

**PAUTES DE MOBILITAT AL FRONT LITORAL DE
BARCELONA I LOCALITZACIÓ DE LLOCS DE TREBALL**

INFORME FINAL

Juliol 2017

Direcció:

Oficina estratègica de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat



Redacció:

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)



Equip redactor:

Gemma Solé

Ramon Puig

Manel Pons

Maite Pérez

ÍNDEX

0.	ANTECEDENTS I OBJECTIUS DE L'ESTUDI	3
1.	ASPECTES METODOLÒGICS	4
1.1.	Consideracions generals.....	4
1.2.	Procediment de fusió	8
1.3.	Delimitació d'àmbits territorials	9
1.4.	Criteri general de publicació de dades.....	9
1.5.	Definicions generals	9
1.6.	Altres consideracions	11
2.	PAUTES DE MOBILITAT DELS RESIDENTS AL FRONT LITORAL	13
2.1.	Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents al front litoral.....	13
2.2.	Els motius dels desplaçaments dels residents al front litoral	14
2.3.	Els modes de transport utilitzats pels residents al front litoral en els seus desplaçaments	16
2.3.1.	Ocupació dels vehicles	18
2.3.2.	Multimodalitat	19
2.3.3.	Aparcament.....	19
2.4.	La relació entre els motius i els modes de transport dels desplaçaments dels residents al front litoral.....	21
2.5.	Distribució horària i durada dels desplaçaments.....	22
2.6.	Dinàmiques territorials dels residents al front litoral	29
2.7.	La mobilitat dels residents al front litoral segons segments de població	34
2.8.	La dimensió subjectiva de la mobilitat dels residents al front litoral	38
2.8.1.	L'ús subjectiu dels modes de transport	38
2.8.2.	Motius per l'ús dels modes mecanitzats.....	40
2.8.3.	Valoració dels mitjans de transport	44
2.8.4.	Avaluació de la xarxa de transport públic	45
3.	LA MOBILITAT AL FRONT LITORAL.....	47
3.1.	Dades generals	47
3.2.	Motius dels desplaçaments.....	52
3.3.	Repartiment modal	56
3.3.1.	El lloc d'aparcament dels desplaçaments al front litoral	59
3.4.	Distribució horària i durada mitjana dels desplaçaments al front litoral	61

3.5.	Indicadors: RAE i IO	63
4.	LA MOBILITAT PER RAONS DE TREBALL AL FRONT LITORAL	65
4.1.	Dades generals	65
4.2.	Repartiment modal	71
4.3.	La distribució horària i la durada mitjana dels desplaçaments per treball al front litoral	77
4.4.	Dinàmiques territorials de la mobilitat laboral	80
4.5.	Els llocs de treball localitzats al front litoral.....	83
4.6.	La població ocupada resident	88
4.7.	La relació entre LLTL i la POR	90
5.	ANNEX	91
5.1.	Mobilitat dels residents.....	91
5.2.	Mobilitat al front litoral.....	92
5.3.	Mobilitat per feina al front litoral	93

0. ANTECEDENTS I OBJECTIUS DE L'ESTUDI

La Direcció de l'Oficina estratègica de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat, adscrita a la Gerència Municipal de l'Ajuntament de Barcelona, té com una de les missions coordinar l'elaboració d'un nou instrument de planejament integral en l'àmbit del front litoral de la ciutat, així com vetllar per la seva efectiva implantació i desplegament.

Com a part de les tasques que està realitzant aquesta Oficina, s'ha detectat la necessitat d'ampliar el coneixement específic sobre la mobilitat en l'àmbit territorial objecte d'aquest instrument, a partir d'enquestes de mobilitat existents, i així complementar altra informació provinent de registres o altres mètodes d'investigació.

L'IERMB té una àmplia trajectòria i experiència en el tractament i anàlisi d'enquestes de mobilitat, ja que ha participat en el disseny, treball de camp i anàlisi de resultats de totes les enquestes de mobilitat en l'àmbit metropolità de Barcelona i de Catalunya, promogudes per l'Ajuntament de Barcelona, l'ATM, la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

És per aquest motiu que l'Oficina estratègica del Pla del delta del Llobregat sol·licità la col·laboració de l'IERMB per realitzar un estudi, amb l'objectiu principal d'aportar informació el més actual possible sobre la mobilitat als districtes de Barcelona que formen el front litoral (Ciutat Vella, Sants-Montjuïc i Sant Martí) i, alhora, sobre la localització de llocs de treball en aquest territori en base al coneixement de la mobilitat per motiu laboral.

Aquest informe incorpora els principals resultats al respecte, i s'estructura en quatre grans capítols:

1. Aspectes metodològics i consideracions prèvies a tenir en compte
2. La mobilitat dels residents al front litoral de Barcelona
3. La mobilitat al front litoral de Barcelona
4. La mobilitat laboral i llocs de treball localitzats en l'àmbit del front litoral de Barcelona

1. ASPECTES METODOLÒGICS

1.1. Consideracions generals

Per a poder caracteritzar la mobilitat per qüestions laborals a l'àmbit del front litoral i per a cadascun dels 3 districtes que el formen (Sant Martí, Sants-Montjuic i Ciutat Vella), s'ha plantejat utilitzar les bases de dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner (EMEF). Aquesta enquesta recull dades de la mobilitat en dia feiner dels residents a la regió metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.

Per aconseguir major representació mostral en aquests àmbits (vegeu Taula 1), s'ha optat per realitzar una fusió de tres edicions: la del 2013, 2014 i 2015.

Els motius pels qual es va optar pel període temporal 2013 – 2015 (última edició disponible en el moment de prendre la decisió) és pel canvi de tendència observat en les dades relacionades amb el mercat laboral, que mostren que a partir de la tardor del 2013 es produeixen de nou creixements en l'ocupació i baixada en la població aturada i l'atur en l'àmbit metropolità.

Així, tal i com s'observa, les dades d'afiliats a la Seguretat Social de Barcelona i la resta de l'àrea metropolitana remunten i van augmentant progressivament a partir de finals del 2013.

Pel que fa a les dades d'atur registrat mostren com és a partir del mes d'octubre del 2013 quan s'inicia una davallada constant dels aturats. Amb la taxa d'atur també s'observa aquesta davallada, a partir del primer trimestre del 2013, tot i que es van produint petites oscil·lacions, degut a l'efecte estacional d'aquest indicador.

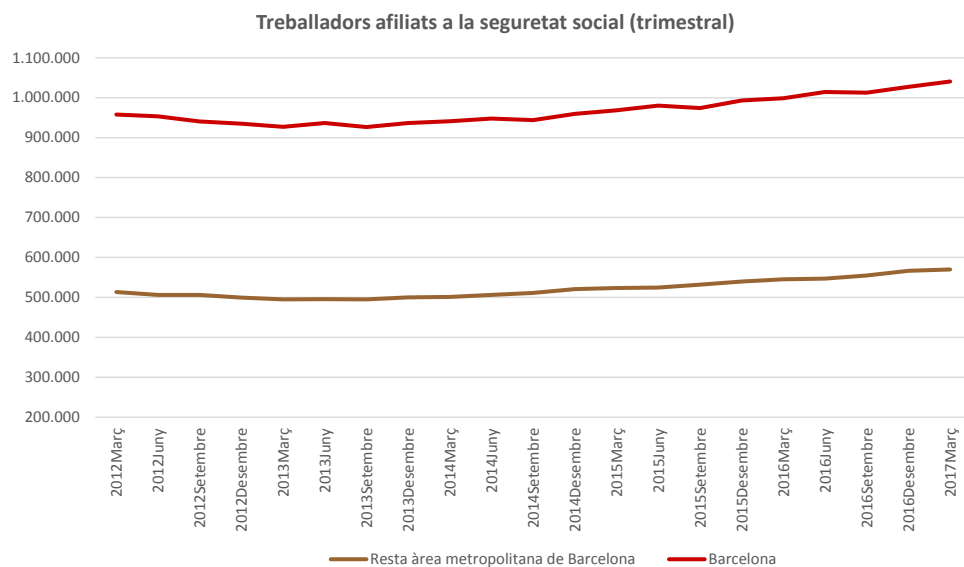
Taula 1. Mostra (individus i desplaçaments) i àmbit territorial de referència de l'EMEF. Edicions 2013-2015

Edició	Individus entrevistats	Desplaçaments registrats	Territori d'anàlisi	Desplaçaments des de/a BCN	Desplaçaments a BCN	Desplaçaments a BCN per feina	Desplaçaments per feina Ciutat Vella	Desplaçaments per feina Sants-Montjuïc	Desplaçaments per feina Sant Martí	Total Desplaçaments per feina al Front Litoral
EMEF2013	6.336	23.787	BCN, AMB, RMB	8.999	7.654	1.287	129	149	161	439
EMEF2014	9.461	35.147	BCN, AMB, RMB, RESTA STI	11.202	9.396	1.555	122	216	223	561
EMEF2015	9.490	38.340	BCN, AMB, RMB, RESTA STI	11.772	10.012	1.488	103	206	187	496
			TOTAL	31.973	27.062	4.330	354	571	571	1.496

Dades sense ponderar

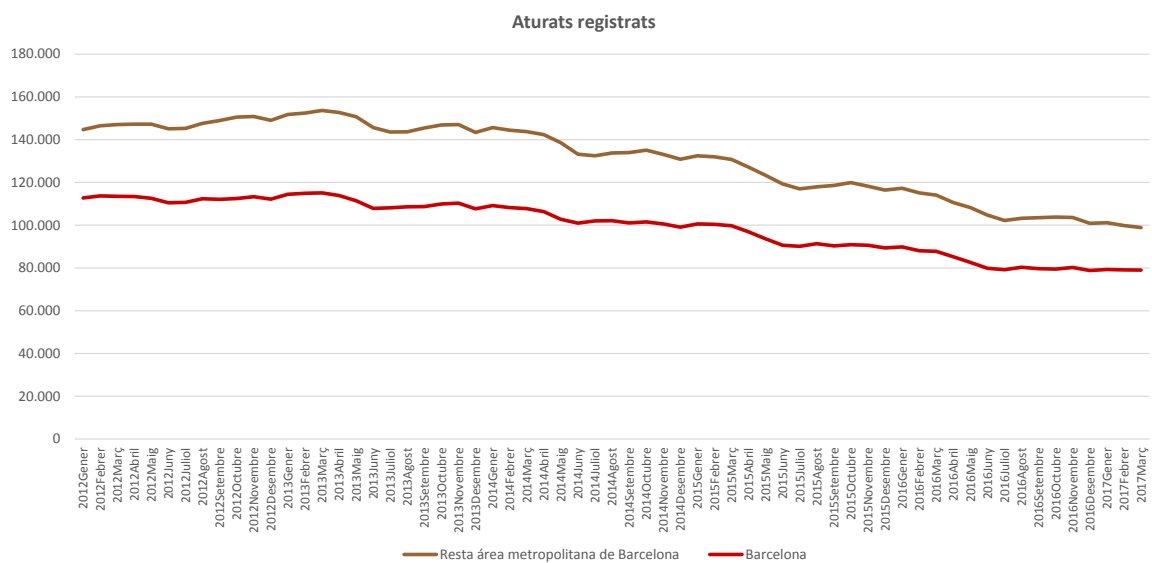
Font: IERMB

Figura 1. Treballadors afiliats a la S.S. Barcelona i resta Àrea metropolitana de Barcelona



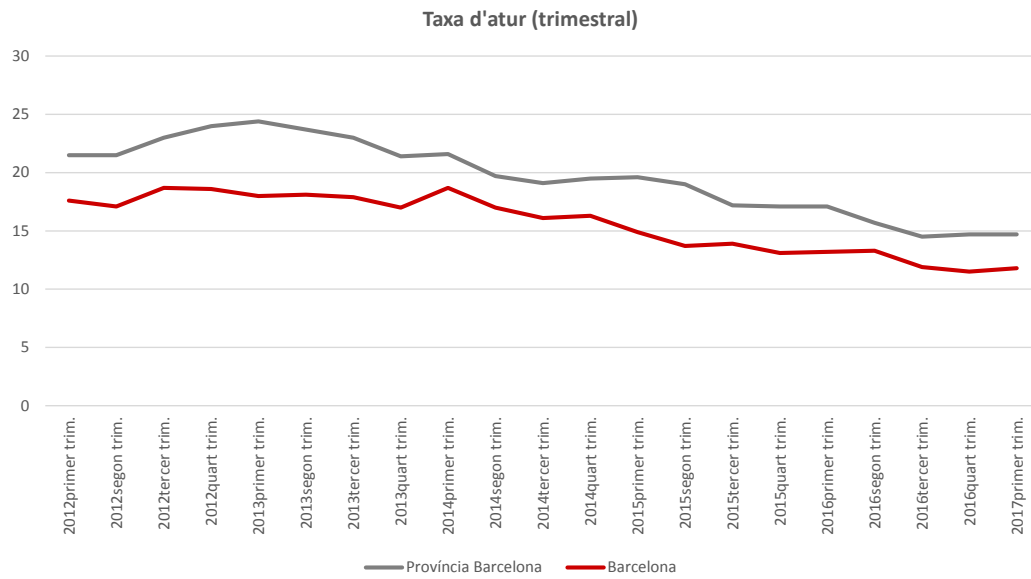
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 2. Aturats registrats. Barcelona i resta Àrea metropolitana de Barcelona



Font: Servicio Publico de Empleo Estatal

Figura 3. Taxa d'atur. Barcelona i província de Barcelona



Font: INE: Encuesta de Población Activa

1.2. Procediment de fusió

El mètode de fusió ha constatat de tres etapes:

1. Estandardització
2. Ponderació
3. Recodificacions

1) Estandardització

Una primera tasca ha estat l'estandardització de les variables a través de la revisió sistemàtica de les variables originals (provinents directament de l'enquesta) de cada base de dades¹, per trobar diferències en els noms de les variables i/o les codificacions.

- Les variables que no tenen cap tipus de problema amb el nom i les codificacions s'han fusionat directament.
- Aquelles variables que tenien algun problema en el nom de la variable, se'ls hi ha canviat.
- Aquelles variables que tenien algun problema en la codificació de la variable, se'ls ha aplicat un criteri de codificació comuna.

2) Ponderació

Un cop fusionades per als tres anys les diferents bases de dades s'ha aplicat un pes de ponderació principal. Aquest s'ha construït en base a una estratificació territorial, el gènere de l'entrevistat i l'edat de l'entrevistat.

L'estratificació territorial utilitzada és la de referència de l'EMEF, que inclou un total de 68 estrats territorials. Cal afegir que arribats a aquest punt s'ha decidit excloure el territori conegut com a 'Resta STI' -on es troben aquells municipis del sistema tarifari integrat que no formen part de la Regió metropolitana de Barcelona (RMB)-, atès que en l'edició de 2013 no s'incloua. Per excloure qualsevol problema de biaix en els resultats s'ha comprovat prèviament que a nivell mostral els desplaçaments cap al front litoral per motiu de feina i gestions de feina de residents de la 'Resta STI' no fos significatiu, comprovant que en realitat són 16, prop d'1% del total de desplaçaments objectiu, passant de 1.496 desplaçaments mostrals a 1.480 desplaçaments. Així doncs, s'ha validat l'exclusió ja que no afecten significativament al resultat final. Amb aquesta exclusió territorial s'obté que de 68 estrats territorials només s'usen uns 57, els corresponents als residents de l'RMB.

Les altres variables de ponderació han estat el gènere de l'entrevistat (home i dona) i l'edat de l'entrevistat. En aquest últim s'utilitza el criteri de segmentació de l'EMEF: 16 a 29 anys, 30 a 44 anys, 45 a 64 anys, 65 a 74 anys i 75 o més anys.

Així doncs, s'han obtingut un total de 570 quotes d'estratificació.

¹ Cal tenir en compte que per cada edició hi ha dues bases de dades, una que correspon als individus (característiques personals, opinió sobre polítiques i la xarxa de transport públic,...) i una altra que caracteritza els desplaçaments que realitzen el dia laborable anterior a l'entrevista.

El marc poblacional de referència ha estat el Padró continu de població dels anys respectius, utilitzant la mitjana calculada per a les mateixes 570 quotes d'estratificació.

Per altra banda, també s'ha usat un pes auxiliar que complementa al pes poblacional. Aquest pes auxiliar anomenat "Pes d'equiprobabilitat del dia caracteritzat a l'enquesta" permet equilibrar, per a cada dia laboral de la setmana, la mostra realitzada amb la mostra objectiu: es considera que per a cada dia de la setmana caldria recollir el 20% de la mostra però sinó ha estat així, es corregeixen possibles biaixos deguts a la producció del treball de camp. Aquest pes és utilitzat en totes les edicions de l'EMEF i té el vist-i-plau de l'Idescat.

3) Recodificació

La tercera i última etapa és la creació de les variables d'anàlisi, mitjançant recodificacions. El fet de que la base de desplaçaments es manté bastant estable des de l'inici de les EMEF, ha permès utilitzar els mateixos programes de recodificació que s'usa en l'actualitat en aquesta operació estadística.

La base final fusionada s'ha anomenat *Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015*.

1.3. Delimitació d'àmbits territorials

La desagregació territorial d'anàlisi utilitzada en l'informe, tant com a àmbit de residència com a àmbit d'origen/destinació dels fluxos, és:

- A) Els tres districtes: Ciutat Vella (D1), Sants-Montjuïc (D3) i Sant Martí (D10)
- B) L'àmbit del front litoral de Barcelona (el conjunt dels tres districtes)
- C) La ciutat de Barcelona i la resta de districtes de la ciutat
- D) La resta de la primera corona metropolitana
- E) La resta de l'àrea metropolitana de Barcelona
- F) La resta de la regió metropolitana de Barcelona

1.4. Criteri general de publicació de dades

El criteri general de publicació de dades estadístiques provinents d'enquestes és l'establert per l'Idescat. Concretament: es tenen en compte les exigències de precisió que estableix Eurostat i que ha adoptat l'Idescat i que indiquen que les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60% de les cel·les amb valors vàlids. Les cel·les o dades no publicables es marquen amb "..".

Així mateix, en alguns dels indicadors més rellevants de l'informe s'incorporen, en un annex, els intervals de confiança.

1.5. Definicions generals

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).

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 8 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 aquest 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.

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 a acompanyant, moto com a conductor, moto com a acompanyant, furgoneta/camió.

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.

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

Ràtio atracció i emissió (RAE): és el quocient entre el nombre de desplaçaments atrets realitzats per persones no residents a l'àmbit i el nombre de desplaçaments emesos realitzats per persones residents a l'àmbit. 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.

Autocontenció laboral: volum de persones que treballen al mateix àmbit de residència, sobre el conjunt de la població ocupada resident (POR).

Autosuficiència laboral: volum de persones que treballen en el mateix àmbit de residència, sobre el conjunt de llocs de treball localitzats (LLTL) en aquest àmbit.

1.6. Altres consideracions

Llocs de treball localitzats al front litoral

Els llocs de treball localitzats (LLTL) al front litoral s'han identificat a partir de la *Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015* com el sumatori de:

- A) Els individus que fan desplaçaments per motiu de feina que tenen com a destinació el front litoral. No s'han considerat els desplaçaments per motiu "gestions de feina".
S'ha de tenir en compte que:
 - a. Quan una persona només fa un desplaçament per feina es considera com un sol LLTL.
 - b. Quan una persona fa dos o més desplaçaments per feina:
 - i. Si es repeteix el districte de destinació només s'ha considerat un LLTL.
 - ii. Si no es repeteix el districte de destinació, s'ha considerat un LLTL per districte.
- B) Els individus residents al front litoral que declaren treballar a casa (actius ocupats que no fan cap desplaçament per feina).

Població resident nascuda a l'estranger

La població resident al front litoral de 16 i més anys nascuda a l'estranger recollida a la Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015 és de 28.530 persones, el que representa un 6,4% del total de residents al front litoral (446.997 persones).

Per districtes, la població nascuda a l'estranger recollida representa sobre la població total un 11,4% a Ciutat Vella, un 5,9% a Sants-Montjuïc i un 4,5% a Sant Martí.

Taula 2. Proporció de població nascuda a l'estranger en relació a la població total

Població 16 i més anys segons districte de residència	Població total	Població nascuda a l'estranger	Proporció
Ciutat Vella	90.255	10.257	11,4%
Sants-Montjuïc	158.764	9.359	5,9%
Sant Martí	197.978	8.914	4,5%
Front litoral	446.997	28.530	6,4%

Font: *Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015*

Respecte del padró d'habitants de Barcelona en data 30 gener de 2016 (a on s'inclou tota la població, no només els de 16 i més anys), s'observa com la proporció de població nascuda a l'estranger recollida en l'EMEF és sensiblement menor a la que mostren les dades d'aquest registre de població. Així, com es coneix, es dona una infrarepresentació d'aquest col·lectiu en l'EMEF.

Taula 3. Proporció de població nascuda a l'estranger. Comparativa amb el Padró.

Districte de residència	% pob nascuda estranger. BBDD mobilitat en dia feiner	% pob nascuda estranger. Padró gener 2016
Ciutat Vella	11,4%	50,7%
Sants-Montjuïc	5,9%	25,5%
Sant Martí	4,5%	20,7%
Total Barcelona	5,9%	22,5%

Font: Padró Municipal d'Habitants a 30 de gener 2016. Ajuntament de Barcelona i *Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015*

Aquest fet ha de tenir-se en compte a l'hora de comptabilitzar els LLTL en l'àmbit, atès que part d'aquesta població estrangera no representada en la mostra segurament treballi en aquest àmbit. Particularment cal tenir en compte els barris de Ciutat Vella i Sants-Montjuïc a on és possible que hi resideixi i alhora treballi part d'aquest col·lectiu.

2. PAUTES DE MOBILITAT DELS RESIDENTS AL FRONT LITORAL

2.1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents al front litoral

La població resident al front litoral s'ha distingit segons les seves pautes de mobilitat en: població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (població amb 8 o més desplaçaments laborals al dia, com: transportistes, missatgers, etc...).

En dia feiner la població mòbil fa 1,76 milions de desplaçaments, 3,9 per persona i dia. Sense tenir en compte els desplaçaments durant la jornada laboral dels professionals, la mobilitat de la població general resident al front litoral és de 1,67 milions de desplaçaments, el que representa 3,8 desplaçaments per persona i dia.

Els professionals de la mobilitat, aquells que realitzen 8 o més desplaçaments laborals en dia feiner, representen l'1,3% del total de població i realitzen al llarg de la jornada laboral 81.184 desplaçaments, el que representa una mitjana de 14,3 desplaçaments al dia².

Taula 4. Perfils de mobilitat dels residents al front litoral

Front litoral	Població 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	411.191	92,0%	1.677.776	95,4%	4,1
Població general sense mobilitat	35.806	8,0%	-	-	-
Total població general	446.997	100,0%	1.677.776	95,4%	3,8
Professionals de la mobilitat	5.687*	1,3%	81.184	4,6%	14,3
<i>Total front litoral</i>	<i>446.997</i>	<i>100,0%</i>	<i>1.758.961</i>	<i>100,0%</i>	<i>3,9</i>

* Els 5.687 individus professionals estan integrats als 411.191 individus de la població general amb mobilitat

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 5. Perfils de mobilitat dels residents a Barcelona

Barcelona	Població 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	1.264.863	91,9%	5.254.776	97,4%	4,2
Població general sense mobilitat	111.660	8,1%	-	-	-
Total població general	1.376.523	100,0%	5.254.776	97,4%	3,8
Professionals de la mobilitat	11.247*	0,8%	139.953	2,6%	12,4
<i>Total Barcelona</i>	<i>1.376.523</i>	<i>100,0%</i>	<i>5.394.728</i>	<i>100,0%</i>	<i>3,9</i>

* Els 11.247 individus professionals estan integrats als 1.264.863 individus de la població general amb mobilitat

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

² Cal ser prudents a l'hora de llegir els resultats dels desplaçaments dels professionals, ja que a banda de tenir una mostra amb baixa significació estadística, sovint aquests professionals no recorden amb exactitud el número de desplaçaments i les seves característiques. Per aquest motiu els seus desplaçaments no s'inclouen en l'anàlisi de la mobilitat dels residents al front litoral.

La mitjana dels desplaçaments en dia feiner pels residents als tres districtes del front litoral - Ciutat Vella, Sants-Montjuïc i Sant Martí- és molt similar: 3,8, 3,7 i 3,8, respectivament.

Taula 6. Perfils de mobilitat dels residents als districtes del front litoral

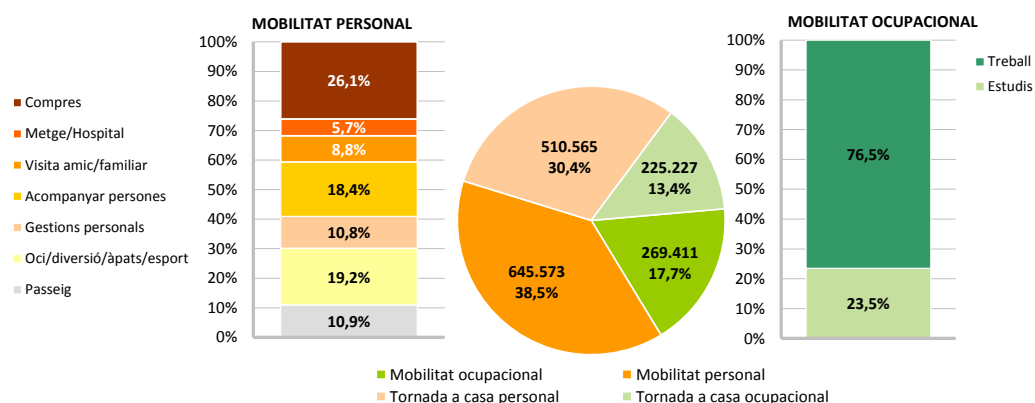
Àmbit de residència		Població 16 i més anys		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Ciutat Vella	Població general amb mobilitat	82.091	91,0%	342.427	4,2
	Població general sense mobilitat	8.165	9,0%	-	-
	Total població general	90.255	100,0%	342.427	3,8
Sants-Montjuïc	Població general amb mobilitat	146.344	92,2%	587.757	4,0
	Població general sense mobilitat	12.420	7,8%	-	-
	Total població general	158.764	100,0%	587.757	3,7
Sant Martí	Població general amb mobilitat	182.756	92,3%	747.593	4,1
	Població general sense mobilitat	15.222	7,7%	-	-
	Total població general	197.978	100,0%	747.593	3,8
Front litoral	Població general amb mobilitat	411.191	92,0%	1.677.777	4,1
	Població general sense mobilitat	35.806	8,0%	-	-
	Total població general	446.997	100,0%	1.677.777	3,8

Vegeu Taula Annex 1 IC 95 de la distribució mobilitat dels residents al front litoral segons districte de residència
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.2. Els motius dels desplaçaments dels residents al front litoral

La mobilitat personal engloba la major part dels desplaçaments dels residents al front litoral en dia laborable (1,2 milions, 69%), incloent les tornades a casa. En realitzen poc més de mig milió de desplaçaments per motius ocupacionals (treball o estudis), que representen el 31% del total.

Figura 4. Distribució dels desplaçaments dels residents al front litoral segons els motius



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Per districtes de residència, la mobilitat laboral és lleugerament superior (en termes relatius) a Sants-Montjuïc, i la personal a Sant Martí, especialment per anar a comprar i acompanyar persones.

Taula 7. Distribució dels desplaçaments segons els motius i el districte de residència del front litoral. Comparativa residents Barcelona

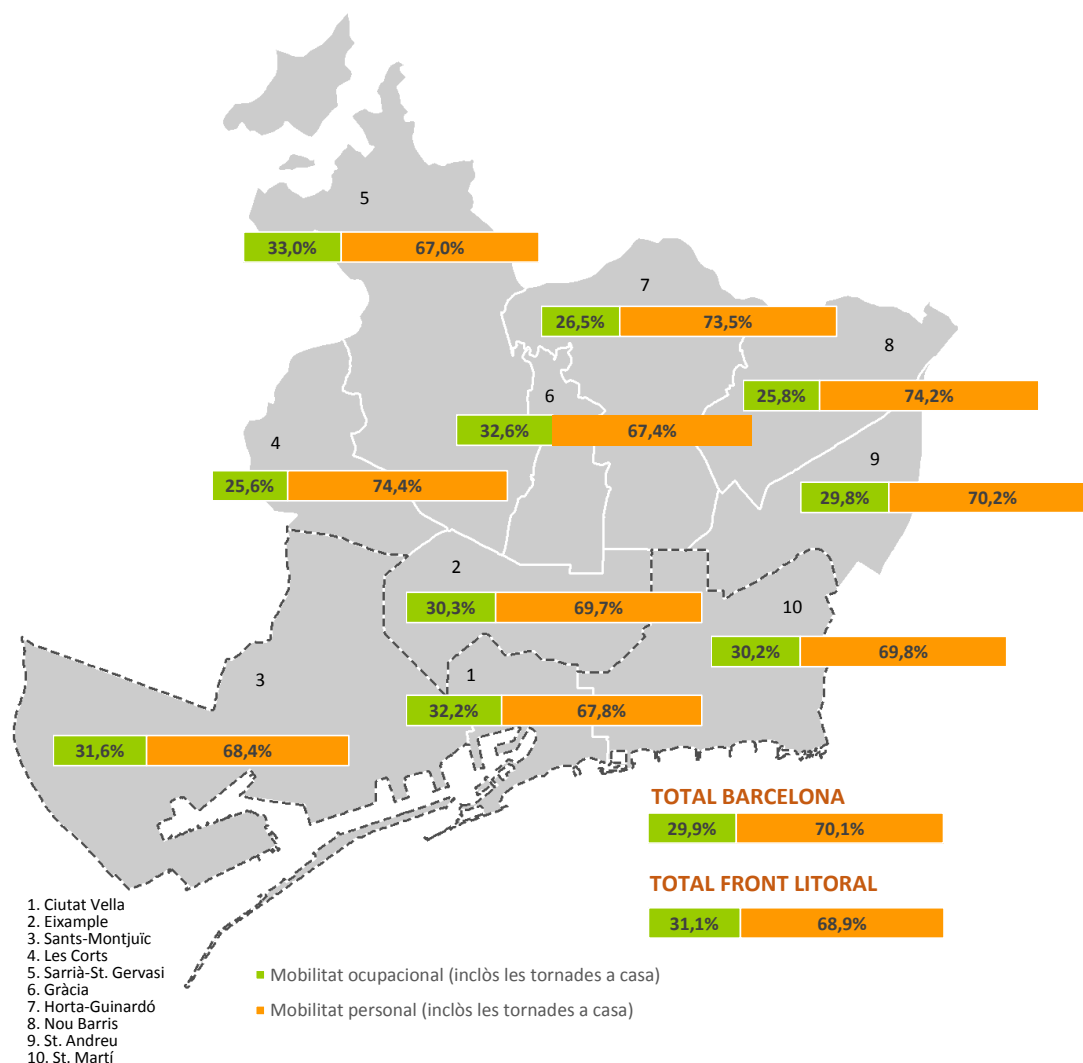
Motiu de desplaçament	Ciutat Vella		Sants-Montjuïc		Sant Martí		Front litoral		Barcelona	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Treball	42.480	12,4%	85.483	14,5%	98.862	13,2%	226.825	13,5%	690.773	13,1%
Estudis	18.550	5,4%	22.141	3,8%	28.895	3,9%	69.586	4,1%	209.300	4,0%
Mobilitat ocupacional	61.030	17,8%	107.624	18,3%	127.757	17,1%	296.411	17,7%	900.073	17,1%
Compres	31.442	9,2%	58.172	9,9%	78.700	10,5%	168.313	10,0%	544.183	10,4%
Metge/Hospital	7.089	2,1%	13.298	2,3%	16.538	2,2%	36.925	2,2%	118.152	2,2%
Visita amic/familiar	13.277	3,9%	19.618	3,3%	24.230	3,2%	57.125	3,4%	191.574	3,6%
Acompanyar persones	23.129	6,8%	39.721	6,8%	56.168	7,5%	119.019	7,1%	364.102	6,9%
Gestions personals	14.424	4,2%	24.454	4,2%	30.620	4,1%	69.497	4,1%	228.645	4,4%
Oci/diversió/àpats/esport	26.751	7,8%	43.013	7,3%	54.294	7,3%	124.058	7,4%	408.211	7,8%
Passeig	13.226	3,9%	25.702	4,4%	31.708	4,2%	70.636	4,2%	210.571	4,0%
Mobilitat personal	129.338	37,8%	223.978	38,1%	292.258	39,1%	645.573	38,5%	2.065.438	39,3%
Tornada a casa ocupacional	49.326	14,4%	78.070	13,3%	97.831	13,1%	225.227	13,4%	668.882	12,7%
Tornada a casa personal	102.732	30,0%	178.085	30,3%	229.748	30,7%	510.565	30,4%	1.620.383	30,8%
Tornada a casa	152.058	44,4%	256.155	43,6%	327.579	43,8%	735.792	43,9%	2.289.265	43,6%
Total	342.426	100,0%	587.757	100,0%	747.593	100,0%	1.677.776	100,0%	5.254.776	100,0%

Vegeu Taula Annex 2 IC 95% de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons districte de residència i motiu agregat del desplaçament

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Respecte a la resta de districtes de Barcelona i al conjunt de la ciutat, s'observa un major pes de la mobilitat ocupacional respecte dels residents a Les Corts, Horta-Guinardó, Nou Barris i Sant Andreu. Pels residents al front litoral aquesta mobilitat és també més elevada que al conjunt de residents a Barcelona.

Figura 5. Distribució dels desplaçaments segons els motius i districte de residència

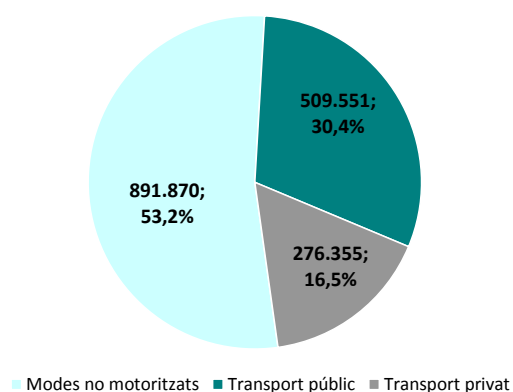


Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.3. Els modes de transport utilitzats pels residents al front litoral en els seus desplaçaments

El 53,2% de la mobilitat dels residents al front litoral (uns 892.000 desplaçaments) es realitzen caminant o en bicicleta (aquesta però representa tan sols un 2,7%). Un 30,4% dels desplaçaments es fan en transport públic i un 16,5% en vehicle privat.

