'igual que es va fer en l'enquesta realitzada el 1984), en el qual s'hi descriu per a cada desplaçament realitzat, cada dia, l'origen i la seva destinació, l'hora, motiu, mitjans emprats, documents de viatge –en el cas d'ús del transport públic– i forma d'aparcament –en cas d'ús del vehicle privat–. La informació obtinguda va ser de 6.165 individus que van emplenar el quadernet corresponent.

A més a més, a cada llar es va seleccionar un individu de forma aleatòria per tal de recollir una sèrie d'opinions sobre el seu comportament en l'ús dels diferents mitjans de transport.

A nivell estadístic, la mostra de la part quantitativa (quadernet emplenat per part de 6.165 individus) representa un error mostral màxim de  $\pm 1,23\%$  a un nivell de confiança del 95,5%. La mostra de la part qualitativa realitzada a 2.952 individus representa un error mostral màxim de  $\pm 1,81\%$  a un nivell de confiança del 95,5%.

La mostra seleccionada és totalment representativa de la població de l'àmbit estudiat, ja que va ser contrastada amb la composició real segons les piràmides de sexe i edat. Els resultats referents a desplaçaments venen validats en coincidir amb les dades de passatge que TMB transporta de forma diària.

Es presenten a continuació els resultats de l'enquesta i en particular els que fan referència als desplaçaments de mobilitat no obligada, entenent per aquest concepte aquells desplaçaments que s'han fet per motius diferents de l'anada o la tornada a la feina o a l'estudi.

Els resultats, que es presenten en números absoluts, han estat extrapolats al total de la població de l'àmbit estudiat.

## 2. Volum de la mobilitat no obligada

El nombre total de desplaçaments realitzats durant una setmana és de 31,5 milions; els realitzats per mobilitat no obligada són 17,12 milions; això significa que, del total de desplaçaments setmanals, el 45,6% correspon a desplaçaments per mobilitat obligada i el 54,4% per mobilitat no obligada. Aquest percentatge de la mobilitat no obligada és superior a l'obtingut a l'enquesta de l'any 1984, en què els desplaçaments per mobilitat obligada eren el 52,3% i els de la no obligada el 47,7%, la qual cosa indica ja de principi el creixent pes que té aquest tipus de mobilitat respecte a la totalitat.

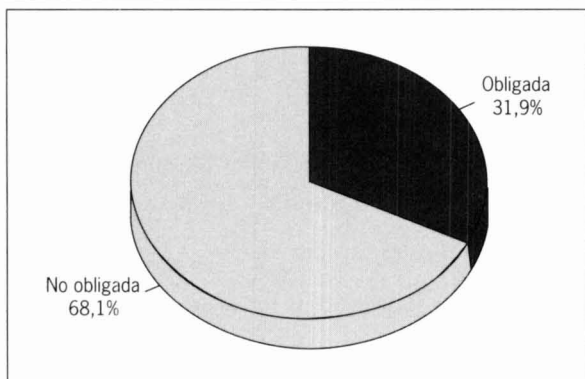
Aquesta proporció entre mobilitat obligada i no obligada varia segons els diferents mitjans emprats, concretament (figures 1, 2 i 3):

– En els desplaçaments realitzats a peu (més de 10 minuts), els corresponents a mobilitat obligada representen el 31,9% i els de mobilitat no obligada el 68,1%.

– Dels desplaçaments efectuats en mitjans mecànics, el 51,4% són desplaçaments per mobilitat obligada i el 48,6% són per mobilitat no obligada.

Analizant aquests desplaçaments i fent referència als realitzats en transport públic i en concret a TMB, s'observa que augmenta lleugerament el volum dels desplaçaments per mobilitat obligada, 54,1%, enfront del 45,9% que són realitzats per mobilitat no obligada.

