

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2021 (EMEF 2021)

La mobilitat a l'àmbit del Sistema Integrat
de Mobilitat Metropolitana de Barcelona

Juny de 2022

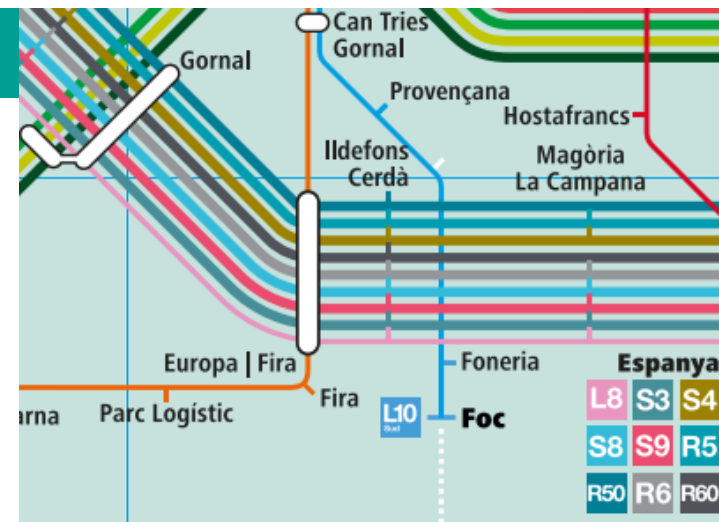
PRESENTACIÓ	6
MARC DE REFERÈNCIA	11
LA MOBILITAT EN DIA FEINER	13
1 Característiques bàsiques de la mobilitat	14
1.1 Perfils bàsics de la mobilitat	14
1.2 Anàlisi territorial	15
1.3 Població no mòbil	18
2 Motiu del desplaçament	20
2.1 Dades generals	20
2.2 Anàlisi territorial	24
2.3 Teletreball i ensenyament a distància	27
3 Mode de transport	28
3.1 Dades generals	28
3.2 Anàlisi territorial	38
3.3 Multimodalitat i cadenes modals	41
3.4 Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat	44
4 Motiu de desplaçament i mode de transport	50
4.1 Dades generals	50
5 El temps de la mobilitat	51
5.1 Distribució horària dels desplaçaments	51
5.2 Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	54
6 La distància dels desplaçaments	60
6.1 Dades generals	60
6.2 Distància segons motiu del desplaçament	61
6.3 Distància segons mode de transport	62
6.4 Anàlisi territorial	63

7	Dinàmiques territorials de la mobilitat	64
7.1	Tipus de fluxos al SIMMB	64
7.2	Àmbits territorials	66
7.3	Comarques	79
7.4	Indicadors de síntesi	99
8	Anàlisi de la mobilitat segons segments de població	102
8.1	Grau de mobilitat	102
8.2	Pautes de mobilitat segons segments de població	105
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA		112
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. 2021		113
1	Avaluació de la xarxa de transport públic	113
1.1	Segons variables territorials	113
1.2	Segons variables sociodemogràfiques	114
2	Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport	115
2.1	Segons variables territorials	115
2.2	Segons variables sociodemogràfiques	116
3	Avaluació de la por a patir un accident	117
3.1	Segons variables territorials	117
3.2	Segons variables sociodemogràfiques	118
4	Afectacions de les restriccions a la Zona Baixes Emissions Rondes de Barcelona	119
4.1	Segons variables territorials	119
4.2	Segons variables sociodemogràfiques	120
4.3	Solucions a les afectacions segons variables territorials	121
4.4	Solucions a les afectacions segons variables sociodemogràfiques	122

5	Nivell d'ocupació dels mitjans de transport públic segons franges horàries	123
5.1	Dades generals	123
6	Úa habitual dels títols de transport públic	124
6.1	Segons variables territorials	124
6.2	Segons variables sociodemogràfiques	125
7	Grau de confiança dels mitjans de transport	126
7.1	Dades generals	126
7.2	Segons variables sociodemogràfiques	127
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. COMPARATIVA ENTRE ONADES		132
1	Recuperació dels hàbits de mobilitat	132
1.1	Segons variables territorials	132
2	Canvi de mitjà de transport	133
2.1	Segons variables territorials	133
3	Motiu per canviar de mitjà de transport	134
3.1	Dades generals	134
4	Canvi d'ús dels mitjans de transport segons persones usuàries habituals	135
4.1	Dades generals	135
5	Perspectives en l'ús del transport públic	136
5.1	Dades generals	136
6	Efectivitat de les mesures contra la covid-19 al transport públic	137
6.1	Dades generals	137

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. ESPECÍFIC ONADES	138
1 Disposició de permís de conduir. 1a onada	138
1.1 Segons variables territorials	138
1.2 Segons variables sociodemogràfiques	139
2 Nombre mitjà de vehicle per llar i tipus. 1a onada	141
2.1 Segons variables territorials	141
2.2 Segons variables sociodemogràfiques	142
3 Titularitat del cotxe. 1a onada	143
3.1 Segons variables territorials	143
4 Afectacions a la gratuïtat dels peatges. 2a onada	144
4.1 Segons variables territorials	144
4.2 Segons variables sociodemogràfiques	145
5 Desplaçaments afectats per la gratuïtat dels peatges. 2a onada	146
5.1 Segons variables territorials	146
5.2 Segons variables sociodemogràfiques	147
6 Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges. 2a onada	148
6.1 Segons variables territorials	148
6.2 Segons variables sociodemogràfiques	149
7 Conseqüències de la gratuïtat dels peatges. 2a onada	150
7.1 Dades generals	150
ANNEX I. Evolució temporal RMB 2011-2021	151
FITXA TÈCNICA	168
QÜESTIONARI	172

PRESENTACIÓ



- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 és estadística oficial.
- **L'objectiu de l'informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2021, de la població de 16 i més anys resident a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), àmbit de planificació del pdM i del PDI.**
- En l'edició del 2021, el treball de camp es va dur a terme en dues onades:
 - La primera, durant els mesos de maig i juny de 2021.
 - La segona, durant els mesos d'octubre i novembre de 2021.
- Durant el període de treball de camp s'ha realitzat un seguiment constant dels principals condicionants externs els quals podien ser motiu de modificació de pautes de mobilitat com les incidències en la xarxa viària (SCT) i en la xarxa de transport públic (ATM), les condicions meteorològiques (Meteocat) i les mesures per a la prevenció i la seguretat relacionades amb la pandèmia de la Covid-19.
- El treball de camp no s'ha interromput en cap moment.
- Les mesures derivades de la pandèmia de la Covid-19 amb afectacions a la mobilitat han estat:
 - Durant el període de treball de camp de la primera onada eren vigents restriccions en aforaments de determinades activitats (la cultura, l'oci, compres, activitats extraescolars, ensenyament presencial, etc.), així com, limitacions de mobilitat (toc de queda nocturn, confinaments comarcals o altres).
 - De manera generalitzada les restriccions derivades de la pandèmia de la Covid-19 que afecten directament als desplaçaments de les persones es van anar eliminant progressivament durant la tardor del 2021. Malgrat això, cal tenir en compte que algunes restriccions i recomanacions relacionades amb els aforaments, horaris i teletreball poden ser visibles en els resultats de l'EMEF.

- L'informe general s'estructura en tres blocs.

BLOC 1. MARC DE REFERÈNCIA

- Contextualització d'algunes característiques territorials i de la situació demogràfica a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.

BLOC 2. LA MOBILITAT EN DIA FEINER

- S'analitzen els desplaçaments de la població general en un dia laborable.
 - S'inclouen els desplaçaments *in itinere* (per accedir a la feina) de la població que fa 8 o més viatges per motius laborals; no així els *in labore* d'aquest grup poblacional.
- La informació recollida en aquesta primera part es refereix als aspectes següents:
 - El motiu de desplaçament.
 - El mode/mitjà de transport utilitzat.
 - El temps de la mobilitat.
 - Els fluxos de mobilitat
 - La mobilitat diferencial segons el segment de població.

BLOC 3. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- A la segona part de l'informe s'estudia la dimensió subjectiva de la mobilitat de les persones enquestades. En aquesta edició hi ha tres tipus d'anàlisi:
 - Anàlisi que fa referència al conjunt de l'operació, amb dades pel total del 2021. Són preguntes que s'han fet en les dues onades.
 - Anàlisi en el que es poden comparar les dades entre les dues onades, ja que fan referència a moments temporals diferents.
 - Anàlisi amb les dades específiques de cada onada, amb les preguntes que només s'han fet en el període esmentat.

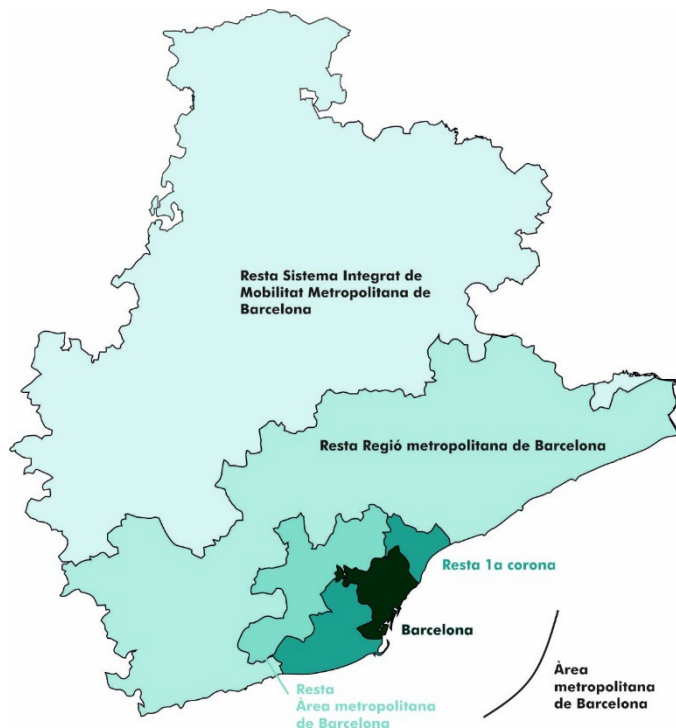
- Els temes tractats en aquests tres apartats son:
 - Apartat 2021:
 - Avaluació de la xarxa de transport públic
 - La satisfacció en l'ús dels mitjans de transport
 - L'avaluació de la por a patir un accident
 - Les afectacions de les restriccions de la ZBE
 - La percepció d'ocupació i títols de transport utilitzats al transport públic
 - El grau de confiança als mitjans de transport
 - Comparativa entre onades:
 - S'estudien els canvis de pautes de mobilitat entre la situació en el moment del treball de camp de les dues onades i la previsible a curt termini, a partir de la tardor del 2021 i del hivern del 2022, segons onades.
 - Específic onades:
 - De la primera onada s'analitzen dades en relació a la finança i permisos de vehicle a la llar i de la segona onada dades sobre l'impacte de la gratuïtat de peatges a algunes autopistes catalanes i els canvis de pautes de mobilitat que això ha generat.

ANNEX

- Al final del document s'introdueix un annex d'evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat per l'àmbit de l'RMB.

La divisió territorial utilitzada per analitzar la mobilitat a l'àmbit territorial del SIMMB correspon a:

Àmbits territorials

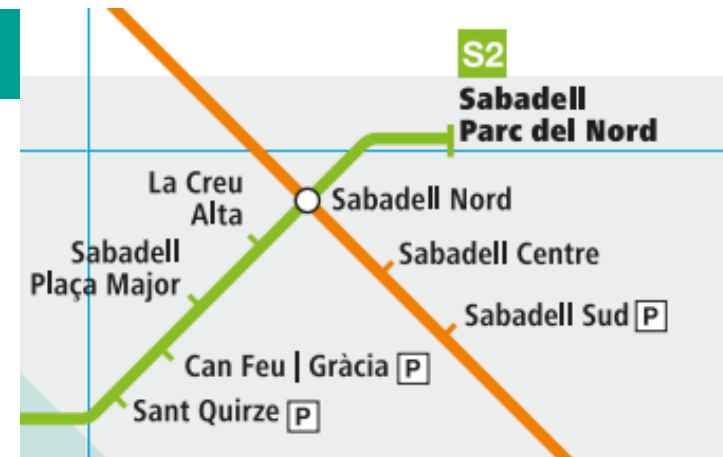


Comarques



- Al llarg de l'informe també es fa una anàlisi de resultats segons variables sociodemogràfiques: sexe, grups d'edat, situació professional, nivell d'estudis finalitzats i grau de discapacitat.
- Per efecte dels arrodoniments en la ponderació dels desplaçaments, és possible que algunes dades desagregades no sumin exactament el nombre total de desplaçaments. Aquest fet només afecta el darrer dígit i no comporta una interpretació incorrecta.