Figura 6. Distribució dels desplaçaments dels residents al front litoral segons els modes de transport



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Per districtes, s'observa com els residents a Ciutat Vella són els que es mouen més a peu i en bicicleta; la quota modal més elevada del transport públic la tenen els residents a Sants-Montjuïc, sent especialment elevat l'ús del metro i l'autobús; i els residents a Sant Martí són els que tenen una quota d'ús superior en el transport privat.

Taula 8. Distribució dels desplaçaments segons els mitjans de transport i el districte de residència del front litoral³. Comparativa residents Barcelona

Mitjà de transport	Ciutat Vella		Sants-Montjuïc		Sant Martí		Front litoral		Barcelona	
	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%
Caminant	181.757	53,1%	290.643	49,4%	374.561	50,1%	846.961	50,5%	2.595.362	49,4%
Bicicleta	14.931	4,4%	14.515	2,5%	15.463	2,1%	44.909	2,7%	108.983	2,1%
Total no motoritzat	196.688	57,4%	305.158	51,9%	390.024	52,2%	891.870	53,2%	2.704.346	51,5%
Autobús	31.122	9,1%	65.470	11,1%	68.454	9,2%	165.046	9,8%	567.743	10,8%
Metro	47.752	13,9%	96.618	16,4%	109.754	14,7%	254.123	15,1%	709.488	13,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	16.164	4,7%	20.081	3,4%	36.763	4,9%	73.009	4,4%	206.070	3,9%
Restat transport públic	..	0,8%	..	1,5%	5.764	0,8%	17.374	1,0%	60.933	1,2%
Total transport públic	97.929	28,6%	190.888	32,5%	220.734	29,5%	509.551	30,4%	1.544.234	29,4%
Cotxe conductor	23.776	6,9%	52.192	8,9%	74.458	10,0%	150.426	9,0%	539.561	10,3%
Cotxe acompanyant	..	1,0%	12.648	2,2%	12.498	1,7%	28.642	1,7%	118.504	2,3%
Moto	20.538	6,0%	25.505	4,3%	48.166	6,4%	94.210	5,6%	335.455	6,4%
Restat transport privat	0	0,0%	..	0,2%	..	0,2%	3.077	0,2%	12.676	0,2%
Total transport privat	47.810	14,0%	91.710	15,6%	136.835	18,3%	276.355	16,5%	1.006.196	19,1%
Total	342.426	100,0%	587.757	100,0%	747.593	100,0%	1.677.776	100,0%	5.254.776	100,0%

Vegeu Taula Annex 3 IC 95% de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons districte de residència i mode de transport

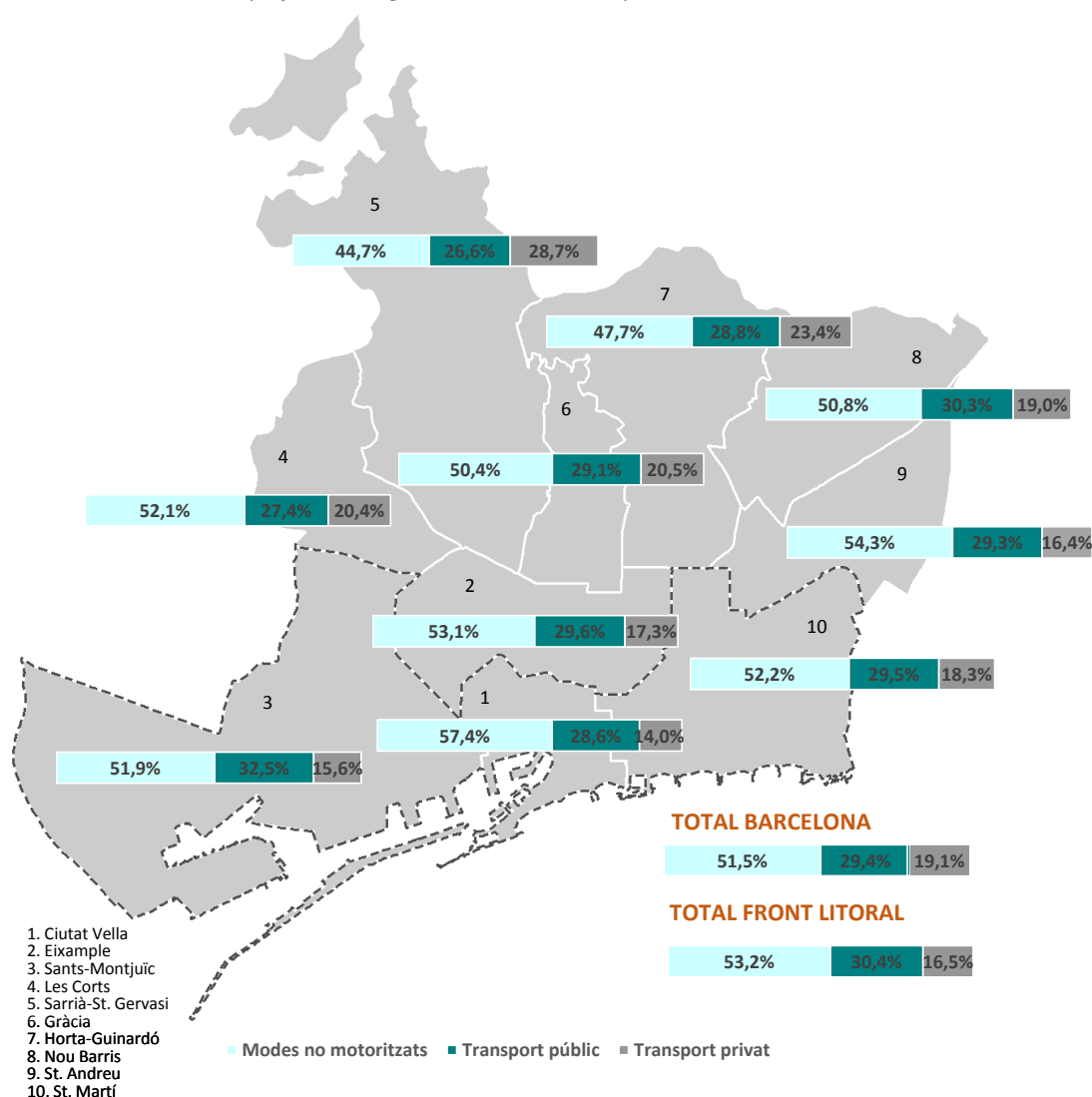
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

La mobilitat dels residents al conjunt del front litoral es caracteritza per utilitzar en major proporció els modes no motoritzats i el transport públic que el conjunt de barcelonins i barcelonines, mentre que l'ús del transport privat és inferior al que tenen tots els residents a la ciutat. Comparant amb la resta de districtes, s'observa com:

³ Es mostren les dades de motorització pels districtes del front litoral, a partir de les Dades bàsiques de mobilitat de l'any 2015 de l'Ajuntament de Barcelona. Ciutat Vella: 208 turismes/1.000 hab.; Sants-Montjuïc: 363 turismes/1.000 hab.; Sant Martí: 335 turismes/1.000 hab. Al conjunt del front litoral l'índex de motorització és de 320 turismes/1.000 hab. i al conjunt de la ciutat de Barcelona de 350 turismes/1.000 hab.

- En relació als modes no motoritzats, són els residents a Ciutat Vella els que tenen la major quota modal, un 57,4%.
- Pel que fa al transport públic, els residents a Sants-Montjuïc són els que presenten la quota modal superior, del 32,5%, seguit de la quota modal dels desplaçaments dels residents a Nou Barris que és del 30,3%.
- En els desplaçaments en transport privat els residents al districte de Ciutat Vella presenten la menor quota modal en vehicle privat (14,0%), dels residents a la ciutat.

Figura 7. Distribució dels desplaçaments segons els modes de transport i el districte de residència



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.3.1. Ocupació dels vehicles

La taxa d'ocupació mitjana declarada del cotxe (persones per vehicle), en els viatges en dia feiner de les persones residents al front litoral és d'1,6, i en el cas de la moto d'1,1 persones per vehicle. Segons els residents als tres districtes del front litoral no s'observen diferències destacades.

Taula 9. Taxa d'ocupació mitjana declarada segons el districte de residència del front litoral

Ocupació mitjana declarada	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral
Cotxe	1,5	1,6	1,6	1,6
Moto	1,2	1,2	1,1	1,1

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.3.2. Multimodalitat

Si es tenen en compte tots els mitjans de transport utilitzats en els desplaçaments, és a dir, si es comptabilitzen totes les etapes, els residents al front litoral fan un total de 1,9 milions d'etapes. La diferència entre etapes (o viatges) i desplaçaments s'explica principalment per l'increment d'aquelles realitzades a peu i en transport públic, que són els modes de transport que presenten la major multimodalitat.

Taula 10. Mitjans de transport utilitzats en les etapes dels residents als districtes del front litoral. Comparativa residents a Barcelona

Mitjà de transport	Ciutat Vella		Sants-Montjuïc		Sant Martí		Front litoral		Barcelona	
	Etapes	%	Etapes	%	Etapes	%	Etapes	%	Etapes	%
Caminant	214.787	55,2%	342.738	50,4%	429.674	51,1%	987.199	51,7%	3.011.976	50,9%
Bicicleta	15.624	4,0%	16.359	2,4%	17.644	2,1%	49.627	2,6%	120.510	2,0%
Total no motoritzat	230.411	59,2%	359.097	52,8%	447.318	53,2%	1.036.826	54,3%	3.132.486	52,9%
Autobús	38.168	9,8%	89.701	13,2%	82.202	9,8%	210.071	11,0%	695.252	11,7%
Metro	53.158	13,7%	107.292	15,8%	126.254	15,0%	286.704	15,0%	787.337	13,3%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	16.164	4,2%	20.081	3,0%	38.147	4,5%	74.392	3,9%	210.337	3,6%
Resta transport públic	..	0,8%	..	1,5%	..	1,0%	21.412	1,1%	76.844	1,3%
Total transport públic	110.681	28,5%	227.244	33,4%	254.654	30,3%	592.579	31,0%	1.769.770	29,9%
Cotxe	27.272	7,0%	66.023	9,7%	88.980	10,6%	182.274	9,5%	668.915	11,3%
Moto	20.538	5,3%	25.987	3,8%	48.424	5,8%	94.949	5,0%	339.167	5,7%
Resta vehicle privat	0	0,0%	1.365	0,2%	1.712	0,2%	3.077	0,2%	12.901	0,2%
Total vehicle privat	47.810	12,3%	93.374	13,7%	139.116	16,5%	280.300	14,7%	1.020.983	17,2%
TOTAL ETAPES	388.902	100,0%	679.715	100,0%	841.088	100,0%	1.909.705	100,0%	5.923.239	100,0%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	342.426		587.757		747.593		1.677.776		5.254.776	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,14		1,16		1,13		1,14		1,13	

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 11. Desplaçaments multimodals dels residents al front litoral. Comparativa residents a Barcelona

Desplaçaments multimodals. Principals cadenes	Ciutat Vella		Sants-Montjuïc		Sant Martí		Front litoral		Barcelona	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzat + T. Públic	27.292	70,3%	43.094	56,8%	43.536	56,4%	113.921	59,3%	334.876	60,3%
T. Públic + T. Públic	9.301	24,0%	29.048	38,3%	26.822	34,7%	65.171	34,0%	183.700	33,1%
Resta cadenes modals	2.215	5,7%	3.761	5,0%	6.881	8,9%	12.857	6,7%	36.522	6,6%
Total multimodals	38.807	100,0%	75.903	100,0%	77.239	100,0%	191.949	100,0%	555.098	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.3.3. Aparcament

En un dia laborable, el lloc d'aparcament del cotxe dels desplaçaments dels residents al front litoral és heterogeni, sent superior l'aparcament al carrer i en propietat, lloguer o concessió (38,6% i 31,7%, respectivament). Pel que fa a l'aparcament de la moto, aquest es concentra al carrer.

Segons els districtes de residència s'observa com els residents a Ciutat Vella i Sant Martí aparcuen en major proporció el cotxe al carrer, mentre que els residents a Sants-Montjuïc ho fan més en aparcament de propietat, lloguer o concessió. En el cas de la moto és majoritari l'aparcament al carrer en tots els casos.

Taula 12. Lloc d'aparcament del cotxe i la moto segons el districte de residència del front litoral. Comparativa residents Barcelona

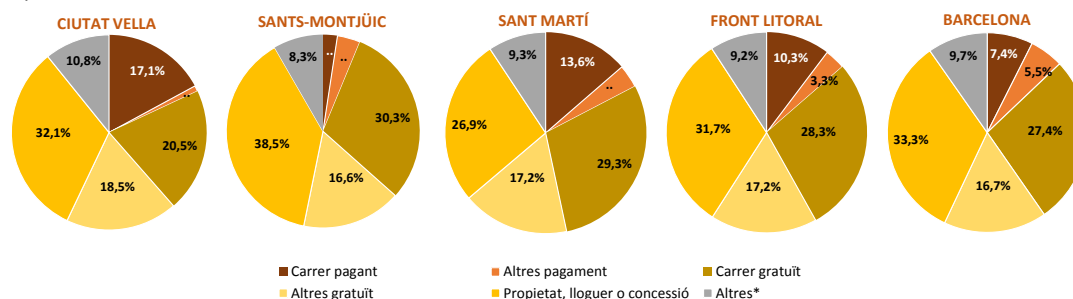
Lloc d'aparcament	Ciutat Vella		Sants Montjuïc		Sant Martí		Front litoral		Barcelona	
	Cotxe	Moto	Cotxe	Moto	Cotxe	Moto	Cotxe	Moto	Cotxe	Moto
Carrer	37,6%	73,0%	32,7%	56,3%	42,9%	63,7%	38,6%	63,7%	34,8%	67,0%
Propietat, lloguer o concessió	32,2%	22,3%	38,5%	28,4%	26,9%	28,9%	31,7%	27,3%	33,3%	23,8%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)	..	..	18,6%	..	18,2%	..	18,3%	6,2%	19,4%	6,6%
Altres*	..	..	10,2%	..	12,0%	..	11,4%	..	12,5%	2,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: pàrquing de pagament (hores o minuts); intercanvi; només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En l'aparcament del cotxe s'observa com el 45,5% dels estacionaments realitzats pels residents al front litoral són gratuïts, un 28,3% al carrer i el 17,2% restant en altres espais gratuïts. Segons la residència, són els residents a Sants-Montjuïc i a Sant Martí els que aparcuen en major proporció de manera gratuïta, mentre que l'aparcament de pagament és similar entre els residents a Ciutat Vella i Sant Martí. En el cas de la moto, l'aparcament gratuït és majoritari en tots els districtes.

Figura 8. Distribució de l'aparcament del cotxe en funció del pagament i el districte de residència del front litoral. Comparativa residents Barcelona



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

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Si es diferencia el lloc d'aparcament del cotxe dels desplaçaments dels residents al front litoral segons la destinació, s'observa com:

- Quan la destinació del desplaçament és el mateix front litoral predomina l'aparcament en lloguer o concessió, amb un 52,5%, seguit de l'aparcament al carrer (33,1%).
- Quan l'aparcament en destinació és a la resta de Barcelona es distribueix equitativament entre al carrer, reservat en destinació i altres tipologies.
- Fora del municipi de Barcelona és majoritari l'aparcament al carrer.

Taula 13. Lloc d'aparcament del cotxe segons àmbit de destinació dels residents al front litoral

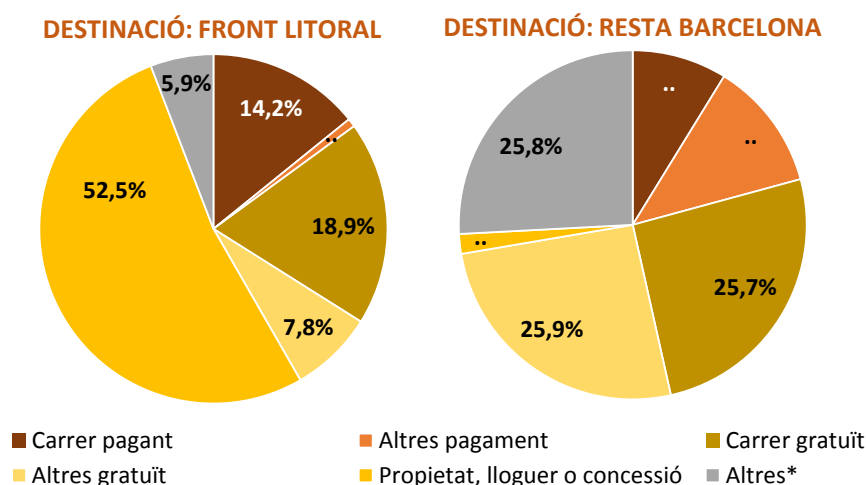
Lloc d'aparcament del cotxe	Àmbit de destinació		
	Al mateix front litoral	Resta Barcelona	Fora de Barcelona
Carrer*	33,1%	34,5%	54,5%
Propietat, lloguer o concessió	52,5%	..	..
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	7,8%	32,7%	33,5%
Altres**	6,6%	30,9%	..
Total	100,0%	100,0%	100,0%

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

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Quan la destinació és el front litoral predomina l'aparcament del cotxe en propietat, lloguer o concessió; mentre que quan la destinació és a la resta de la ciutat de Barcelona és majoritari l'aparcament gratuït del cotxe.

Figura 9. Distribució de l'aparcament del cotxe dels residents al front litoral en funció del pagament i la destinació



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

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.4. La relació entre els motius i els modes de transport dels desplaçaments dels residents al front litoral

Els residents al front litoral quan es desplacen per motius de treball i estudis ho fan principalment amb transport públic. Quan el desplaçament és per motius personals predomina l'anar a peu.

La mobilitat en vehicle privat és similar tant per motius ocupacionals com personals. La mobilitat en transport públic és lleugerament més elevada en els desplaçaments personals. El caminar i l'anar en bicicleta destaca en els desplaçaments personals.

Taula 14. Distribució dels desplaçaments dels residents al front litoral segons el motiu i el mode

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	78.787	416.440	60.491	336.152	891.870
	Transport públic	138.967	150.520	104.097	115.967	509.551
	Transport privat	78.658	78.613	60.639	58.445	276.355
	Total	296.411	645.573	225.227	510.565	1.677.776
% columna	Modes no motoritzats	26,6%	64,5%	26,9%	65,8%	53,2%
	Transport públic	46,9%	23,3%	46,2%	22,7%	30,4%
	Transport privat	26,5%	12,2%	26,9%	11,4%	16,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	8,8%	46,7%	6,8%	37,7%	100,0%
	Transport públic	27,3%	29,5%	20,4%	22,8%	100,0%
	Transport privat	28,5%	28,4%	21,9%	21,1%	100,0%
	Total	17,7%	38,5%	13,4%	30,4%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 15. Distribució dels desplaçaments dels residents a Barcelona segons el motiu i el mode

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Modes no motoritzats	215.356	1.294.292	162.070	1.032.627	2.704.346
	Transport públic	401.847	472.697	304.879	364.812	1.544.234
	Transport privat	282.870	298.448	201.933	222.943	1.006.196
	Total	900.073	2.065.438	668.882	1.620.383	5.254.776
% columna	Modes no motoritzats	23,9%	62,7%	24,2%	63,7%	51,5%
	Transport públic	44,6%	22,9%	45,6%	22,5%	29,4%
	Transport privat	31,4%	14,4%	30,2%	13,8%	19,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% fila	Modes no motoritzats	8,0%	47,9%	6,0%	38,2%	100,0%
	Transport públic	26,0%	30,6%	19,7%	23,6%	100,0%
	Transport privat	28,1%	29,7%	20,1%	22,2%	100,0%
	Total	17,1%	39,3%	12,7%	30,8%	100,0%

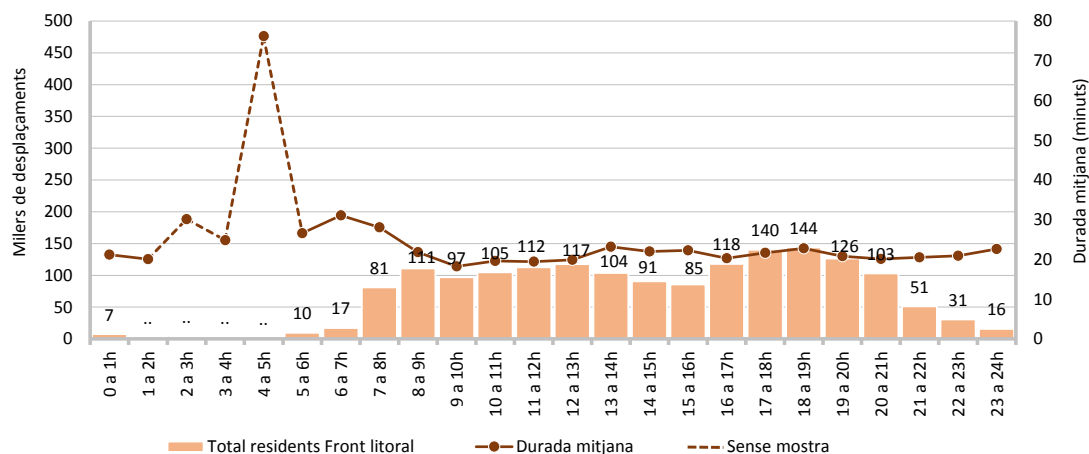
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.5. Distribució horària i durada dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments de la població resident al front litoral presenta un període de màxima concentració a la tarda, entre les 17 i les 19 hores. 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. Durant el matí la distribució és homogènia.

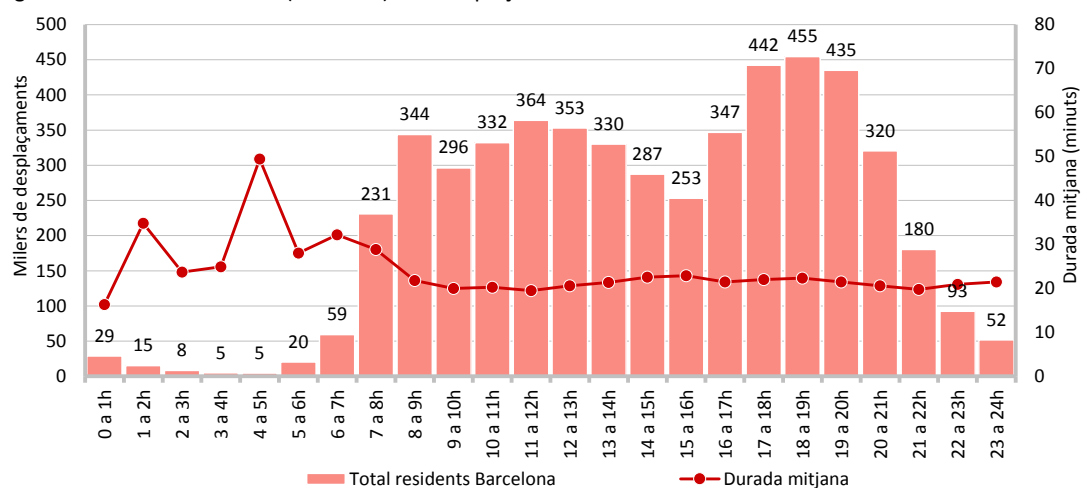
La durada mitjana percebuda dels desplaçaments que de mitjana és de 21,5 minuts, no presenta grans variacions al llarg d'un dia feiner. El que si que s'observa és que aquells iniciats a primeres hores del matí (6 i 7 hores) són de major durada, gairebé de 30 minuts.

Figura 10. Distribució horària (en milers) dels desplaçaments dels residents al front litoral



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

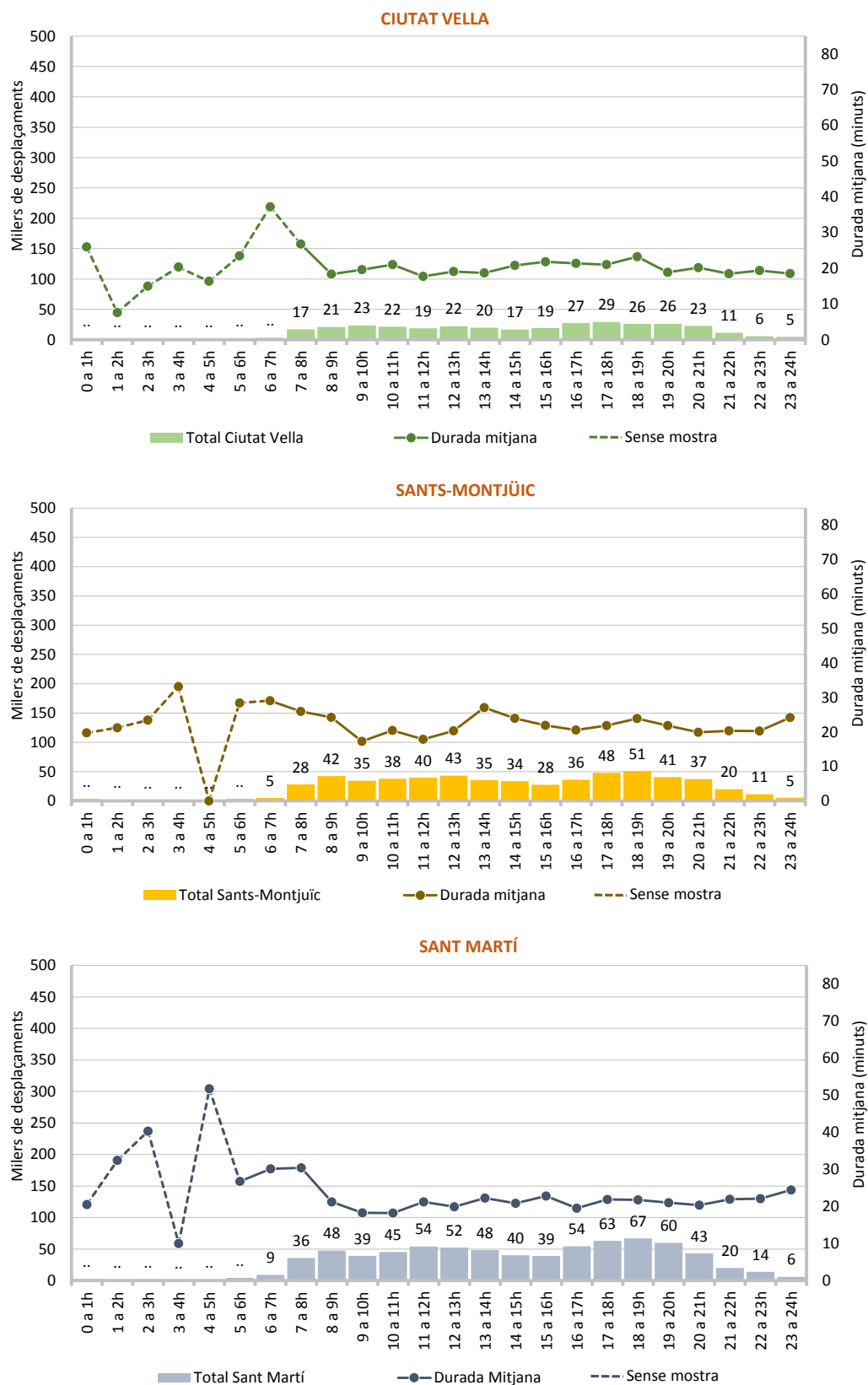
Figura 11. Distribució horària (en milers) dels desplaçaments dels residents a Barcelona



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

La distribució horària dels desplaçaments i durada dels mateixos per districte de residència mostra un comportament similar al del conjunt de l'àmbit, si bé a Ciutat Vella es dona una major homogeneïtat al matí.

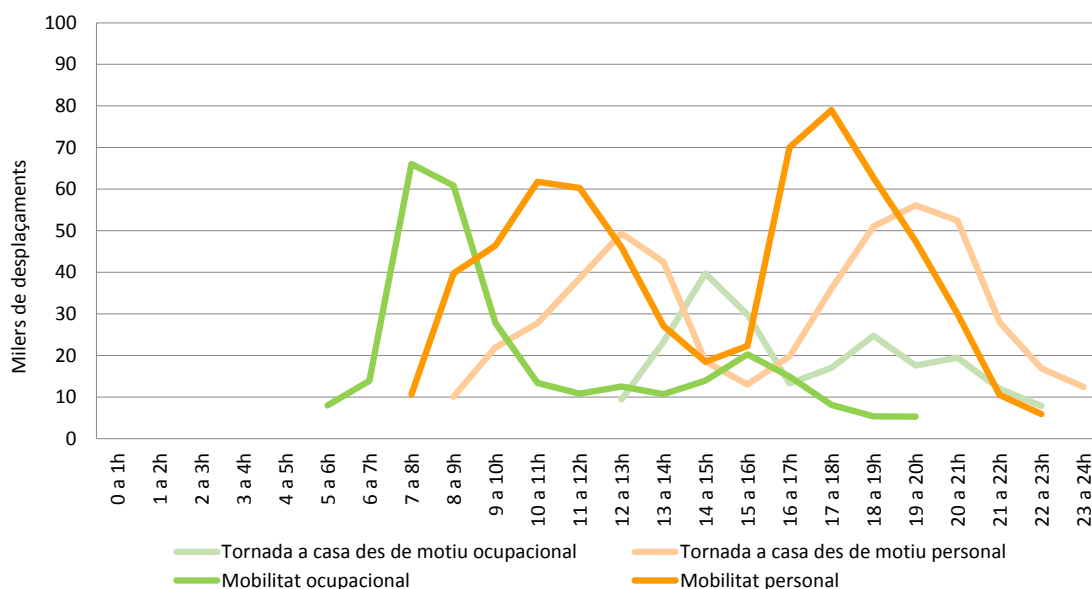
Figura 12. Distribució horària (en milers) dels desplaçaments dels residents al front litoral segons districtes



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

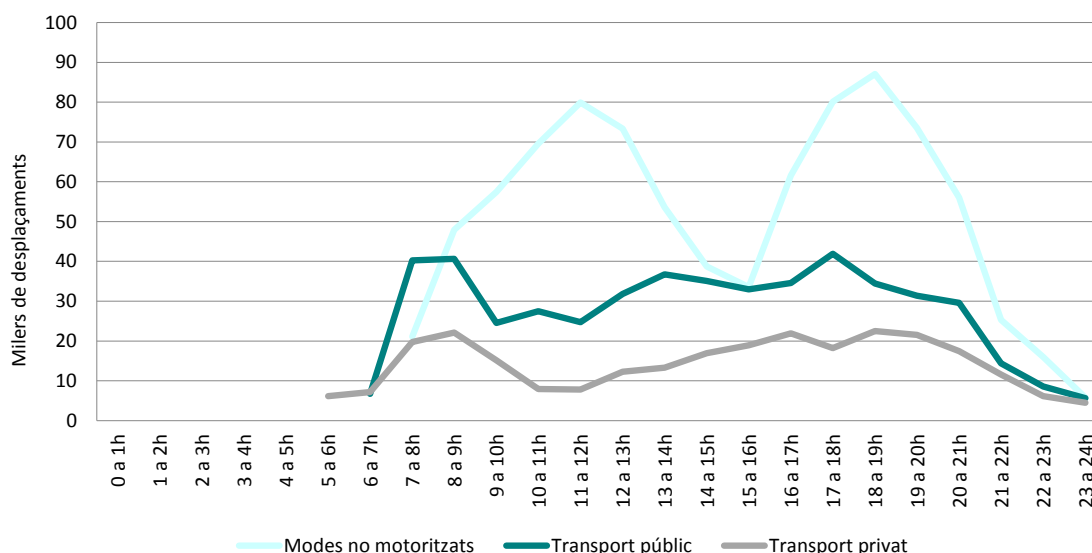
Els desplaçaments dels residents al front litoral presenten una distribució horària al llarg d'un dia feiner diferent segons el motiu del desplaçament. Així, els desplaçaments per motius de treball i estudis són majoritaris a primeres hores del matí, de 7 a 9 hores, principalment; al llarg del matí predominen els desplaçaments per motius personals; a partir del migdia es produeixen més tornades a casa, i des de les 16 hores fins a les 18 hores s'inicien bona part dels desplaçaments personals. A partir de les 19 hores s'efectuen les tornades a casa.

Figura 13. Distribució horària dels desplaçaments dels residents al front litoral segons el motiu



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 14. Distribució horària dels desplaçaments dels residents al front litoral segons el mode de transport



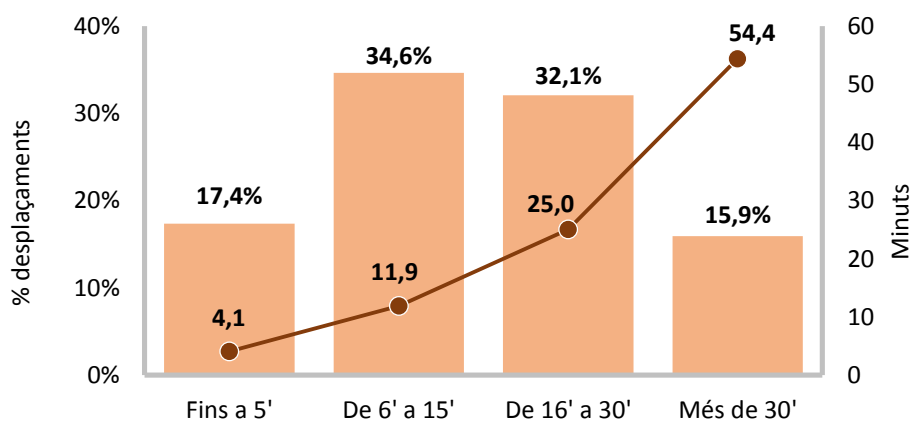
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

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, a més de presentar una pauta diària similar a la mobilitat personal. Només és de 14 a 16 hores, quan la mobilitat no motoritzada decreix. A primera hora del matí, de 6 a 8 hores, els desplaçaments en transport públic són els que tenen una major intensitat.

La durada mitjana del total dels desplaçaments dels residents al front litoral és de 21,5 minuts. Entre els residents a Ciutat Vella és de 20,6 minuts; 22 minuts entre els residents a Sants-Montjuïc, i de 21,5 minuts entre els residents a Sant Martí.