**Figura 1. Distribució de la mobilitat per motius. Viatges a peu**



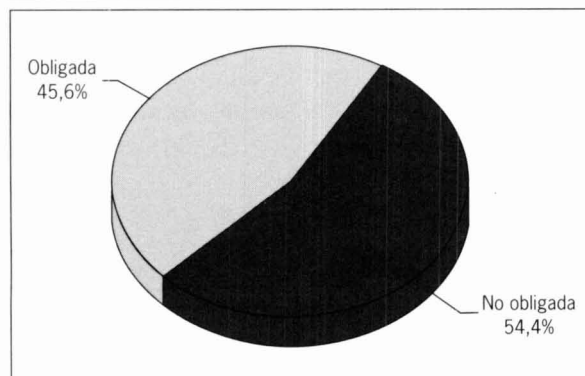
Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Figura 2. Distribució de la mobilitat per motius. Viatges amb mitjans mecànics**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Figura 3. Distribució de la mobilitat per motius. Tots els mitjans**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

En canvi, aquesta proporció varia substancialment, depenent del mitjà de transport utilitzat; en concret, en el cas del metro els desplaçaments per mobilitat obligada representen el 59,5% i els de mobilitat no obligada, el 40,5%; per contra, en autobús són majoritaris els desplaçaments per mobilitat no obligada, 53,2%, mentre que els de mobilitat obligada suposen el 46,8%. Així, es demostra un cop més la diferència d'ús d'un o altre mode en funció de la motivació del desplaçament.

### 3. La mobilitat no obligada segons les característiques de la població

El nombre mitjà de desplaçaments totals realitzats per la població és de 12,99 viatges a la setmana; aquesta xifra és inferior a l'obtinguda l'any 1984, en què la mitjana era de 16,15 viatges/setmana.

En general, el nombre mitjà de desplaçaments setmanals realitzats per mobilitat no obligada és de 7,07 viatges/setmana. Aquesta mitjana era de 7,7 viatges/setmanals l'any 1984.

Per tant, si comparem la situació de 1994 respecte a la de 1984 es veu que hi ha una davallada general del nombre de desplaçaments amb una contribució més important dels realitzats per mobilitat no obligada.

Entrant ja en l'anàlisi detallada dels desplaçaments efectuats només per motius no obligats, se'n desprèn en els resultats següents, en les anàlisis per sexe, edat i classe social de la població.

Atenent a l'anàlisi per sexes, mentre els homes realitzen el 43,6% dels desplaçaments efectuats per mobilitat no obligada, amb una mitjana de 6,48 desplaçaments a la setmana, les dones realitzen el 56,3% restant, amb una mitjana de 7,61 desplaçaments per setmana.

Per edat, els comportaments segons segments són els següents (figura 4):

- El segment de 13 a 19 anys realitza el 10,9% dels desplaçaments no obligats, amb una mitja-

na de 5,75 desplaçaments/setmana, que representa només una tercera part de la seva mobilitat total (14,40 viatges/setmana).

– El segment de 20 a 29 anys representa el 17,6% dels desplaçaments efectuats, amb una mitjana de 6,74 desplaçaments/setmana, sent la seva mobilitat total de 15,46 viatges/setmana.

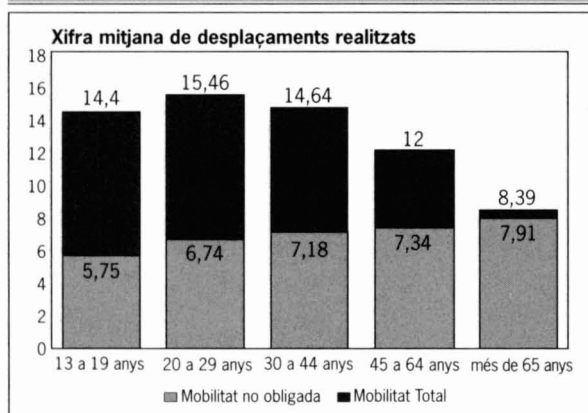
– Els compresos entre 30 i 44 anys efectuen el 24,1% del total de desplaçaments no obligats, amb una mitjana de 7,18 desplaçaments/setmana, que representa el 50% de la seva mobilitat total setmanal (14,6 viatges/setmana).

– Els compresos entre 45 i 64 anys representen quant a desplaçaments el 28,9% i la seva mitjana és de 7,34 desplaçaments/setmana; la seva mobilitat total és de quasi 12 viatges/setmana.