MARC DE REFERÈNCIA

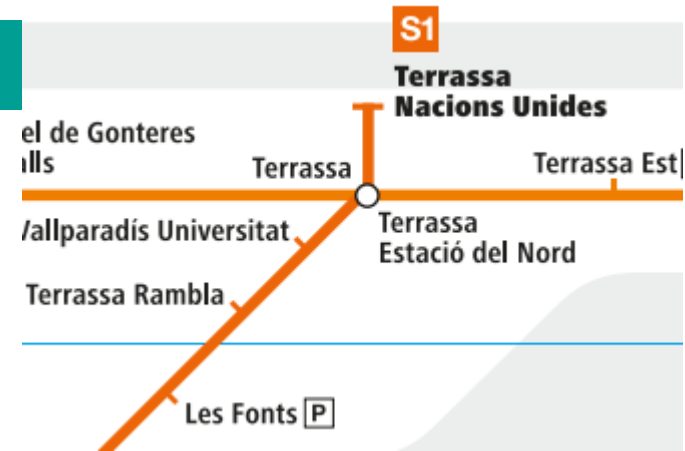


- El Sistema de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), té una extensió de 7.726 km², i representa el 24% del territori de Catalunya.
- La superfície de sòl urbà*, segons dades del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. (any 2021), és de 1,060,3 km², i representa el 13,7% del total de l'àmbit. Així, la densitat total de població és de 739,7 hab/km², però si només es considera el sòl urbà, la densitat arriba a 5.390,1 hab/km².

* Superfície que inclou nuclis urbans i urbanitzables, zones urbanes de baixa densitat, zones industrials i comercials, infraestructura viària, etc..

Informació bàsica demogràfica i social		2020		2021		Diferències 2020-2021		Font d'informació
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total SIMMB	5.743.402	100,0%	5.714.949	100,0%	-28.453	-0,5%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.664.182	29,0%	1.636.732	28,6%	-27.450	-1,6%	
	Resta 1a Corona	1.275.475	22,2%	1.283.741	22,5%	8.266	0,6%	
	Total 1a Corona	2.939.657	51,2%	2.920.473	51,1%	-19.184	-0,7%	
	Resta AMB	399.622	7,0%	383.454	6,7%	-16.168	-4,0%	
	Total AMB	3.339.279	58,1%	3.303.927	57,8%	-35.352	-1,1%	
	Resta RMB	1.883.105	32,8%	1.887.624	33,0%	4.519	0,2%	
	Total RMB	5.222.384	90,9%	5.191.551	90,8%	-30.833	-0,6%	
	Resta SIMMB	521.018	9,1%	523.398	9,2%	2.380	0,5%	
Taxa d'aturT4	Província de Barcelona	13,7%		9,6%		-4,1%		INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona	12,3%		6,6%		-5,7%		

LA MOBILITAT EN DIA FEINER



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils bàsics de la mobilitat

- Les persones de 16 anys i més residents al SIMMB realitzen, en un dia feiner, gairebé 18 milions de desplaçaments, el que equival a 3,7 desplaçaments per persona al dia.
 - La població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris (comercials, taxistes, transportistes, etc.), que representen l'1,4% de la població total, fan una mica més d'un milió de desplaçaments *in labore*, amb una mitjana diària de 15,3 desplaçaments per persona al dia.
- La població general realitza 16,9 milions de desplaçaments totals, equivalent a 3,5 desplaçaments per persona al dia.
- Sense considerar la població sense mobilitat (un 9,7% sobre el global) la mitjana de desplaçaments augmenta a 3,9 desplaçaments per persona al dia.
 - De la població amb mobilitat, només el 0,7% realitza un desplaçament al dia. Destaca la població que realitza 2 desplaçaments (el 37,2%) o 4 desplaçaments (28,6% del total). El 6,8% en realitza 3 i el 26,7% restant realitza 5 o més desplaçaments.

	Individu		Desplaçaments		Mitjana
	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població general amb mobilitat	4.358.418	90,3%	16.909.491	94,1%	3,9
Població general sense mobilitat	467.639	9,7%	-	-	-
Total població general	4.826.057	100%	16.909.491	94,1%	3,5
Població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris*	69.124	1,4%	1.054.319**	5,9%	15,3
Total SIMMB	4.826.057	100%	17.963.810	100%	3,7

* Els 69.124 individus estan integrats als 4.826.057 individus de la població general amb mobilitat

** Només desplaçaments *in labore*

Nota: a partir d'aquest subcapítol no es tindran en compte en l'anàlisi els desplaçaments *in labore* de la població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris.

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

- Els àmbits de la resta del SIMMB i la resta de la RMB estan lleugerament per sobre de la mitjana global de desplaçaments per persona i dia. Contràriament, la resta de la primera corona és on la mitjana de desplaçaments per persona és més baixa.

Corones		Individus		Desplaçaments	
		Absoluts	%	Absoluts	%
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.295.186	90,8%	4.933.058	29,2%
	Població general sense mobilitat	130.580	9,2%	-	-
	Total	1.425.766	100%	4.933.058	29,2%
Resta 1a corona	Població general amb mobilitat	959.602	90,1%	3.656.714	21,6%
	Població general sense mobilitat	105.607	9,9%	-	-
	Total	1.065.209	100%	3.656.714	21,6%
Total 1a corona	Població general amb mobilitat	2.254.788	90,5%	8.589.772	50,8%
	Població general sense mobilitat	236.187	9,5%	-	-
	Total	2.490.975	100%	8.589.772	50,8%
Resta AMB	Població general amb mobilitat	296.620	90,2%	1.147.701	6,8%
	Població general sense mobilitat	32.298	9,8%	-	-
	Total	328.918	100%	1.147.701	6,8%
Total AMB	Població general amb mobilitat	2.551.408	90,5%	9.737.473	57,6%
	Població general sense mobilitat	268.485	9,5%	-	-
	Total	2.819.893	100%	9.737.473	57,6%
Resta RMB	Població general amb mobilitat	1.414.116	90,0%	5.588.663	33,1%
	Població general sense mobilitat	156.411	10,0%	-	-
	Total	1.570.527	100%	5.588.663	33,1%
Total RMB	Població general amb mobilitat	3.965.524	90,3%	15.326.136	90,6%
	Població general sense mobilitat	424.897	9,7%	-	-
	Total	4.390.420	100%	15.326.136	90,6%
Resta SIMMB	Població general amb mobilitat	392.894	90,2%	1.583.355	9,4%
	Població general sense mobilitat	42.743	9,8%	-	-
	Total	435.637	100%	1.583.355	9,4%
Total SIMMB	Població general amb mobilitat	4.358.418	90,3%	16.909.491	100%
	Població general sense mobilitat	467.639	9,7%	-	-
	Total	4.826.057	100%	16.909.491	100%

Mitjana dels desplaçaments (tota la població)



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

Total SIMMB

Població general amb mobilitat

4.358.418

Població general sense mobilitat

467.639

Desplaçaments totals

16.909.491

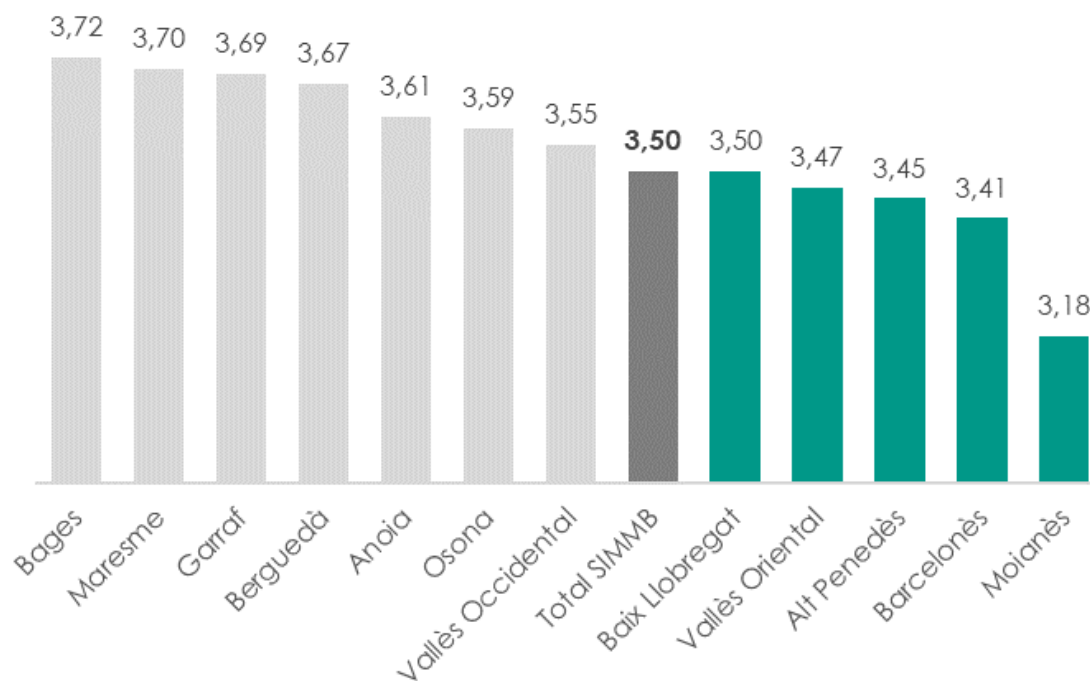
Comarca		Individus		Desplaçaments		Mitjana
		Absoluts	%	Absoluts	%	
Alt Penedès	Població general amb mobilitat	80.934	89,1%	313.236	1,9%	3,9
	Població general sense mobilitat	9.859	10,9%	-	-	
	Total	90.793	100%	313.236	1,9%	3,4
Anoia	Població general amb mobilitat	92.736	90,3%	370.567	2,2%	4,0
	Població general sense mobilitat	9.935	9,7%	-	-	
	Total	102.671	100%	370.567	2,2%	3,6
Bages	Població general amb mobilitat	137.860	91,2%	563.056	3,3%	4,1
	Població general sense mobilitat	13.385	8,8%	-	-	
	Total	151.245	100%	563.056	3,3%	3,7
Baix Llobregat	Població general amb mobilitat	622.123	89,6%	2.433.189	14,4%	3,9
	Població general sense mobilitat	72.347	10,4%	-	-	
	Total	694.470	100%	2.433.189	14,4%	3,5
Barcelonès	Població general amb mobilitat	1.782.315	90,5%	6.720.777	39,7%	3,8
	Població general sense mobilitat	187.268	9,5%	-	-	
	Total	1.969.583	100%	6.720.777	39,7%	3,4
Berguedà	Població general amb mobilitat	30.623	89,6%	125.581	0,7%	4,1
	Població general sense mobilitat	3.572	10,4%	-	-	
	Total	34.195	100%	125.581	0,7%	3,7
Garraf	Població general amb mobilitat	120.252	92,5%	479.794	2,8%	4,0
	Població general sense mobilitat	9.742	7,5%	-	-	
	Total	129.994	100%	479.794	2,8%	3,7
Maresme	Població general amb mobilitat	352.103	91,5%	1.424.353	8,4%	4,0
	Població general sense mobilitat	32.817	8,5%	-	-	
	Total	384.920	100%	1.424.353	8,4%	3,7
Moianès	Població general amb mobilitat	10.456	86,7%	38.377	0,2%	3,7
	Població general sense mobilitat	1.601	13,3%	-	-	
	Total	12.057	100%	38.377	0,2%	3,2
Osona	Població general amb mobilitat	121.219	89,5%	485.775	2,9%	4,0
	Població general sense mobilitat	14.250	10,5%	-	-	
	Total	135.469	100%	485.775	2,9%	3,6
Vallès Occidental	Població general amb mobilitat	695.159	89,8%	2.751.391	16,3%	4,0
	Població general sense mobilitat	78.872	10,2%	-	-	
	Total	774.031	100%	2.751.391	16,3%	3,6
Vallès Oriental	Població general amb mobilitat	312.637	90,2%	1.203.396	7,1%	3,8
	Població general sense mobilitat	33.992	9,8%	-	-	
	Total	346.629	100%	1.203.396	7,1%	3,5
Total SIMMB	Població general amb mobilitat	4.358.418	90,3%	16.909.491	100,0%	3,9
	Població general sense mobilitat	467.639	9,7%	-	-	
	Total	4.826.057	100%	16.909.491	100%	3,5

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

- S'observen diferències significatives en el grau de mobilitat de les persones residents en funció de la comarca de residència: el valor màxim es dona entre la població resident al Bages i el Maresme (3,7 en ambdós casos) i el mínim entre les persones residents al Barcelonès (3,4) i al Moianès (3,1).

Mitjana dels desplaçaments (tota la població)



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

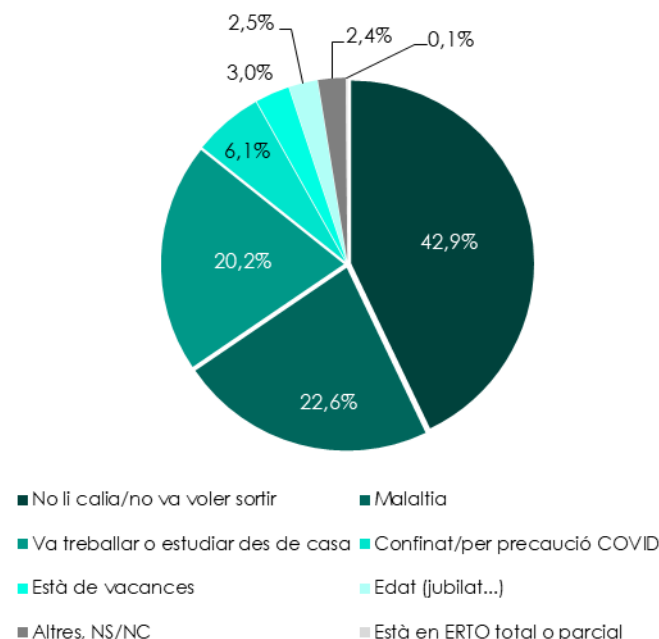
1.3. Població no mòbil

- Al conjunt del SIMMB hi ha un total de 467.639 persones que han declarat no haver realitzat cap desplaçament el dia anterior a l'enquesta (població no mòbil), el 9,7% del total de població entrevistada. Els col·lectius amb una major proporció de població no mòbil són la població de 65 i més anys, jubilades pensionistes i les persones dedicades a les tasques de la llar, i seguit de la població en atur.
- Els principals motius per no sortir de casa són força variats. El grup majoritari està format per persones que no tenen la necessitat de desplaçar-se, o bé no volen (42,9%), seguit dels que declaren estar malalts i malaltes (22,6%) i dels que van treballar o estudiar des de casa (20,2%). El 6,1% no va sortir de casa perquè estava confinat o per precaució de la covid-19.