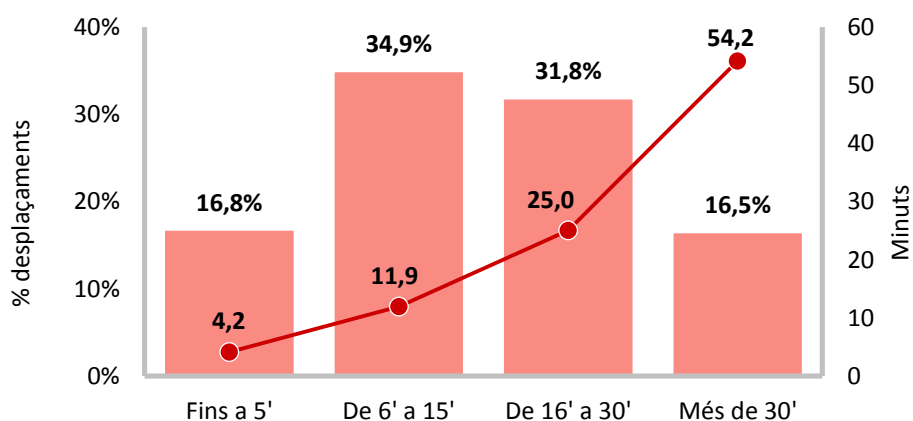
Un 66,7% tenen una durada mitjana d'entre 6 i 30 minuts, un 17,4% és inferior als 6 minuts i gairebé el 16% és superior als 30 minuts. Entre els residents a Sant Martí la proporció de desplaçaments d'entre 16 i 30 minuts és superior al de la resta.

Figura 15. Durada mitjana dels desplaçaments dels residents al front litoral



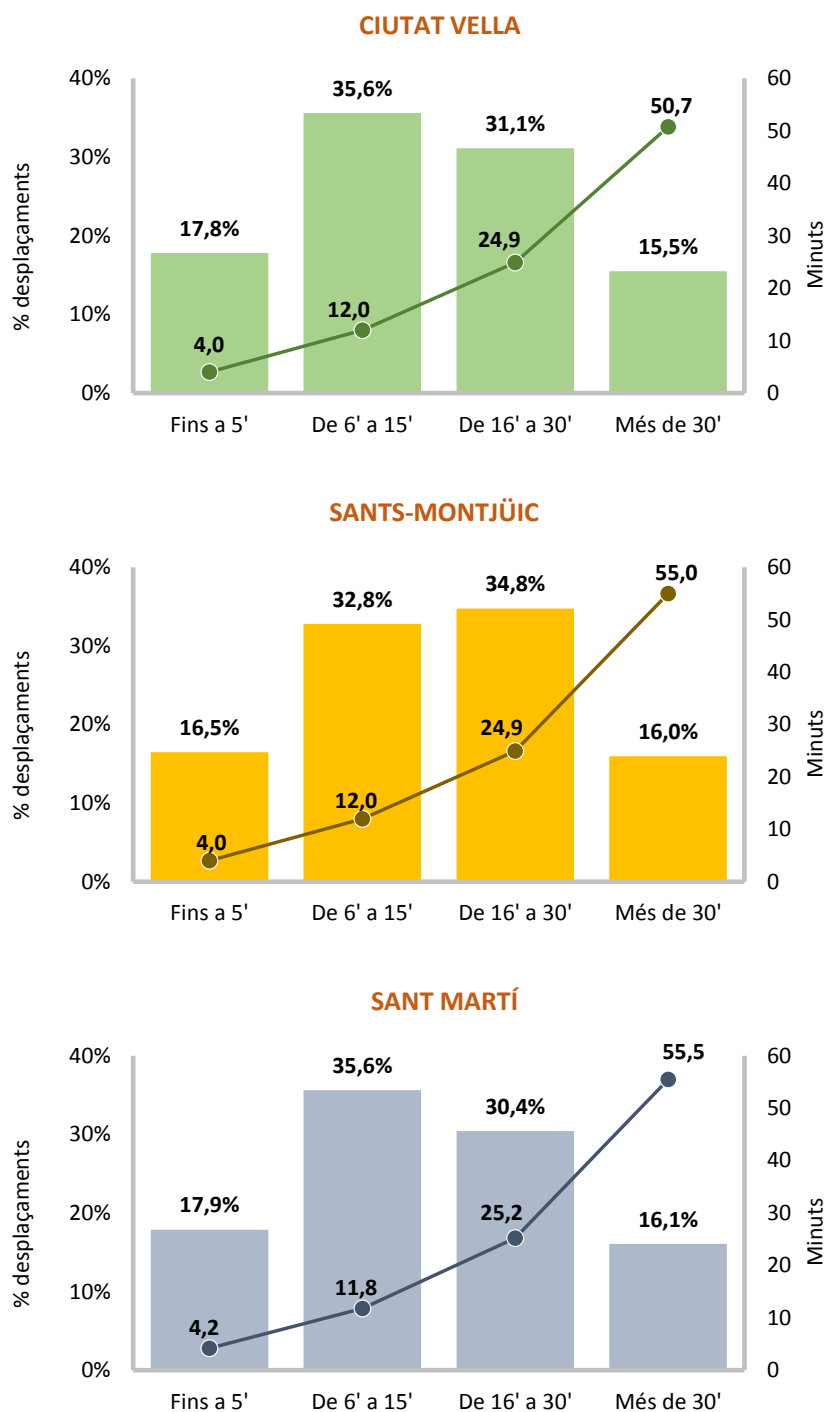
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 16. Durada mitjana dels desplaçaments dels residents a Barcelona



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

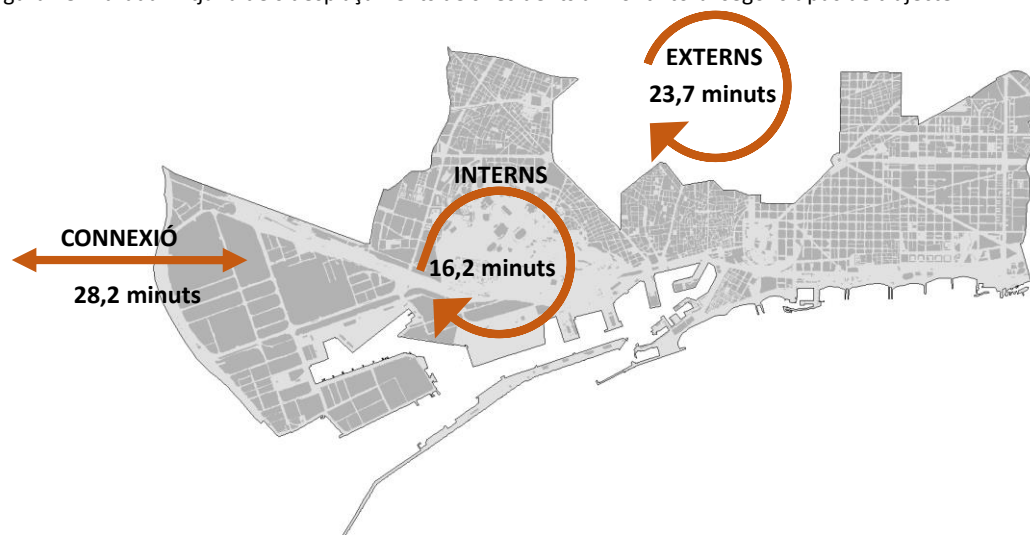
Figura 17. Durada mitjana dels desplaçaments dels residents al front litoral segons districtes



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En la durada mitjana es constaten variacions segons el tipus de recorregut analitzat: en els desplaçaments interns al front litoral, la mitjana percebuda és la més baixa, de 16,2 minuts; si es consideren els desplaçaments connectius al front litoral, la durada mitjana percebuda augmenta fins a 28,2 minuts.

Figura 18. Durada mitjana dels desplaçaments dels residents al front litoral segons tipus de trajecte



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Segons els motius i els modes utilitzats, la durada mitjana percebuda també presenta variacions. Així, els desplaçaments per motius personals, associats a un àmbit més proper i a la mobilitat a peu, tenen una durada de 18,8 minuts, 6,4 minuts inferior a la durada mitjana dels desplaçaments per motius de treball i estudis que arriba als 25 minuts. Segons els mitjans de transport són els desplaçaments en modes no motoritzats i en transport privat els de menor durada mitjana, 15,6 i 23,5 minuts, respectivament.

Taula 16. Durada mitjana dels desplaçaments dels residents al front litoral segons motius i modes

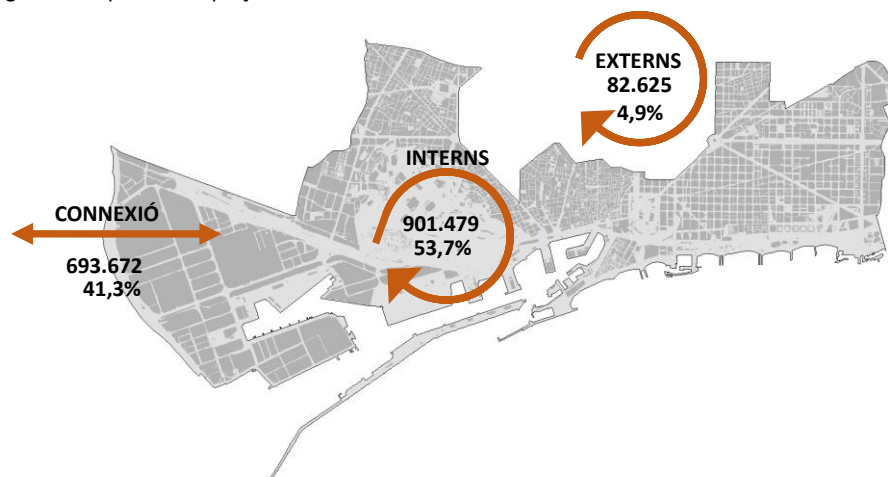
Motiu de desplaçament	Total	Mitjà de transport	Total
	Durada mitjana (minuts)		Durada mitjana (minuts)
Treball	25,1	Caminant	15,5
Estudis	25,3	Bicicleta	17,0
Mobilitat ocupacional	25,2	Modes no motoritzats	15,6
Compres	12,5	Autobús	29,9
Metge/Hospital	22,4	Metro	27,7
Visita amic/familiar	23,8	Tramvia	25,8
Acompanyar persones	15,9	FGC	49,6
Gestions personals	19,0	Renfe Rodalies	49,5
Oci/diversió/àpats/esports	17,8	Taxi	33,0
Passeig	34,3	Transport públic	30,9
Mobilitat personal	18,8	Cotxe com a conductor	26,8
Tornada a casa ocupacional	27,6	Cotxe com a acompanyant	28,0
Tornada a casa personal	20,2	Moto com a conductor	15,9
Total	21,5	Moto com a acompanyant	14,6
		Transport privat	23,5
		Total	21,5

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.6. Dinàmiques territorials dels residents al front litoral

Del total de desplaçaments en dia feiner dels residents al front litoral, més de la meitat tenen l'origen i la destinació al mateix àmbit del front litoral (53,7%), un 41,3% són de connexió i gairebé el 5% tenen l'origen i la destinació fora d'aquest àmbit (són externs a l'àmbit).

Figura 19. Tipus de desplaçament dels residents al front litoral



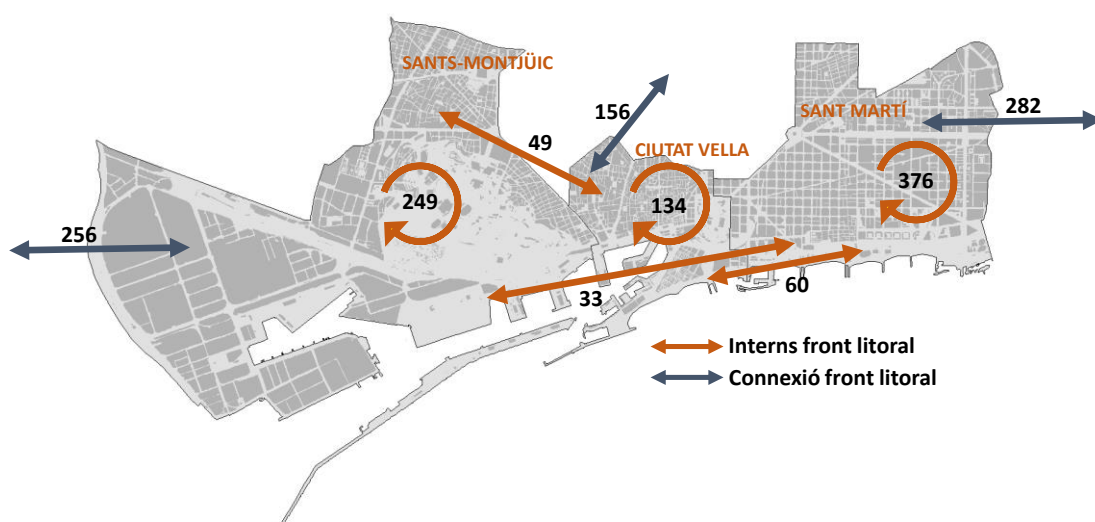
Vegeu Taula Annex 4 IC 95 de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons tipus de desplaçament

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Els desplaçaments interns dels residents al front litoral es distribueixen de la següent manera: el 84,2% (759.033) són intradistrictes i el 15,8% (142.446) de connexió entre districtes. El major volum de desplaçaments interns al districte el fan els residents a Sant Martí i les majors connexions són entre Sant Martí i Ciutat Vella, i viceversa.

En els desplaçaments de connexió dels residents s'observa com són els desplaçaments de connexió de Sant Martí i Sants-Montjuïc els majoritaris.

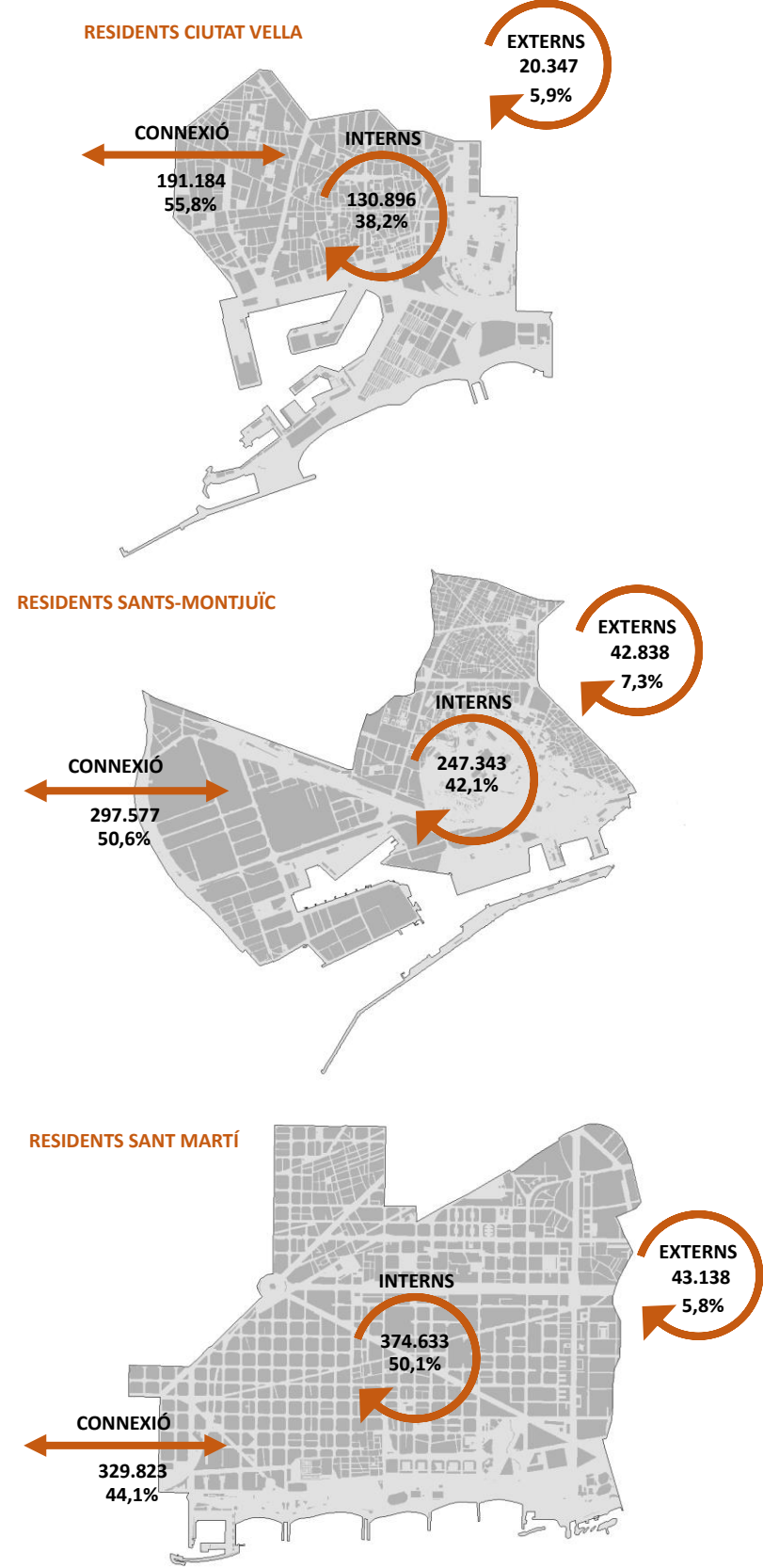
Figura 20. Desplaçaments interns i de connexió dels residents al front litoral



Milers de desplaçaments

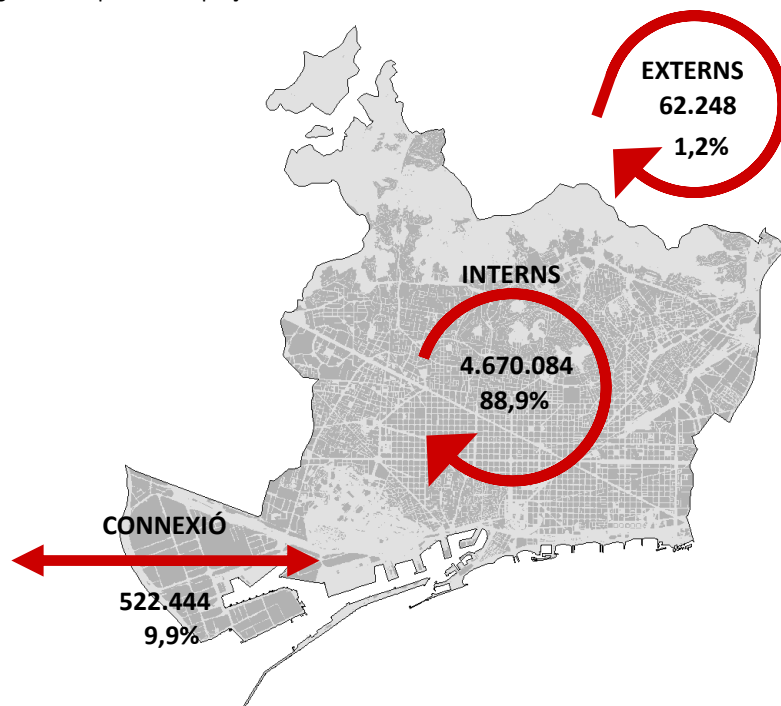
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 21. Tipus de desplaçament segons districte de residència del front litoral



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 22. Tipus de desplaçament dels residents a Barcelona

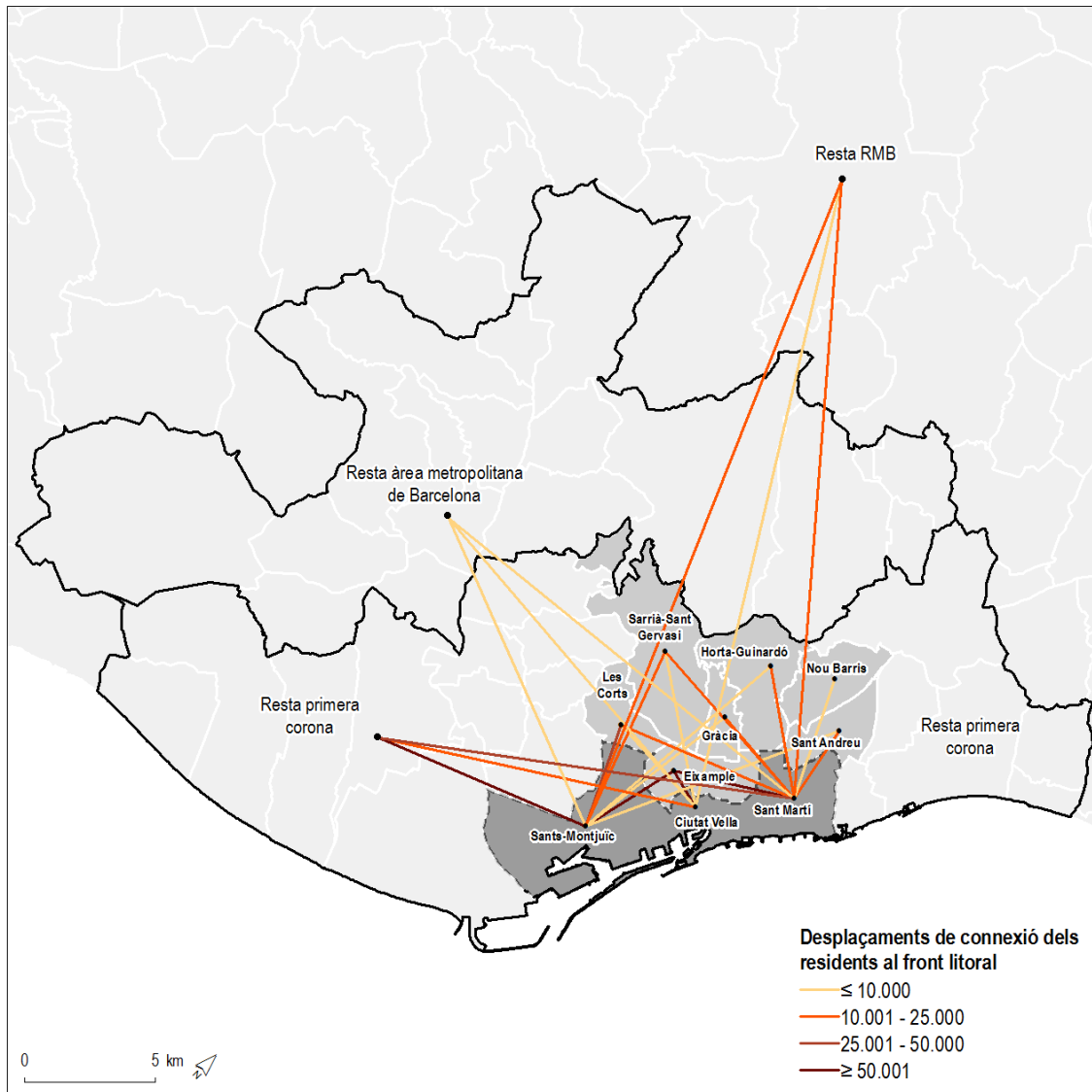


Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Els fluxos realitzats pels residents al front litoral amb la resta de districtes de Barcelona i àmbits metropolitans (vegeu figura i taula següents) indiquen que:

- Les principals relacions connectives dels residents als tres districtes del front litoral són amb el districte de l'Eixample de Barcelona
- És rellevant la mobilitat entre Sants-Montjuïc i Les Corts (més de 40.000 desplaçaments diaris), i
- entre Sants-Montjuïc, Sant Martí i la resta de la primera corona metropolitana.

Figura 23. Desplaçaments de connexió dels residents al front litoral



Fluxos amb mostra representativa

Les connexions entre el front litoral i fora l'RMB no estan representades al mapa

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 17. Desplaçaments dels residents al front litoral

Origen i destinació	Desplaçaments	%
Total interns	901.480	53,7%
Ciutat Vella - Eixample i viceversa	90.519	5,4%
Ciutat Vella - Les Corts i viceversa	9.327	0,6%
Ciutat Vella - Sarrià-St.Gervasi i viceversa	7.662	0,5%
Ciutat Vella - Gràcia i viceversa	7.505	0,4%
Ciutat Vella - Horta-Guinardó i viceversa	..	..
Ciutat Vella - Nou Barris i viceversa	..	..
Ciutat Vella - Sant Andreu i viceversa	..	..
Ciutat Vella - Resta 1a Corona STI i viceversa	13.217	0,8%
Ciutat Vella - Resta àrea metr. BCN i viceversa	6.465	0,4%
Ciutat Vella - Resta RMB i viceversa	7.955	0,5%
Ciutat Vella - Fora RMB i viceversa	3.331	0,2%
Sants-Montjuïc - Eixample i viceversa	98.266	5,9%
Sants-Montjuïc - Les Corts i viceversa	42.244	2,5%
Sants-Montjuïc - Sarrià-St.Gervasi i viceversa	15.819	0,9%
Sants-Montjuïc - Gràcia i viceversa	9.475	0,6%
Sants-Montjuïc - Horta-Guinardó i viceversa	9.089	0,5%
Sants-Montjuïc - Nou Barris i viceversa	..	..
Sants-Montjuïc - Sant Andreu i viceversa	5.479	0,3%
Sants-Montjuïc - Resta 1a Corona STI i viceversa	50.810	3,0%
Sants-Montjuïc - Resta àrea metr. BCN i viceversa	7.136	0,4%
Sants-Montjuïc - Resta RMB i viceversa	11.395	0,7%
Sants-Montjuïc - Fora RMB i viceversa	..	..
Sant Martí - Eixample i viceversa	121.922	7,3%
Sant Martí - Les Corts i viceversa	13.900	0,8%
Sant Martí - Sarrià-St.Gervasi i viceversa	16.584	1,0%
Sant Martí - Gràcia i viceversa	15.024	0,9%
Sant Martí - Horta-Guinardó i viceversa	23.248	1,4%
Sant Martí - Nou Barris i viceversa	5.378	0,3%
Sant Martí - Sant Andreu i viceversa	21.365	1,3%
Sant Martí - Resta 1a Corona STI i viceversa	33.424	2,0%
Sant Martí - Resta àrea metr. BCN i viceversa	8.620	0,5%
Sant Martí - Resta RMB i viceversa	18.127	1,1%
Sant Martí - Fora RMB i viceversa	3.961	0,2%
Total de connexió	693.674	41,3%
Fora RMB - Fora RMB	82.622	4,9%
Total externs	82.622	4,9%
Total	1.677.776	100,0%

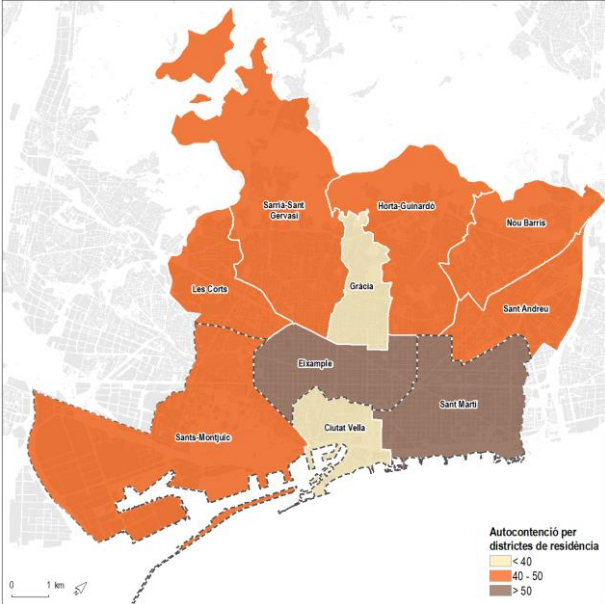
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

L'autocontenció segons el districte de residència indica quin és el pes relatiu de la mobilitat interna a cada districte des d'una perspectiva residencial. Dels tres districtes que formen el front litoral, al de Sant Martí més del 50% dels desplaçaments dels seus residents tenen l'origen i la destinació al propi districte; en l'extrem oposat Ciutat Vella és el districte amb una menor autocontenció (38,2%). En el conjunt del front litoral el 45% dels desplaçaments dels seus residents són interns.

Comparant aquests resultats amb la resta de districtes de Barcelona, s'observa que Ciutat Vella és el segon districte menys autocontingut (després de Gràcia), que Sant Martí és el segon més autocontingut (després de l'Eixample) i que Sants-Montjuïc té valors molt similars a Les Corts, Horta-Guinardó o Sant Andreu.

Taula 18. Autocontenció per districte de residència

Districte de residència	Autocontenció
Ciutat Vella	38,2%
Sants-Montjuïc	42,1%
Sant Martí	50,1%
Eixample	51,5%
Les Corts	42,6%
Sarrià-Sant Gervasi	45,2%
Gràcia	35,5%
Horta-Guinardó	41,8%
Nou Barris	48,3%
Sant Andreu	45,0%
Front litoral	44,9%
Barcelona	88,9%



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.7. La mobilitat dels residents al front litoral segons segments de població

En aquest apartat s'analitza el grau de mobilitat, motiu i mode utilitzat en els desplaçaments dels residents al front litoral, segons el seu sexe, edat, situació professional i nivell d'estudis.

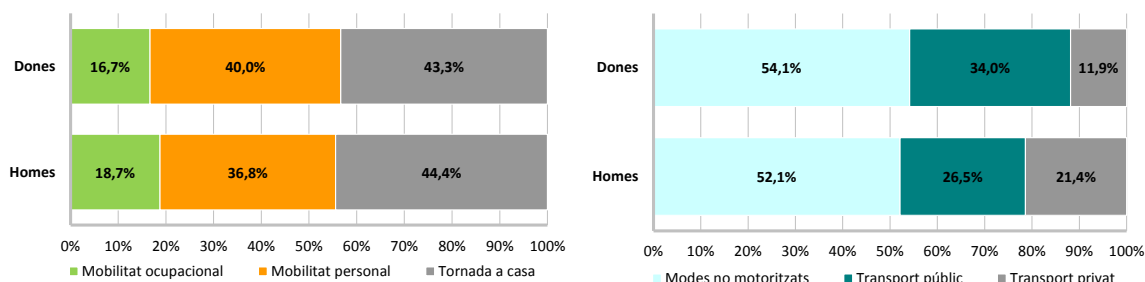
Sexe

En el total de població són els homes els que fan més desplaçaments per persona en dia feiner, mentre que entre la població mòbil són les dones les que tenen un grau de mobilitat superior. Això indica que hi ha una major proporció de dones que declaren no sortir de casa.

Les pautes de mobilitat són diferents segons el sexe: les dones es desplacen més per motius personals i ho fan en major proporció en modes no motoritzats i en transport públic; els homes es mouen més per motius ocupacionals (treball i estudis) i en transport privat.

Figura 24. Pautes de mobilitat dels residents al front litoral segons el sexe

Segments de població	Front litoral	
	Total població	Població mòbil
Homes	3,8	4,0
Dones	3,7	4,2



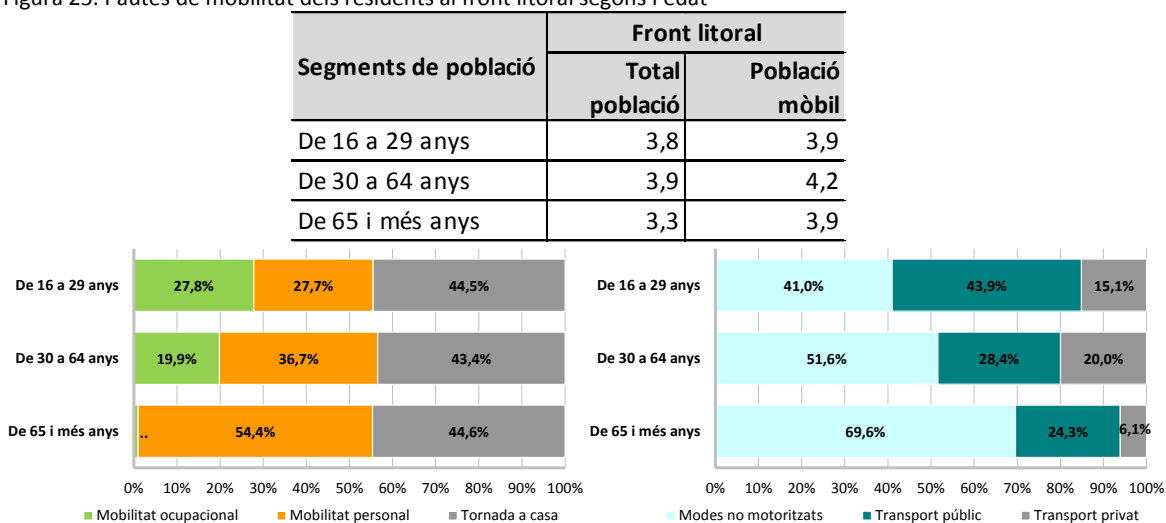
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Edat

El grau de mobilitat creix lleugerament fins als 64 anys, quan disminueix la mitjana de desplaçaments diaris (tant entre els homes com entre les dones).

L'edat també és una variable que influeix en les pautes de mobilitat de la població. Entre els residents al front litoral s'observa com la població més jove és la que es desplaça més per motius ocupacionals, principalment estudis, i ho fan en major proporció en transport públic. En l'extrem oposat la població de major edat es desplacen principalment per motius personals i ho fan en modes no motoritzats, bàsicament a peu.