– El segment de 65 i més anys efectuen el 18,6% dels desplaçaments i una mitjana de 7,91 desplaçaments/setmana, que representa el 94% de la seva mobilitat total (8,39 viatges/setmana).

Per tant, això suposa que els desplaçaments efectuats per mobilitat no obligada augmenten de forma directa amb l'edat de l'usuari, tant en xifres absolutes com en percentatges respecte a la mobilitat global.

**Figura 4. Anàlisi de la mobilitat per grups d'edat**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Taula 1. Distribució horària de la mobilitat no obligada**

	Desplaçaments (en milers)	Percentatge
De 7.30 h. a 9.30 h.	1.557	9,1
De 9.30 h. a 12.00 h.	3.710	21,7
De 12.00 h. a 14.30 h.	2.336	13,7
De 14.30 h. a 17.00 h.	2.308	13,5
De 17.00 h. a 19.30 h.	2.859	16,7
De 19.30 h. a 21.30 h.	2.117	12,4
De 21.30 h. a 7.30 h.	2.211	12,9

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Taula 2. Comparació horària de la mobilitat total i la mobilitat no obligada**

	Nombre de desplaçaments per mobilitat total (en milers)	Nombre de desplaçaments per mobilitat no obligada (en milers)	Percentatge de mobilitat no obligada respecte de la mobilitat total
De 7.30 h. a 9.30 h.	4.749	1.557	32,8
De 9.30 h. a 12.00 h.	4.352	3.710	85,2
De 12.00 h. a 14.30 h.	5.052	2.336	46,2
De 14.30 h. a 17.00 h.	4.813	2.308	47,9
De 17.00 h. a 19.30 h.	4.418	2.859	64,7
De 19.30 h. a 21.30 h.	3.482	2.117	60,8
De 21.30 h. a 7.30 h.	4.601	2.211	48,1

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

Segons classe social, la classe mitjana alta/alta és la que efectua una mitjana de desplaçaments més elevada, en concret 8,35 desplaçaments/setmana; la classe mitjana efectua 7,31 desplaçaments/setmana i la classe mitjana baixa-baixa realitza 6,35 desplaçaments/setmana.

#### 4. Distribució de la mobilitat no obligada per hores i dies

Pel que fa a la distribució dels desplaçaments setmanals per mobilitat no obligada, diferenciarem entre la seva distribució horària al llarg del dia i entre els diferents dies de la setmana (taules 1-4).

**Taula 3. Distribució setmanal de la mobilitat no obligada**

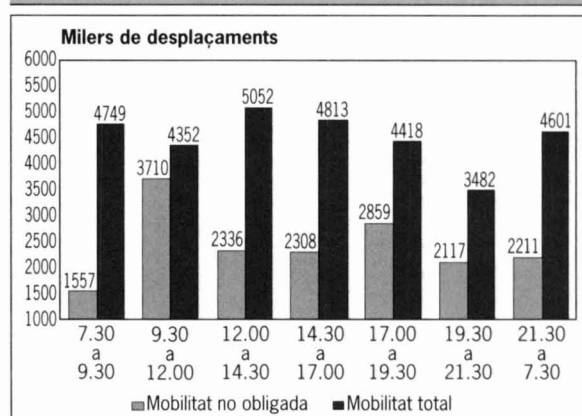
	Desplaçaments (en milers)	Percentatge
Dilluns	2.217	13,0
Dimarts	2.164	12,7
Dimecres	2.318	13,6
Dijous	2.223	13,0
Divendres	2.505	14,7
Dissabtes	3.120	18,3
Diumenges	2.552	14,9

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

Pel que fa al repartiment horari de la mobilitat no obligada (taules 1, 2 i figura 5). Si la distribució de la taula 1 la comparem amb la distribució de la mobilitat total per trams horaris, ens trobem que el volum de mobilitat no obligada, respecte al total, és la que indica la taula 2. Podem doncs dir que la major part de la mobilitat no obligada es concentra en les hores centrals del matí (de 9,30 a 12 h.) i de la tarda (de 17 a 19,30 h.)