	Distribució dins el grup no mòbil	Distribució pel total de la població SIMMB	Ràtio
Homes	41,9%	48,3%	0,9
Dones	58,1%	51,7%	1,1
16 a 29 anys	21,1%	17,8%	1,2
30 a 64 anys	47,8%	59,7%	0,8
65 i més anys	31,1%	22,5%	1,4
Actiu/va ocupat/da	40,7%	57,1%	0,7
Actiu/va en atur	14,8%	11,1%	1,3
Jubilat/da o pensionista	35,6%	24,7%	1,4
Tasques de la llar	2,0%	1,5%	1,4
Estudiant	7,0%	5,7%	1,2
Total SIMMB	100%	100%	1,0

*Quocient entre el pes relatiu de cada categoria dins del grup no mòbil i dins del total de població. Els valors inferiors a 1 indiquen presència reduïda i els valors superiors presència elevada.

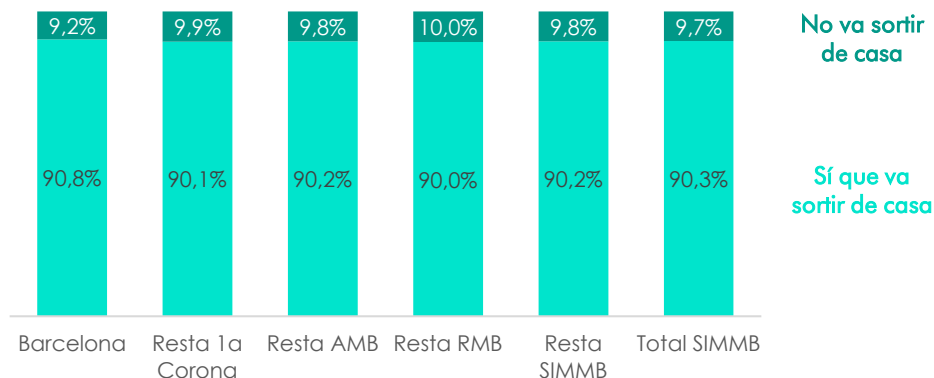
Raons per no sortir de casa



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Població no mòbil

- A la resta de l'RMB és on hi ha un major percentatge de població no mòbil (10,0%), en canvi a Barcelona és on hi ha menys població no mòbil (9,2%).

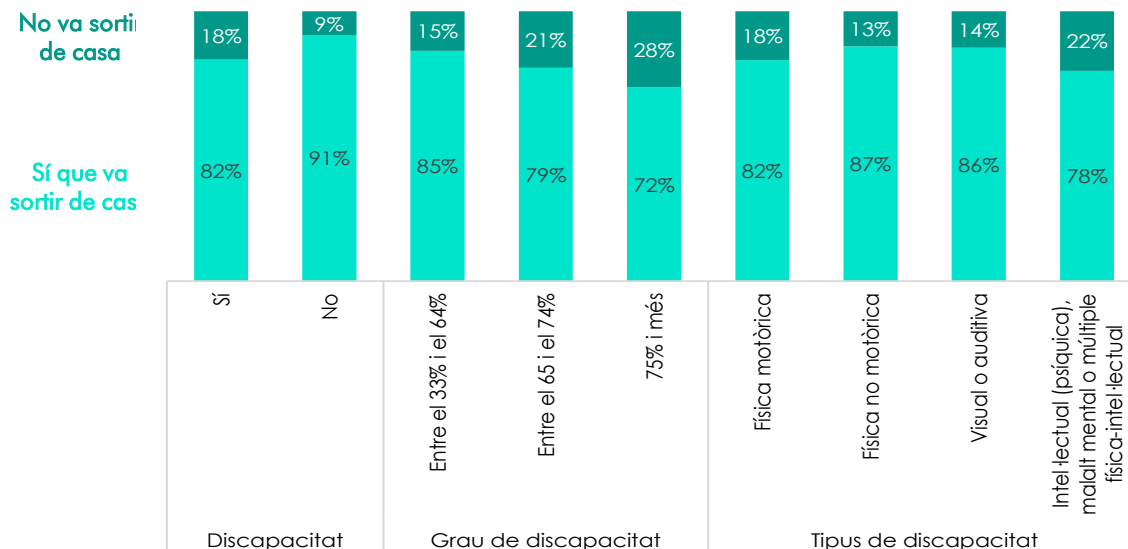


- La població no mòbil varia segons el grau i el tipus de discapacitat.

- D'entrada, la població amb discapacitat va sortir menys de casa (82%) que la població sense discapacitat (91%).

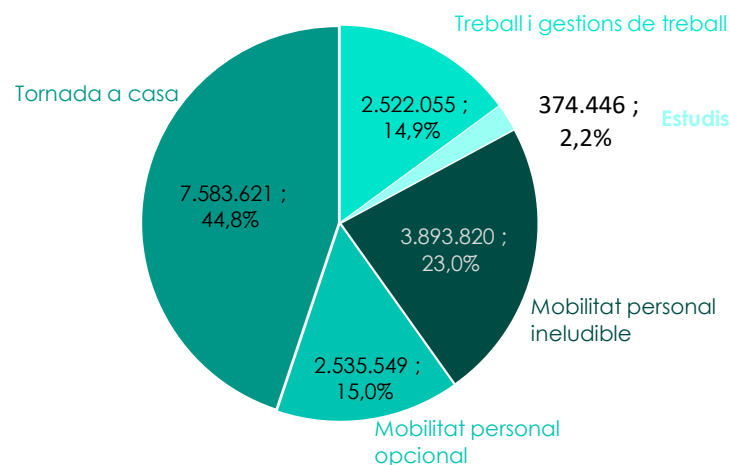
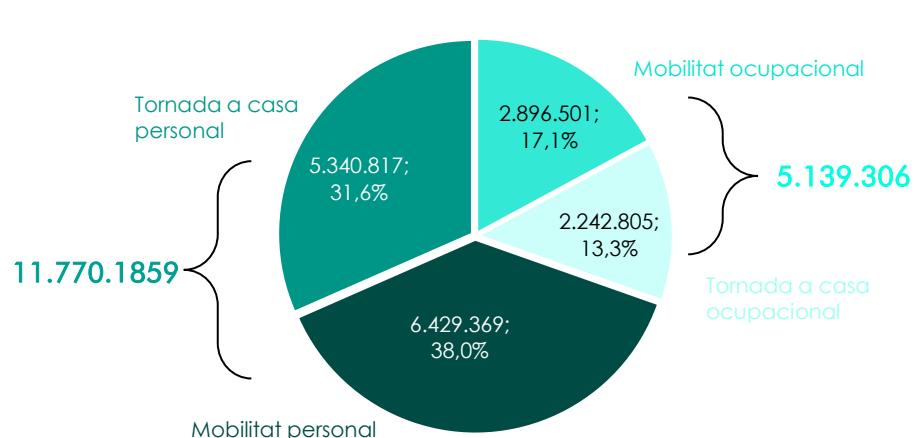
- A major grau de discapacitat més immobilitat, el 28% de la població amb un 75% i més de discapacitat no va sortir de casa.

- La discapacitat que genera un percentatge més alt d'immobilitat és la Intel·lectual, malalt mental o múltiple física-intel·lectual (22% immobilitat).



2.1. Dades generals

- Els desplaçaments per motius personals són els majoritaris, gairebé 12,0 milions (el 69,6% del total), mentre que els desplaçaments per motius ocupacionals són 5,1 milions (el 30,4%).
 - El 23% dels desplaçaments personals són per motius personals ineludibles, vinculats a compres quotidianes, metge, acompanyar persones,...; la mobilitat personal anomenada opcional, és el 15% de la mobilitat total.
- No tots els desplaçaments són pendulars: es produeixen 1,2 desplaçaments per cada tornada a casa, és a dir, el 18,7% dels desplaçaments d'anada no tenen la corresponent tornada a casa.
- El 81,3% de les tornades a casa són pendulars, és a dir, s'efectuen després d'un únic desplaçament associat a un motiu.
 - En el cas de les tornades associades a la mobilitat ocupacional (treball + estudis), el percentatge és el 77,4%
 - En la mobilitat personal, les tornades associades de caràcter pendular augmenten fins el 83,1%.



*Personal ineludible: compres quotidianes + metge + acompanyar + gestions personals + dinar, sopar no oci / personal opcional: compres no quotidianes + visita + oci + passeig + altres

2.1. Dades generals

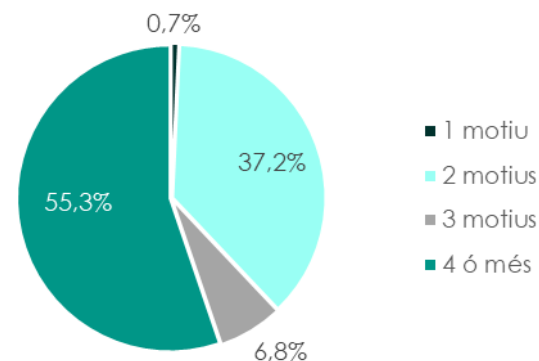
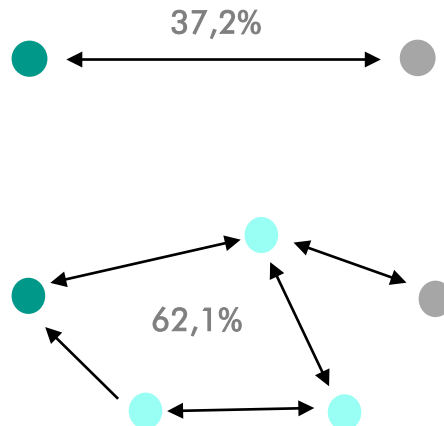
MOTIUS DE LA MOBILITAT DIÀRIA

- De la població resident al SIMMB considerada mòbil, el 73,3% té unes pautes de mobilitat diàries que s'expliquen amb 10 cadenes de motius:
 - En concret, les cadenes de motiu Personal-Tornada, Ocupacional-Tornada, Personal-Tornada-Personal-Tornada, Ocupacional-Tornada-Personal-Tornada expliquen la mobilitat diària de més de la meitat de la població del SIMMB (57,7%).
- Les agrupacions de 2 motius (desplaçaments pendulars) expliquen la mobilitat diària del 37,2% de la població del SIMMB. Aquelles que agrupen 3 o més motius expliquen el 62,9% de la mobilitat diària dels resident al SIMMB.

Cadena de motius	% població
PT	19,2%
OT	17,9%
PTPT	11,7%
OTPT	8,9%
PTPTPT	3,8%
OTOT	3,1%
PPT	2,8%
OPT	2,2%
OTPTPT	2,0%
PPTPT	1,8%
Altres *	26,7%

O= Ocupacional P= Personal i T= Tornada a casa

*Altres: tipologies de cadenes diferents a les deu principals



2.1. Dades generals

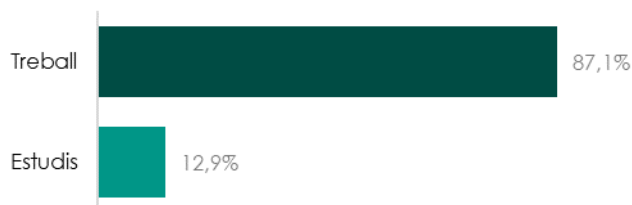
- Els principals motius pels quals es mou la població (sense considerar les tornades a casa) són, per aquest ordre: l'anar a treballar i gestions de treball (14,9%), les compres quotidianes (9,1%) i acompanyar o tenir cura de persones (8,6%).
- Els homes es desplacen més per motius ocupacionals que les dones, especialment per treball i gestions de feina (17,2%). Les dones, però, es desplacen més per motius personals que els homes, particularment per acompanyar i tenir cura de persones (10,1%) i anar a comprar (10,1%).