Figura 25. Pautes de mobilitat dels residents al front litoral segons l'edat



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 19. Pautes de mobilitat dels residents al front litoral segons sexe i edat

Segments de població		Front litoral	
		Total població	Població mòbil
Homes de 16 a 29 anys		3,6	3,7
Homes de 30 a 64 anys		3,8	4,1
Homes de 65 i més anys		3,7	4,1
Dones de 16 a 29 anys		3,9	4,1
Dones de 30 a 64 anys		4,0	4,3
Dones de 65 i més anys		3,0	3,8

Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	De 16 a 29 anys	28,5%	26,2%	45,3%	100,0%
	De 30 a 64 anys	21,1%	34,9%	44,0%	100,0%
	De 65 i més anys	0,0%	54,8%	45,2%	100,0%
	Total	18,7%	36,8%	44,4%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	27,1%	29,2%	43,7%	100,0%
	De 30 a 64 anys	18,6%	38,4%	42,9%	100,0%
	De 65 i més anys	..	54,1%	44,2%	100,0%
	Total	16,7%	40,0%	43,3%	100,0%
Total		17,7%	38,5%	43,9%	100,0%

Sexe	Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	De 16 a 29 anys	42,2%	41,0%	16,8%	100,0%
	De 30 a 64 anys	50,2%	23,6%	26,2%	100,0%
	De 65 i més anys	69,1%	22,4%	8,5%	100,0%
	Total	52,1%	26,5%	21,4%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	39,8%	46,7%	13,5%	100,0%
	De 30 a 64 anys	52,9%	33,1%	13,9%	100,0%
	De 65 i més anys	70,0%	25,9%	4,1%	100,0%
	Total	54,1%	34,0%	11,9%	100,0%
Total		53,2%	30,4%	16,5%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

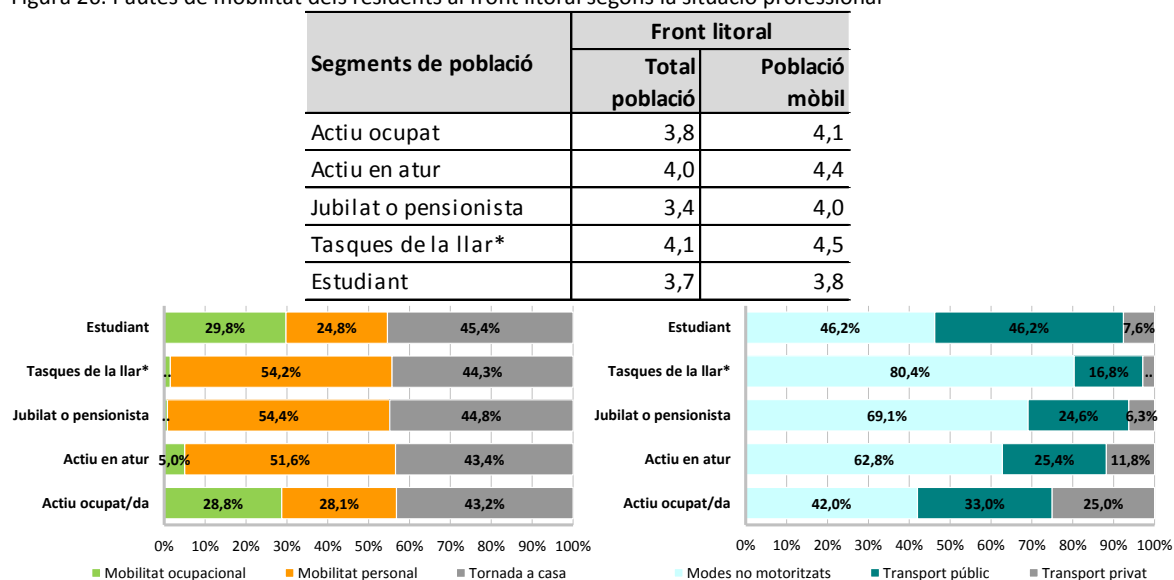
Situació professional

Les persones dedicades a les tasques de la llar i els actius en atur tenen el grau de mobilitat més elevat, superior a 4 desplaçaments per persona i dia; per contra, els jubilats i pensionistes i els estudiants tenen la menor mitjana de desplaçaments.

La situació professional també influeix en les pautes de mobilitat de la població. Així, els estudiants i els actius ocupats es desplacen més per motius ocupacionals i en modes mecanitzats, principalment transport públic. Les persones dedicades a les tasques de la llar, jubilats o pensionistes i actius en atur es desplacen principalment per motius personals, i ho fan en major mesura amb modes no motoritzats.

La major quota d'ús del transport públic es dona entre els estudiants (46,2%), seguit dels ocupats (33%). Els actius ocupats són els que fan major ús del vehicle privat (25%), seguit dels aturats (12%). Les persones que es dediquen a les tasques de la llar i els jubilats i pensionistes fan el major ús del caminar.

Figura 26. Pautes de mobilitat dels residents al front litoral segons la situació professional



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

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

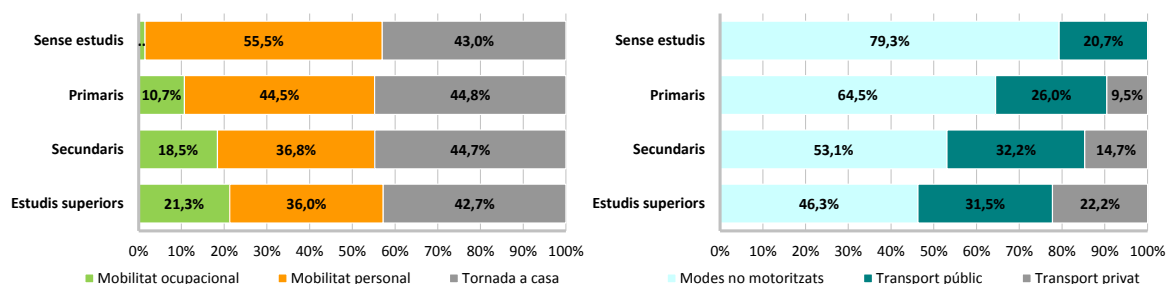
Nivell d'estudis

El grau de mobilitat augmenta a mesura que augmenta el nivell d'estudis.

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

Figura 27. Pautes de mobilitat dels residents al front litoral segons el nivell d'estudis

Segments de població	Front litoral	
	Total població	Població mòbil
Sense estudis	2,7	3,5
Primaris	3,4	3,9
Secundaris	3,8	4,0
Estudis superiors	4,0	4,2
Total	3,8	4,1



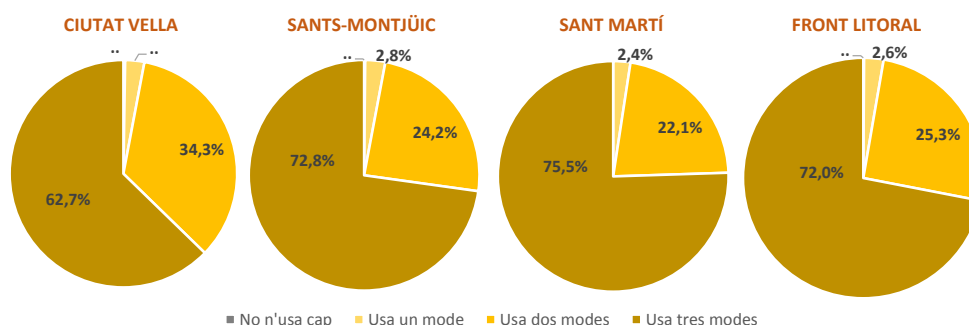
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.8. La dimensió subjectiva de la mobilitat dels residents al front litoral

2.8.1. L'ús subjectiu dels modes de transport

El 97,35 dels residents al front litoral declaren utilitzar dos o més modes de transport en els seus desplaçaments en dia feiner. Els residents a Ciutat Vella declaren en major proporció l'ús d'un mode de transport, en concret 10 punts percentuals per sobre que els residents a la resta de districtes.

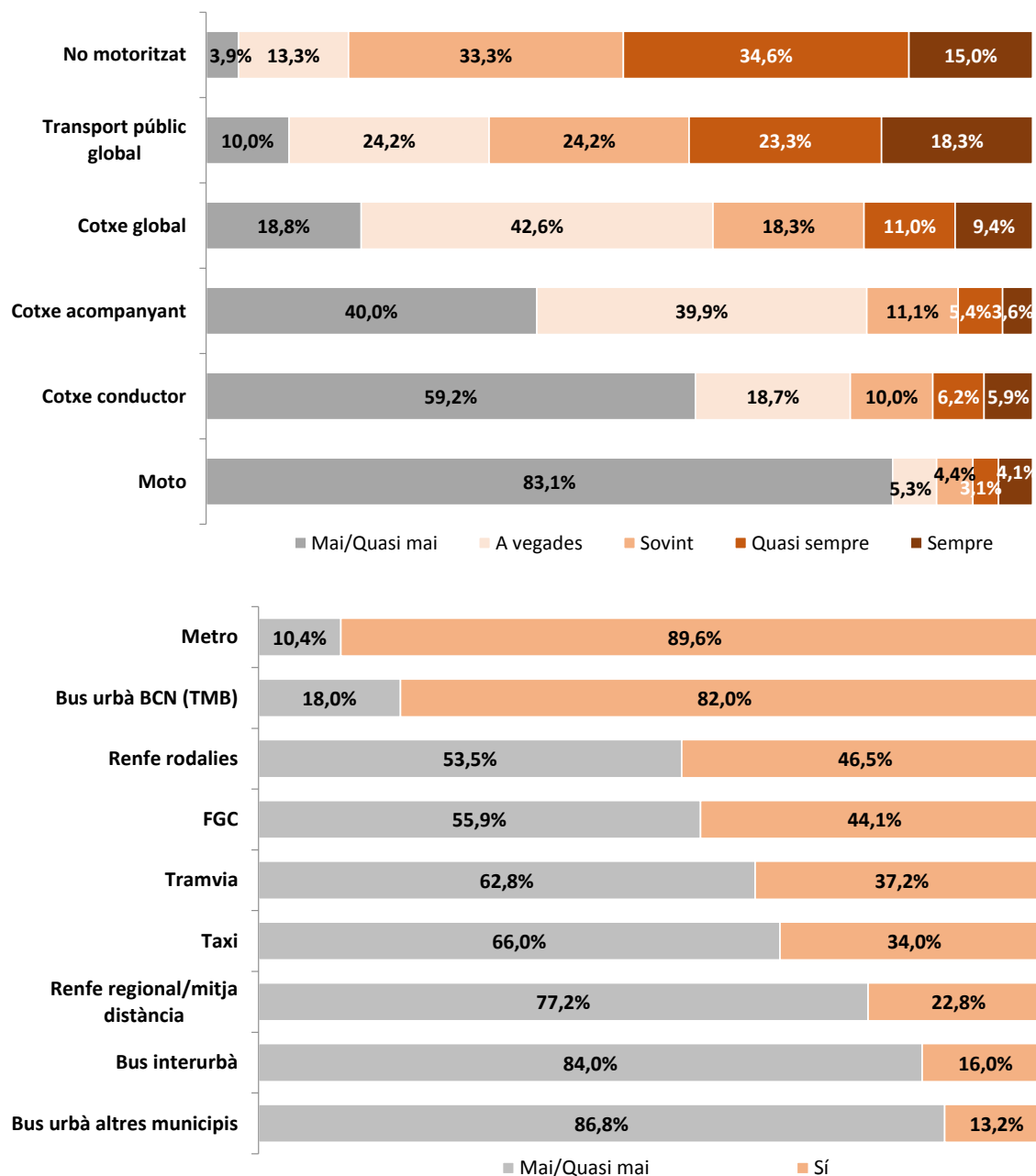
Figura 28. Nombre de mitjans de transport utilitzats segons districte de residència al front litoral



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

El mode de transport que declaren els residents al front litoral com el més utilitzat en els seus desplaçaments en dia feiner són els modes no motoritzats; només el 4% dels residents declaren no anar-hi mai o quasi mai. En l'extrem oposat la moto és el mitjà de transport que declaren usar en menor mesura. Pel que fa als mitjans de transport públic gairebé el 90% dels residents usen el metro, en major o menor intensitat.

Figura 29. Ús subjectiu dels modes de transport dels residents al front litoral



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Les persones residents al districte de Ciutat Vella són les que declaren fer un major ús dels modes no motoritzats, en una proporció molt més elevada que a la resta de districtes (59%). El cotxe és més usat pels residents a Sant Martí.

Taula 20. Ús subjectiu dels modes de transport dels residents al front litoral segons districtes. Comparativa Barcelona

	Front litoral				Total BCN
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Total	
NO MOTORITZAT					
Mai/Quasi mai	..	4,2%	4,1%	3,9%	4,4%
A vegades/Sovint	38,0%	48,1%	49,3%	46,6%	48,4%
Quasi sempre/sempre	59,0%	47,7%	46,6%	49,5%	47,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRANSPORT PÚBLIC					
Mai/Quasi mai	11,0%	9,4%	10,1%	10,0%	9,9%
A vegades/Sovint	48,0%	48,9%	48,2%	48,4%	49,1%
Quasi sempre/sempre	41,0%	41,7%	41,8%	41,6%	41,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
COTXE GLOBAL					
Mai/Quasi mai	28,8%	18,1%	14,8%	18,8%	18,8%
A vegades/Sovint	55,0%	62,6%	62,1%	60,9%	61,0%
Quasi sempre/sempre	16,2%	19,3%	23,1%	20,4%	20,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MOTO					
Mai/Quasi mai	81,2%	83,3%	83,8%	83,1%	81,6%
A vegades/Sovint	10,8%	9,7%	9,2%	9,7%	10,5%
Quasi sempre/sempre	7,9%	7,0%	7,1%	7,2%	8,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.8.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

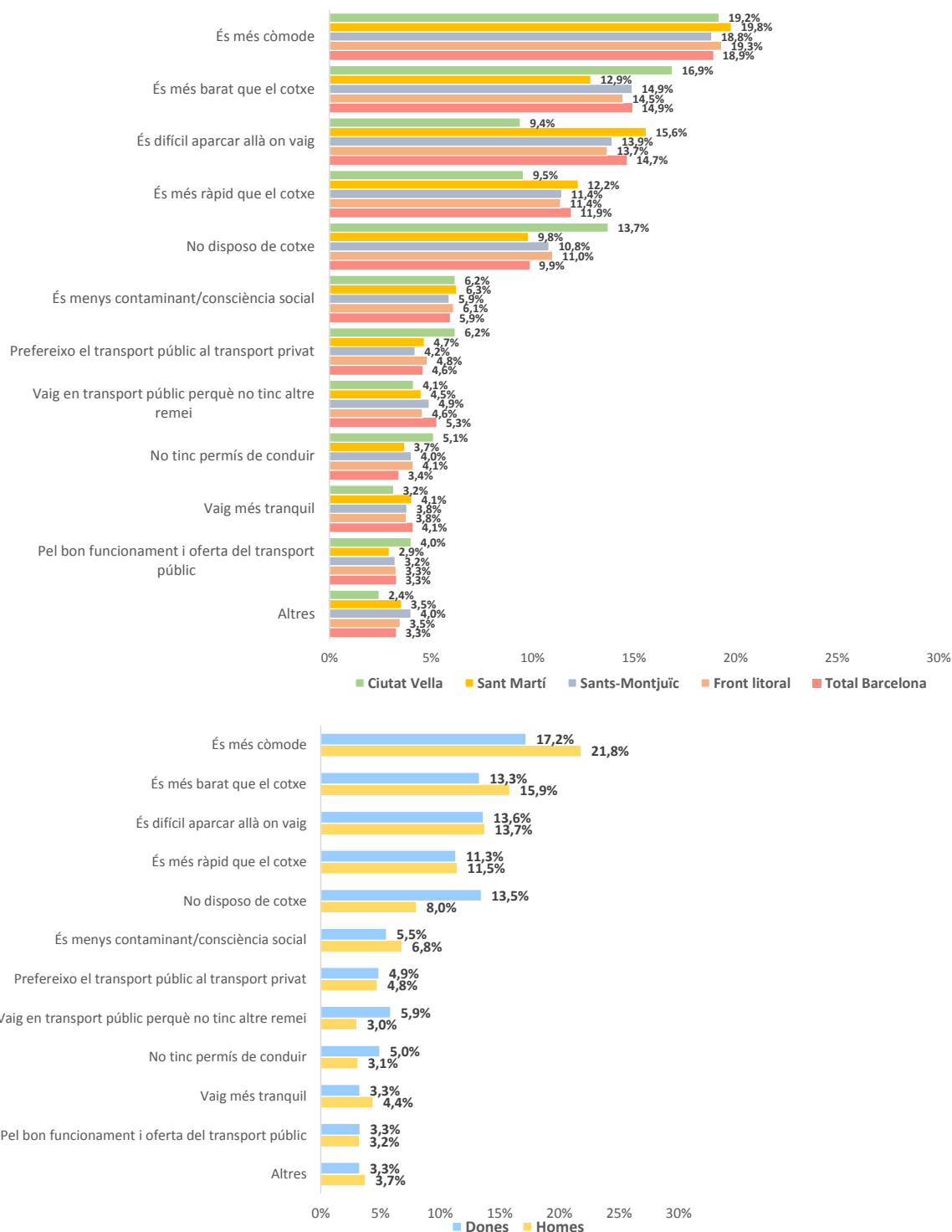
Motius per utilitzar el transport públic

Als residents al front litoral que declaren fer un ús gairebé exclusiu del transport públic, se'ls ha demanat els motius de la seva elecció, deixant la pregunta oberta a totes les possibles respostes. La raó més citada, independentment del districte de residència del front litoral és per la comoditat. La següent és per ser més barat que el cotxe, i la tercera la dificultat d'aparcament en destinació.

Els residents a Ciutat Vella són els que donen respostes més diferents o amb diferent pes que la resta de districtes. Així, citen en major proporció que usen el transport públic perquè és més barat que el cotxe i perquè no disposen de cotxe. Per contra, declaren en menor mesura que l'usen perquè és difícil aparcar allà a on van i perquè és més ràpid que el cotxe.

Les diferències en les respostes segons el sexe dels residents és notable: si bé la comoditat és la raó principal per fer-lo servir en ambdós sexes, la dificultat d'aparcament en destinació i el no disposar de cotxe emergeixen com a segona i tercera raó d'ús entre les dones. En el cas dels homes, és el preu i la dificultat d'aparcament, respectivament.

Figura 30. Motius d'ús del transport públic dels residents al front litoral: districtes i sexe. Comparativa Barcelona



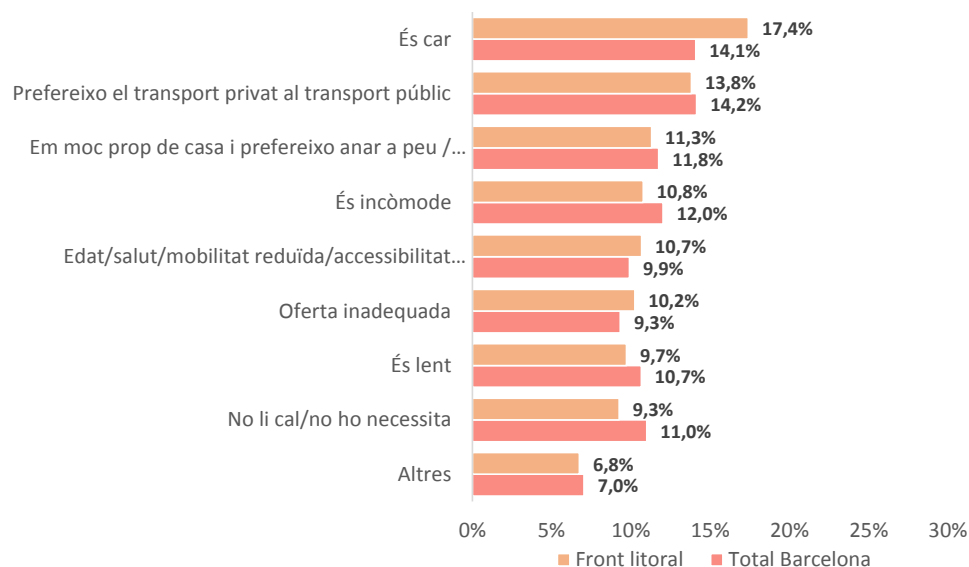
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Motius per no utilitzar el transport públic

Als individus residents al front litoral que manifesten no usar habitualment el transport públic, se'ls ha demanat els motius per no fer-lo servir, deixant obertes les possibles respostes. Cal tenir en compte que aquestes dades no es poden desagregar per districtes de residència ni per sexe per manca de mostra representativa.

Així, els residents al front litoral que no usen habitualment el transport públic declaren com el motiu principal per no fer-ho perquè és car; en segon lloc i, amb 3,5 punts percentuals per sota, declaren la preferència del transport privat al transport públic. En el cas del conjunt de barcelonins i barcelonines declaren com a motius principals per no usar el transport públic la preferència del transport privat al públic i els motius econòmics, amb unes proporcions similars.

Figura 31. Motius de no ús del transport públic dels residents al front litoral. Comparativa Barcelona



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

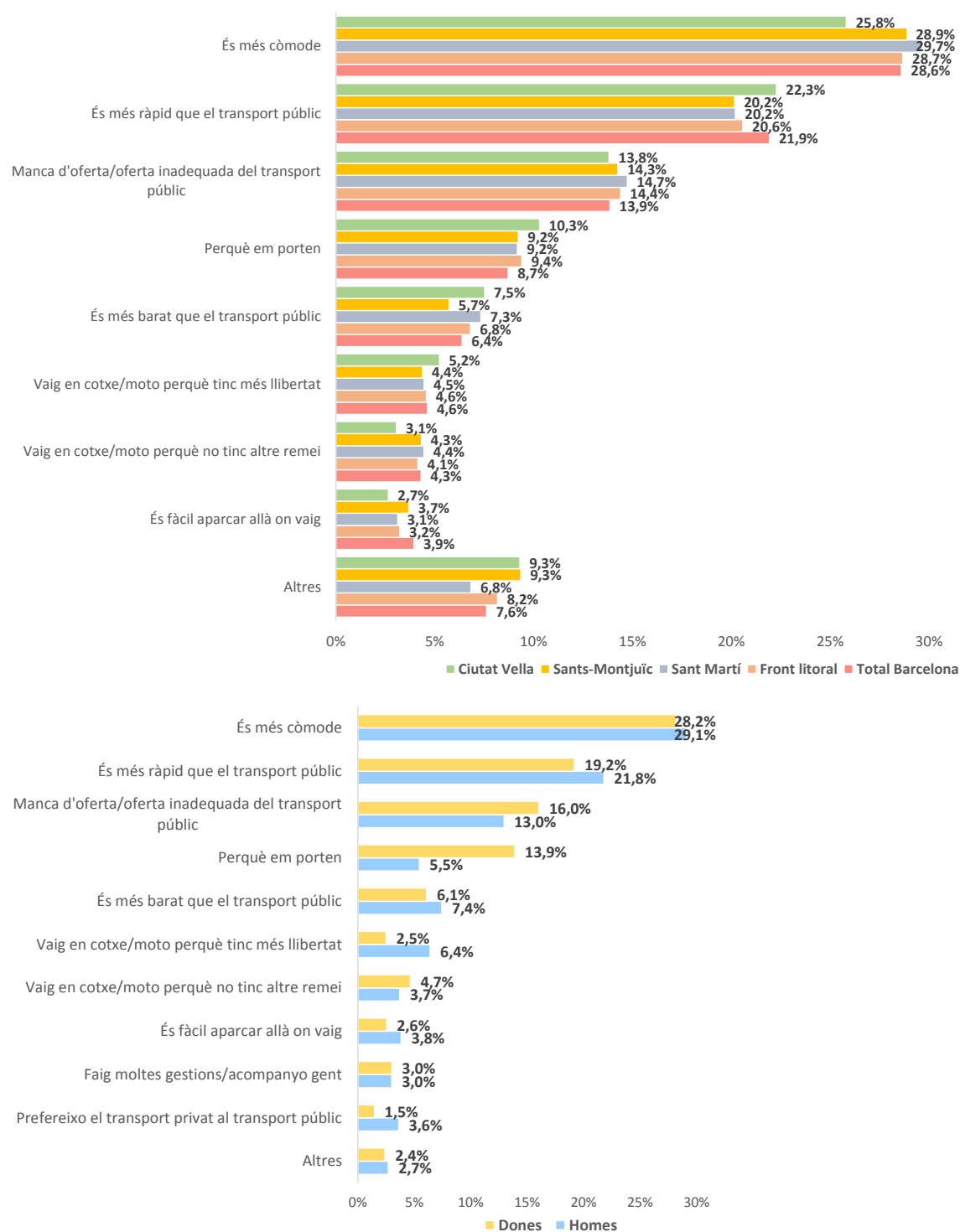
Motius per utilitzar el transport privat

Entre els residents al front litoral que són usuaris habituals 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, seguit de la seva rapidesa respecte del transport públic. El tercer motiu més esmentat és la manca o oferta inadequada del transport públic. En el conjunt dels residents a Barcelona aquests tres motius també són els més esmentats per usar el transport privat.

Els residents a Ciutat Vella declaren els mateixos motius que en el conjunt de l'àmbit, però en el cas de la comoditat donen una proporció de gairebé tres punts percentuals per sota, en canvi, en el cas de la rapidesa ho valoren en major mesura. Els residents a Sants-Montjuïc donen una menor importància al preu, ja que pren un valor lleugerament inferior a la resta de districtes el motiu que és més barat que el transport públic.

Les diferències dels motius esmentats segons el sexe mostren com les dones declaren en major proporció que els homes que usen el transport privat perquè les porten; mentre que els homes declaren en major proporció que l'usen perquè tenen més llibertat.

Figura 32. Motius d'ús del transport privat dels residents al front litoral: districtes i sexe. Comparativa Barcelona

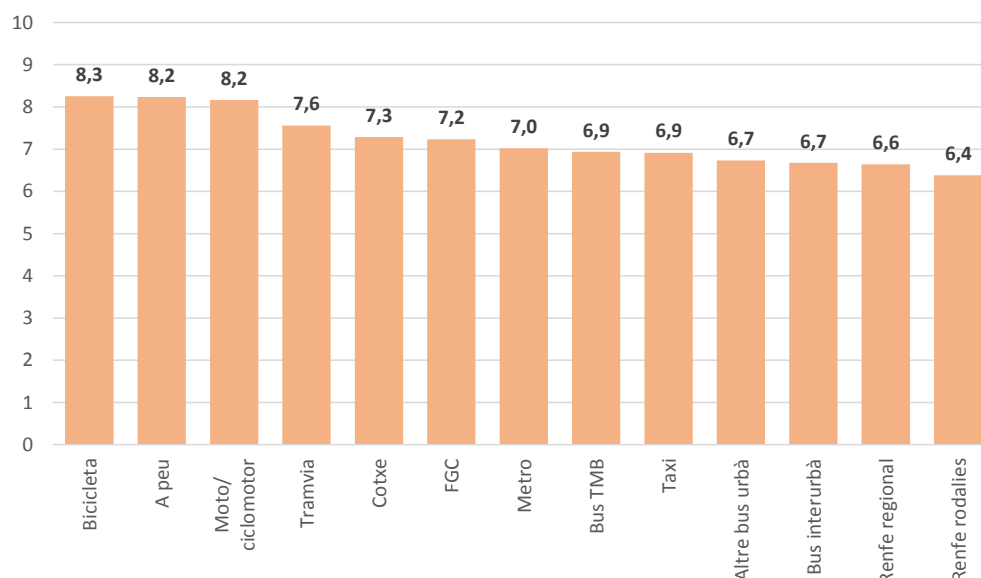


Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.8.3. Valoració dels mitjans de transport

Els residents al front litoral han avaluat la satisfacció que els hi produeix l'ús dels diferents mitjans de transport, en una escala de 0 a 10. Els tres mitjans de transport més ben valorats són la bicicleta, l'anar a peu i la moto, amb valoracions superiors al 8. El tramvia és el primer mitjà de transport públic valorat, amb un 7,6, per contra, Renfe rodalies és el pitjor, amb un 6,4. Aquests valoracions no difereixen segons el districte de residència.

Figura 33. Valoració dels mitjans de transport dels residents al front litoral



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 21. Valoració dels mitjans de transport dels residents al front litoral segons districtes. Comparativa Barcelona

Àmbits territorials	Mitjà de transport												
	Biciçleta	A peu	Moto/ciclomotor	Tramvia	FGC	Cotxe	Taxi	Bus TMB	Bus interurbà	Metro	Altre bus urbà	Renfe regional	Renfe rodalies
Ciutat Vella	8,4	8,4	8,2	7,8	7,3	7,5	7,0	6,9	7,1	7,2	6,9	6,7	6,4
Sants-Montjuïc	8,1	8,1	8,4	7,3	7,2	7,1	6,9	6,8	6,9	6,3	6,6	6,6	6,4
Sant Martí	8,2	8,3	7,9	7,6	7,3	7,2	7,1	7,0	6,8	6,8	6,6	6,7	6,4
Total front litoral	8,3	8,2	8,2	7,6	7,3	7,2	7,0	6,9	6,9	6,7	6,7	6,6	6,4
Total Barcelona	8,2	8,2	8,1	7,6	7,3	7,3	7,0	7,0	6,8	7,0	6,6	6,6	6,4

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Les valoracions dels mitjans de transport dels residents al front litoral segons les variables sociodemogràfiques mostren com és la població de major edat i els jubilats o pensionistes els que puntuen en general millor els diferents mitjans de transport, excepte la moto i la bicicleta.

Taula 22. Valoració dels mitjans de transport dels residents al front litoral segons variables sociodemogràfiques

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

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

2.8.4. Avaluació de la xarxa de transport públic

Per poder aprofundir 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.

Les valoracions dels quatre ítems no presenten grans diferències segons els residents al front litoral i al conjunt de la ciutat de Barcelona, en tots dos casos, la quantitat d'oferta de transport públic intramunicipal és valorada amb un 7,4 sobre 10. Els residents a Ciutat Vella són els que atorguen una major valoració. Per contra, el preu en relació als serveis ofertats és l'ítem menys valorat en tots els àmbits analitzats, amb valors al voltant del 3 sobre 10.

Taula 23. Avaluació de la xarxa de transport públic dels residents al front litoral segons districtes. Comparativa Barcelona

Districtes	Oferta de transport públic: valoració mitjana			
	1	2	3	4
Ciutat Vella	7,6	6,8	7,3	3,2
Sants-Montjuïc	7,3	6,4	7,0	3,3
St. Martí	7,4	6,3	7,2	3,2
Total Front litoral	7,4	6,4	7,2	3,2
Total Barcelona	7,4	6,5	7,1	3,3

1. Quantitat d'oferta intramunicipal

2. Quantitat d'oferta intermunicipal

3. Qualitat global de la xarxa de transport públic

4. El preu en relació als serveis ofertats

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Les valoracions de la xarxa de transport públic també s'analitzen segons les variables sociodemogràfiques dels residents al front litoral:

- Segons sexe no s'observen diferències destacades.
- Segons edat i situació professional són els més joves i els estudiants els que donen una major valoració a la quantitat d'oferta intramunicipal. La població de 65 anys i més

destaquen per ser el col·lectiu que dona el valor més elevat a la quantitat d'oferta intermunicipal. Aquest grup de població juntament amb els jubilats i pensionistes són els que valoren millor el preu del servei relacionat amb l'oferta. Cal tenir en compte que són un col·lectiu que disposen de bonificacions i descomptes en el transport públic.

Taula 24. Avaluació de la xarxa de transport públic dels residents al front litoral segons variables sociodemogràfiques

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

1. Quantitat d'oferta intramunicipal

2. Quantitat d'oferta intermunicipal

3. Qualitat global de la xarxa de transport públic

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

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

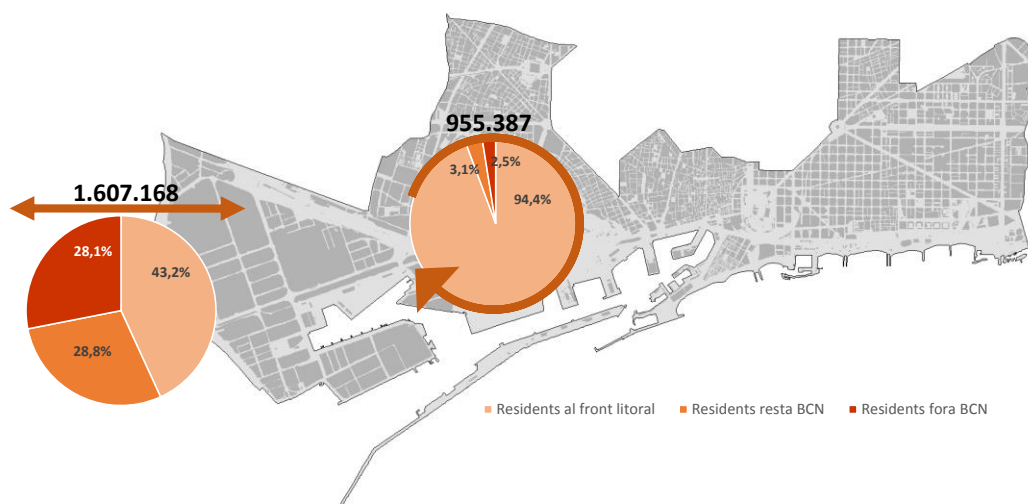
3. LA MOBILITAT AL FRONT LITORAL

3.1. Dades generals

Els desplaçaments diaris amb origen i/o destinació al front litoral de tots els residents a l'àmbit de l'RMB són de l'ordre dels 2,5 milions. El 37,3% tenen l'origen i la destinació al mateix front litoral - són interns-, i el 62,7% són de connexió entre aquest àmbit i la resta del territori metropolità, inclòs la resta de Barcelona ciutat.

Gairebé el 95% dels desplaçaments interns els realitzen persones residents al front litoral. Per contra, en els fluxos de connexió augmenta la proporció de desplaçaments fets per persones residents fora del front litoral (concretament, un 28,8% de la mobilitat és realitzada per residents a la resta de Barcelona i un 28,1% per residents fora de la ciutat de Barcelona).

Figura 34. Desplaçaments al front litoral: tipus i residència



Residència	Interns	Connexió					Total	%
	Front litoral - Front litoral	Resta BCN - Front litoral i viceversa	Resta 1a corona metropolitana - Front litoral i viceversa	Resta àrea metropolitana Barcelona - Front litoral i viceversa	Resta RMB - Front litoral i viceversa	Fora RMB - Front litoral i viceversa		
Residents al front litoral	901.479	525.819	97.452	22.220	37.476	10.705	1.595.152	62,2%
Residents resta BCN	29.954	452.158	6.826	..	..	..	492.051	19,2%
Residents fora BCN	23.953	38.559	253.560	39.835	117.558	..	475.352	18,5%
Total	955.387	1.016.536	357.838	63.006	156.772	13.017	2.562.555	100,0%

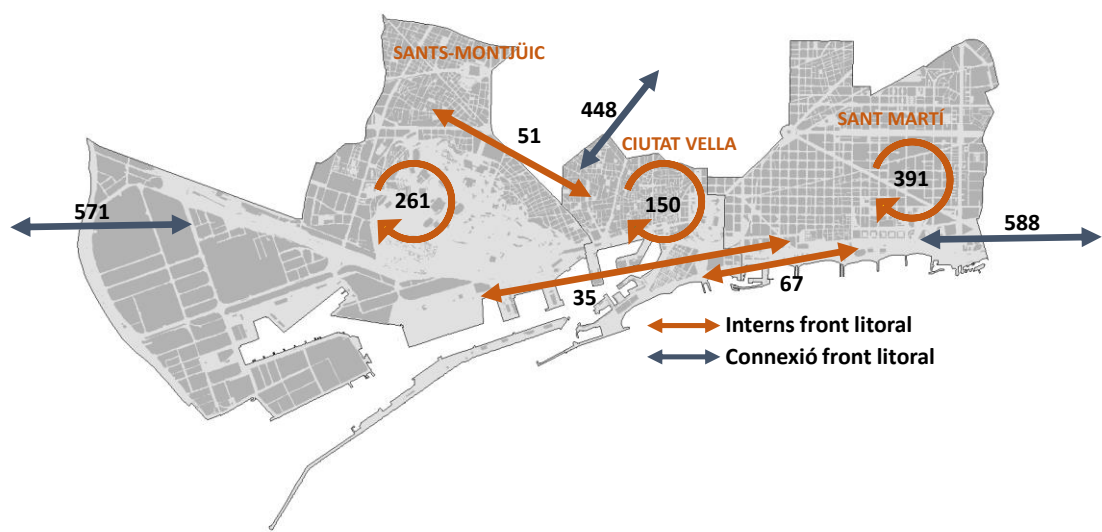
Vegeu Taula Annex 5 IC 95% de la distribució de la mobilitat al front litoral segons tipus de desplaçament

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Els desplaçaments interns al front litoral es distribueixen de la següent manera: el 83,9% (801.867) són intradistrictes i el 16,1% (142.446), de connexió entre districtes. El major volum de desplaçaments interns al districte es fan a Sant Martí i les majors connexions són entre Sant Martí i Ciutat Vella, i viceversa.