Pel que fa a l'evolució de la mobilitat no obligada al llarg de la setmana (taules 3 i 4 i figura 6) s'observa una concentració del nombre de viatges els darrers dies de la setmana (divendres, dissabte i diumenge).

**Figura 5. Anàlisi de la mobilitat per trams horaris**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Taula 4. Comparació dels desplaçaments setmanals per mobilitat no obligada amb els de mobilitat total**

	Nombre de desplaçaments per mobilitat total (en milers)	Nombre de desplaçaments per mobilitat no obligada (en milers)	Percentatges de mobilitat no obligada respecte de la mobilitat total
Dilluns	4.962	2.217	44,6
Dimarts	4.956	2.164	43,7
Dimecres	5.073	2.318	45,7
Dijous	4.996	2.223	44,5
Divendres	5.129	2.505	48,8
Dissabtes	3.623	3.120	86,1
Diumenges	2.728	2.552	93,5

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

## 5. Repartiment modal de la mobilitat no obligada

Analitzant el mode de transport utilitzat en els desplaçaments realitzats al llarg de la setmana per motius no obligats, obtenim la quota de mercat de cadascun dels modes, que és la següent:

- Caminant més de 10 minuts 36,79%
- En mitjans mecànics 63,21%

Fent referència sols al 63,21% corresponent als desplaçaments realitzats en mitjans mecànics, la distribució percentual d'aquests segons modes és:

- En vehicle privat 48,3
- En transport públic 49,6
  - Metro 19,2
  - Bus TMB 19,4
  - Bus no TMB 5,3
  - Taxi 2,6
  - Renfe 1,8
  - FGC 1,3
- En altres 2,1

El percentatge de cada mode respecte del total de transport públic és el següent:

- Metro 38,7
- Bus TMB 39,1

- Bus no TMB 10,7
- Taxi 5,2
- Renfe 3,6
- FGC 2,6

Aquesta quota de mercat dels diferents modes varia substancialment en funció del dia de la setmana. Així, en dies feiners, el repartiment és:

- A peu més de 10 minuts 41,8%
- En mitjans mecànics 58,2%

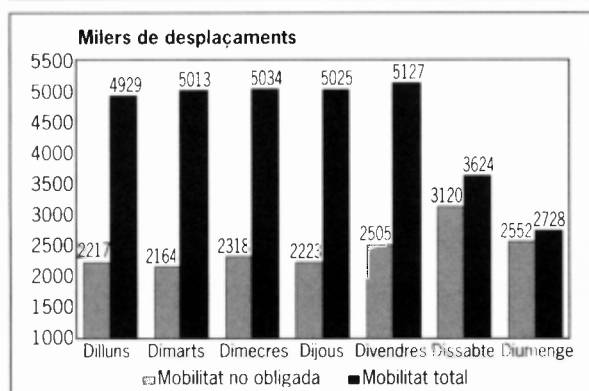
Dins del total de desplaçaments en mitjans mecànics, el repartiment percentual segons modes presenta la següent distribució:

- En vehicle privat 39,7
- En transport públic 58,4
  - Metro 21,6
  - Bus TMB 24,3
  - Bus no TMB 6,2
  - Taxi 3,1
  - Renfe 1,6
  - FGC 1,6
- En altres 1,9

El percentatge de cada mode respecte del transport públic és el següent:

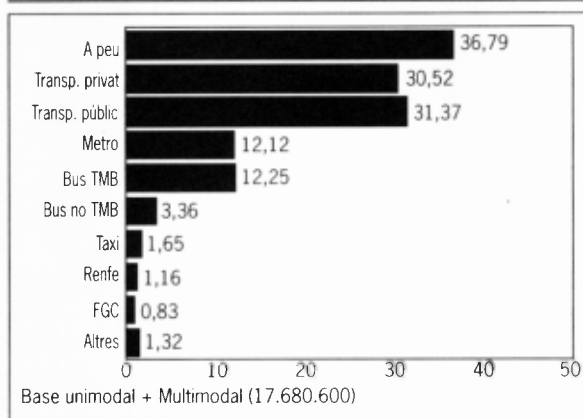
- Metro 37,0
- Bus TMB 41,6

**Figura 6. Anàlisi de la mobilitat segons el dia de la setmana**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Figura 7. Quota de mercat. Tots els mitjans**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