Motiu del desplaçament	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	1.418.268	17,2%	1.103.787	12,7%	2.522.055	14,9%
Estudis	178.307	2,2%	196.139	2,3%	374.446	2,2%
Mobilitat ocupacional	1.596.575	19,4%	1.299.926	15,0%	2.896.501	17,1%
Compres quotidianes	658.824	8,0%	880.048	10,1%	1.538.872	9,1%
Compres no quotidianes	104.655	1,3%	163.794	1,9%	268.450	1,6%
Metge/Hospital	130.338	1,6%	233.452	2,7%	363.790	2,2%
Visita amic/ga/familiar	195.253	2,4%	256.873	3,0%	452.126	2,7%
Acompanyar/tenir cura de persones	574.309	7,0%	873.864	10,1%	1.448.174	8,6%
Gestions personals	207.896	2,5%	212.217	2,4%	420.113	2,5%
Oci/diversió/espectacles/cinemes/Restaurants/esports	550.856	6,7%	483.971	5,6%	1.034.827	6,1%
Passejar	468.549	5,7%	425.877	4,9%	894.427	5,3%
D'altres desplaçaments	..	..	..	..	8.591	0,1%
Mobilitat personal	2.896.596	35,2%	3.532.773	40,7%	6.429.369	38,0%
Tornada a casa o domicili	3.743.552	45,4%	3.840.070	44,3%	7.583.621	44,8%
Total SIMMB	8.236.723	100%	8.672.769	100%	16.909.491	100%

2.1. Dades generals

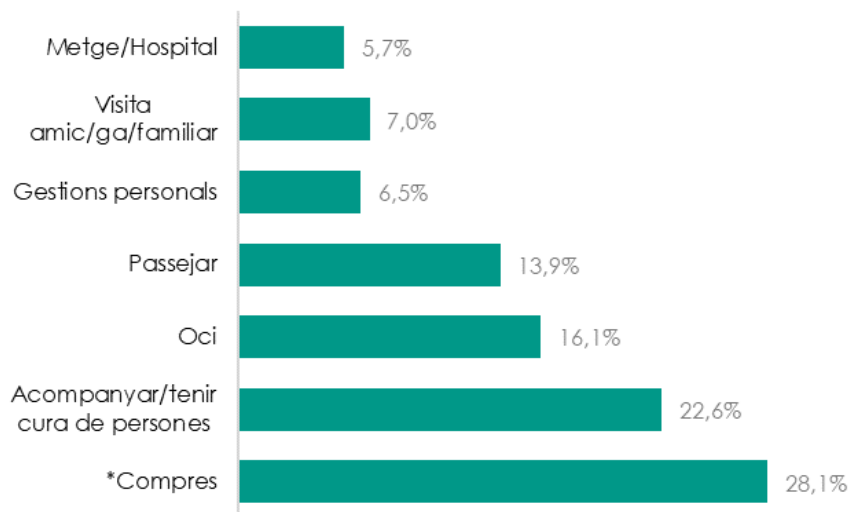
MOBILITAT OCUPACIONAL

- Els desplaçaments per anar a treballar són majoritaris en la mobilitat ocupacional.



MOBILITAT PERSONAL

- En la mobilitat personal, els desplaçaments generats per compres són els més destacats (28,1%), seguit de l'acompanyar/tenir cura de persones (22,6%), seguit de l'oci (16,1%).

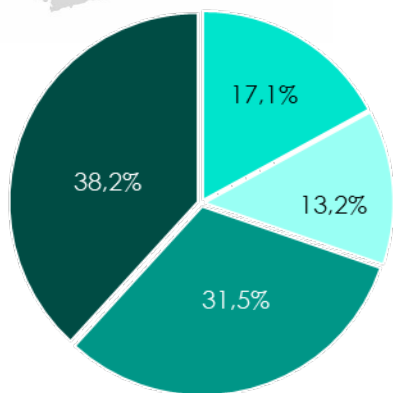


* Compres considera: Compres quotidianes i compres no quotidianes

2.2. Anàlisi territorial

- Els desplaçaments per motius personals (mobilitat personal i les seves respectives tornades a casa) són majoritaris en els desplaçaments interns (69,7%) i també en els de connexió (56,4%). La mobilitat ocupacional i les tornades a casa des d'aquests motius tenen un major pes en els fluxos de connexió que en els interns, 43,6% i 30,3%, respectivament.

**Desplaçaments interns
(16,69 milions)**



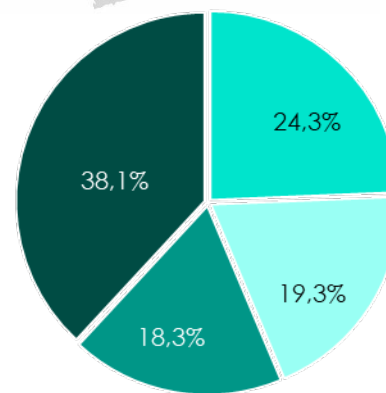
Mobilitat personal

Tornada a casa personal

Tornada a casa ocupacional

Mobilitat ocupacional

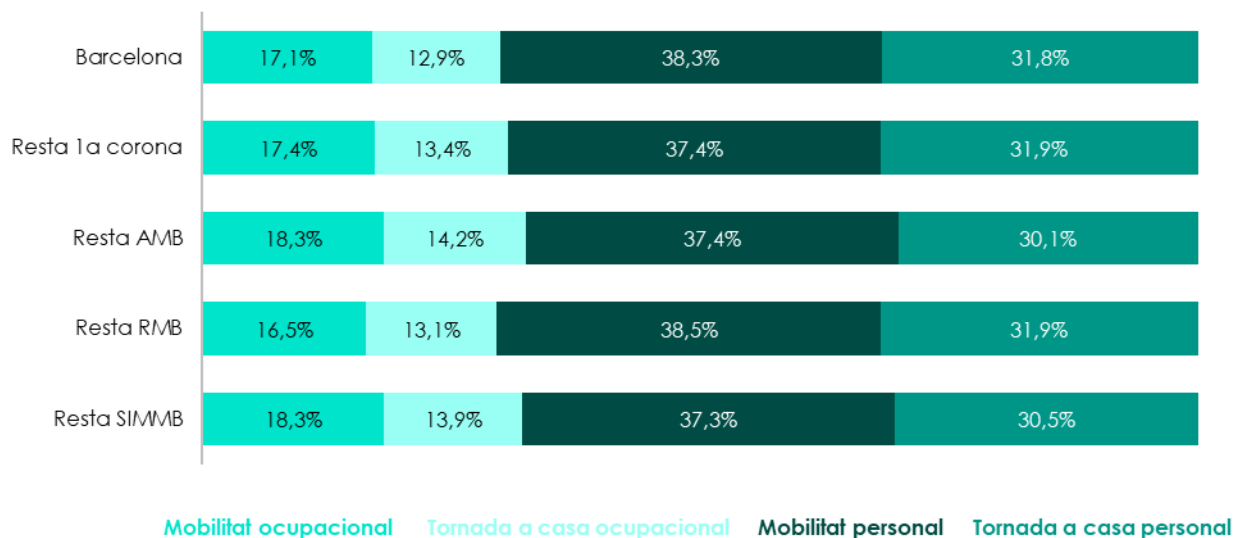
**Desplaçaments de connexió
(0,18 milions)**



Nota: La major proporció de desplaçaments de tornada a casa per motius personals que els desplaçaments d'anada en els fluxos de connexió, es deu a un nombre major de desplaçaments explicats com anades o tornades a segones residències en aquest tipus de desplaçaments, comptabilitzats dins d'aquest tipus de fluxos.

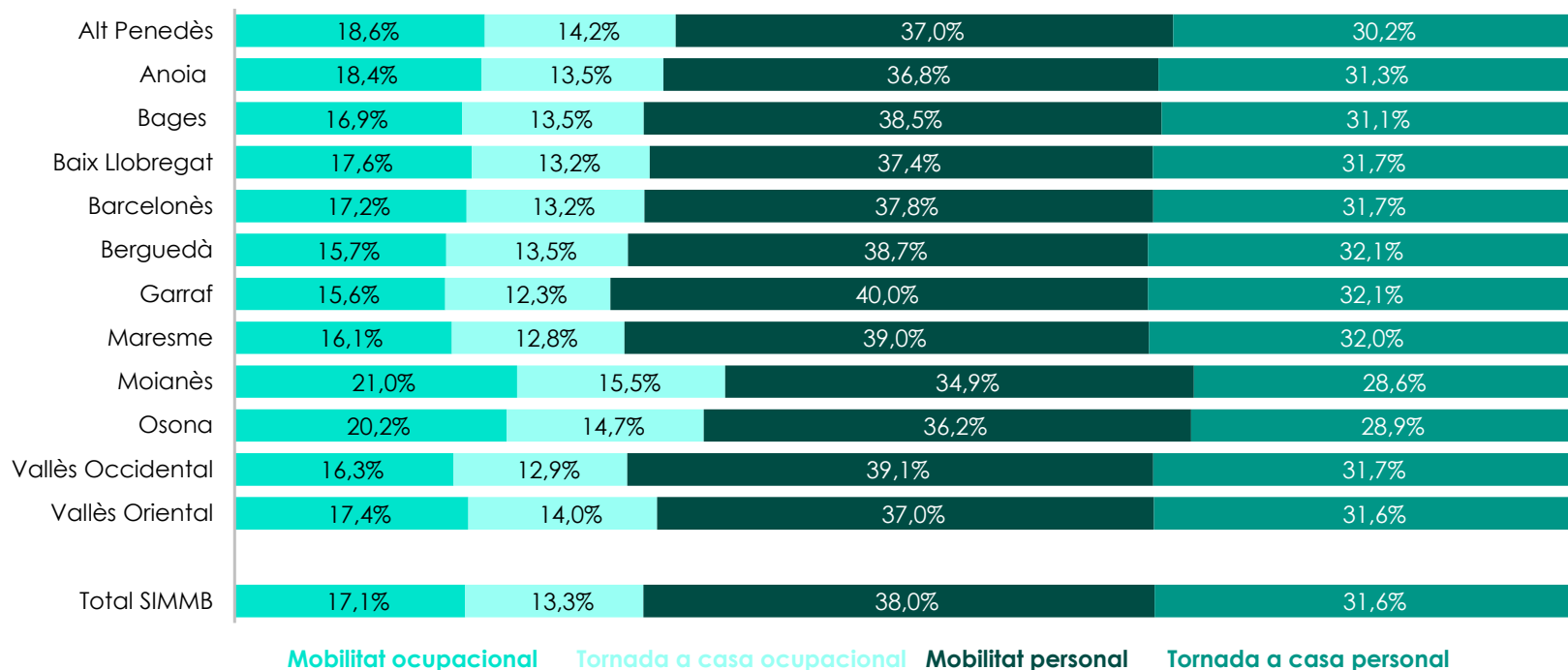
2.2. Anàlisi territorial

- Entre la població resident a la resta de la Regió Metropolitana de Barcelona, pren més importància la mobilitat personal que l'ocupacional, respecte de la resta d'àmbits territorials.



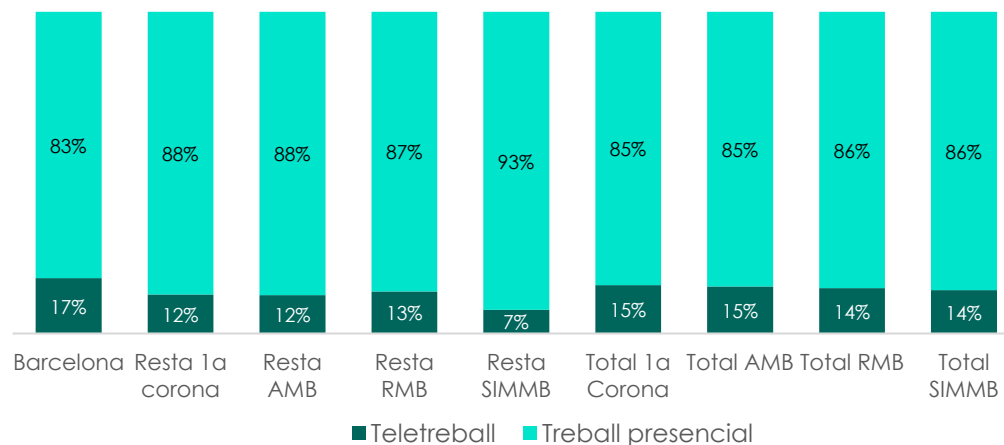
2.2. Anàlisi territorial

- En relació a la mobilitat ocupacional (treball i estudis), les comarques de l'Alt Penedès, Anoia, Baix Llobregat, Barcelonès, Moianès, Osona i Vallès Oriental són les que mostren uns valors per sobre de la mitjana global.
- Contràriament, les comarques amb major proporció de mobilitat personal són el Berguedà, el Maresme, el Garraf i el Vallès Occidental.

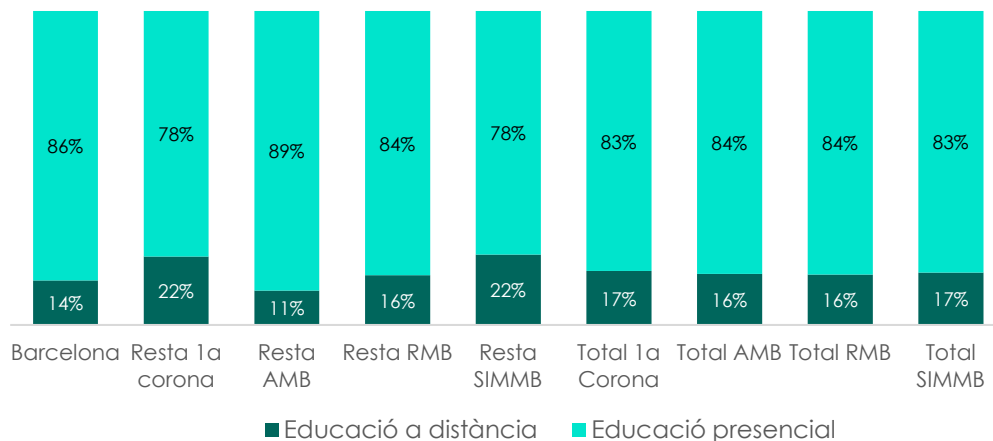


2.3. Teletreball i ensenyament a distància

- El 14% de les persones actives ocupades residents al SIMMB van teletreballar en un dia feiner tipus.
- Per àmbits territorials, la població activa de Barcelona va ser qui ho va fer amb major proporció (17%), mentre que la població de la resta SIMMB qui ho va fer en menor proporció (7%).