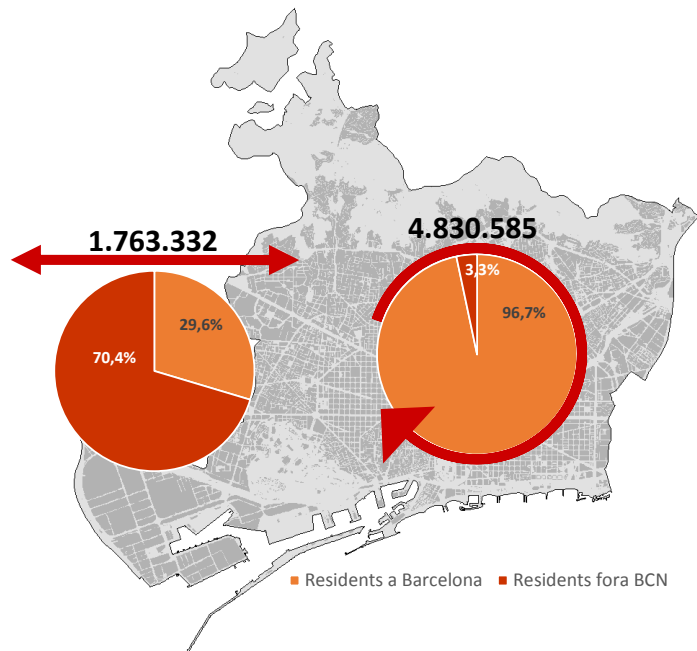
En els desplaçaments de connexió amb l'exterior els més importants són amb els districtes de Sant Martí i Sants-Montjuïc.

Figura 35. Desplaçaments interns i de connexió al front litoral



Milers de desplaçaments
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

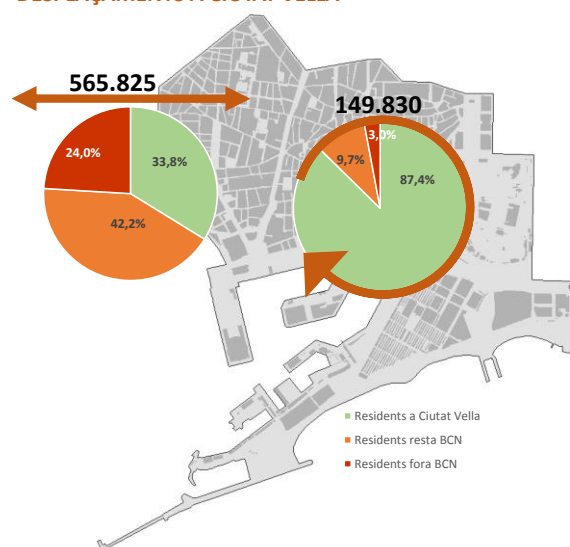
Figura 36. Desplaçaments a Barcelona: tipus i residència



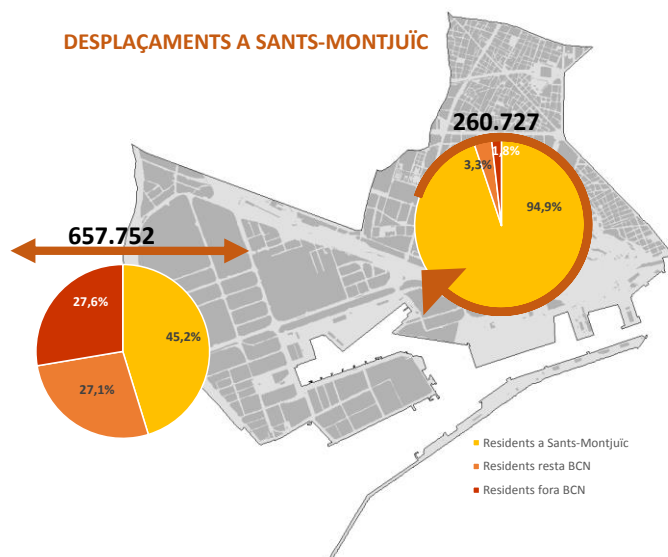
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 37. Desplaçaments als districtes del front litoral: tipus i residència

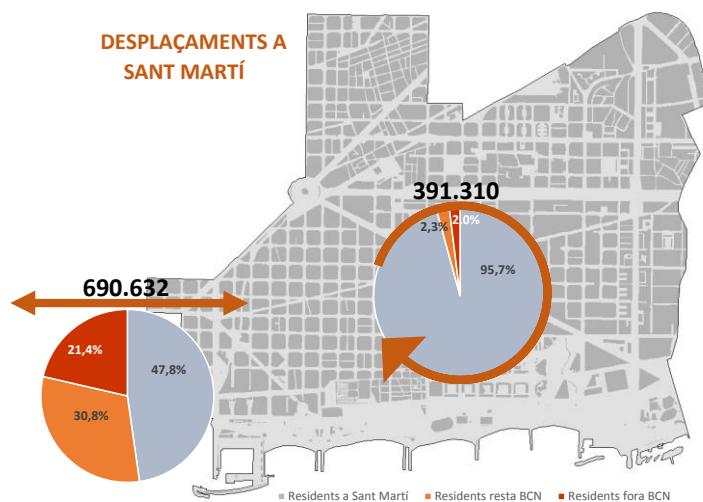
DESPLAÇAMENTS A CIUTAT VELLA



DESPLAÇAMENTS A SANTS-MONTJUÏC



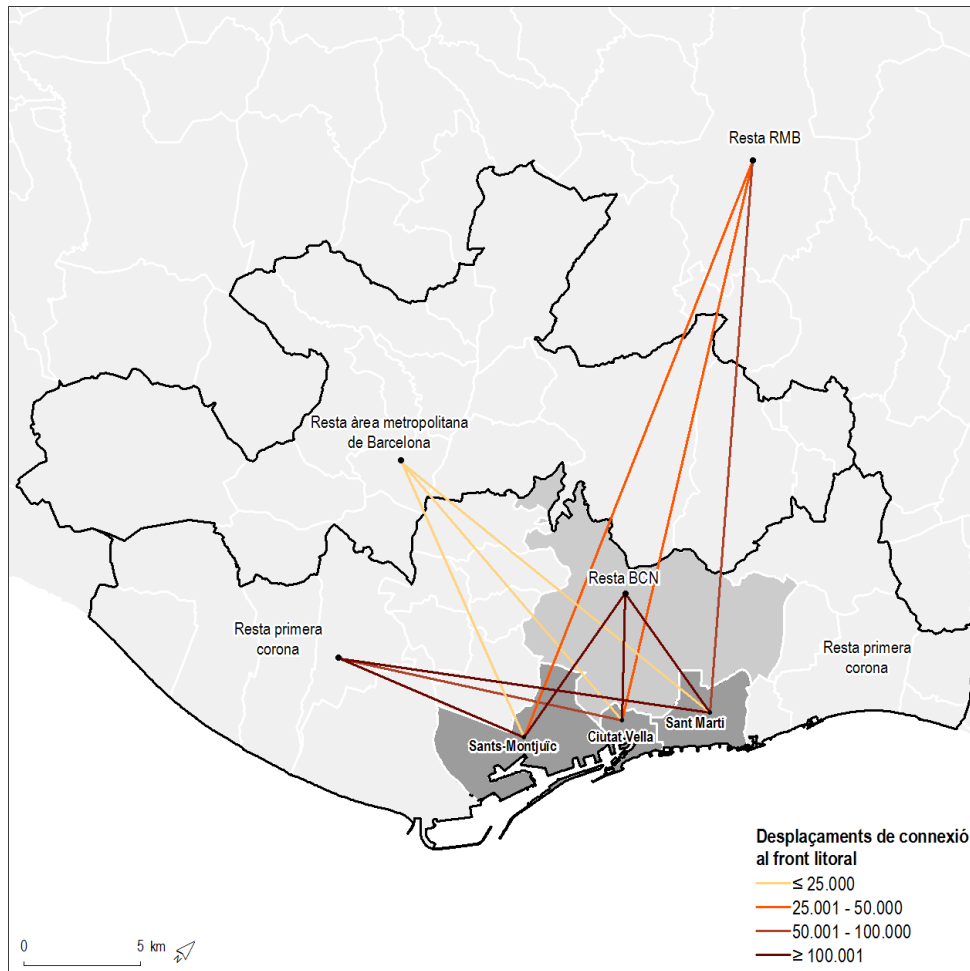
DESPLAÇAMENTS A SANT MARTÍ



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En la mobilitat connectiva amb el front litoral, destaca les relacions amb la resta de Barcelona, que representen gairebé el 40% de la mobilitat total. Seguidament, les connexions amb la resta de la primera corona i Sants-Montjuïc, i la resta de la primera corona i Sant Martí, amb fluxos superiors als 100.000 desplaçaments en dia feiner, respectivament.

Figura 38. Desplaçaments de connexió al front litoral amb la resta de Barcelona i corones metropolitanes



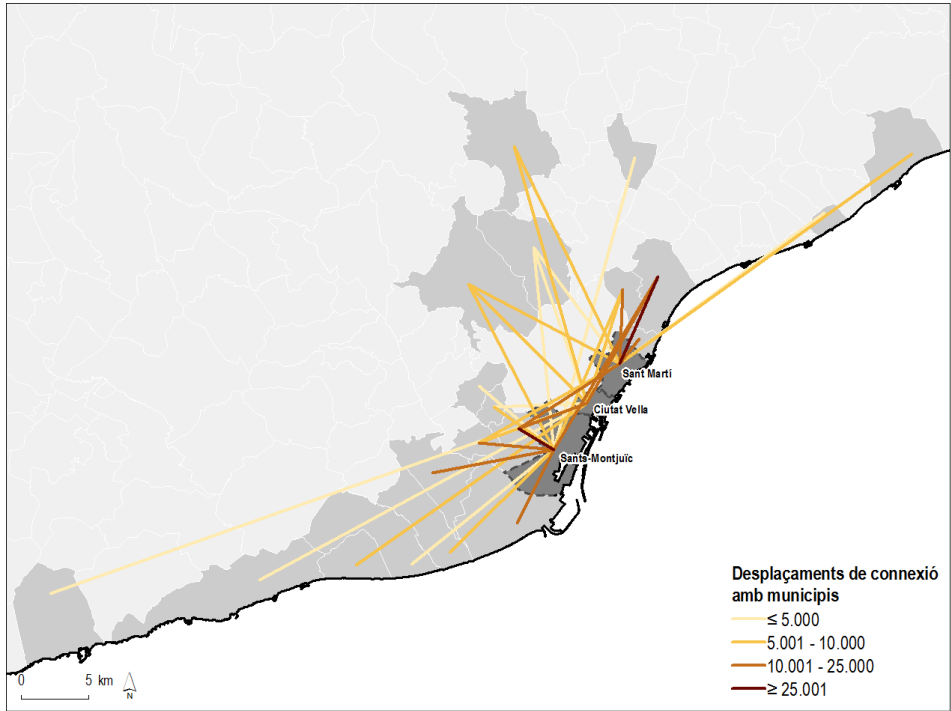
Fluxos amb mostra representativa

Les connexions entre el front litoral i fora l'RMB no estan representades al mapa

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Les relacions de connexió a nivell municipal mostren com són els fluxos amb els municipis més propers a cada districte del front litoral els que tenen una major importància: desplaçaments entre Sants-Montjuïc i l'Hospitalet de Llobregat, i viceversa, amb gairebé 74.400 fluxos diaris; fluxos entre Sant Martí i Badalona, amb gairebé 28.000 desplaçaments al dia; i entre Ciutat Vella i l'Hospitalet de Llobregat, amb uns 22.000 fluxos.

Figura 39. Desplaçaments de connexió al front litoral segons municipis



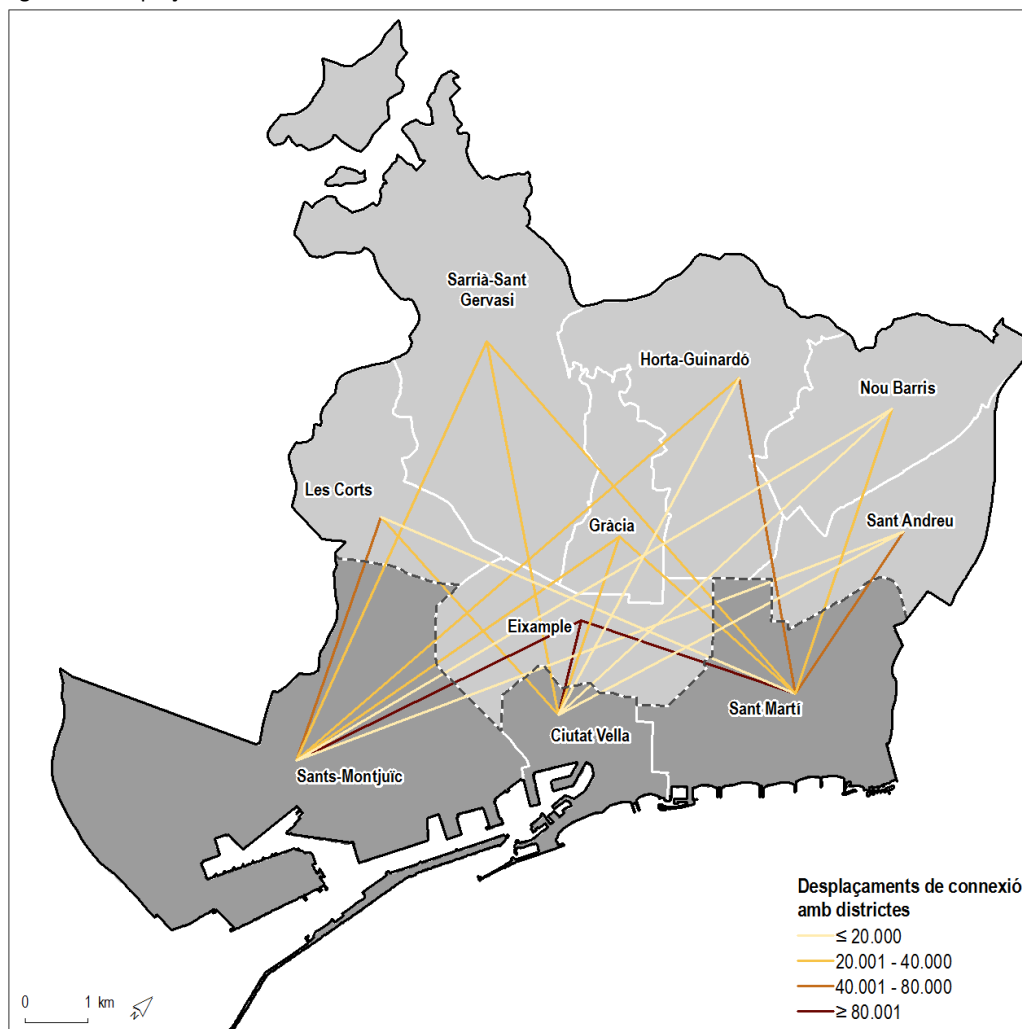
Origen i destinació	Desplaçaments	Origen i destinació	Desplaçaments
Ciutat Vella - Badalona i viceversa	15.074	Sant Martí - Badalona i viceversa	27.714
Ciutat Vella - Castelldefels i viceversa	5.286	Sant Martí - Cornellà de Ll. i viceversa	5.118
Ciutat Vella - Cornellà de Ll. i viceversa	5.169	Sant Martí - L'Hospitalet de Ll. i viceversa	19.080
Ciutat Vella - Esplugues de Ll. i viceversa	4.975	Sant Martí - Mataró i viceversa	5.058
Ciutat Vella - L'Hospitalet de Ll. i viceversa	21.666	Sant Martí - Sabadell i viceversa	7.238
Ciutat Vella - Sabadell i viceversa	7.284	Sant Martí - St. Adrià de Besòs i viceversa	17.601
Ciutat Vella - Sant Cugat del V. i viceversa	6.393	Sant Martí - Sant Cugat del V. i viceversa	7.283
Ciutat Vella - Santa Coloma de Gr.	7.193	Sant Martí - Vilassar de Mar i viceversa	3.412
Ciutat Vella - Sant Vicenç dels Horts i viceversa	2.006	Sant Martí - Santa Coloma de Gr.	15.261
Ciutat Vella - Cerdanyola del V. i viceversa	4.866	Sant Martí - Cerdanyola del V. i viceversa	4.813
Ciutat Vella - Sitges i viceversa	2.164		
Ciutat Vella - Vilanova i la Geltrú i viceversa	2.206		
Sants-Montjuïc - Badalona i viceversa	14.191		
Sants-Montjuïc - Cornellà de Ll. i viceversa	10.011		
Sants-Montjuïc - Esplugues de Ll. i viceversa	8.299		
Sants-Montjuïc - Gavà i viceversa	4.853		
Sants-Montjuïc - L'Hospitalet de Ll. i viceversa	74.381		
Sants-Montjuïc - Mollet del V. i viceversa	4.242		
Sants-Montjuïc - Prat de Ll. (El) i viceversa	11.303		
Sants-Montjuïc - St. Boi de Ll. i viceversa	11.608		
Sants-Montjuïc - Sant Cugat del V. i viceversa	7.491		
Sants-Montjuïc - Sant Just Desvern i viceversa	2.439		
Sants-Montjuïc - Santa Coloma de Gr.	8.571		
Sants-Montjuïc - Sant Vicenç dels Horts i viceversa	2.074		
Sants-Montjuïc - Cerdanyola del V. i viceversa	3.620		
Sants-Montjuïc - Viladecans i viceversa	6.913		

Fluxos amb mostra representativa

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Les connexions amb la resta de districtes de Barcelona mostren com les relacions més importants es donen amb l'Eixample, superant els 150.000 fluxos diaris en tots els casos. Seguit d'aquests, però de menor importància, destaquen els desplaçaments entre Sants-Montjuïc i Les Corts; entre Sant Martí i Sant Andreu, i entre Sant Martí i Horta-Guinardó.

Figura 40. Desplaçaments de connexió al front litoral amb la resta de districtes de Barcelona



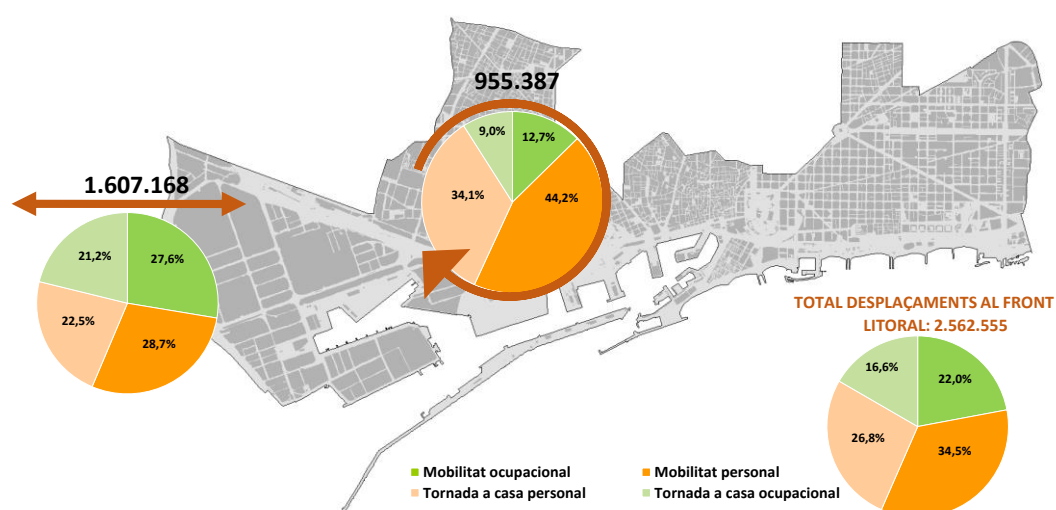
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

3.2. Motius dels desplaçaments

La distribució segons els motius de tots els desplaçaments al front litoral mostra com, en general, la mobilitat per motius personals és superior a la mobilitat ocupacional (per treball o estudis). Segons el tipus de flux (intern o connectiu), aquesta distribució varia lleugerament. Així, en els desplaçaments interns al front litoral són clarament majoritaris els desplaçaments per motius personals, especialment les compres; per contra, en els fluxos de connexió s'equilibra més la situació i la mobilitat ocupacional representa el 48,8% del total (inclòs les tornades a casa des d'aquests motius) i la mobilitat personal el 51,2% (inclòs les tornades a casa).

S'observa com a mesura que augmenta la distància amb el front litoral, els desplaçaments per motius ocupacionals, especialment per treball, augmenten en detriment de la mobilitat personal, més lligada a una mobilitat de més proximitat.

Figura 41. Desplaçaments al front litoral segons motius

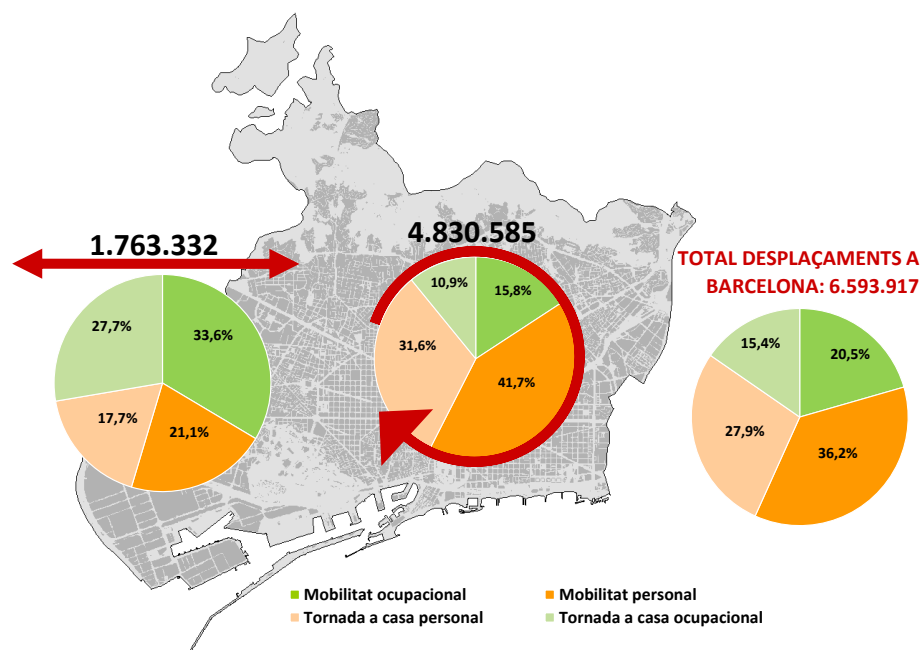


Motiu del desplaçament	Interns	Connexió					Total Front litoral	
	Front litoral - Front litoral	Resta BCN - Front litoral i viceversa	Resta 1a corona metropolitana - Front litoral i viceversa	Resta àrea metropolitana a Barcelona - Front litoral i viceversa	Resta RMB - Front litoral i viceversa	Fora RMB - Front litoral i viceversa	Despl.	%
Treball	9,4%	17,6%	28,5%	29,4%	31,3%	..	441.858	17,2%
Estudis	3,2%	5,4%	5,2%	10,3%	7,8%	..	123.117	4,8%
Mobilitat ocupacional	12,7%	23,0%	33,7%	39,7%	39,1%	..	564.975	22,0%
Compres	13,6%	5,8%	2,5%	..	..	0,0%	200.411	7,8%
Metge/Hospital	1,7%	2,2%	..	..	..	0,0%	42.923	1,7%
Visita amic/familiar	2,6%	4,0%	3,7%	..	3,4%	..	87.639	3,4%
Acompanyar persones	7,9%	5,6%	3,7%	..	..	..	149.871	5,8%
Gestions personals	4,6%	4,7%	3,6%	..	2,8%	..	110.913	4,3%
Oci/diversió/àpats/esport	8,3%	8,6%	5,8%	5,0%	5,4%	..	198.973	7,8%
Passeig	5,6%	3,3%	1,7%	..	..	0,0%	93.589	3,7%
Mobilitat personal	44,2%	34,1%	22,0%	17,1%	14,6%	..	884.319	34,5%
Tornada a casa ocupacional	9,0%	16,7%	27,6%	28,2%	33,2%	..	426.448	16,6%
Tornada a casa personal	34,1%	26,2%	16,7%	15,0%	13,2%	36,4%	686.813	26,8%
Tornada a casa	43,1%	42,9%	44,2%	43,2%	46,4%	55,2%	1.113.261	43,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	2.562.555	100,0%

Vegeu Taula Annex 6 IC 95% de la distribució de la mobilitat al front litoral segons motiu agregat del desplaçament

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 42. Desplaçaments a Barcelona segons motius



Motiu del desplaçament	Interns	Connexió	Total Barcelona	
			Despl.	%
Treball	11,8%	25,7%	1.023.432	15,5%
Estudis	4,0%	7,8%	331.439	5,0%
Mobilitat ocupacional	15,8%	33,6%	1.354.871	20,5%
Compres	11,2%	2,4%	583.733	8,9%
Metge/Hospital	2,4%	2,2%	154.766	2,3%
Visita amic/familiar	3,6%	3,7%	240.358	3,6%
Acompanyar persones	7,1%	3,8%	409.864	6,2%
Gestions personals	4,7%	3,5%	287.046	4,4%
Oci/diversió/àpats/esport	8,4%	4,8%	491.647	7,5%
Passeig	4,3%	0,7%	219.818	3,3%
Mobilitat personal	41,7%	21,1%	2.387.233	36,2%
Tornada a casa ocupacional	10,9%	27,7%	1.014.752	15,4%
Tornada a casa personal	31,6%	17,7%	1.837.061	27,9%
Tornada a casa	42,5%	45,4%	2.851.813	43,2%
Total	100,0%	100,0%	6.593.917	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En els desplaçaments interns a cada districte del front litoral és la mobilitat personal la que té un major pes, especialment els fluxos interns a Ciutat Vella. En les connexions internes entre districtes la mobilitat ocupacional guanya pes, tot i que la mobilitat personal continua essent important.

Taula 25. Desplaçaments interns al front litoral segons motius

Fluxos interns	Motiu del desplaçament			
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	TOTAL
Ciutat Vella - Ciutat Vella	9,4%	50,6%	40,0%	100,0%
Sants-Montjuïc - Sants-Montjuïc	10,4%	45,8%	43,8%	100,0%
Sant Martí - Sant Martí	11,0%	44,9%	44,1%	100,0%
Ciutat Vella - Sants-Montjuïc	22,3%	33,0%	44,8%	100,0%
Ciutat Vella - Sant Martí	24,0%	37,3%	38,7%	100,0%
Sants-Montjuïc - Sant Martí	26,2%	27,2%	46,6%	100,0%
Interns front litoral	12,7%	44,2%	43,1%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En les connexions dels districtes del front litoral amb la resta d'àmbits (resta de Barcelona i corones metropolitanes) s'observa una pauta similar: amb la resta de Barcelona són més importants els desplaçaments per motius personals, mentre que en les connexions amb la resta d'àmbits metropolitans augmenta el pes de la mobilitat ocupacional.

Taula 26. Desplaçaments de connexió al front litoral segons motius

Fluxos connexió-Ciutat Vella	Motiu del desplaçament			
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Resta BCN - Ciutat Vella i viceversa	21,5%	37,6%	40,9%	100,0%
Resta 1a corona metropolitana - Ciutat Vella i viceversa	34,1%	20,8%	45,1%	100,0%
Resta àrea metropolitana Barcelona - Ciutat Vella i viceversa	41,8%	14,3%	43,9%	100,0%
Resta RMB - Ciutat Vella i viceversa	35,8%	18,0%	46,2%	100,0%
Fora RMB - Ciutat Vella i viceversa	..	..	..	..
Total connexions Ciutat Vella	26,1%	31,5%	42,4%	100,0%

Fluxos connexió-Sants-Montjuïc	Motiu del desplaçament			
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Resta BCN - Sants-Montjuïc i viceversa	23,4%	33,3%	43,3%	100,0%
Resta 1a corona metropolitana - Sants-Montjuïc i viceversa	32,8%	23,7%	43,5%	100,0%
Resta àrea metropolitana Barcelona - Sants-Montjuïc i viceversa	40,3%	16,6%	43,2%	100,0%
Resta RMB - Sants-Montjuïc i viceversa	39,5%	12,6%	47,9%	100,0%
Fora RMB - Sants-Montjuïc i viceversa	..	..	..	100,0%
Total connexions Sants-Montjuïc	28,4%	27,9%	43,7%	100,0%

Fluxos connexió-Sant Martí	Motiu del desplaçament			
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Resta BCN - Sant Martí i viceversa	23,7%	32,2%	44,1%	100,0%
Resta 1a corona metropolitana - Sant Martí i viceversa	34,9%	20,3%	44,7%	100,0%
Resta àrea metropolitana Barcelona - Sant Martí i viceversa	37,3%	20,0%	42,7%	100,0%
Resta RMB - Sant Martí i viceversa	41,3%	13,3%	45,3%	100,0%
Fora RMB - Sant Martí i viceversa	..	..	..	100,0%
Total connexions Sant Martí	28,1%	27,4%	44,5%	100,0%

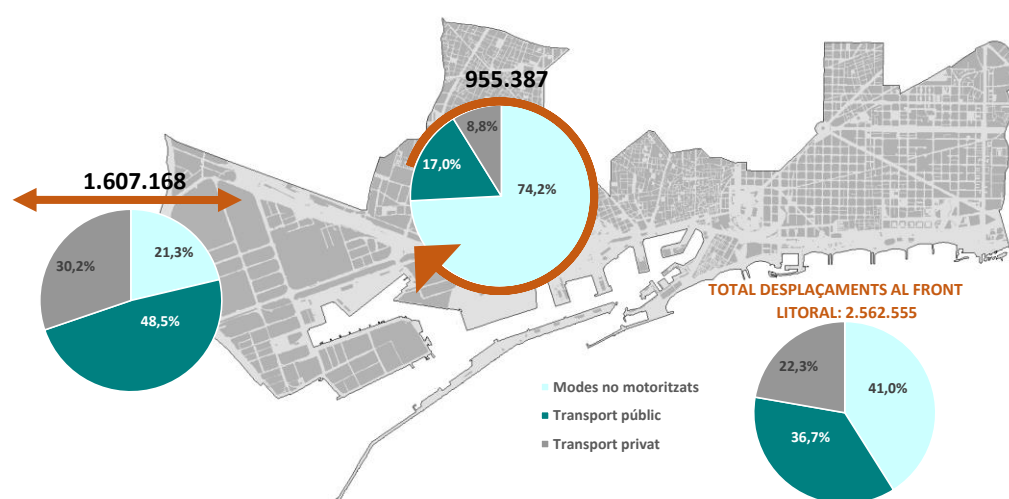
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

3.3. Repartiment modal

El repartiment modal dels fluxos al front litoral (interns i connectius) és el següent: el 41% es fan en modes no motoritzats, el 36,7% en transport públic i el 22,3% en transport privat. Particularment, destaquen els fluxos caminant (38,4%) i en metro (18,1%).

Gairebé el 75% dels fluxos interns es fan a peu o en bicicleta, el 17% en transport públic i el 8,8% en transport privat. En els fluxos de connexió són majoritaris els desplaçaments en modes mecanitzats, i en concret el transport públic (assoleix una quota del 48,5%).