- Bus no TMB	10,6
- Taxi	5,3
- Renfe	2,7
- FGC	2,7

En canvi, en dissabtes la distribució entre els viatges a peu i amb mitjans mecànics és:

- A peu més de 10 minuts	29,3%
- En mitjans mecànics	70,7%

I tenint en compte només els desplaçaments amb mitjans mecànics, la distribució percentual entre vehicle privat i transport públic és:

- En vehicle privat	59,5
- En transport públic	38,3
Metro	17,1
Bus TMB	12,2
Bus no TMB	4,0
Taxi	1,8
Renfe	2,2
FGC	1,0
- En altres	2,2

El percentatge de cada mode respecte del total de transport públic és el següent:

- Metro	44,6
- Bus TMB	31,9
- Bus no TMB	10,4
- Taxi	4,7
- Renfe	5,7
- FGC	2,6

Finalment, els diumenges la distribució modal és:

- A peu més de 10 minuts	23,6%
- En mitjans mecànics	73,4%

Tenint en compte només els desplaçaments amb mitjans mecànics, la distribució percentual entre vehicle privat i transport públic és:

- En vehicle privat	65,1
- En transport públic	32,4

Metro	13,2
Bus TMB	10,6
Bus no TMB	3,7
Taxi	1,8
Renfe	2,3
FGC	0,8

- En altres 2,5

El percentatge de cada mode respecte del total de transport públic és el següent:

- Metro	40,7
- Bus TMB	32,7
- Bus no TMB	11,4
- Taxi	5,6
- Renfe	7,1
- FGC	2,5

Com es pot observar, l'ús dels diferents modes varia de forma substancial, en funció del tipus de dia i en concret entre dies feiners, dissabtes o diumenges.

Aquest diferent repartiment modal també es fa palès quan s'analitzen els desplaçaments de mobilitat no obligada en funció del tipus de recorregut. En concret, els desplaçaments per motius no obligats amb origen i destinació Barcelona-ciutat, que representen el 56,6% del total dels desplaçaments realitzats per aquest motiu, s'efectuen en base als següents modes:

- A peu més de 10 minuts	42,1%
- En mitjans mecànics	57,9%

Dins del total de desplaçaments en mitjans mecànics el repartiment percentual segons modes és:

- En vehicle privat	34,7
- En transport públic	63,3
Metro	24,0
Bus TMB	32,1
Bus no TMB	1,7
Taxi	4,0
Renfe	0,2
FGC	1,3
- En altres	2,0



El percentatge de cada mode respecte del total de transport públic és el següent:

- Metro	37,9
- Bus TMB	50,7
- Bus no TMB	2,7
- Taxi	6,3
- Renfe	0,3
- FGC	2,1

En els desplaçaments Barcelona-altres municipis o viceversa, que representen el 16,9% del total, el repartiment modal és:

- A peu més de 10 minuts	5,4%
- En mitjans mecànics	94,6%

Dins del total de desplaçaments en mitjans mecànics el repartiment percentual segons modes és:

- En vehicle privat	55,5
- En transport públic	43,0
Metro	20,4
Bus TMB	7,9
Bus no TMB	6,9
Taxi	1,3
Renfe	4,6
FGC	1,9
- En altres	1,5

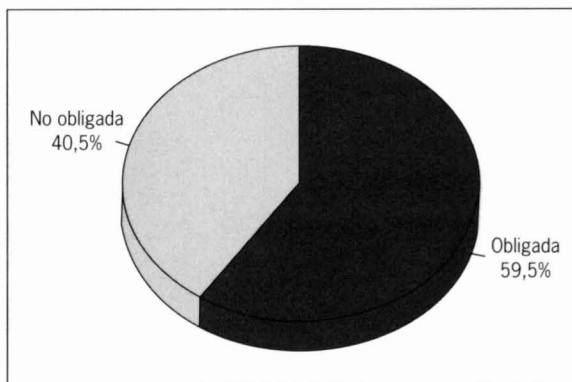
El percentatge de cada mode respecte del total de transport públic és el següent:

- Metro	47,4
- Bus TMB	18,4
- Bus no TMB	16,0
- Taxi	3,0
- Renfe	10,7
- FGC	4,4

Finalment cal remarcar, pel que fa als desplaçaments en mitjans mecànics, per mobilitat no obligada en dies feiners i amb origen i destinació Barcelona, l'elevat ús del transport públic davant el vehicle privat, que és del 69,5% en front del 28,8%.

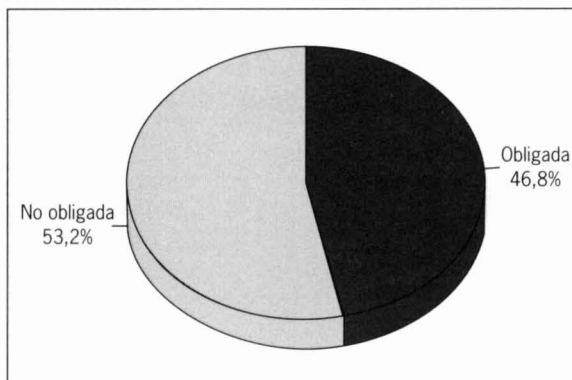
El repartiment d'aquests desplaçaments és:

**Figura 8. Distribució de la mobilitat per motius. Viatges en metro**



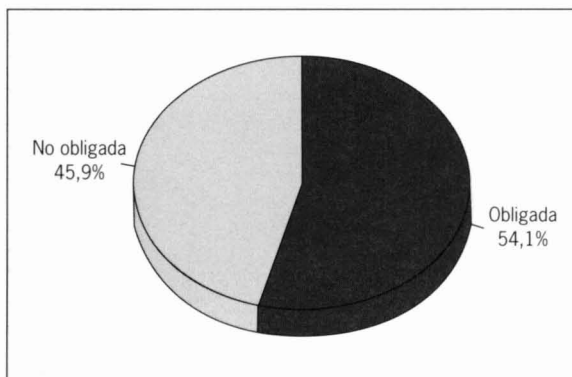
Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Figura 9. Distribució de la mobilitat per motius. Viatges en bus**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Figura 10. Distribució de la mobilitat per motius. Total viatges TMB**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

- A peu més de 10 minuts 44,5%
- En mitjans mecànics 55,5%

Dins del total de desplaçaments en mitjans mecànics el repartiment percentual segons modes és:

- En vehicle privat 28,8
- En transport públic 69,5
- Metro 24,8

**Taula 5. Composició de la població (en percentatge)**

	2001	1991	Diferència
Segment 4-24 anys	20,54	29,08	-8,54
Segment 25-64 anys	55,85	52,41	+3,44
Segment ≥ 65 anys	19,97	15,36	+4,61

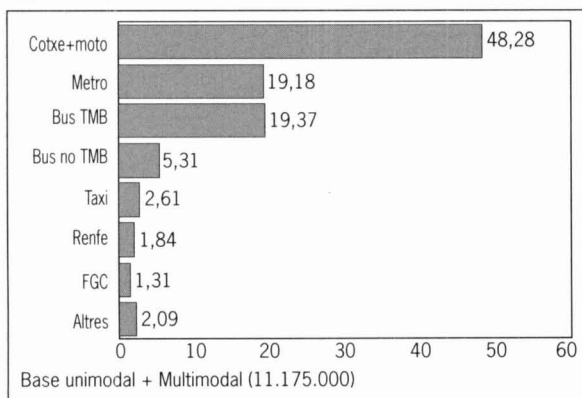
Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Taula 6. Evolució prevista de la mobilitat no obligada a l'horitzó de l'any 2001 (en milers)**