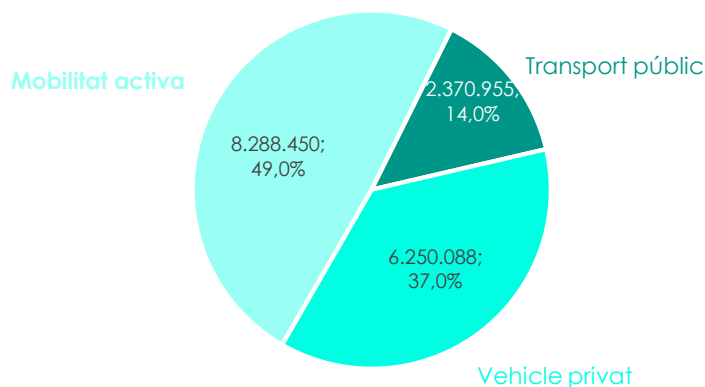


- L'ensenyament a distància en un dia feiner tipus es va donar en el 17% dels i les estudiants de 16 anys i més del SIMMB (una xifra superior al teletreball).
- Per àmbits territorials, a diferència del teletreball els i les estudiants de la Resta de la 1a corona i la Resta del SIMMB són els qui ho van fer amb major proporció (22%).

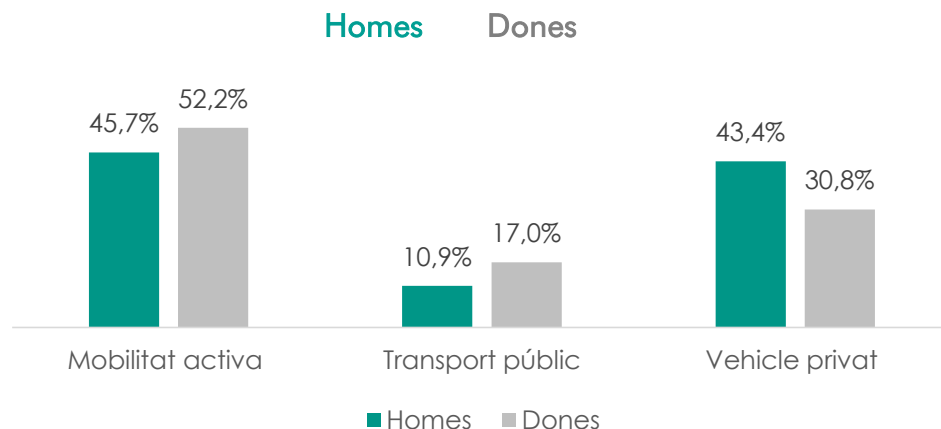


3.1. Dades generals

- El 49% dels desplaçaments de les persones residents al SIMMB es fan amb modes de mobilitat activa (a peu, en bicicleta, en VMPs, en cadira de rodes o scooter, vehicles per persones amb dificultats de mobilitat o similars). La resta de desplaçaments s'efectuen en vehicle privat (el 37,0%) i en transport públic (el 14%).



- Les dones residents al SIMMB es mouen de manera més sostenible que els homes, ja que realitzen el 52,2% dels seus desplaçaments en modes de mobilitat activa i el 17,0% en transport públic. Per contra, els homes realitzen més desplaçaments en vehicle privat (cotxe, moto, ciclomotor, furgoneta o camió) que les dones, 43,4% respecte el 30,8%.



Nota: La mobilitat activa inclou: caminar, bicicleta, cadira de rodes o scooter, vehicles per persones amb dificultats de mobilitat; patinet, patinet elèctric i altres ginys (VMP).

3.1. Dades generals

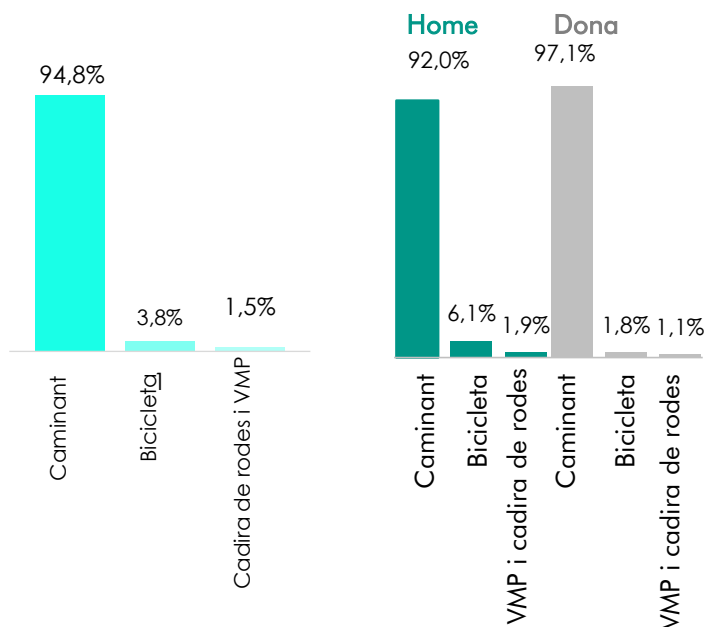
- Segons mitjans de transport, l'anar a peu és majoritari (46,4%), seguit dels desplaçaments en cotxe (31,8%).
- L'autobús i el metro són els següents mitjans més utilitzats, a molta més distància (5,2% i 4,9%, respectivament).

Mode de transport	Total	
	Desplaçaments	%
Caminant	7.853.431	46,4%
Bicicleta	311.759	1,8%
*Cadires de rodes o scooter	9.642	0,1%
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	113.618	0,7%
Total mobilitat activa	8.288.450	49,0%
Autobús	873.413	5,2%
Metro	830.528	4,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	564.559	3,3%
Resta transport públic	102.455	0,6%
Total transport públic	2.370.955	14,0%
Cotxe	5.370.628	31,8%
Moto i ciclomotor	664.715	3,9%
Furgoneta, camió i resta privat	214.745	1,3%
Total vehicle privat	6.250.088	37,0%
Total SIMMB	16.909.491	100%

3.1. Dades generals

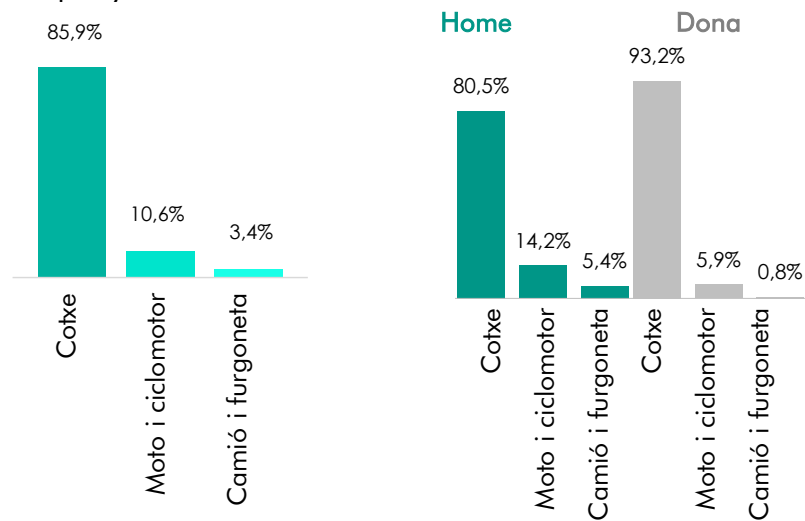
MOBILITAT ACTIVA

- Caminar és predominant en la mobilitat activa. Les dones es desplacen més a peu que els homes. En canvi, els homes fan més ús de la bicicleta que les dones (6,1% respecte el 1,8%).



VEHICLE PRIVAT

- El cotxe és predominant en els desplaçaments en transport privat: engloba el 85,9% del total de desplaçaments en aquest mitjà.
- Els homes fan més ús de la moto, ciclomotor i del camió i furgoneta que les dones.
- Cal destacar que dels desplaçaments en cotxe fets per les dones, el 24,2% corresponen a cotxe com a acompanyant i el 75,8% restant com a conductores. En canvi, només el 6,4% dels desplaçaments dels homes són en cotxe com a acompanyat.

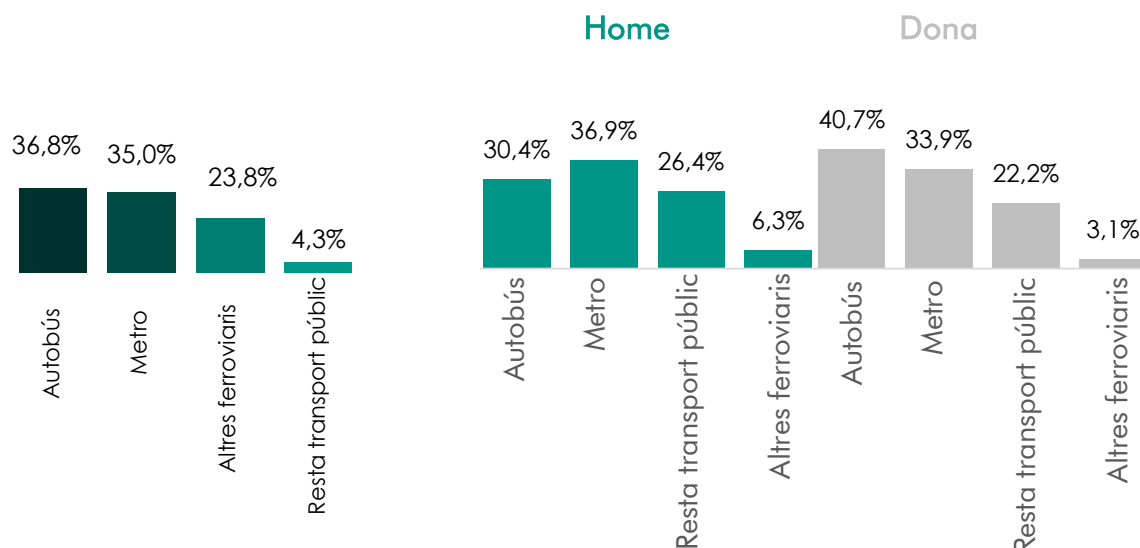


Nota: Els modes cotxe, moto i ciclomotor contemplem les variants com a conductor i com a acompanyant.

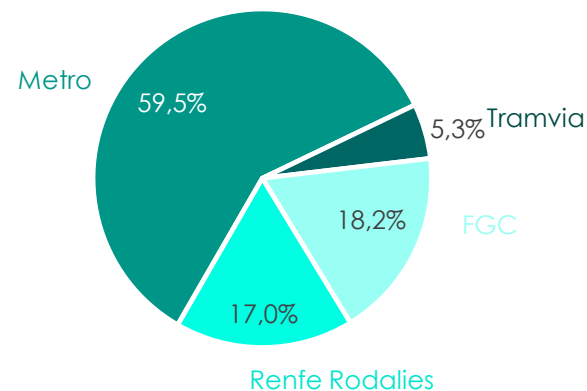
3.1. Dades generals

TRANSPORT PÚBLIC

- Els desplaçaments amb modes ferroviaris són els majoritaris dins de la mobilitat en transport públic (58,8%). En concret, els mitjans més utilitzats són per aquest ordre: Metro, els FGC, Renfe Rodalies i per últim el tramvia.
- La quota d'ús de l'autobús és d'un 36,8% respecte del global del transport públic.
- Les dones fan més ús de l'autobús que els homes. En canvi, els homes es desplacen lleugerament més en metro que les dones.



Modes ferroviaris



3.1. Dades generals

PERFIL D'USUARI SEGONS MITJÀ DE TRANSPORT

- S'ha establert un perfil de persona usuària dels diferents mitjans de transport:
 - Les dones de 30-64 anys residents a Barcelona ciutat, actives ocupades i que es desplacen per motius personals són les principals usuàries de l'anar a peu. En l'altra mode actiu, la bicicleta, el perfil de persona usuària majoritari és un home de 30 a 64 anys, resident a Barcelona, actiu ocupat i que es desplaça per motius ocupacionals.
 - En els mitjans de transport públic les dones són el perfil d'usuària majoritari, en concret: en el cas de l'autobús resident a Barcelona, de 65 i més anys, jubilada i que es desplaça per motius personals; en el cas del metro una dona resident a Barcelona, de 30 a 64 anys, activa ocupada i que es desplaça per motius ocupacionals; i en el cas del tramvia, FGC i Renfe Rodalies una dona resident a la resta de l'RMB, de 30 a 64 anys, activa ocupada i que es desplaça per motius ocupacionals.
 - Entre els mitjans privats els homes són usuaris majoritaris, especialment com a conductors. En el cas del cotxe, resident a la Resta RMB, de 30 a 64 anys, actiu ocupat i que es desplaça per motius ocupacionals. En el cas de la moto canvia la residència que és a Barcelona. El cotxe com acompanyant és una dona resident a la resta de l'RMB, de 65 i més anys, jubilada i que fa desplaçaments personals.