Figura 43. Desplaçaments al front litoral segons modes de transport

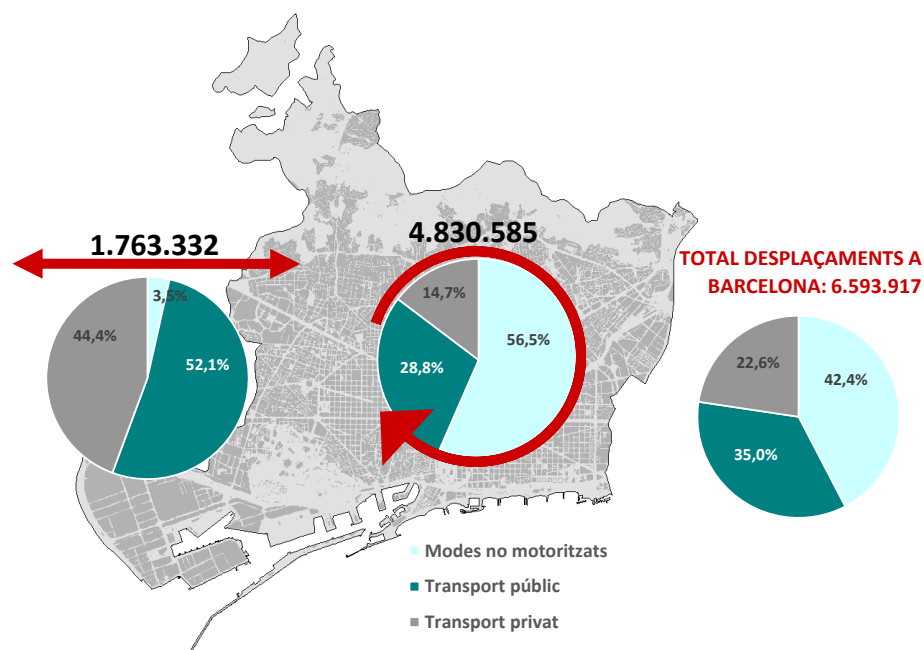


Mitjà de transport	Interns	Connexió					Total Front litoral	
	Front litoral - Front litoral	Resta BCN - Front litoral i viceversa	Resta 1a corona metropolitana - Front litoral i viceversa	Resta àrea metropolitana a Barcelona - Front litoral i viceversa	Resta RMB - Front litoral i viceversa	Fora RMB - Front litoral i viceversa	Despl.	%
Caminant	71,3%	26,6%	9,4%	..	0,0%	0,0%	984.876	38,4%
Bicicleta	2,9%	3,4%	..	0,0%	..	0,0%	66.374	2,6%
Total no motoritzat	74,2%	29,9%	10,4%	..	..	0,0%	1.051.250	41,0%
Autobús	6,3%	15,7%	7,3%	..	2,1%	0,0%	250.010	9,8%
Metro	8,6%	27,9%	25,2%	3,7%	4,0%	..	465.015	18,1%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	1,6%	3,4%	15,3%	46,2%	39,8%	..	196.483	7,7%
Resta transport públic	0,5%	1,3%	..	..	2,8%	..	29.533	1,2%
Total transport públic	17,0%	48,3%	48,7%	53,7%	48,7%	..	941.041	36,7%
Cotxe conductor	4,3%	10,5%	28,1%	34,4%	40,0%	43,1%	337.883	13,2%
Cotxe acompanyant	1,0%	2,2%	3,0%	4,2%	5,4%	..	55.299	2,2%
Moto	3,4%	8,8%	9,1%	5,9%	3,7%	0,0%	164.820	6,4%
Resta transport privat	..	..	..	..	..	..	12.261	0,5%
Total transport privat	8,8%	21,8%	40,9%	46,1%	50,9%	71,8%	570.264	22,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	2.562.555	100,0%

Vegeu Taula Annex 7 IC 95% de la distribució de la mobilitat al front litoral segons mode de transport

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 44. Desplaçaments a Barcelona segons modes de transport



Mitjà de transport	Interns	Connexió	Total Barcelona	
			Despl.	%
Caminant	54,4%	2,9%	2.677.098	40,6%
Bicicleta	2,2%	0,6%	116.200	1,8%
Total no motoritzat	56,5%	3,5%	2.793.298	42,4%
Autobús	11,5%	6,9%	674.509	10,2%
Metro	14,0%	17,4%	981.748	14,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	2,4%	25,9%	571.033	8,7%
Resta transport públic	1,0%	1,9%	81.273	1,2%
Total transport públic	28,8%	52,1%	2.308.564	35,0%
Cotxe conductor	6,6%	31,6%	876.957	13,3%
Cotxe acompanyant	1,7%	5,5%	178.130	2,7%
Moto	6,2%	6,5%	415.115	6,3%
Resta transport privat	0,1%	0,8%	21.853	0,3%
Total transport privat	14,7%	44,4%	1.492.055	22,6%
Total	100,0%	100,0%	6.593.917	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En els fluxos interns al front litoral predominen els modes més sostenibles. En concret, en els fluxos amb origen i destinació a cada districte del front litoral són majoritaris els desplaçaments en modes no motoritzats (per sobre del 80% de la mobilitat). En les connexions entre els tres districtes l'ús del transport públic és el més important (per sobre del 42%); tot i això, en les relacions entre Ciutat Vella i Sants-Montjuïc i Ciutat Vella i Sant Martí, els modes no motoritzats també tenen un pes destacat (al voltant del 40%). En les connexions entre Sants-Montjuïc i Sant Martí, tot i que els desplaçaments en transport públic són majoritaris, l'ús del transport privat té el pes més destacat en aquestes relacions de connexió, de gairebé el 40%.

Taula 27. Desplaçaments interns al front litoral segons modes de transport

Fluxos interns	Mode de transport			
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	TOTAL
Ciutat Vella - Ciutat Vella	84,4%	12,1%	3,5%	100,0%
Sants-Montjuïc - Sants-Montjuïc	83,1%	10,1%	6,8%	100,0%
Sant Martí - Sant Martí	80,9%	11,5%	7,5%	100,0%
Ciutat Vella - Sants-Montjuïc	40,5%	47,8%	11,7%	100,0%
Ciutat Vella - Sant Martí	39,6%	42,2%	18,2%	100,0%
Sants-Montjuïc - Sant Martí	..	55,7%	39,2%	100,0%
Interns front litoral	74,2%	17,0%	8,8%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En les connexions dels districtes del front litoral amb la resta d'àmbits (resta de Barcelona i corones metropolitanes) es pot dir, a grans trets, que el transport públic té la major quota modal. En concret:

- En les connexions de Ciutat Vella amb la resta de la primera corona metropolitana, la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona i la resta de l'RMB, i viceversa, predomina l'ús del transport públic. En aquests desplaçaments la ràtio entre el transport públic i el transport privat és de 3 a 1 (per cada desplaçament en transport privat se'n realitzen tres en transport públic). En les relacions amb la resta de districtes de Barcelona els modes no motoritzats tenen la quota modal més elevada. L'ús del transport privat té la quota modal més elevada en les connexions entre Ciutat Vella i la Resta de l'RMB.
- En les connexions de Sants-Montjuïc amb la resta de Barcelona tot i que l'ús del transport públic és el més important (44,8%), els modes no motoritzats i el transport privat també tenen un pes destacat (del 30,5% i del 24,7%, respectivament). En la resta de connexions és majoritari l'ús del transport privat, especialment en les connexions amb fora l'RMB.
- En el cas de Sant Martí l'ús del transport públic predomina en les connexions amb la resta de BCN, amb una ràtio de dos desplaçaments en transport públic per cada desplaçament en transport privat. En les connexions amb la resta de la primera corona metropolitana l'ús del vehicle privat i el transport públic s'igualen. Finalment, amb la resta de l'àrea metropolitana i la resta de l'RMB predomina l'ús del transport privat.

Taula 28. Desplaçaments de connexió al front litoral segons modes de transport

Fluxos connexió-Ciutat Vella	Mode de transport			
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Resta BCN - Ciutat Vella i viceversa	34,0%	50,7%	15,3%	100,0%
Resta 1a corona metropolitana - Ciutat Vella i viceversa	..	72,5%	24,3%	100,0%
Resta àrea metropolitana Barcelona - Ciutat Vella i viceversa	0,0%	77,7%	22,3%	100,0%
Resta RMB - Ciutat Vella i viceversa	0,0%	62,5%	37,5%	100,0%
Fora RMB - Ciutat Vella i viceversa	0,0%	..	..	100,0%
Total connexions Ciutat Vella	23,2%	56,6%	20,1%	100,0%

Fluxos connexió-Sants-Montjuïc	Mode de transport			
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Resta BCN - Sants-Montjuïc i viceversa	30,5%	44,8%	24,7%	100,0%
Resta 1a corona metropolitana - Sants-Montjuïc i viceversa	16,3%	37,6%	46,1%	100,0%
Resta àrea metropolitana Barcelona - Sants-Montjuïc i viceversa	0,0%	45,1%	54,9%	100,0%
Resta RMB - Sants-Montjuïc i viceversa	0,0%	40,5%	59,5%	100,0%
Fora RMB - Sants-Montjuïc i viceversa	0,0%	..	71,2%	100,0%
Total connexions Sants-Montjuïc	22,4%	42,1%	35,5%	100,0%

Fluxos connexió-Sant Martí	Mode de transport			
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Resta BCN - Sant Martí i viceversa	26,3%	49,4%	24,2%	100,0%
Resta 1a corona metropolitana - Sant Martí i viceversa	6,6%	48,9%	44,6%	100,0%
Resta àrea metropolitana Barcelona - Sant Martí i viceversa	..	42,0%	57,4%	100,0%
Resta RMB - Sant Martí i viceversa	..	43,8%	55,1%	100,0%
Fora RMB - Sant Martí i viceversa	0,0%	..	..	100,0%
Total connexions Sant Martí	18,8%	48,4%	32,8%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

3.3.1. El lloc d'aparcament dels desplaçaments al front litoral

L'aparcament en destinació al front litoral s'analitza exclouent les tornades a casa, sent fluxos només d'anada.

En el cas del cotxe, i pel conjunt del front litoral predomina l'aparcament reservat en destinació, seguit del carrer. Respecte del conjunt de Barcelona, la proporció d'aparcament reservat en destinació és més elevada (particularment a Sants-Montjuïc).

En el cas de la moto és majoritari l'aparcament al carrer en tots els casos.

Taula 29. Lloc d'aparcament del cotxe i de la moto dels desplaçaments en destinació al front litoral només anades (exclòs tornades a casa)

Lloc d'aparcament del cotxe	Àmbit de destinació				
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral	Barcelona
Carrer	21,9%	28,8%	49,0%	35,4%	31,4%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)	37,5%	51,2%	28,5%	40,5%	31,2%
Pàrquing de pagament (per hores o minuts)	25,7%	..	..	6,6%	6,3%
Altres *	..	16,6%	19,6%	17,4%	32,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: aparcament en propietat, lloguer o concessió; aparcament d'intercanvi; només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

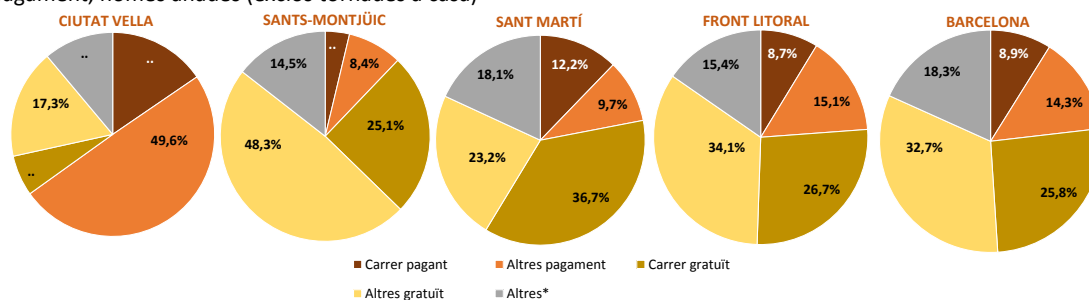
Lloc d'aparcament de la moto	Àmbit de destinació				
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral	Barcelona
Carrer	86,2%	63,5%	83,4%	77,1%	81,9%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)	..	28,4%	..	17,7%	13,3%
Altres *	..	..	..	..	4,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Inclou: pàrquing de pagament (per hores o minuts); aparcament en propietat, lloguer o concessió; només para un moment; altres llocs

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Segons si es paga o no per aparcar el cotxe, s'observen diferències segons l'àmbit de destinació. Així, si bé en tots els casos predomina l'aparcament gratuït - especialment al conjunt de Barcelona i del front litoral-, en els desplaçaments amb destinació Ciutat Vella és l'aparcament de pagament el més important, ja que engloba el 65% dels viatges en cotxe.

Figura 45. Distribució de l'aparcament del cotxe dels desplaçaments en destinació al front litoral en funció del pagament, només anades (exclòs tornades a casa)



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

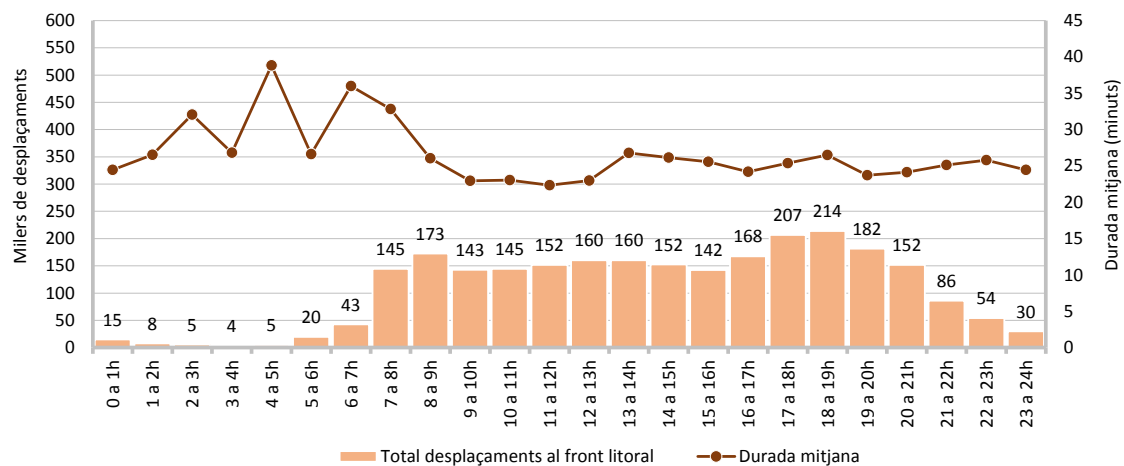
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

3.4. Distribució horària i durada mitjana dels desplaçaments al front litoral

La distribució horària dels desplaçaments al front litoral presenta una concentració a la tarda, de 17 a 19 hores, quan es fan el 16% dels desplaçaments del dia. 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. Durant el matí la distribució és més homogènia, si bé de 8 a 9 hores hi ha una punta horària que arriba els 173 mil desplaçaments, gairebé el 7% del total diari.

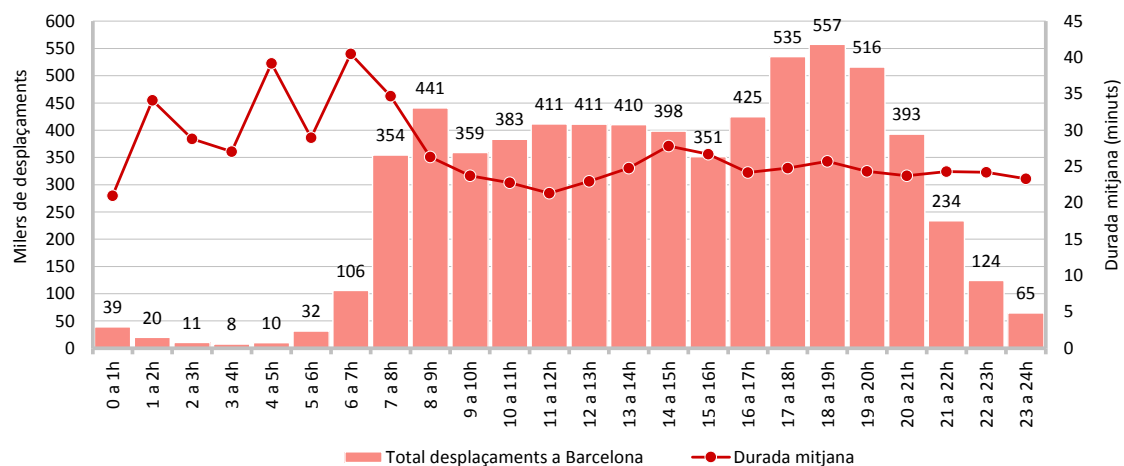
La durada mitjana percebuda dels desplaçaments al front litoral és de 25,4 minuts. Tot i que no presenta grans variacions al llarg del dia, sí que s'observa com aquells iniciats a la nit i a primeres hores del matí són de major durada.

Figura 46. Distribució horària (en milers) dels desplaçaments al front litoral



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 47. Distribució horària (en milers) dels desplaçaments a Barcelona

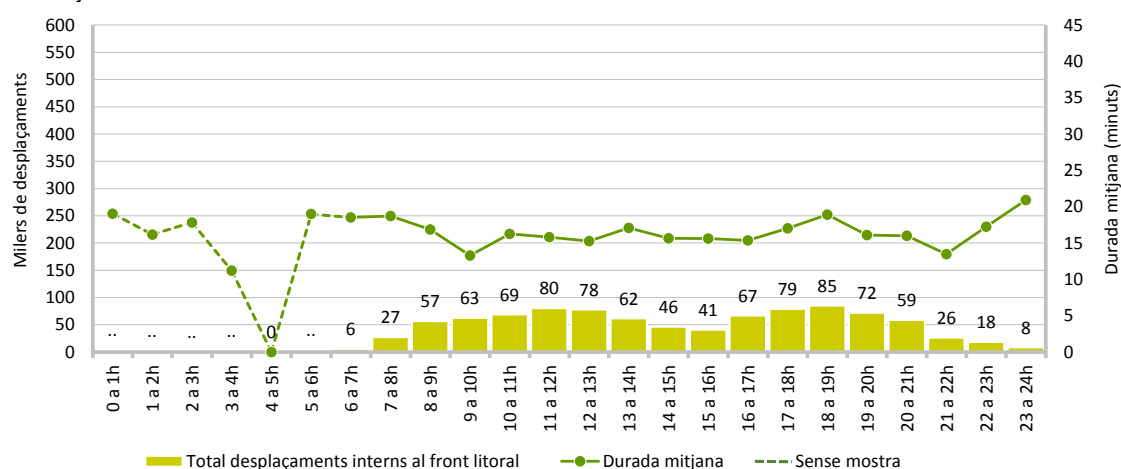


Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

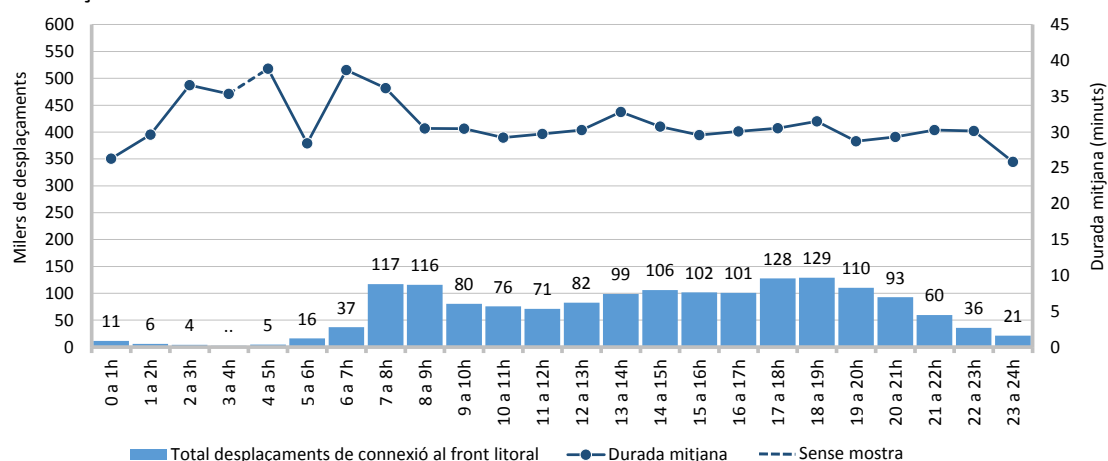
Segons el tipus de desplaçament la distribució horària al llarg d'un dia feiner de la mobilitat al front litoral presenta algunes variacions (vegeu Figura 48):

- En els fluxos interns es produeixen dos períodes de concentració de desplaçaments, un al matí i l'altra a la tarda, i un període vall al migdia. Cal tenir en compte que les hores punta del matí es produeixen més tard que en el total dels fluxos; en concret entre les 11 i les 13 hores.
- En els desplaçaments de connexió la distribució horària és similar a la dels fluxos totals, amb dos períodes màxims més marcats: a la tarda de 17 a 19 hores, i al matí de 7 a 9 hores.

Figura 48. Distribució horària (en milers) dels desplaçaments al front litoral segons tipus
DESPLAÇAMENTS INTERNS AL FRONT LITORAL



DESPLAÇAMENTS DE CONNEXIÓ AL FRONT LITORAL



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

La durada mitjana dels fluxos al front litoral és de 25,4 minuts. Segons el districte que es produeixen i el mode de transport utilitzat s'observen durades mitjanes similars: els fluxos en modes no motoritzats són els de menor durada mitjana (de 15 a 20 minuts), seguit dels que es fan en transport privat (al voltant dels 25 minuts) i els fets en transport públic que tenen la durada mitjana més elevada, entre els 33 i els 36 minuts.

Taula 30. Durada mitjana dels fluxos al front litoral segons mode de transport

Fluxos	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Ciutat Vella	19,1	35,6	24,2	27,4
Sants-Montjuïc	16,8	35,3	24,8	25,2
Sant Martí	17,4	33,5	23,6	24,4
Front litoral	17,3	35,1	24,5	25,4

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

3.5. Indicadors: RAE i IO

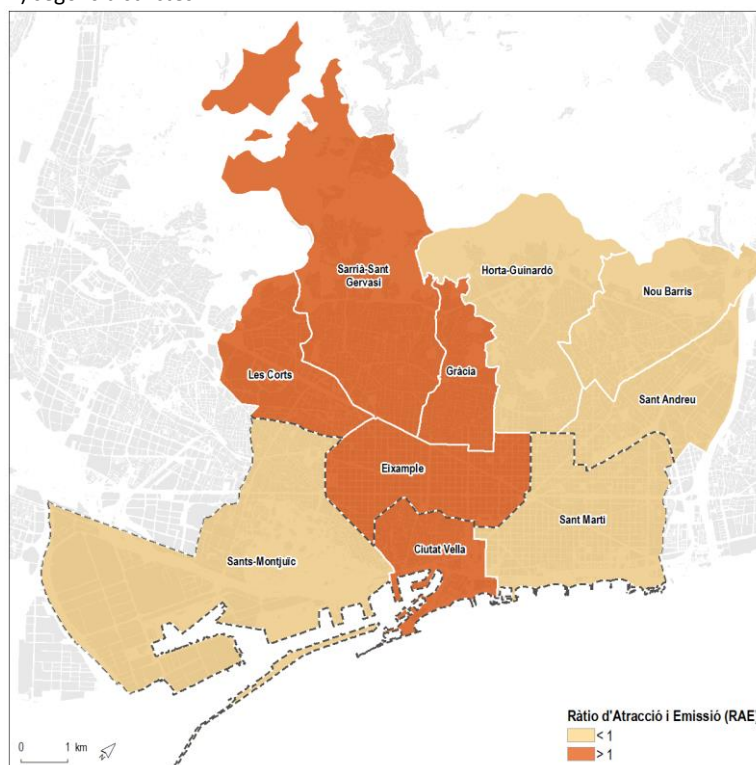
Els indicadors ràtio d'atracció i emissió (RAE) i índex d'obertura (IO), es calculen per tal de classificar els àmbits analitzats en base amb les seves relacions amb la resta del territori (vegeu les definicions al primer capítol).

La RAE classifica els àmbits com a receptors o generadors de desplaçaments. Els resultats mostren com Ciutat Vella és l'únic districte del front litoral receptor de desplaçaments ($RAE > 1$), Sant Martí i Sants-Montjuïc es comporten com a emissors ($RAE < 1$). A la resta de Barcelona quatre districtes són receptors: l'Eixample, Les Corts, Sarrià-Sant Gervasi i Gràcia.

La IO permet obtenir una visió general del conjunt de fluxos que incideixen sobre el territori de cada àmbit. Els resultats mostren com el front litoral es pot considerar un territori obert, ja que en tots els 3 districtes la mobilitat de connexió té un major pes relatiu que la mobilitat interna: Ciutat Vella és el territori més obert, amb una IO de 3,8. La resta de districtes de Barcelona són també territoris oberts, destacant l'Eixample i Sarrià-Sant Gervasi amb els valors més elevats.

Taula 31. Ràtio d'Atracció i Emissió (RAE) segons districtes

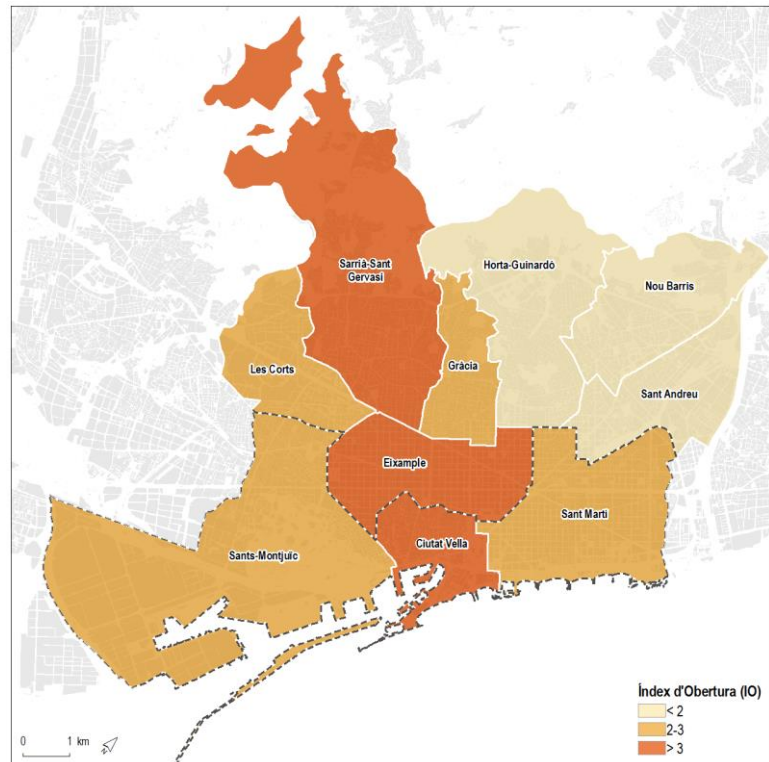
Districte	RAE
Ciutat Vella	1,2
Sants-Montjuïc	0,6
Sant Martí	0,6
Eixample	2,4
Les Corts	2,0
Sarrià-Sant Gervasi	1,2
Gràcia	1,01
Horta-Guinardó	0,8
Nou Barris	0,3
Sant Andreu	0,5
Front litoral	1,3
Barcelona	2,3



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 32. Índex d'Obertura (IO) segons districtes

Districte	IO
Ciutat Vella	3,8
Sants-Montjuïc	2,6
Sant Martí	2,5
<i>Eixample</i>	<i>4,0</i>
<i>Les Corts</i>	<i>2,5</i>
<i>Sarrià-Sant Gervasi</i>	<i>3,1</i>
<i>Gràcia</i>	<i>2,3</i>
<i>Horta-Guinardó</i>	<i>1,4</i>
<i>Nou Barris</i>	<i>1,8</i>
<i>Sant Andreu</i>	<i>1,8</i>
Front litoral	1,7
Barcelona	0,4



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

4. LA MOBILITAT PER RAONS DE TREBALL AL FRONT LITORAL

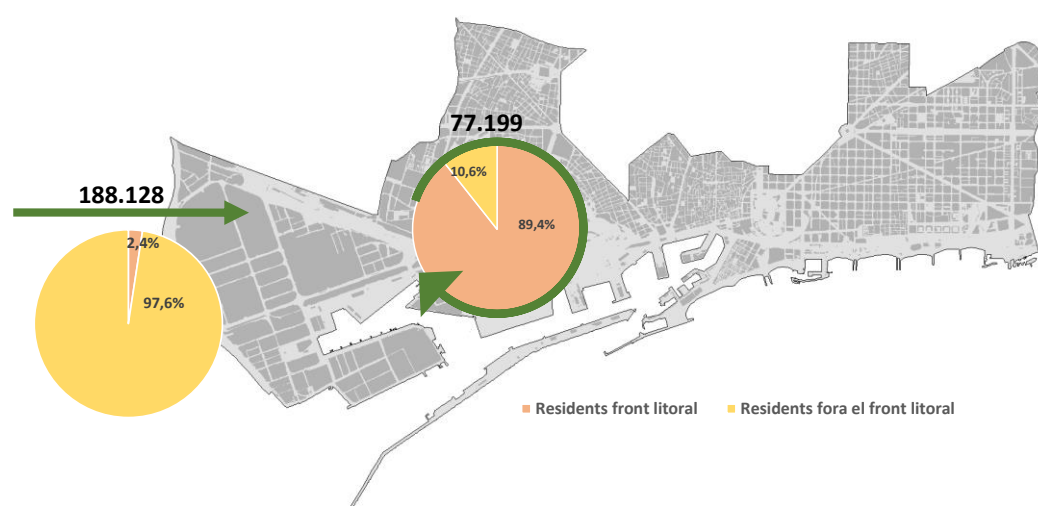
4.1. Dades generals

Al front litoral es realitzen diàriament 265.327 desplaçaments per motius de feina, el 15,1% de la mobilitat total amb destinació a aquesta zona (1,75 milions de desplaçaments totals).

D'aquests fluxos per feina, gairebé el 30% (77.199) tenen l'origen i la destinació al mateix front litoral, mentre que el 70% restant (188.128) provenen de fora de l'àmbit (són de connexió). El 90% dels fluxos interns els realitzen residents al front litoral, mentre que en els fluxos de connexió, són les persones residents fora del front litoral les que fan la majoria d'aquests desplaçaments per motius de feina, el 97,6% del total.

En relació amb Barcelona, la mobilitat en destinació per feina del front litoral representa el 35% d'aquesta mobilitat pel conjunt de la ciutat (cap a on es fan gairebé 760.000 desplaçaments per motius de feina).

Figura 49. Desplaçaments per feina al front litoral: tipus i residència



Residència	Interns	Connexió				Total	%
	Front litoral - Front litoral	Resta BCN - Front litoral	Resta 1a corona metropolitana - Front litoral	Resta àrea metropolitana Barcelona - Front litoral	Resta RMB - Front litoral		
Residents al front litoral	68.984	..	..	..	..	73.533	27,7%
Residents fora el front litoral	8.215	74.326	65.903	10.504	32.847	191.794	72,3%
Total	77.199	77.689	66.629	10.731	33.079	265.327	100,0%

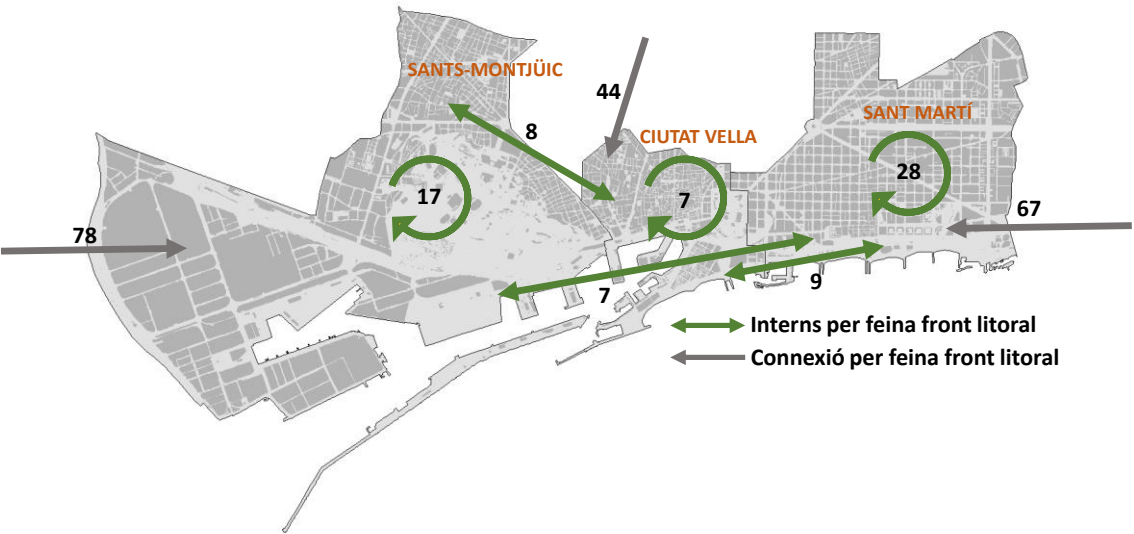
Vegeu Taula Annex 8 IC 95 de la distribució dels desplaçaments per feina al front litoral segons tipus

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

De la mobilitat interna al front litoral per anar a treballar, és la d'origen i destinació a Sant Martí la més destacada, amb 28 milers (gairebé el 37%), seguit de la interna a Sants-Montjuïc, 17 milers (el 22,4% del total).

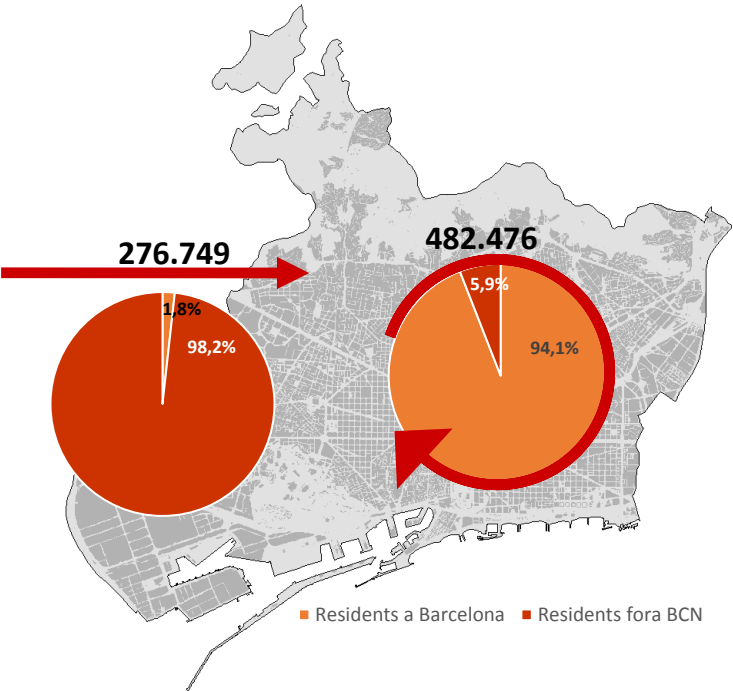
Dels desplaçaments de connexió exterior per feina destaquen els que tenen com a destinació Sants-Montjuïc.