	2001	1994	Diferència
Segment 13-24 anys	2.519	3.645	-1.126
Segment 25-64 anys	10.613	10.188	+425
Segment ≥ 65 anys	4.169	3.283	+886
TOTAL	17.301	17.116	+185

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

**Figura 11. Quota de mercat (mitjans mecànics)**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

- Bus TMB 36,6
- Bus no TMB 2,1
- Taxi 4,3
- Renfe 0,1
- FGC 1,5
- En altres 1,7

El percentatge de cada mode respecte del total de transport públic és el següent:

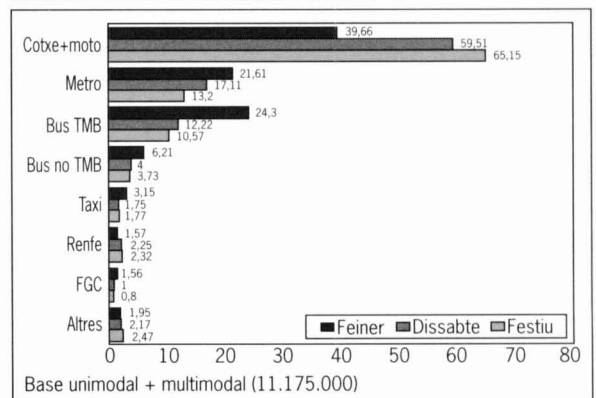
- Metro 35,7
- Bus TMB 52,7
- Bus no TMB 3,0
- Taxi 6,2
- Renfe 0,2
- FGC 2,2

## 6. Evolució de la mobilitat no obligada

Amb l'actual població, la mobilitat no obligada és de 17,116 milions de desplaçaments en una setmana normal.

A principis de 1994 es va demanar al Centre d'Estudis Demogràfics de la Universitat Autònoma de Barcelona, l'evolució de la població fins al 2001 a l'àrea metropolitana de Barcelona, en agrupacions de sexe i edat; aquest estudi demostra que hi ha una pèrdua de població, però sobretot, un canvi en aquesta població, que perd princi-

**Figura 12. Quota de mercat segons el dia de la setmana (mitjans mecànics)**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat EMAB, 1994.

palment gent jove i augmenta el volum de gent de més de 65 anys (taula 5).

D'acord amb la previsible distribució de la població per segments i en funció de la pròpia pèrdua de la població i amb la hipòtesi de manteniment del nombre mitjà de viatges setmanals per mobilitat no obligada, l'evolució d'aquesta respecte a l'actual situació seria la que indica la taula 6.

Això, per tant, indica que encara que la mobilitat total disminueixi, fruit de la possible pèrdua de població jove, el mercat de la mobilitat no obligada es manté en números absoluts, la qual cosa suposa un augment de la seva quota dins la mobilitat total, i això és fruit de l'increment del segment de la població de més de 65 anys.

## 7. Conclusions

De la lectura de les dades de l'EMAB 1994 se'n desprenen doncs les cinc conclusions següents:

a) El mercat global dels desplaçaments per mobilitat no obligada és superior al de la mobilitat obligada. Això es fa més palès quan es tracta de desplaçaments a peu de més de 10

minuts i també en els desplaçaments realitzats a la xarxa de superfície de TMB.

b) Dins dels desplaçaments per mobilitat no obligada en mitjans mecànics, el transport públic juga ja un paper majoritari davant el vehicle privat durant els dies feiners; aquest fenomen és més accentuat quan es tracta de desplaçaments amb origen i destinació Barcelona ciutat.

c) A diferència de la mobilitat obligada, i sobretot del primer desplaçament per aquest motiu, els desplaçaments per mobilitat no obligada tenen una major distribució al llarg del dia.

d) Tenint en compte les previsions d'evolució de la població i la seva composició per edats, el mercat de la mobilitat no obligada augmentarà encara més el seu volum respecte a la mobilitat total.

e) A causa de l'important volum de mobilitat no obligada, cal aprofundir en el seu coneixement (característiques, distribució espacial...) per tal d'incorporar-la com a informació bàsica, a l'igual que la mobilitat obligada, en el planejament i definició del sistema i serveis de transports.