	Peu	Bici	Autobús	Metro	Tramvia FGC i Renfe Rodalies	Cotxe conductor	Cotxe acompanyant	Moto conductor
Zona de residència	Barcelona	Barcelona	Barcelona	Barcelona	Resta RMB	Resta RMB	Resta RMB	Barcelona
Gènere	Dona	Home	Dona	Dona	Dona	Home	Dona	Home
Edat	30 - 64 anys	30 - 64 anys	65 i més anys	30 - 64 anys	30 - 64 anys	30 - 64 anys	65 anys i més	30 - 64 anys
Situació professional	Actiu ocupat/da	Actiu ocupat/da	Jubilat/da	Actiu ocupat/da	Actiu ocupat/da	Actiu ocupat/da	Jubilat/pensionista	Actiu ocupat/da
Motiu del desplaçament*	Personal	Ocupacional	Personal	Ocupacional	Ocupacional	Ocupacional	Personal	Ocupacional

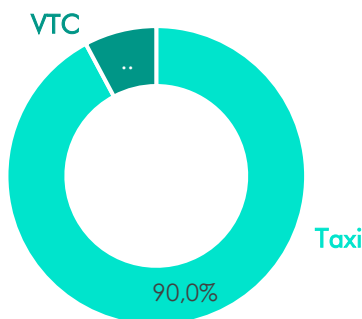
* S'inclou l'anada i tornada en el motiu del desplaçament

3.1. Dades generals

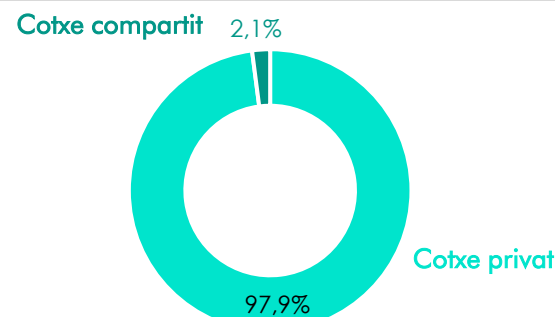
Mobilitat d'ús compartit

- A aquelles persones que es desplaçaren en cotxe, moto, ciclomotor, bicicleta o patinet se'ls ha preguntat si ho van fer amb algun servei de mobilitat compartida, mentre que els que ho feren en taxi, si era un taxi convencional o un vehicle de transport amb conductor (VTC).
- Destaquen els desplaçaments en bicicleta compartida (20,8%), amb un pes notable del servei Bicing.

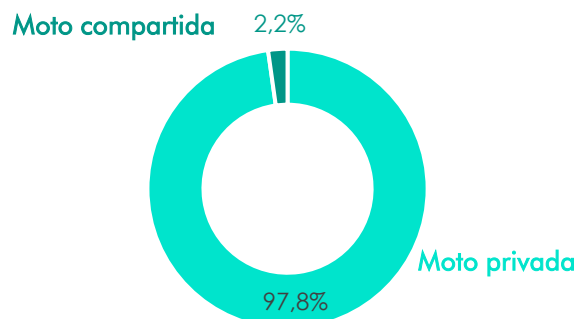
Taxi/VTC



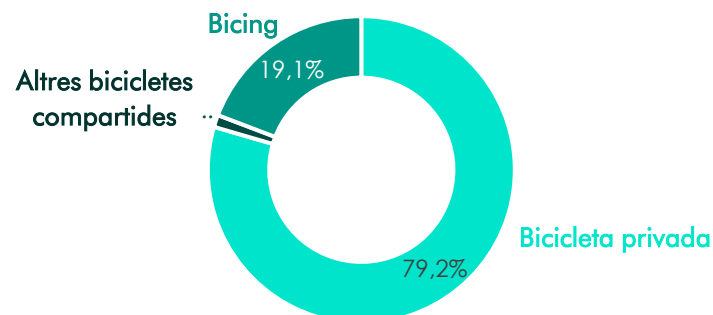
Cotxe



Moto o ciclomotor



Bicicleta



3.1. Dades generals

VEHICLE PRIVAT. Ocupació del vehicle

- L'ocupació mitjana calculada en el conjunt del SIMMB del cotxe és d'1,17, de la moto de 1,04 i del ciclomotor de 1.
- L'ocupació mitjana declarada en el conjunt del SIMMB del cotxe és d'1,55 persones, de la moto 1,13, del ciclomotor de 1,05, de la furgoneta 1,44 i del camió 1,18.
- No hi ha diferències notables en l'ocupació mitjana dels vehicles en funció de l'àmbit territorial o la comarca de residència. Destaca l'alta ocupació del cotxe al Baix Llobregat i al Garraf (1,60) i de la furgoneta al Berguedà (1,96). Contràriament hi ha ocupacions més baixes de la furgoneta al Moianès (1,17) i ocupacions més baixes de la moto al Vallès Oriental (1,00) i al Maresme (1,05).

Ocupació mitjana declarada

Vehicle	Àmbit territorial de residència					
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Total SIMMB
Cotxe	1,59	1,63	1,55	1,53	1,51	1,55
Moto	1,17	1,12	1,08	1,09	1,17	1,13
Ciclomotor	..	..	..	..	..	1,05
Furgoneta	1,50	1,26	1,42	1,44	1,54	1,44
Camión	..	..	..	..	1,16	1,18

Vehicle	Comarca de residència												Total
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Anoia	Berguedà	Bages	Moianès	Osona	
Cotxe	1,50	1,60	1,59	1,60	1,52	1,55	1,50	1,54	1,49	1,55	1,44	1,46	1,55
Moto	..	1,14	1,15	1,16	1,05	1,15	1,00	1,16	1,19	..	..	1,12	1,13
Ciclomotor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,05
Furgoneta	1,27	1,48	1,33	..	1,33	1,46	1,67	1,66	1,96	1,29	1,17	..	1,44
Camión	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,18

3.1. Dades generals

VEHICLE PRIVAT. Característiques del parc circulant

- Entre les persones que han respost que es desplacen en cotxe, en moto i en ciclomotor com a conductor/a, en furgoneta i en camió, se'ls ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de combustible utilitzat.
- En relació a l'antiguitat del parc de cotxes en circulació, el **65,9%** dels desplaçaments es realitzen amb **cotxes de 10 anys o menys**. Pel que fa a les motos i ciclomotors, el parc de vehicles circulant encara és més nou, sent el **78,7%** de la mobilitat amb **motos de 10 o menys anys i el 70,5% de ciclomotors**. El parc més antic és el de camions, amb només el **48,8%** dels vehicles amb una antiguitat de 10 o menys anys.

Antiguitat del parc de vehicles en circulació

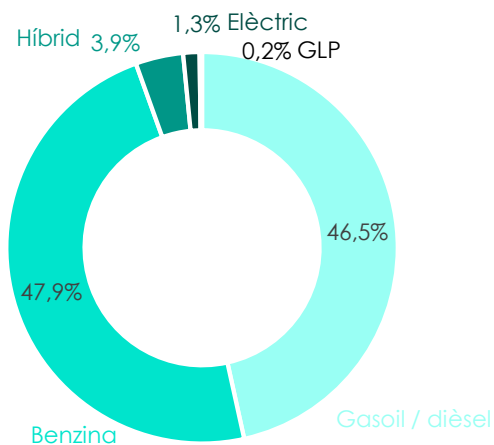
Antiguitat del vehicle	Cotxe	Moto	Ciclomotor	Furgoneta	Camió
Menys d'un any	3,2%	5,9%	9,1%	3,8%	..
De 1 a 5 anys	41,5%	47,8%	51,3%	49,1%	33,8%
De 6 a 10 anys	21,2%	25,0%	10,1%	23,4%	15,0%
De 11 a 15 anys	20,5%	14,3%	29,5%	15,6%	26,1%
De 16 i més anys	13,6%	7,1%	..	8,1%	25,0%
Total SIMMB	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Mitjana d'edat	8,2	6,8	6,3	7,0	10,9

3.1. Dades generals

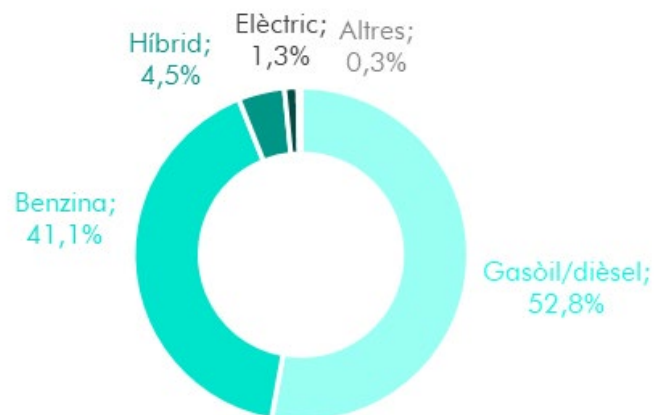
VEHICLE PRIVAT. Característiques del parc circulant

- Tan sols el **5,5% de la mobilitat** en vehicle privat es realitza amb **vehicles híbrids, elèctrics o de gas**. Entre els cotxes i furgonetes són majoritaris els vehicles que circulen amb gasoil o dièsel, mentre que motos i ciclomotors son majoritàriament de benzina.
 - En el cas dels cotxes, la proporció és molt similar, del 6,1%, si bé augmenta la proporció de vehicles dièsel.

Combustible dels vehicles en circulació**



Combustible dels cotxes en circulació



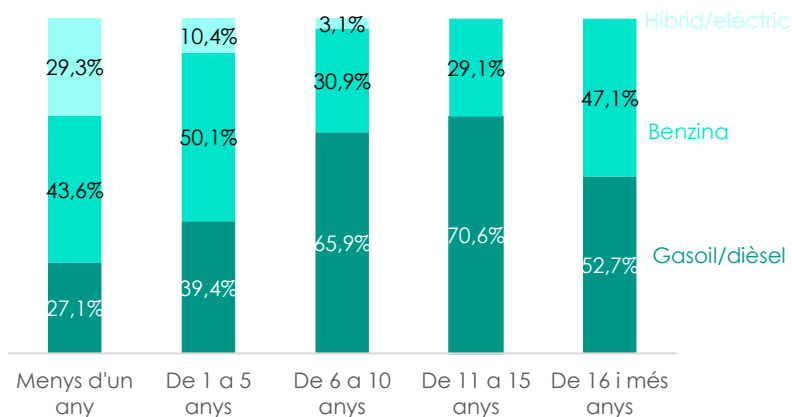
** Sobre el total de desplaçaments realitzats en cotxe, moto o ciclomotor com a conductor i furgoneta

3.1. Dades generals

VEHICLE PRIVAT. Característiques del parc circulant

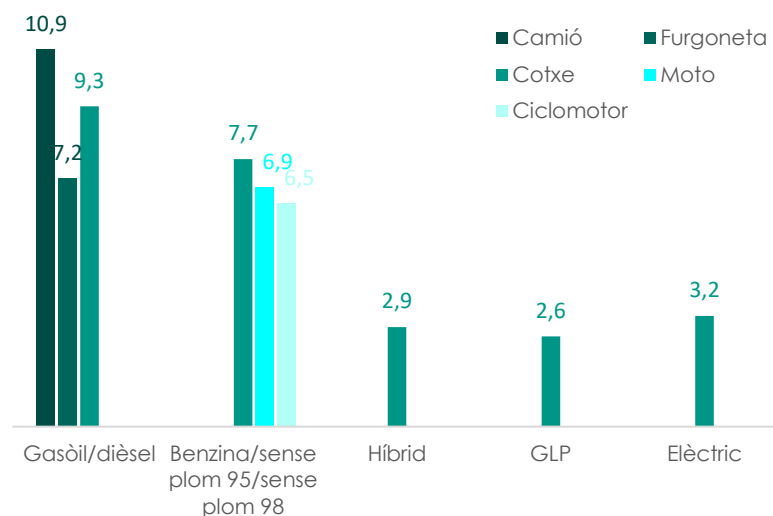
- La relació entre el tipus de propulsió utilitzada segons l'antiguitat del cotxe mostra com l'ús del gasoil és proporcionalment superior a la benzina en aquells vehicles d'6 a 16 anys i més d'antiguitat. La màxima diferència es dona en els vehicles d'entre 11 a 15 anys, on el dièsel representa el 70,6% de la mobilitat en cotxe conductor.
- Aquesta situació s'inverteix en els cotxes més nous (menys d'un any) on el 43,6% correspon als cotxes de benzina i el 27,1% a vehicles de gasoil/dièsel.
- La diferència entre gasoil i benzina s'escurça quan més antic és el vehicle (de 16 i més anys).
- La mobilitat en vehicles híbrids o elèctrics arriba gairebé al 20% en els vehicles de menys d'una any d'antiguitat.
- Els cotxes que circulen amb gasoil, tenen una antiguitat mitjana superior a la resta (9,3). Els camions de gasoil/dièsel son els vehicles més antics, amb una mitjana de 10,9 anys.

Tipus de propulsió segons antiguitat del cotxe**



** Sobre el total de desplaçaments realitzats en cotxe conductor

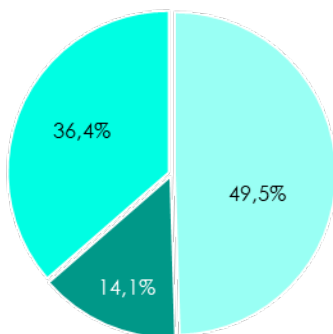
Antiguitat mitjana segons tipus de propulsió



3.2. Anàlisi territorial

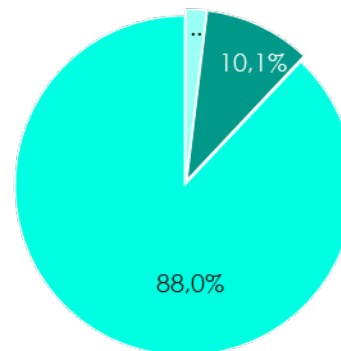
- El 63,6% dels desplaçaments interns dels residents al SIMMB es fan en transport públic i en modes de mobilitat activa.
- El pes de la mobilitat en transport privat és del 88,0% en els desplaçaments de connexió entre el SIMMB i altres territoris.