Figura 50. Desplaçaments per feina interns i de connexió al front litoral



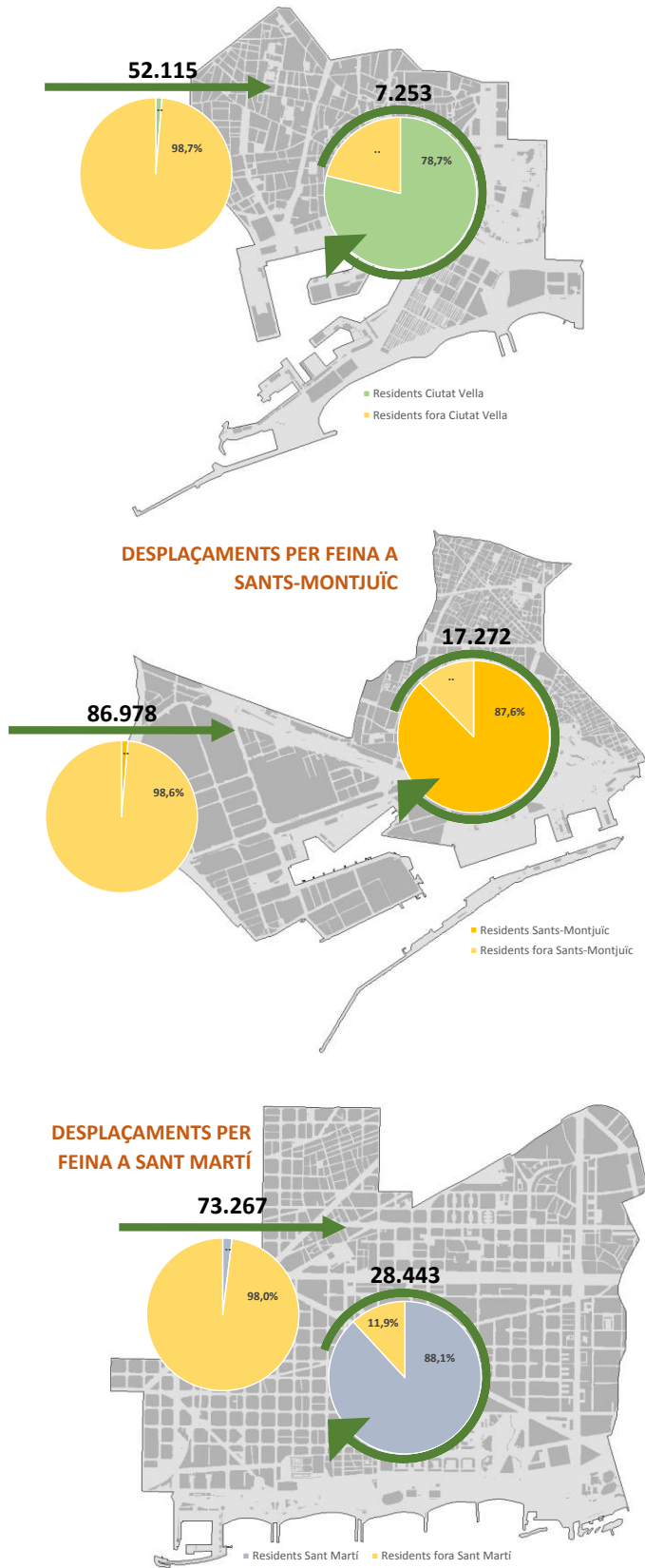
Milers de desplaçaments
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 51. Desplaçaments per feina a Barcelona: tipus i residència



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 52. Desplaçaments per feina als districtes del front litoral: tipus i residència



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Pel que fa als desplaçaments de connexió (Taula 33), s'observa com el districte que rep un major nombre de desplaçaments de connexió exterior és Sants-Montjuïc, amb gairebé 80.000 desplaçaments. L'origen majoritari d'aquests fluxos és, en primer lloc, la resta de la primera corona metropolitana i, en segon lloc, la resta de Barcelona. En els desplaçaments amb destinació Sant Martí i Ciutat Vella, predominen els desplaçaments amb origen la resta de districtes de Barcelona.

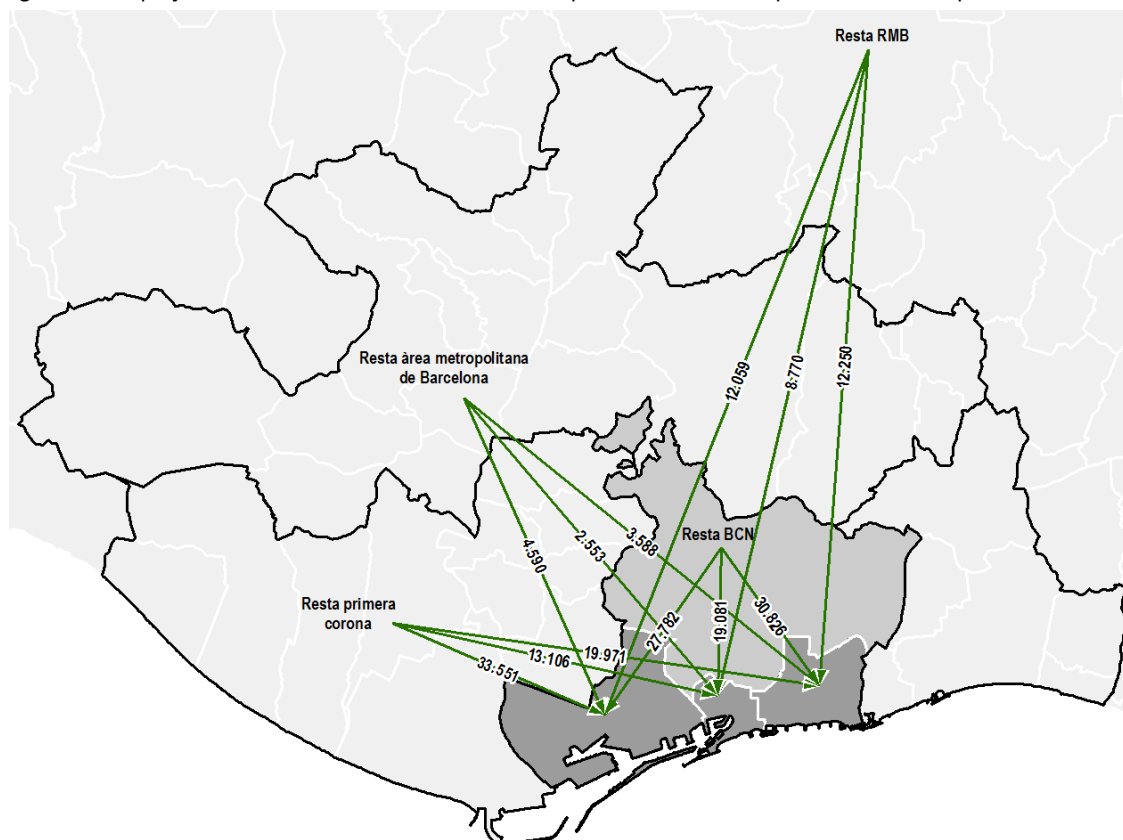
Taula 33. Desplaçaments de connexió amb el front litoral per motius laborals i per corones metropolitanes

Corona d'origen	Destinació			
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral
Resta BCN	19.081	27.782	30.826	77.689
Resta 1a Corona	13.106	33.551	19.971	66.629
Resta àrea metropolitana Barcelona	2.553	4.590	3.588	10.731
Resta RMB	8.770	12.059	12.250	33.079
Total	43.510	77.982	66.636	188.128

Corona d'origen	Destinació			
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral
Resta BCN	43,9%	35,6%	46,3%	41,3%
Resta 1a Corona	30,1%	43,0%	30,0%	35,4%
Resta àrea metropolitana Barcelona	5,9%	5,9%	5,4%	5,7%
Resta RMB	20,2%	15,5%	18,4%	17,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Figura 53. Desplaçaments de connexió amb el front litoral per motius laborals i per corones metropolitanes



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Particularment, i vist des de la perspectiva comarcal, el Barcelonès és el que emet més desplaçaments cap al front litoral (i també cap a Ciutat Vella i Sant Martí) - un 37,9% del total - seguit del Baix Llobregat -un 27,7%-. En tercer lloc apareix el Vallès Occidental com a territori emissor de fluxos per mobilitat laboral cap al front litoral. Els fluxos des del Maresme són més rellevants amb Sant Martí (11,3%) que amb la resta de districtes del front litoral; el mateix succeeix amb els fluxos des del Baix Llobregat amb Sants-Montjuïc (37,8%).

L'origen dels fluxos per motiu laboral des dels altres districtes de Barcelona (que representen gairebé 80.000 desplaçaments diaris) es distribueix segons:

- Gairebé el 30% provenen de l'Eixample; a més distància, són els residents a Sant Andreu els que es desplacen amb major intensitat al front litoral.
- Des dels districtes de Les Corts i Sarrià-Sant Gervasi és d'on s'emeten un menor nombre de desplaçaments cap al front litoral, per motiu laboral.

Taula 34. Desplaçaments per feina al front litoral amb origen les comarques de l'RMB

Comarca d'origen	Destinació-Districte del front litoral			Destinació Front Litoral
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Abs.
Barcelonès (sense Barcelona)	7.742	17.791	15.972	41.505
Baix Llobregat	6.229	18.604	5.450	30.283
Vallès Occidental	4.963	6.927	6.714	18.604
Vallès Oriental	2.109	..	2.120	6.158
Maresme	2.055	2.613	4.058	8.726
Garraf	..	..	..	3.229
Alt Penedès	..	..	..	929
Total	24.431	49.196	35.807	109.434

Comarca d'origen	Destinació-Districte del front litoral			Destinació Front Litoral
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	%
Barcelonès (sense Barcelona)	31,7%	36,2%	44,6%	37,9%
Baix Llobregat	25,5%	37,8%	15,2%	27,7%
Vallès Occidental	20,3%	14,1%	18,8%	17,0%
Vallès Oriental	8,6%	..	5,9%	5,6%
Maresme	8,4%	5,3%	11,3%	8,0%
Garraf	..	..	..	3,0%
Alt Penedès	..	..	..	0,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 35. Desplaçaments per feina al front litoral amb origen la resta de districtes de Barcelona

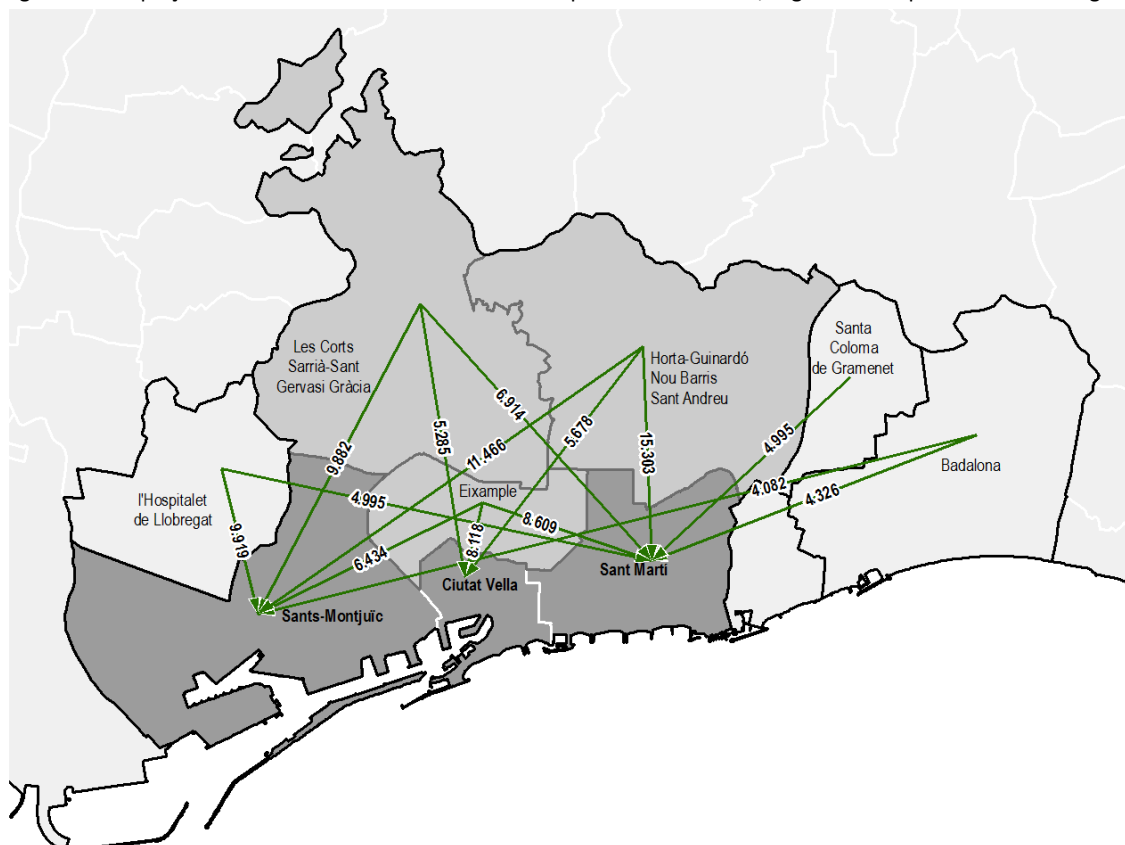
Districte d'origen	Destinació Front Litoral	
	Abs.	%
Eixample	23.162	29,8%
Les Corts	6.444	8,3%
Sarrià-Sant Gervasi	7.511	9,7%
Gràcia	8.125	10,5%
Horta-Guinardó	9.116	11,7%
Nou Barris	9.587	12,3%
Sant Andreu	13.744	17,7%
Total	77.689	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Els fluxos per mobilitat laboral al front litoral des de la resta de municipis⁴ indiquen que:

- del total de desplaçaments de connexió per feina, gairebé el 10% tenen l'origen al municipi de l'Hospitalet de Llobregat (aprox. 18.000 desplaçaments). D'aquests, més de la meitat van al districte de Sants-Montjuïc.
- un 6,1% provenen de Badalona (aprox. 11.400 desplaçaments); d'aquests, són lleugerament superiors els que es dirigeixen al districte de Sant Martí.

Figura 54. Desplaçaments de connexió amb el front litoral per motius laborals, segons municipi o districtes d'origen



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

4.2. Repartiment modal

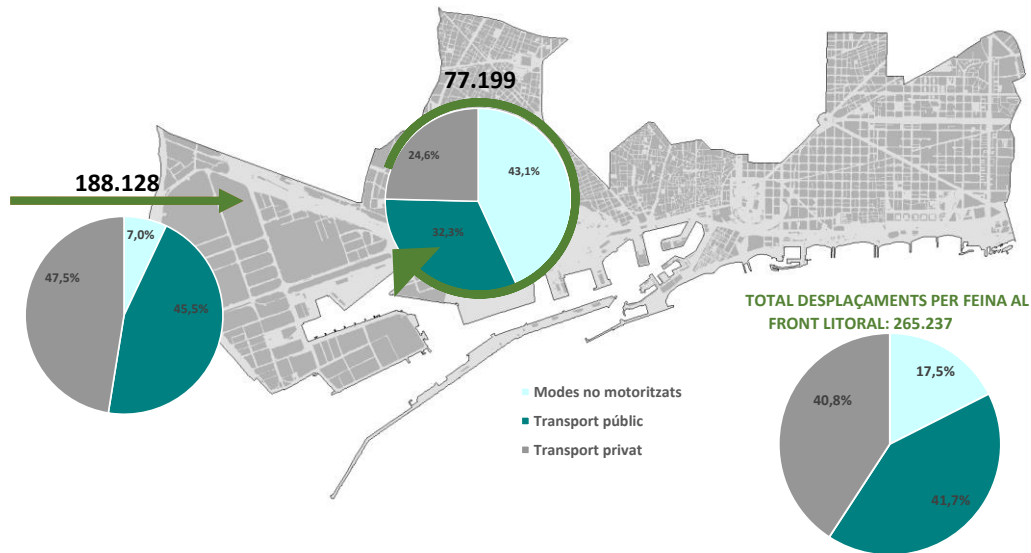
Segons el mitjà de transport que s'utilitza pels desplaçaments per feina al front litoral s'observa com gairebé en el 60% es fan servir mitjans de transport sostenibles: modes no motoritzats o transport públic. En concret, destaca l'ús del metro (23,4%) i del caminar (13,4%).

Cal tenir en compte que una quarta part del total d'aquests fluxos es fan en cotxe com a conductor.

⁴ Només s'han posat aquells municipis d'origen amb fluxos cap als districtes del front litoral amb mostra representativa

En els desplaçaments interns, el pes del caminar és el més destacat (35,6%). L'ús del metro destaca en les connexions amb la resta de Barcelona (33%). El cotxe com a conductor presenta les majors proporcions en les connexions amb la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona i de l'RMB (53,3%).

Figura 55. Desplaçaments per feina al front litoral segons mitjans de transport



Mitjà de transport	Interns	Connexió				Total Front litoral	
	Front litoral - Front litoral	Rest a BCN - Front litoral	Rest a 1a corona - Front litoral	Rest a àrea metropolitana de Barcelona - Front litoral	Rest a RMB - Front litoral	Despl.	%
Caminant	35,6%	7,5%	..	0,0%	0,0%	35.632	13,4%
Bicicleta	7,5%	5,4%	..	0,0%	0,0%	10.875	4,1%
Total no motoritzat	43,1%	13,0%	..	0,0%	0,0%	46.508	17,5%
Autobús	8,4%	9,3%	..	..	..	17.032	6,4%
Metro	21,9%	33,0%	26,3%	..	..	62.170	23,4%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	..	..	13,8%	27,2%	35,4%	28.853	10,9%
Rest a transport públic	..	..	..	..	1,1%	2.491	0,9%
Total transport públic	32,3%	48,1%	44,8%	38,9%	43,0%	110.545	41,7%
Cotxe conductor	10,1%	20,7%	35,6%	53,3%	45,2%	68.251	25,7%
Cotxe acompanyant	..	..	..	0,0%	..	3.510	1,3%
Moto	12,6%	15,7%	12,7%	..	..	33.024	12,4%
Rest a transport privat	..	..	..	..	..	3.489	1,3%
Total transport privat	24,6%	38,9%	50,5%	61,1%	57,0%	108.274	40,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	265.327	100,0%

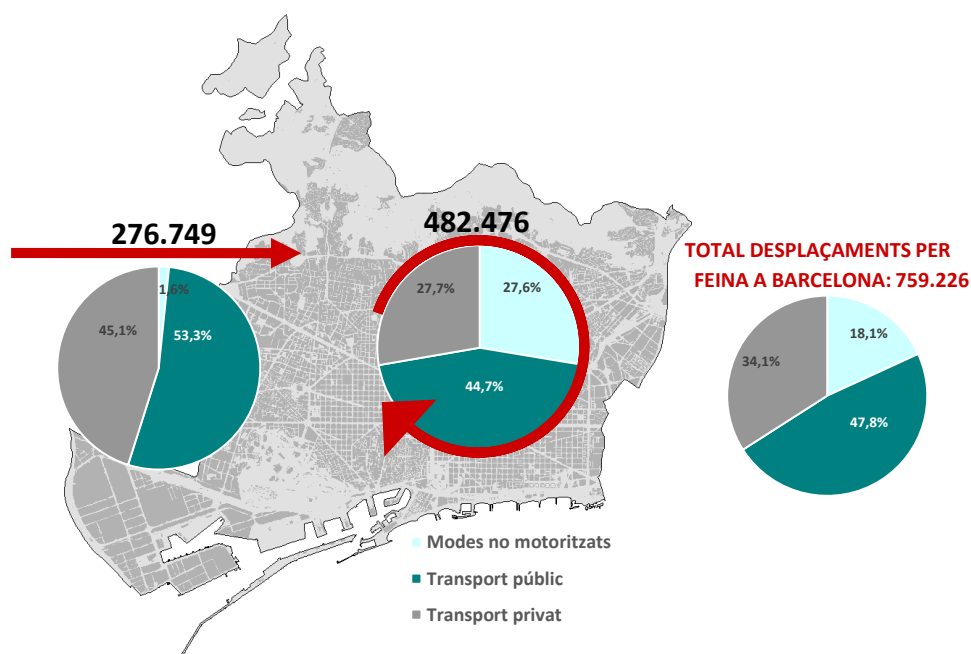
Vegeu Taula Annex 9 IC 95% de la distribució dels desplaçaments per feina al front litoral segons mode de transport
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Comparant la distribució modal dels desplaçaments amb destinació Barcelona per motius de feina respecte l'obtinguda pel front litoral, s'observa que:

- En les relacions internes a Barcelona la mobilitat en transport públic té major pes que en el cas del front litoral, a on la mobilitat en modes no motoritzats és superior.

- En les connexions, en ambdós casos són els modes mecanitzats els majoritaris però, a diferència del front litoral, al conjunt de Barcelona la quota modal en transport públic és lleugerament superior (8,2 punts percentuals més elevada).

Figura 56. Desplaçaments per feina a Barcelona segons mitjans de transport



Mitjà de transport	Interns	Connexió	Total Barcelona	
			Despl.	%
Caminant	23,5%	..	115.885	15,3%
Bicicleta	4,2%	..	21.914	2,9%
Total no motoritzat	27,6%	1,6%	137.799	18,1%
Autobús	13,5%	6,2%	82.180	10,8%
Metro	25,6%	21,1%	181.946	24,0%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	4,8%	25,1%	92.630	12,2%
Resta transport públic	..	..	6.092	0,8%
Total transport públic	44,7%	53,3%	362.849	47,8%
Cotxe conductor	11,2%	32,9%	144.873	19,1%
Cotxe acompanyant	1,2%	1,8%	10.592	1,4%
Moto	14,9%	9,1%	97.002	12,8%
Resta transport privat	..	1,4%	6.111	0,8%
Total transport privat	27,7%	45,1%	258.578	34,1%
Total	100,0%	100,0%	759.226	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En els desplaçaments per feina interns al front litoral, ja sigui amb origen i destinació el mateix districte o de connexió entre els districtes, predomina l'ús dels modes no motoritzats i el transport públic, és a dir, els modes de transport més sostenibles.

En concret, en els desplaçaments interns a Ciutat Vella l'ús dels modes no motoritzats és superior (70,4%), i en les connexions amb Ciutat Vella i Sants-Montjuïc i Sant Martí el transport públic té la quota modal superior, amb valors propers al 60%.

Taula 36. Distribució modal dels desplaçaments interns al front litoral per motius laborals

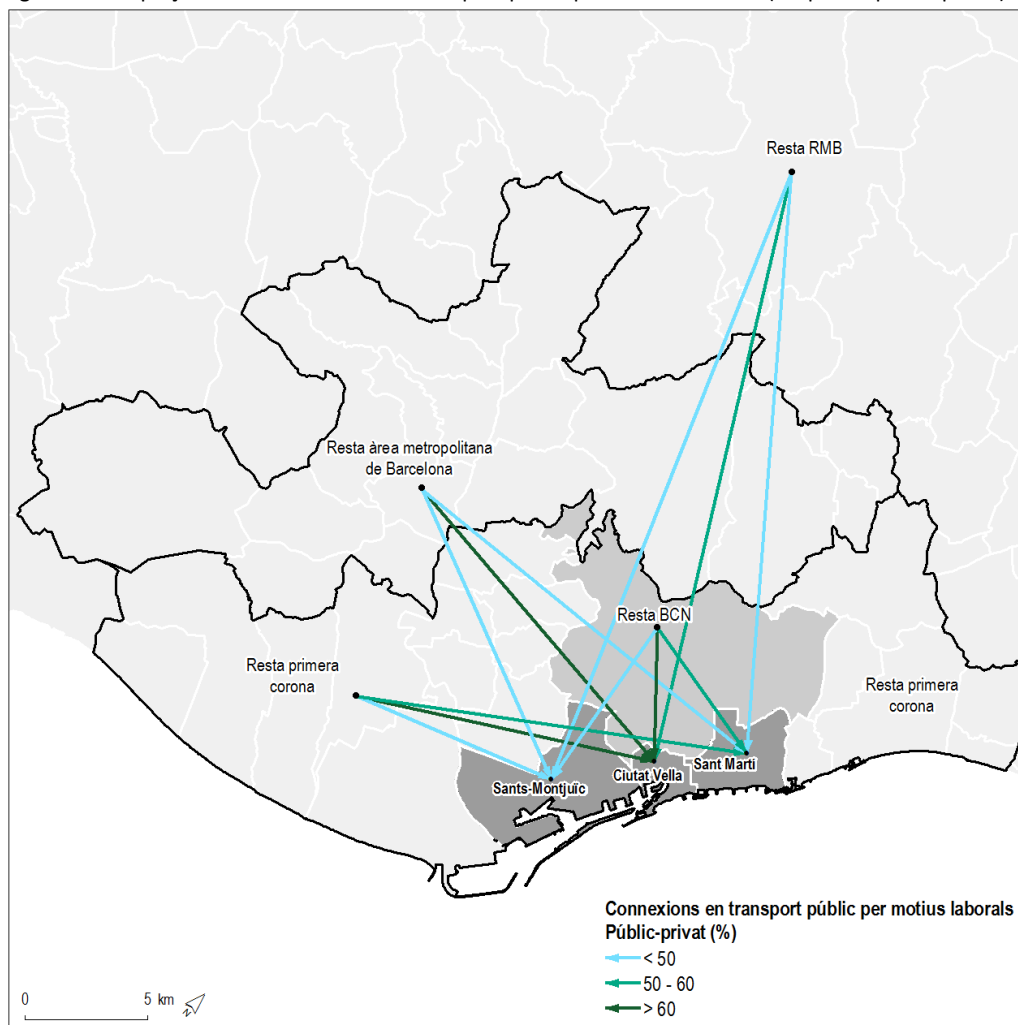
Fluxos interns	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	TOTAL
Ciutat Vella - Ciutat Vella	70,4%	..	..	100,0%
Sants-Montjuïc - Sants-Montjuïc	53,3%	23,0%	23,6%	100,0%
Sant Martí - Sant Martí	55,3%	22,8%	21,9%	100,0%
Ciutat Vella - Sants-Montjuïc	..	59,0%	..	100,0%
Ciutat Vella - Sant Martí	..	59,9%	..	100,0%
Sants-Montjuïc - Sant Martí	..	..	..	100,0%
Interns front litoral	43,1%	32,3%	24,6%	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

En els desplaçaments de connexió el pes dels modes no motoritzats és poc important. Així, s'analitza només el pes dels modes mecanitzats; en concret, el pes del transport públic sobre el transport privat.

Són els desplaçaments en destinació a Ciutat Vella on el pes del transport públic és superior, amb valors per sobre del 60%, especialment quan l'origen és la resta de districtes de Barcelona, la resta de la primera corona metropolitana i la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Figura 57. Desplaçaments de connexió en transport públic per motius laborals (Proporció públic-privat)



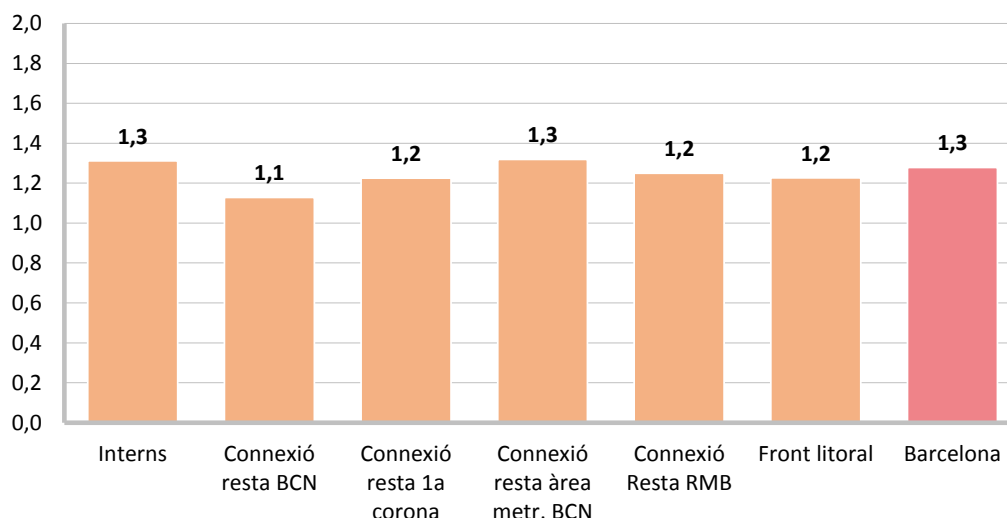
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Ocupació mitjana declarada

L'ocupació mitjana declarada del cotxe en els desplaçaments per feina al front litoral mostra com són les connexions amb la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona, i els fluxos interns, els que presenten una major ocupació mitjana. En el conjunt de desplaçaments per feina a Barcelona l'ocupació mitjana del cotxe és d'1,3 persones per vehicle i en el cas del front litoral d'1,2 persones per vehicle. Per tant, no s'observen diferències destacades.

L'ocupació mitjana declarada de la moto en el conjunt dels fluxos a l'àmbit del front litoral i al conjunt de Barcelona és d'una persona per vehicle.

Figura 58. Ocupació mitjana declarada del cotxe en els desplaçaments per feina al front litoral segons fluxos. Comparativa Barcelona



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Aparcament

En l'estudi de la mobilitat per feina al front litoral és important analitzar el lloc d'aparcament dels desplaçaments en cotxe. En el conjunt de l'àmbit l'aparcament reservat en destinació és majoritari (55,7%), seguit de l'aparcament al carrer. Aquesta situació és similar a la que s'observa pel conjunt de Barcelona, tot i que en aquest cas les altres formes d'aparcament tenen un pes destacat, especialment l'aparcament en propietat, lloguer o concessió.

Quan la destinació dels desplaçaments és Ciutat Vella o Sants-Montjuïc l'aparcament reservat en destinació també és el més important; per contra, els desplaçaments amb destinació Sant Martí el lloc d'aparcament majoritari és el carrer.

Taula 37. Lloc d'aparcament del cotxe dels desplaçaments per feina al front litoral segons districtes

Lloc d'aparcament del cotxe	Àmbit de destinació				Barcelona
	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral	
Carrer	..	25,0%	46,0%	30,4%	30,0%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)	62,2%	65,7%	36,5%	55,7%	52,5%
Altres*	..	9,3%	17,5%	13,9%	17,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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

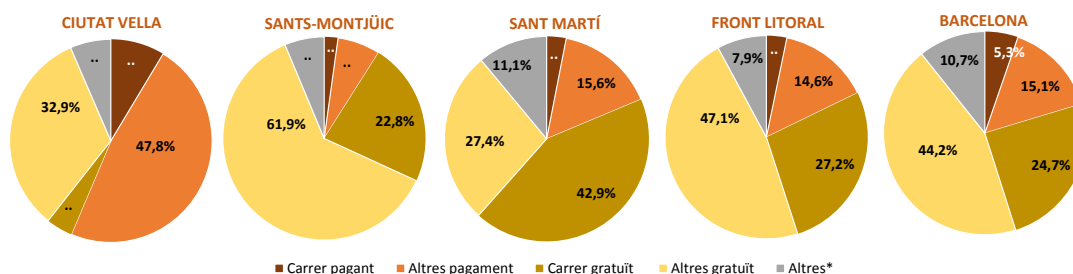
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Segons si l'aparcament del cotxe és de pagament o gratuït, s'observa com més de la meitat dels desplaçaments per feina que tenen com a destinació Ciutat Vella són de pagament. A la resta de districtes i al conjunt del front litoral és majoritari l'aparcament gratuït.

Si aquestes dades es relacionen amb la tipologia d'aparcament, a Sants Montjuic la majoria seran places gratuïtes reservades en destinació i a Sant Martí predominaran gratuïtes al carrer.

En el conjunt de Barcelona l'aparcament del cotxe en els desplaçaments per feina té un major pes l'aparcament de pagament que en el conjunt del front litoral, en detriment de l'aparcament de pagament.

Figura 59. Distribució de l'aparcament del cotxe dels desplaçaments per feina al front litoral en funció del pagament i el districte de destinació



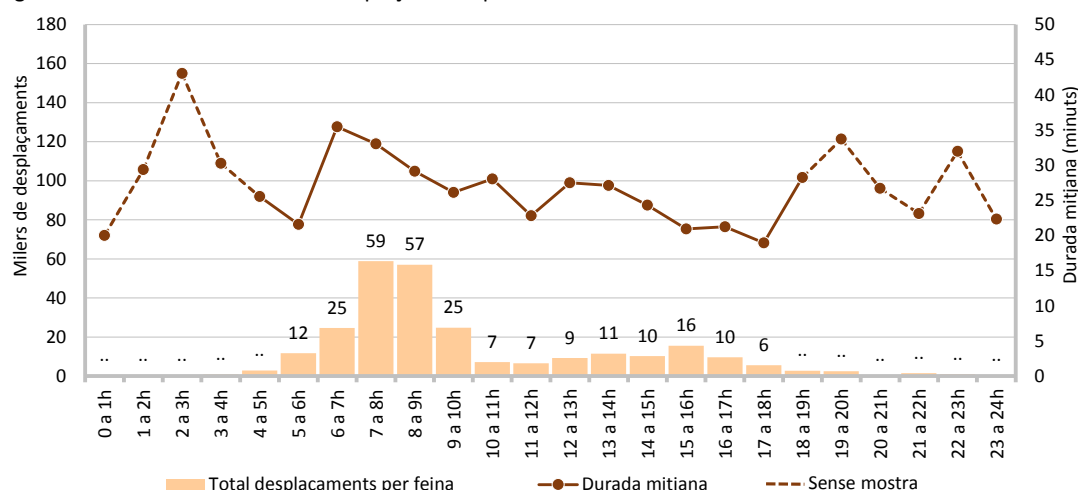
* Inclou: propietat, lloguer o concessió; no aparca, només para un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

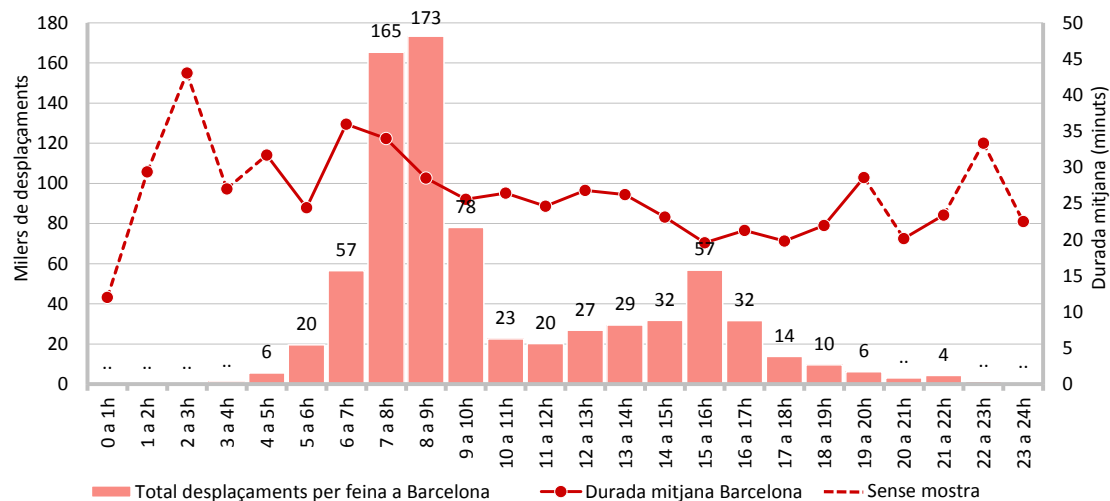
4.3. La distribució horària i la durada mitjana dels desplaçaments per treball al front litoral

La distribució horària dels desplaçaments per feina al front litoral mostra una important concentració d'aquests fluxos en dues franges horàries: de 7 a 8 i de 8 a 9 hores del matí. En aquestes dues hores es concentren el 43,6% del total de desplaçaments per feina al llarg d'un dia feiner. A la tarda es produeix una altra concentració de desplaçaments, però de menor intensitat, de 15 a 16 hores.

Al conjunt de Barcelona la tendència és similar a l'observada al front litoral, amb una concentració de 7 a 9 hores i a la tarda un pic de 15 a 16 hores, de major proporció que en el cas del front litoral.