Desplaçaments interns
(16,69 milions)



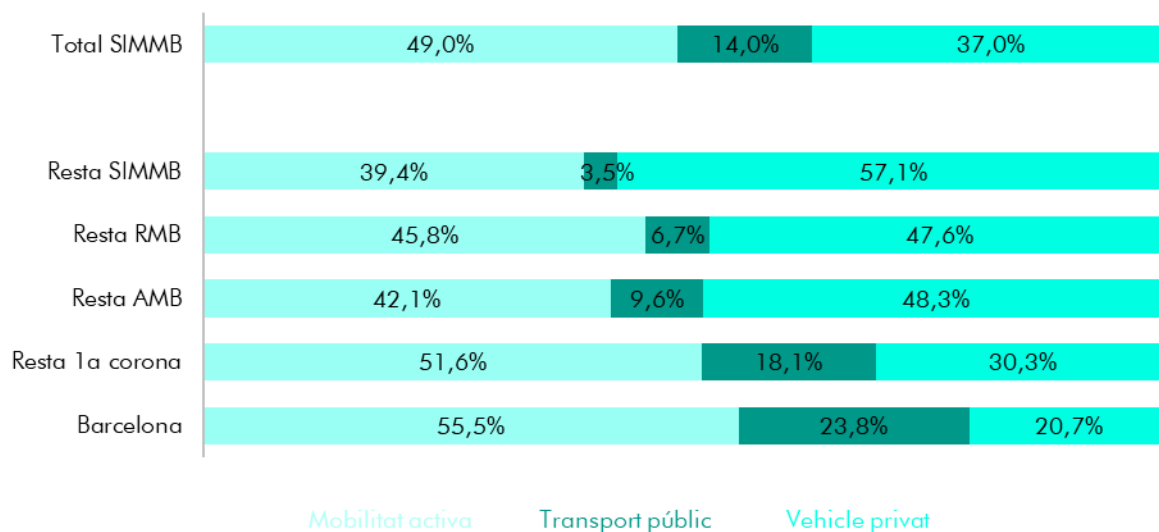
Mobilitat activa
Transport públic
Vehicle privat

Desplaçaments de connexió
(0,18 milions)



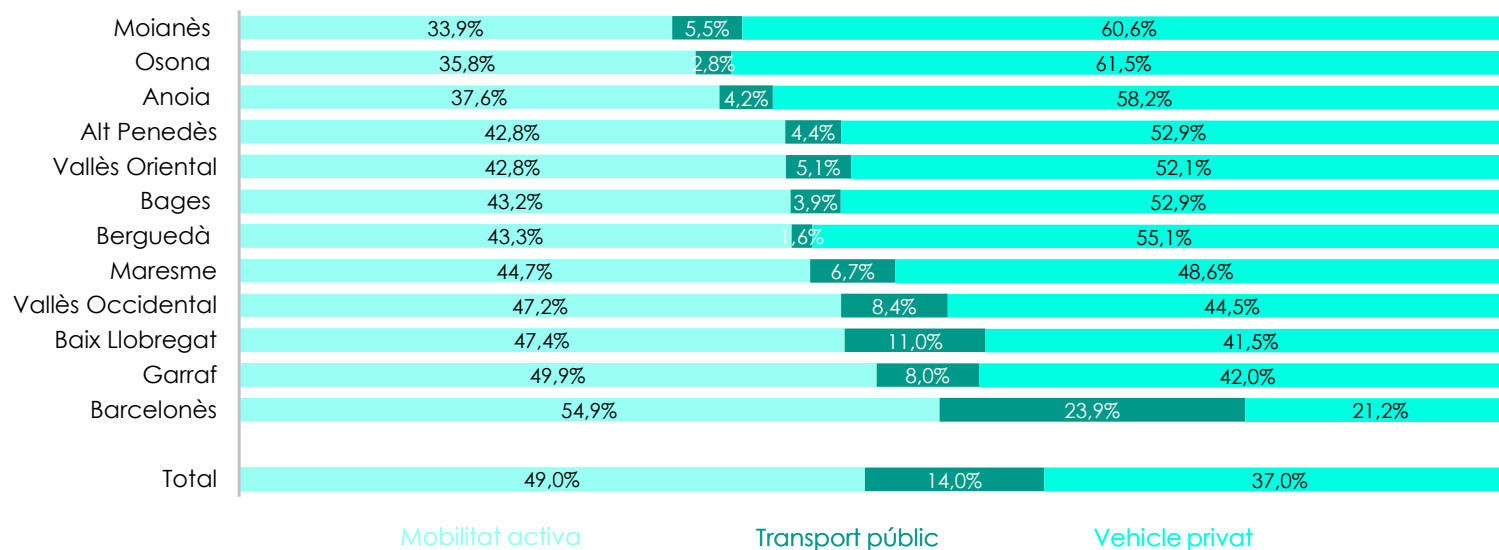
3.2. Anàlisi territorial

- Els desplaçaments en modes de mobilitat activa (peu, bicicleta i cadira de rodes o vehicles de mobilitat personal (VMP) son majoritaris a tots els àmbits territorials excepte a la resta SIMMB, però tenen una major rellevància a Barcelona (55,5%) i a la resta 1a corona (51,6% dels desplaçaments).
- L'ús del transport públic disminueix a mesura que ens allunyem de Barcelona. A la capital catalana representen el 23,8% dels desplaçaments dels seus residents, i a la resta del SIMMB només el 3,5%.



3.2. Anàlisi territorial

- Hi ha 4 comarques on l'ús dels modes sostenibles és superior al 45% dels desplaçaments en la mobilitat diària: Vallès Occidental, Garraf, Baix Llobregat i Barcelonès. Tot i això només el Barcelonès, amb un 78,8% dels desplaçaments en modes sostenible, supera en escreix la mitjana del SIMMB (63,0%).
- Les persones residents a la comarca del Barcelonès són les que fan un major ús del transport públic (23,9%) i on proporcionalment la quota d'ús dels modes de mobilitat activa és més elevada (54,9%).
- Els i les residents als municipis de les comarques del Moianès, Osona i Anoia són els que major ús fan del vehicle privat amb diferència, 60,6%, 61,5% i 58,2%, respectivament. Els segueixen les persones residents al Berguedà (55,1%), Alt Penedès i Bages (52,9%) i al Vallès Oriental (52,1%).



3.3. Multimodalitat i cadenes modals

3.3.1. Dades generals

- Si s'observen les etapes dels desplaçaments segons el mitjà de transport, es pot dir que les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (50,3% i 42,2%, respectivament) i en transport públic (19% enfront al 12,4%); en canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (41,7% enfront el 29,2%).
- Pel que fa la mobilitat en bicicleta, els homes es desplacen més amb aquest mitjà que les dones, 2,8% versus el 0,9%.

Mitjà de transport	Home		Dona		Total	
	Etapes	Percentatge	Etapes	Percentatge	Etapes	Percentatge
Caminant	3.663.480	42,2%	4.680.480	50,3%	8.343.959	46,4%
Bicicleta	244.201	2,8%	87.777	0,9%	331.977	1,8%
Cadira de rodes o scooter	..	..	..	..	11.468	0,1%
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	74.033	0,9%	45.939	0,5%	119.973	0,7%
Total mobilitat activa	3.987.373	45,9%	4.820.005	51,8%	8.807.377	48,9%
Autobús	360.001	4,1%	785.624	8,4%	1.145.625	6,4%
Metro	404.089	4,7%	597.219	6,4%	1.001.308	5,6%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	249.677	2,9%	335.560	3,6%	585.237	3,3%
Resta transport públic	59.963	0,7%	51.909	0,6%	111.872	0,6%
Total transport públic	1.073.730	12,4%	1.770.311	19,0%	2.844.041	15,8%
Cotxe	2.912.910	33,5%	2.536.083	27,2%	5.448.993	30,3%
Moto	508.221	5,9%	152.400	1,6%	660.621	3,7%
Ciclomotor	..	..	..	..	14.082	0,1%
Resta vehicle privat (furguneta, camió i altres)	196.268	2,3%	23.257	0,2%	219.526	1,2%
Total vehicle privat	3.623.537	41,7%	2.719.685	29,2%	6.343.221	35,3%
Total etapes	8.684.639	100,0%	9.310.001	100,0%	17.994.640	100,0%
Total desplaçaments	8.236.723		8.672.769		16.909.491	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1		1,1		1,1	

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

3.3.1. Dades generals

- El 51,7% dels desplaçaments unimodals es realitzen en modes de mobilitat activa, el 38,4% en transport privat i el 9,9% en transport públic.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de modes de transport públic (39,7%) o mobilitat activa més transport privat (37,9%).
- La mobilitat amb transport públic és el mode amb major multimodalitat (és present al 87,1% dels desplaçaments multimodals) seguit de la mobilitat activa (51,4% dels desplaçaments multimodals).

Desplaçaments unimodals

Mode de transport	Desplaçaments	%
Mobilitat activa	8.280.610	51,7%
Transport públic	1.584.107	9,9%
Vehicle privat	6.141.166	38,4%
Total SIMMB	16.005.883	100%

Desplaçaments multimodals. Principals cadenes

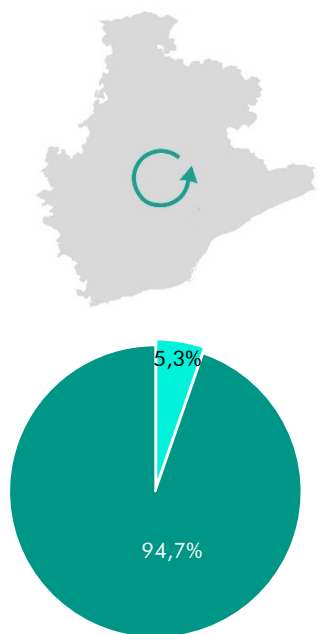
Cadenes modals	Desplaçaments	%
T. Públic + T. Públic	358.897	39,7%
Mobilitat activa + T. Públic	342.455	37,9%
Mobilitat activa + T. Privat	102.613	11,4%
T. Públic + T. Privat	73.536	8,1%
T. Privat + T. Públic + Mobilitat activa	11.958	1,3%
Mobilitat activa + Mobilitat activa	7.840	0,9%
T. Privat + T. Privat	6.309	0,7%
Total SIMMB	903.608	100%

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

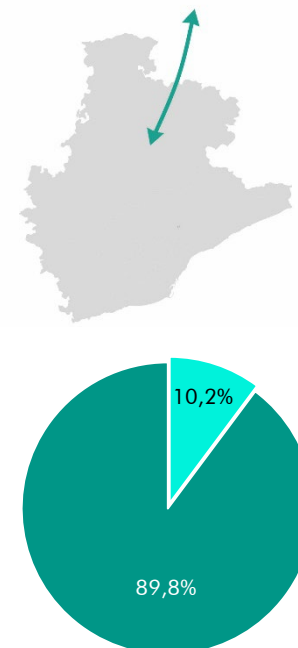
3.3.2. Anàlisi territorial

- Com s'ha vist, la mobilitat unimodal és majoritària en tots els desplaçaments realitzats per la població resident al SIMMB, interns i de connexió. Tot i el menor pes dels desplaçaments multimodals, aquests augmenten la seva proporció en els fluxos de connexió.

**Desplaçaments interns
(16,69 milions)**



**Desplaçaments de connexió
(0,18 milions)**



Multimodal

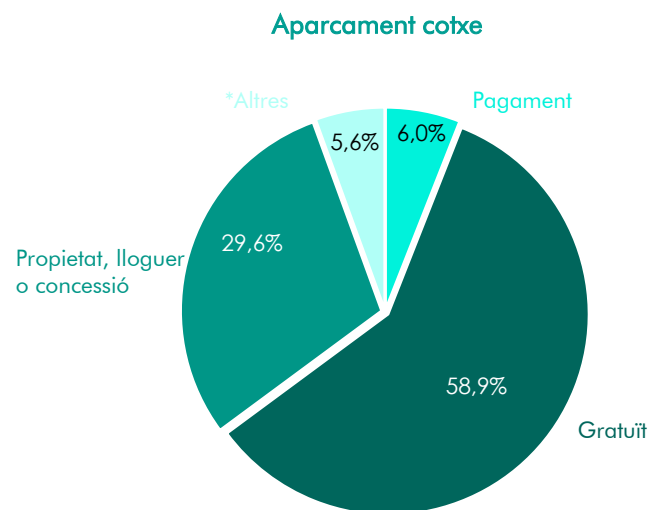
Unimodal

3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.4.1. Dades generals (cotxe)

- En el 58,9% dels desplaçaments en cotxe, el més habitual és aparcar el vehicle de forma gratuïta (ja sigui a la calçada o a fora de la calçada) seguit de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió (29,6%). En només el 6,0% dels desplaçaments l'aparcament és de pagament.
- En conjunt, l'aparcament més freqüent del cotxe és l'aparcament al carrer i de forma gratuïta (40,0%).