Figura 60. Distribució horària dels desplaçaments per feina al front litoral i a Barcelona

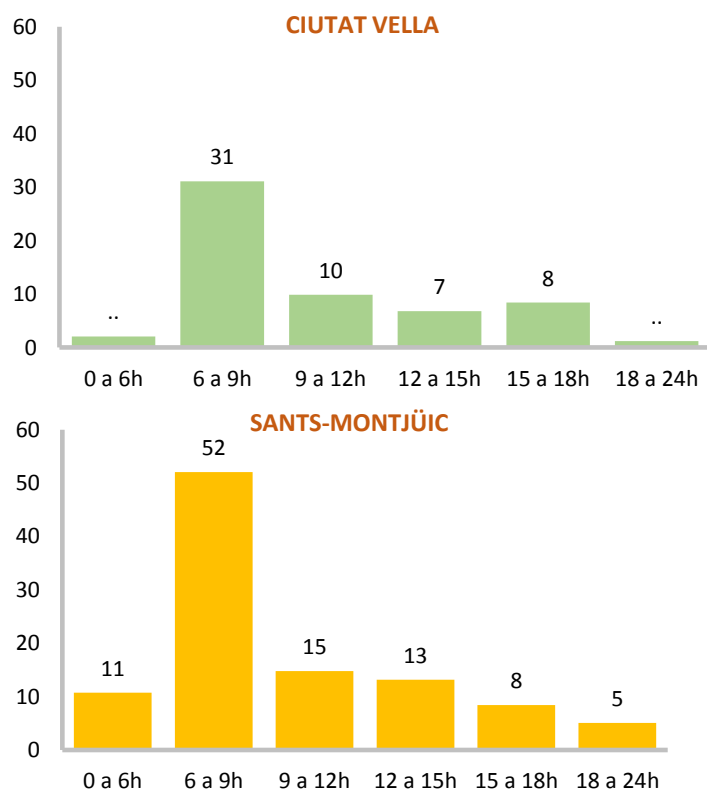


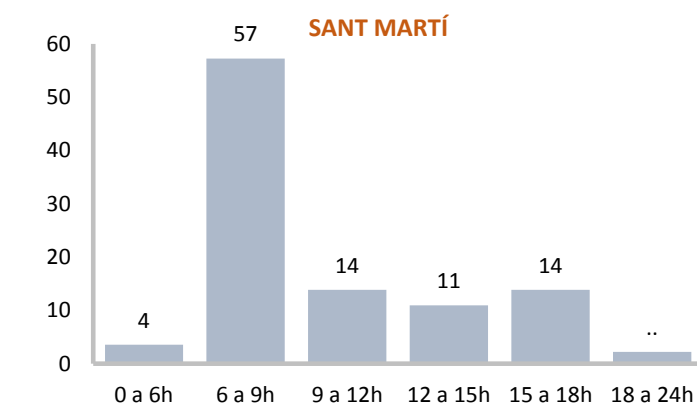


Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

La distribució horària segons el districte de destinació s'analitza per franges horàries agrupades, per manca de mostra representativa. En els tres districtes durant la franja horària de 6 a 9 hores es concentren més del 50% dels desplaçaments per feina de tot el dia.

Figura 61. Distribució horària dels desplaçaments per feina al front litoral segons districte de destinació





Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Al conjunt del front litoral els desplaçaments per feina tenen una durada mitjana de 28,5 minuts, al conjunt de Barcelona la durada mitjana d'aquests desplaçaments és similar, 28,1 minuts.

La durada mitjana dels desplaçaments per feina en dia laborable, segons el districte de destinació, mostra com són els fluxos en destinació Ciutat Vella els que tenen una major durada, superior als 30 minuts, mentre que a Sant Martí la durada mitjana d'aquests desplaçaments és de 26,4 minuts.

Taula 38. Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments per feina al front litoral segons districte de destinació. Comparativa Barcelona

Districte destinació	Durada mitjana (minuts)
Ciutat Vella	31,5
Sants-Montjuïc	28,7
Sant Martí	26,4
Front litoral	28,5
Barcelona	28,1

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Els desplaçaments per feina en modes no motoritzats tenen la menor durada, seguit dels desplaçaments que es fan en transport privat. Els desplaçaments per feina en transport públic tenen les durades més elevades, especialment quan la destinació és Sants-Montjuïc (entre 15 i 25 minuts de diferència respecte als altres districtes, aproximadament).

Taula 39. Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments per feina al front litoral segons districte de destinació i mode de transport

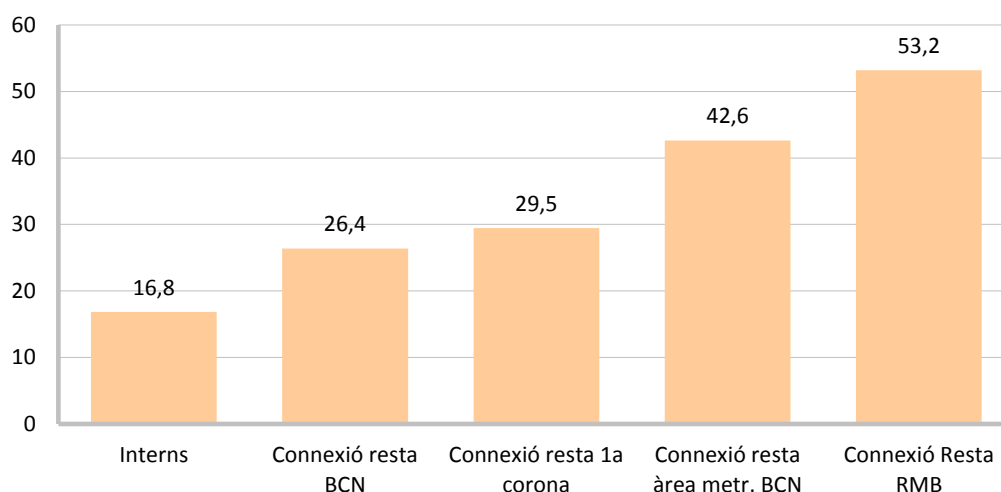
Destinació	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Ciutat Vella	16,2	38,6	26,0	31,5
Sants-Montjuïc	13,7	40,1	25,7	28,7
Sant Martí	14,0	36,2	22,5	26,4
Front litoral	14,4	38,2	24,6	28,5

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Segons el tipus de desplaçament s'observa com aquells de connexió amb àmbits més llunyans tenen una durada mitjana més elevada, propera a una hora (53,2 minuts). Per contra, els fluxos interns al front litoral tenen una durada mitjana de gairebé 17 minuts.

Les durades declarades són similars tant si es realitzen des de la resta de Barcelona com des de la resta de la primera corona metropolitana; quan l'origen es troba més enllà d'aquest primer àmbit territorial, les durades es disparen notablement.

Figura 62. Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments per feina al front litoral segons fluxos



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

4.4. Dinàmiques territorials de la mobilitat laboral

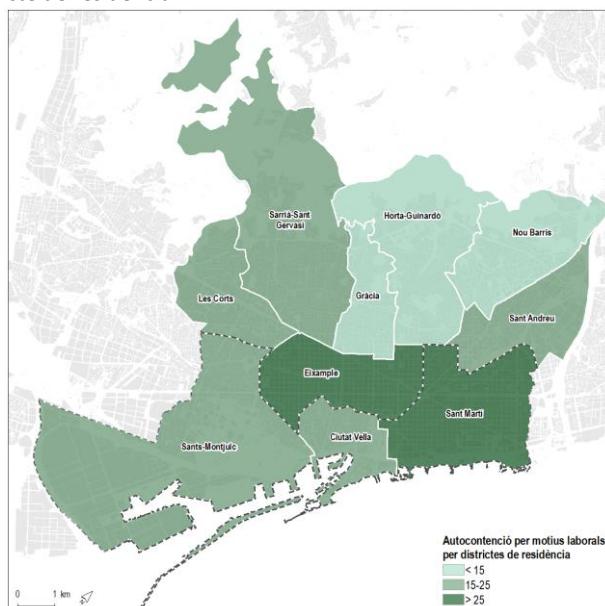
Autocontenció per motius de feina

Des de la perspectiva de l'àmbit de residència, s'analitza l'autocontenció per motius de feina, als districtes de Barcelona i al conjunt del front litoral i de la ciutat de Barcelona. Aquest indicador mostra quin és el pes relatiu de la mobilitat interna per motius de feina a cada districte des d'una perspectiva residencial.

Dels tres districtes que formen el front litoral és a Sant Martí a on s'observa una autocontenció per motius de feina més elevada, del 27,8%; Ciutat Vella i Sants-Montjuïc tenen valors del 15,1% i del 20,3%, respectivament. En comparació a la resta de districtes de Barcelona s'observa que Sant Martí és, junt amb l'Eixample els dos districtes amb l'autocontenció més elevada de la ciutat; Sants-Montjuïc i Ciutat Vella es troben en la banda intermèdia. El districte de Nou Barris és el que té menor autocontenció laboral de Barcelona.

Taula 40. Autocontenció per motius laborals per districte de residència

Districte de residència	Autocontenció feina
Ciutat Vella	15,1%
Sants-Montjuïc	20,3%
Sant Martí	27,8%
<i>Eixample</i>	30,8%
<i>Les Corts</i>	21,2%
<i>Sarrià-Sant Gervasi</i>	20,0%
<i>Gràcia</i>	13,3%
<i>Horta-Guinardó</i>	14,4%
<i>Nou Barris</i>	11,6%
<i>Sant Andreu</i>	16,6%
Front litoral	34,1%
Barcelona	75,2%



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Indicadors: RAE i IO

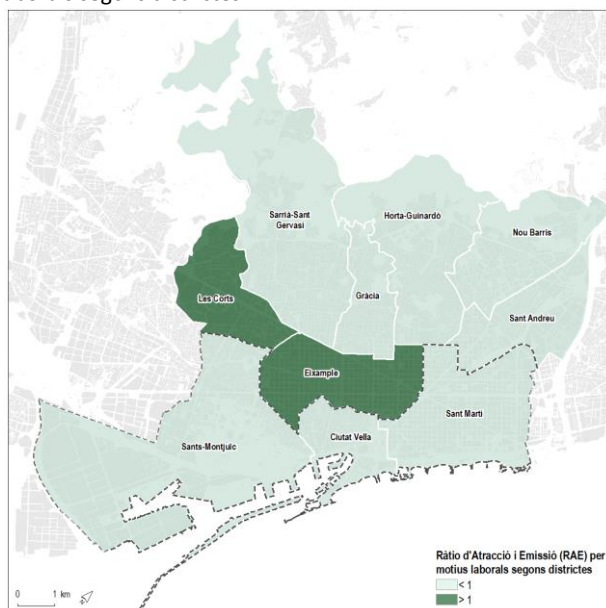
Per tal de classificar els diferents àmbits analitzats ens base a les seves relacions amb la resta del territori es calcula la ràtio d'atracció i emissió (RAE) i l'índex d'obertura (IO) (vegeu les definicions al primer capítol).

La RAE permet classificar els àmbits com a receptors o generadors de desplaçaments. Els resultats mostren com els tres districtes del front litoral són emissors de desplaçaments, especialment Sant Martí; Ciutat Vella es manté gairebé en equilibri entre els fluxos emesos i els receptors. La resta de districtes de Barcelona són emissors de desplaçaments per feina, excepte Les Corts i l'Eixample que són receptors.

La IO permet obtenir una visió general del conjunt de fluxos que incideixen sobre el territori de cada àmbit. Els resultats mostren com el front litoral es pot considerar un territori obert: en tots els 3 districtes la mobilitat de connexió té un major pes relatiu que la mobilitat interna. Ciutat Vella és el territori més obert, amb una IO de 12,0 (la més alta de la ciutat de Barcelona). La resta de districtes de Barcelona són també territoris oberts: destaca Sant Andreu que, tot i ser un districte obert, el grau d'obertura vers l'exterior és menor, ja que la IO és de 4,7.

Taula 41. Ràtio d'Atracció i Emissió (RAE) per motius laborals segons districtes

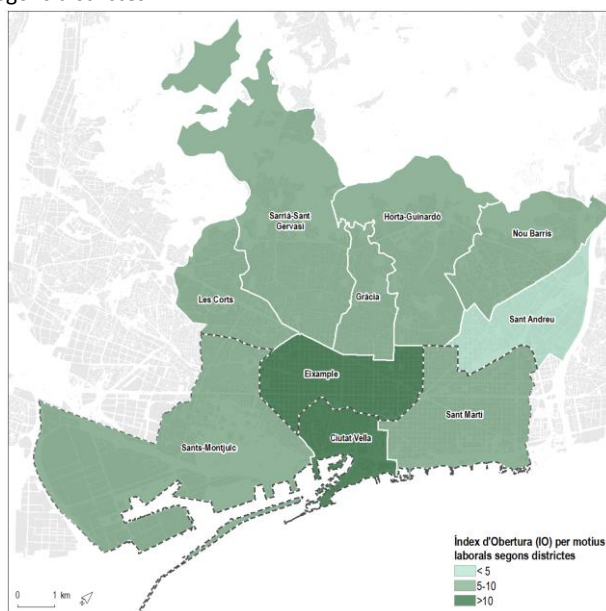
Districte	RAE feina
Ciutat Vella	0,9
Sants-Montjuïc	0,7
Sant Martí	0,6
<i>Eixample</i>	<i>1,3</i>
<i>Les Corts</i>	<i>1,8</i>
<i>Sarrià-Sant Gervasi</i>	<i>1,0</i>
<i>Gràcia</i>	<i>0,6</i>
<i>Horta-Guinardó</i>	<i>0,5</i>
<i>Nou Barris</i>	<i>0,2</i>
<i>Sant Andreu</i>	<i>0,3</i>
Front litoral	1,6
Barcelona	2,0



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 42. Índex d'Obertura (IO) per motius laborals segons districtes

Districte	IO feina
Ciutat Vella	12,0
Sants-Montjuïc	5,4
Sant Martí	8,3
<i>Eixample</i>	<i>10,6</i>
<i>Les Corts</i>	<i>7,8</i>
<i>Sarrià-Sant Gervasi</i>	<i>8,9</i>
<i>Gràcia</i>	<i>8,8</i>
<i>Horta-Guinardó</i>	<i>7,8</i>
<i>Nou Barris</i>	<i>5,8</i>
<i>Sant Andreu</i>	<i>4,7</i>
Front litoral	4,1
Barcelona	0,9



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

4.5. Els llocs de treball localitzats al front litoral

Tal i com ja s'ha comentat a l'inici del informe, els llocs de treball localitzats (LLTL) s'han identificat com el sumatori de:

- A) Els individus que fan desplaçaments per motiu de feina que tenen com a destinació el front litoral. No s'han considerat els desplaçaments per motiu "gestions de feina".

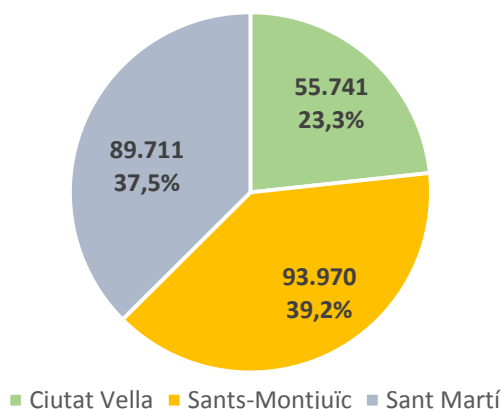
S'ha de tenir en compte que:

- a. Quan una persona només fa un desplaçament per feina es considera com un sol LLTL.
- b. Quan una persona fa dos o més desplaçaments per feina:
 - i. Si es repeteix el districte de destinació només s'ha considerat un LLTL.
 - ii. Si no es repeteix el districte de destinació, s'ha considerat un LLTL per districte.

- B) Els individus residents al front litoral que declaren treballar a casa (actius ocupats que no fan cap desplaçament per feina).

Un cop fet aquest còmput s'han identificat 239.422 llocs de treball localitzats a l'àmbit del front litoral. La distribució segons els tres districtes que formen el front litoral mostra com gairebé el 40% (93.970) es localitzen al districte de Sants-Montjuïc, seguit del 37,5% (89.711) a Sant Martí, mentre que a Ciutat Vella el nombre de LLTL és molt menor, el 23,3% del total (55.741).

Figura 63. LLTL al front litoral segons districte



Vegeu Taula Annex 10 IC 95% de la distribució dels LLTL segons districtes
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Un 2,8% dels llocs de treball (6.781) són ocupats per persones residents al front litoral que declaren treballar a casa ("teletreball"). El 97,2% restant (232.641) són ocupats per persones que treballen fora de casa.

Les persones treballadores que ocupen els LLTL al front litoral provenen principalment de la mateixa ciutat de Barcelona. Concretament, un 28,2% vénen del mateix àmbit i un 28,5% de la resta de la ciutat, el que indica que el 56,7% del total de LLTL són ocupats per barcelonins/es.

De la resta de la primera corona metropolitana hi accedeix un gruix important de població: el 25,3% dels LLTL estan ocupats per residents en aquest àmbit. Finalment, el 18% dels llocs de treball del front litoral són ocupats per persones residents més enllà de la primera corona metropolitana.

Taula 43. Àmbit de residència de la població que ocupa els LLTL al front litoral

Àmbit de residència	Absoluts	%
Front litoral	67.588	28,2%
Ciutat Vella	15.051	6,3%
Sants-Montjuïc	22.150	9,3%
Sant Martí	30.387	12,7%
Resta BCN	68.246	28,5%
Resta primera corona	60.507	25,3%
Resta àrea metropolitana	10.236	4,3%
Resta RMB	32.845	13,7%
LLTL front litoral	239.422	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 44. Característiques sociodemogràfiques de la població que ocupa els LLTL al front litoral

Perfil de població	Absoluts	%
Homes	138.486	57,8%
Dones	100.936	42,2%
De 16 a 29	30.637	12,8%
De 30 a 44	125.309	52,3%
De 45 a 64	81.892	34,2%
De 65 a 74	..	..
Homes 16-29	14.901	6,2%
Homes 30-44	75.694	31,6%
Homes 45-64	47.232	19,7%
Homes 65-74	..	..
Dones 16-29	15.736	6,6%
Dones 30-44	49.615	20,7%
Dones 45-64	34.660	14,5%
Dones 65-74	..	..
Sense estudis	..	..
Estudis primaris	25.750	10,8%
Estudis secundaris	81.361	34,1%
Estudis superiors	130.248	54,6%
Nascuts a Espanya	222.563	93,0%
Nascuts fora d'Espanya	16.859	7,0%
LLTL front litoral	239.422	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Si s'analitzen també les característiques sociodemogràfiques de la població que ocupa els LLTL al front litoral (el sexe, l'edat, el nivell d'estudis i el lloc de naixement), s'observa que:

- a) la major part (58%) són homes,
- b) més de la meitat té entre 30 i 44 anys (52,3%),
- c) predominen els treballadors/es amb estudis superiors (54,7%) i
- d) el 93% són persones nascudes a Espanya.

LLTL a Ciutat Vella

Els LLTL a Ciutat Vella són ocupats majoritàriament per persones que resideixen a la mateixa ciutat de Barcelona, en concret gairebé el 28% són residents al front litoral i el 30% de la resta de districtes de la ciutat. De la resta del territori metropolità, els més destacats són els residents a la resta de la primera corona metropolitana (22,4%).

Les principals característiques sociodemogràfiques de la població que ocupa els LLTL a Ciutat Vella són:

- a) els homes i les dones tenen una proporció similar,
- b) la població de 30 a 44 anys és la que té un major pes, seguit de la de 45 a 64 anys,
- c) són majoritaris els treballadors/es amb estudis superiors (58,5%) i
- d) el 92,4% són persones nascudes a Espanya.

LLTL a Sants-Montjuïc

Les persones treballadores que ocupen els LLTL a Sants-Montjuïc provenen principalment dels districtes que formen el front litoral i de la resta de districtes de Barcelona. Els treballadors i treballadores que provenen de la resta de la primera corona metropolitana tenen una proporció destacada en els LLTL a Sants-Montjuïc, gairebé el 32%.

La població treballadora que ocupa els LLTL a Sants-Montjuïc té el següent perfil:

- a) la proporció d'homes és considerablement superior que les dones, 65% i 35%, respectivament,
- b) la població de 30 a 44 anys és majoritària,
- c) els treballadors/es amb estudis superiors són el 48% del total, i els que tenen estudis secundaris el 40%.
- d) el 92,4% són persones nascudes a Espanya.

LLTL a Sant Martí

Els LLTL a Sant Martí són ocupats majoritàriament per barcelonins/es. Cal destacar que en aquest territori la proporció de LLTL ocupats per residents al mateix districte de Sant Martí és superior que la proporció que representa aquests treballadors a la resta d'àmbits del front litoral. En concret, un 25,1% dels LLTL a Sant Martí estan ocupats per residents en aquest territori.

Les característiques sociodemogràfiques de la població que ocupa aquests LLTL són:

- a) són majoritaris els homes en un 55,6%,
- b) la població de 30 a 44 anys és majoritària,
- c) els treballadors/es amb estudis superiors representen gairebé el 60% del total i
- d) el 94% són persones nascudes a Espanya.

Taula 45. Característiques dels LLTL a Ciutat Vella

Àmbit de residència	Absoluts	%
Front litoral	15.516	27,8%
Ciutat Vella	8.002	14,4%
Sants-Montjuïc	..	..
Sant Martí	..	..
Resta BCN	16.323	29,3%
Resta primera corona	12.486	22,4%
Resta àrea metropolitana	2.470	4,4%
Resta RMB	8.945	16,0%
LLTL Ciutat Vella	55.741	100,0%
Perfil de població	Absoluts	%
Homes	28.008	50,2%
Dones	27.733	49,8%
De 16 a 29	7.604	13,6%
De 30 a 44	27.045	48,5%
De 45 a 64	20.557	36,9%
De 65 a 74	..	..
Homes 16-29	..	..
Homes 30-44	14.816	26,6%
Homes 45-64	9.498	17,0%
Homes 65-74	..	..
Dones 16-29	4.241	7,6%
Dones 30-44	12.229	21,9%
Dones 45-64	11.060	19,8%
Dones 65-74	..	..
Sense estudis	0	0,0%
Estudis primaris	6.141	11,0%
Estudis secundaris	16.963	30,4%
Estudis superiors	32.636	58,5%
Nascuts a Espanya	51.508	92,4%
Nascuts fora d'Espanya	4.233	7,6%
LLTL Ciutat Vella	55.741	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 46. Característiques dels LLTL a Sants-Montjuïc

Àmbit de residència	Absoluts	%
Front litoral	23.023	24,5%
Ciutat Vella	..	..
Sants-Montjuïc	14.874	15,8%
Sant Martí	..	..
Resta BCN	25.611	27,3%
Resta primera corona	29.910	31,8%
Resta àrea metropolitana	4.273	4,5%
Resta RMB	11.153	11,9%
LLTL Sants-Montjuïc	93.970	100,0%
Perfil de població	Absoluts	%
Homes	60.583	64,5%
Dones	33.387	35,5%
De 16 a 29	9.588	10,2%
De 30 a 44	49.375	52,5%
De 45 a 64	34.556	36,8%
De 65 a 74	..	..
Homes 16-29	5.305	5,6%
Homes 30-44	31.760	33,8%
Homes 45-64	23.296	24,8%
Homes 65-74	..	..
Dones 16-29	4.283	4,6%
Dones 30-44	17.615	18,7%
Dones 45-64	11.260	12,0%
Dones 65-74	..	..
Sense estudis	..	..
Estudis primaris	11.319	12,1%
Estudis secundaris	37.065	39,7%
Estudis superiors	44.541	47,8%
Nascuts a Espanya	86.845	92,4%
Nascuts fora d'Espanya	7.125	7,6%
LLTL Sants-Montjuïc	93.970	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula 47. Característiques dels LLTL a Sant Martí

Àmbit de residència	Absoluts	%
Front litoral	29.049	32,4%
Ciutat Vella	..	..
Sants-Montjuïc	..	..
Sant Martí	22.556	25,1%
Resta BCN	26.312	29,3%
Resta primera corona	18.111	20,2%
Resta àrea metropolitana	3.494	3,9%
Resta RMB	12.746	14,2%
LLTL Sant Martí	89.711	100,0%
Perfil de població	Absoluts	%
Homes	49.895	55,6%
Dones	39.816	44,4%
De 16 a 29	13.446	15,0%
De 30 a 44	48.889	54,5%
De 45 a 64	26.779	29,8%
De 65 a 74	..	..
Homes 16-29	6.233	6,9%
Homes 30-44	29.118	32,5%
Homes 45-64	14.438	16,1%
Homes 65-74	..	..
Dones 16-29	7.213	8,0%
Dones 30-44	19.771	22,0%
Dones 45-64	12.341	13,8%
Dones 65-74	..	..
Sense estudis	..	..
Estudis primaris	8.290	9,3%
Estudis secundaris	27.333	30,6%
Estudis superiors	53.071	59,4%
Nascuts a Espanya	84.210	93,9%
Nascuts fora d'Espanya	5.501	6,1%
LLTL Sant Martí	89.711	100,0%

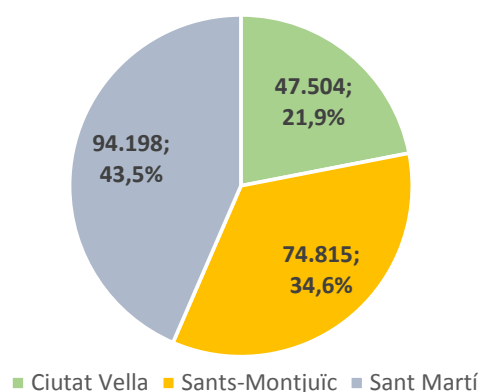
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

4.6. La població ocupada resident

La població ocupada resident (POR) al front litoral, s'ha estimat a partir de la Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015 com 216.517 persones.

Aquesta població es distribueix segons el districte de residència del front litoral en un 43,5% a Sant Martí, un 34,6% a Sants-Montjuïc i 21,9% a Ciutat Vella. Cal tenir en compte que aquesta distribució està relacionada amb la distribució de la població resident a cada districte.

Figura 64. POR del front litoral segons districte de residència



Vegeu Taula Annex 11 IC 95% de la distribució de la POR segons districtes
Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Les característiques sociodemogràfiques de la població treballadora del front litoral són

- a) la majoria són homes (52,5%),
- b) el 50,1% té entre 30 i 44 anys,
- c) gairebé el 60% tenen estudis superiors i
- d) el 92,2% són persones nascudes a Espanya.

Taula 48. Característiques sociodemogràfiques de la POR al front litoral

Perfil de població	Absoluts	%
Homes	113.611	52,5%
Dones	102.905	47,5%
De 16 a 29	28.347	13,1%
De 30 a 44	108.562	50,1%
De 45 a 64	78.221	36,1%
De 65 a 74	..	..
Homes 16-29	13.963	6,4%
Homes 30-44	58.204	26,9%
Homes 45-64	40.955	18,9%
Homes 65-74	..	..
Dones 16-29	14.384	6,6%
Dones 30-44	50.358	23,3%
Dones 45-64	37.266	17,2%
Dones 65-74	..	..
Sense estudis	..	..
Estudis primaris	23.160	10,7%
Estudis secundaris	68.028	31,5%
Estudis superiors	124.622	57,7%
Nascuts a Espanya	199.563	92,2%
Nascuts fora d'Espanya	16.953	7,8%
POR front litoral	216.517	100,0%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

4.7. La relació entre LLTL i la POR

Per tal de sintetitzar les dades del mercat de treball del front litoral que s'han obtingut a partir de la Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015, s'analitzen alguns indicadors de relació entre els LLTL i la POR al front litoral.

En primer lloc, s'identifica cada districte en funció del seu excés o dèficit de LLTL en relació a la POR que té. Així, s'observa com Ciutat Vella i Sants-Montjuïc tenen excés de LLTL i Sant Martí és l'únic amb dèficit, essent superior la POR que els LLTL en aquest territori.

Figura 65. Relació entre LLTL – POR



Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

D'altra banda, també s'ha obtingut la taxa d'autocontenció laboral i la taxa d'autosuficiència laboral, definides en el primer capítol del present document. Els resultats mostren que, pel conjunt del front litoral, el 31,2% de la població resident treballa en aquest territori (taxa d'autocontenció); mentre que la taxa d'autosuficiència és lleugerament menor: el 28,2% dels LLTL al front litoral estan ocupats per població resident en aquest àmbit.

Segons els tres districtes, Sant Martí té la taxa d'autocontenció més elevada, del 23,9%, i Ciutat Vella la més baixa (16,8%). Pel que fa la taxa d'autosuficiència, Sant Martí té el valor més elevat, de gairebé el 25,1%. Ciutat Vella té el valor més baix: 14,4%.

Taula 49. Indicadors LLTL i POR

	Ciutat Vella	Sants-Montjuïc	Sant Martí	Front litoral
Taxa d'autocontenció	16,8%	19,9%	23,9%	31,2%
Taxa d'autosuficiència	14,4%	15,8%	25,1%	28,2%

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

5. ANNEX

En el següent annex es presenten els intervals de confiança (IC) al 95% dels principals indicadors analitzats. Es tracta d'un mostreig estratificat polietàpic, on la distribució és no proporcional.

5.1. Mobilitat dels residents

Taula Annex 1. IC 95% de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons districte de residència

Front litoral	Desplaçaments segons districte de residència	
	%	IC 95%
Ciutat Vella	20,4	[19,5 , 21,3]
Sants - Montjuïc	35,0	[34,0 , 36,1]
Sant Martí	44,6	[43,4 , 45,7]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 2. IC 95% de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons districte de residència i motiu agregat del desplaçament

Front litoral	Desplaçaments segons districte de residència i motiu	
	%	IC 95%
Mobilitat ocupacional	17,7	[16,8 , 18,5]
Mobilitat personal	38,5	[37,4 , 39,6]
Tornada a casa ocupacional	13,4	[12,7 , 14,2]
Tornada a casa personal	30,4	[29,4 , 31,5]

Ciutat Vella	Desplaçaments segons districte de residència i motiu	
	%	IC 95%
Mobilitat ocupacional	17,8	[15,9 , 19,8]
Mobilitat personal	37,8	[35,3 , 40,2]
Tornada a casa ocupacional	14,4	[12,6 , 16,2]
Tornada a casa personal	30,0	[27,7 , 32,3]

Sants-Montjuïc	Desplaçaments segons districte de residència i motiu	
	%	IC 95%
Mobilitat ocupacional	18,3	[16,8 , 19,8]
Mobilitat personal	38,1	[36,2 , 40,0]
Tornada a casa ocupacional	13,3	[12,0 , 14,6]
Tornada a casa personal	30,3	[28,5 , 32,1]

Sant Martí	Desplaçaments segons districte de residència i motiu	
	%	IC 95%
Mobilitat ocupacional	17,1	[15,8 , 18,4]
Mobilitat personal	39,1	[37,4 , 40,8]
Tornada a casa ocupacional	13,1	[11,9 , 14,2]
Tornada a casa personal	30,7	[29,2 , 32,3]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 3. IC 95% de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons districte de residència i mode de transport

Front litoral	Desplaçaments segons districte de residència i mode de transport	
	%	IC 95%
Modes no motoritzats	53,2	[52,0 , 54,3]
Transport públic	30,4	[29,3 , 31,4]
Transport privat	16,5	[15,6 , 17,3]

Ciutat Vella	Desplaçaments segons districte de residència i mode de transport	
	%	IC 95%
Modes no motoritzats	57,4	[54,9 , 59,9]
Transport públic	28,6	[26,3 , 30,9]
Transport privat	14,0	[12,2 , 15,7]

Sants-Montjuïc	Desplaçaments segons districte de residència i mode de transport	
	%	IC 95%
Modes no motoritzats	51,9	[50,0 , 53,8]
Transport públic	32,5	[30,7 , 34,3]
Transport privat	15,6	[14,2 , 17,0]

Sant Martí	Desplaçaments segons districte de residència i mode de transport	
	%	IC 95%
Modes no motoritzats	52,2	[50,5 , 53,9]
Transport públic	29,5	[28,0 , 31,1]
Transport privat	18,3	[17,0 , 19,6]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 4. IC 95% de la distribució de la mobilitat dels residents al front litoral segons tipus de desplaçament

Front litoral	Desplaçaments residents segons tipus	
	%	IC 95%
Interns	53,7	[52,6 , 54,9]
Connexió	41,3	[40,2 , 42,5]
Externs	4,9	[4,4 , 5,4]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

5.2. Mobilitat al front litoral

Taula Annex 5. IC 95% de la distribució de la mobilitat al front litoral segons tipus de desplaçaments

Front litoral	Desplaçaments segons tipus	
	%	IC 95%
Interns	37,3	[36,4 , 38,1]
Connexió	62,7	[61,9 , 63,6]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 6. IC 95% de la distribució de la mobilitat al front litoral segons motiu agregat del desplaçament

Front litoral	Desplaçaments segons motiu	
	%	IC 95%
Mobilitat ocupacional	22,0	[21,3 , 22,8]
Mobilitat personal	34,5	[33,7 , 35,4]
Tornada a casa ocupacional	16,6	[16,0 , 17,3]
Tornada a casa personal	26,8	[26,0 , 27,6]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 7. IC 95% de la distribució de la mobilitat al front litoral segons mode de transport

Front litoral	Desplaçaments segons mode de transport	
	%	IC 95%
Modes no motoritzats	41,0	[40,1 , 41,9]
Transport públic	36,7	[35,9 , 37,6]
Transport privat	22,3	[21,5 , 23,0]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

5.3. Mobilitat per feina al front litoral

Taula Annex 8. IC 95% de la distribució de la mobilitat per feina al front litoral segons tipus

Front litoral	Desplaçaments per feina al front litoral segons tipus	
	%	IC 95%
Interns	29,1	[26,6 , 31,5]
Connexió	70,9	[68,5 , 73,4]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 9. IC 95% de la distribució de la mobilitat per feina al front litoral segons mode de transport

Front litoral	Desplaçaments per feina al front litoral segons mode de transport	
	%	IC 95%
Modes no motoritzats	17,5	[15,5 , 19,6]
Transport públic	41,7	[39,0 , 44,3]
Transport privat	40,8	[38,2 , 43,5]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 10. IC 95% de la distribució dels LLTL segons districtes

Front litoral	LLTL segons districtes	
	%	IC 95%
Ciutat Vella	23,3	[20,9 , 25,7]
Sants-Montjuïc	39,2	[36,5 , 42,0]
Sant Martí	37,5	[34,7 , 40,2]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015

Taula Annex 11. IC 95% de la distribució de la POR segons districtes

Front litoral	POR segons districtes	
	%	IC 95%
Ciutat Vella	21,9	[19,3 , 24,6]
Sants-Montjuïc	34,6	[31,5 , 37,6]
Sant Martí	43,5	[40,4 , 46,7]

Font: Base de dades de mobilitat en dia feiner 2013-2015