Lloc d'aparcament del cotxe	%
Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	2,7%
Al carrer: sense pagar o lliure (plaça indicada, vorera, etc.)	40,0%
Al carrer	42,7%
Aparcament d'intercanvi de pagament (estació de tren o d'autobusos)	..
Aparcament d'intercanvi gratuït (estació de tren o d'autobusos)	0,4%
Aparcament intercanvi (estació de tren o autobús)	0,4%
Aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/subterrani	1,1%
Aparcament gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	18,5%
Aparcament reservat en destinació (carrer/subterrani)	19,6%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	29,6%
Pàrking de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	2,1%
No aparca, només para un moment	5,4%
Altres llocs pagant	..
No ho sap, no contesta	..
Altres zones d'aparcament	7,7%
Total SIMMB	100%



*Altres inclou: no aparca, només para un moment i no ho sap, no contesta

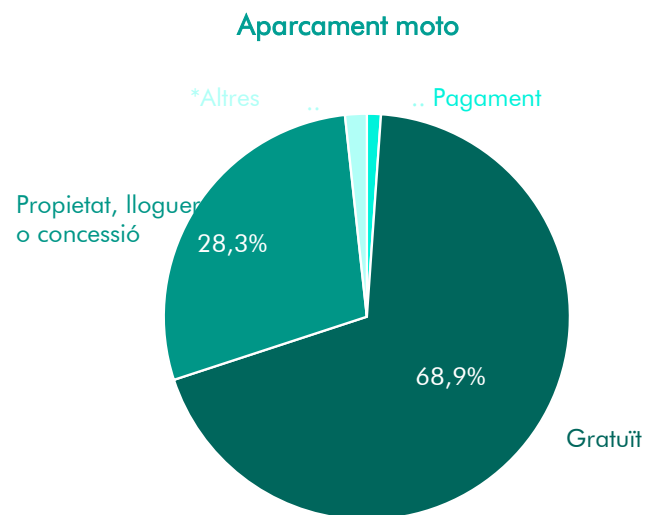
3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.4.1. Dades generals (moto)

- En conjunt, l'aparcament més freqüent de la moto és l'aparcament al carrer que engloba el 56,8% dels desplaçaments, seguit de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió (28,3%). En el 68,9% de desplaçaments en moto, l'aparcament és gratuït.

Lloc d'aparcament de la moto	%
Carrer	56,8%
Aparcament reservat en destinació (carrer/subterrani)	12,6%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	28,3%
Altres zones d'aparcament*	2,4%
Total SIMMB	100%

* Inclou: intercanvi i altres



* Inclou: no aparca, només para un moment, altres i NS/NC

3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

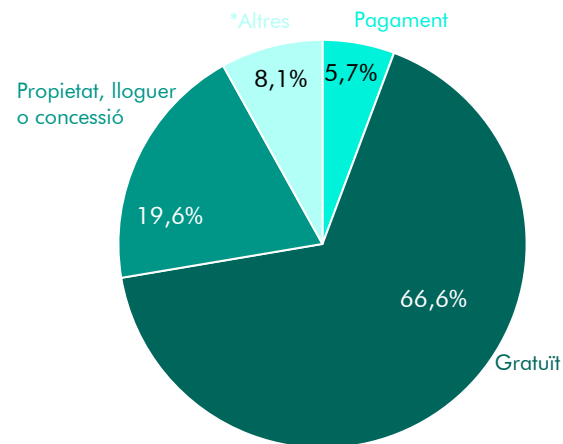
3.4.1. Dades generals (furgoneta/camió)

- L'aparcament majoritari en els desplaçaments en furgoneta/camió és gratuït, en un 66,6% dels casos.
- Els aparcaments al carrer i reservats en destinació representen gairebé el 60% dels desplaçaments habituals.

Lloc d'aparcament de la furgoneta/camió	%
Carrer	41,3%
Aparcament reservat en destinació (carrer/subterrani)	17,4%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	19,6%
Càrrega/descàrrega	11,8%
No aparca, només para un moment	7,9%
Altres zones d'aparcament*	2,1%
Total SIMMB	100%

* Inclou: pàrquing pagament fora calçada, intercanvi, altres i NS/NC

Aparcament furgoneta/camió



* Inclou: no aparca, només para un moment, altres i NS/NC

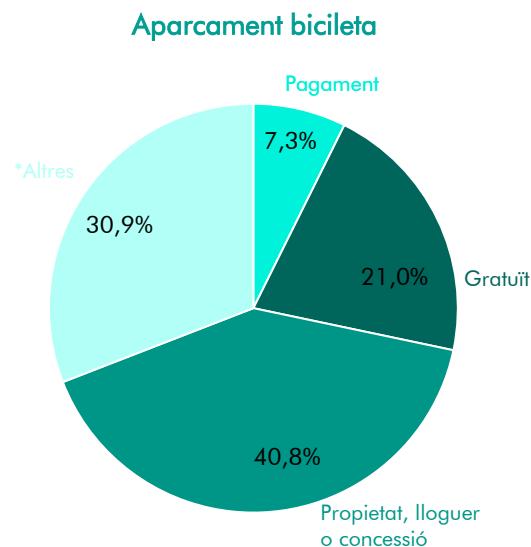
3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.4.1. Dades generals (bicicleta)

- En la segona onada del treball de camp de l'EMEF 2021 s'ha preguntat a les persones que feien algun desplaçament en dia feiner en bicicleta, el lloc a on l'havien aparcad.
- En conjunt, l'aparcament més freqüent de la bicicleta és l'aparcament en propietat que abasta el 40,8% dels desplaçaments, seguit de l'aparcament al carrer (27,6%). Per altra banda, només en el 21,0% de desplaçaments en bicicleta, l'aparcament és gratuït.

Lloc d'aparcament de la bicicleta	%
Carrer	27,6%
Intercanvi	...
Aparcament en propietat	40,8%
Reservat en destinació	13,0%
Altres zones d'aparcament*	14,9%
Total SIMMB	100%

* Inclou: No aparca només para un moment, pàrking de pagament (per hores o minuts) fora de calçada i NS/NC



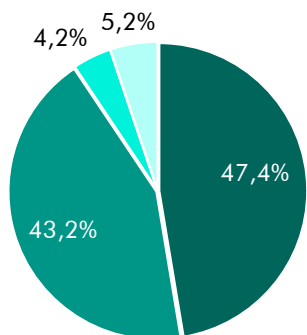
*Inclou: no aparca només para un moment, estacions de bicicleta compartida i NS/NC

3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

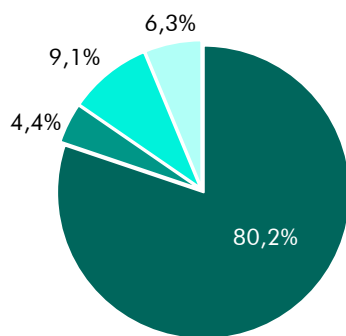
3.4.2. Lloc d'aparcament del cotxe segons municipi de destinació (cotxe)

- El lloc d'aparcament en destinació del cotxe varia segons si el desplaçament s'efectua al municipi de residència o no.
- Fora del municipi de residència, el carrer i l'espai reservat en destinació són els principals llocs d'aparcament (47,8% i 36,9% respectivament). En canvi, en el municipi de residència ho són el carrer i el lloc de propietat (39,9% i 43,2%, respectivament).
- Tant si el desplaçament es fa dins del municipi de residència com no, l'aparcament gratuït és el més habitual, si bé en la mobilitat a un altre municipi el pes de l'aparcament gratuït és molt més elevat (80,2%, respecte 47,4%). En aquest cas també l'aparcament de pagament té un major pes relatiu, disminuint considerablement el pes de l'aparcament de propietat.

Municipi de destinació al municipi de residència



Municipi de destinació a un altre municipi



Propietat, lloguer o concessió Pagament Gratuït *Altres

* Inclou: no aparca, només para un moment, Altres sense pagar i no ho sap, no contesta

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer	39,9%	47,8%
Intercanvi (estació de tren o d'autobús)	...	0,8%
Reservat en destinació (carrer/subterràni)	10,3%	36,9%
Propietat, lloguer o concessió	43,2%	4,4%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	1,2%	3,8%
**Altres	5,2%	6,3%
Total SIMMB	100%	100%

Nota: Tant les opcions carrer, Intercanvi (estació de tren o d'autobús i reservat en destinació), inclou gratuït i de pagament.

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

3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

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

- El lloc d'aparcament del cotxe també varia en funció del motiu del desplaçament. Així:
 - En la mobilitat ocupacional (treball + estudis), el 47,8% dels desplaçaments l'aparcament s'efectua al carrer, seguit de l'aparcament reservat en destinació (41,9%).
 - En la mobilitat personal, l'aparcament al carrer és la principal forma d'aparcar (47,9%). Aquesta modalitat s'evidencia sobretot en els desplaçaments per motiu de gestions personals com l'anar al metge o visitar amics i familiars i Oci/àpats/esport (62,4% i 61,6% respectivament).
 - En la tornada a casa, l'aparcament en propietat/lloguer/concessió és el més freqüent (engloba el 61,8% dels viatges per aquest motiu), seguit de l'aparcament al carrer (36,2%).

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal						Tornada a casa	Total
		Compres	Acompanyar/ cura persones	Gestions personals, visita metge/hospital, visita amics/familiars	Oci/àpats/esport	Passejar	Mobilitat personal		
Carrer*	47,8%	23,8%	47,7%	62,4%	61,6%	77,5%	47,9%	36,2%	42,7%
d'autobusos)*	0,7%	..	...	..	..	..	..	..	0,4%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	41,9%	68,9%	12,4%	19,4%	27,7%	..	28,8%	0,9%	19,6%
Propietat, lloguer o concessió	6,0%	..	...	5,9%	..	..	2,3%	61,8%	29,6%
minuts)	2,6%	4,1%	...	7,8%	6,8%	..	4,2%	0,5%	2,1%
Altres**	0,9%	..	36,9%	3,6%	..	..	16,3%	0,6%	5,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Inclou: pagament i gratuït

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

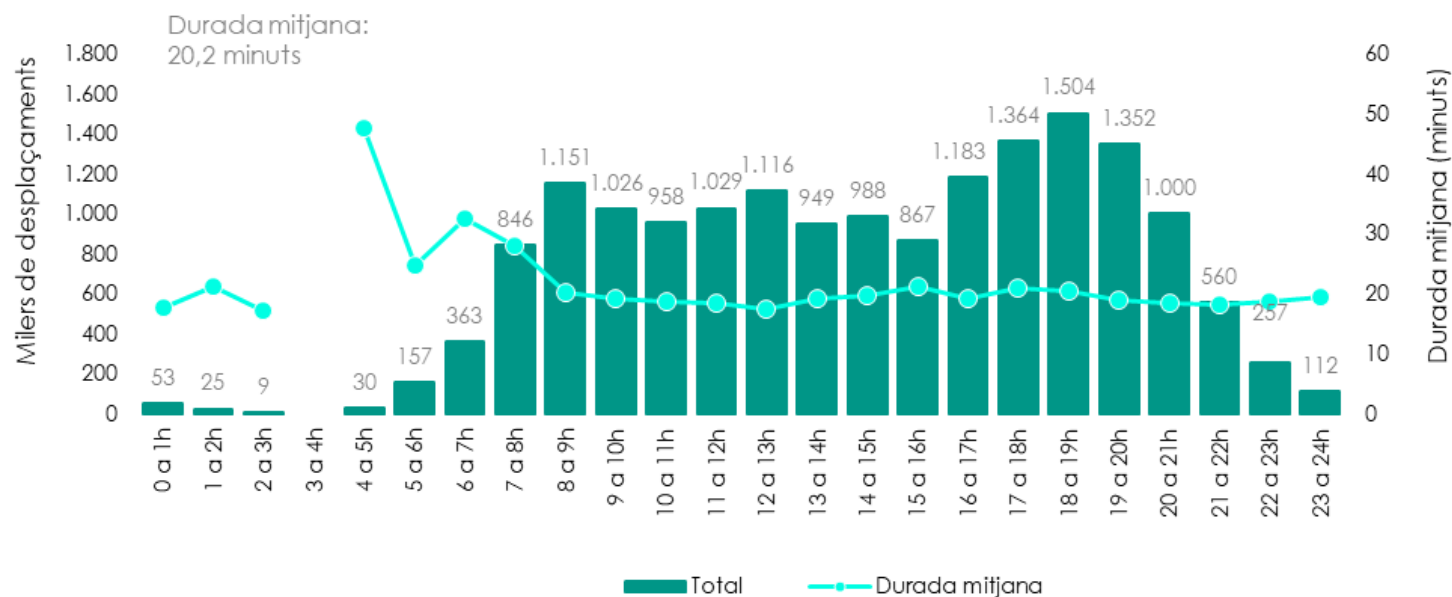
4.1. Dades generals

- Vinculant el motiu del desplaçament amb el mode de transport utilitzat, s'observa que:
 - En la mobilitat personal i les respectives tornades a casa els desplaçaments en modes actius són majoritaris (60,5% i 61,1%, respectivament), fet que indica com la mobilitat per motius de caràcter personal és de major proximitat que la de caràcter ocupacional.
 - En la mobilitat ocupacional (treball + estudis) l'ús dels modes motoritzats (transport públic i vehicle privat) pren major importància que els modes actius.
 - S'efectuen més desplaçaments en transport públic per motius ocupacionals; en el cas del vehicle privat, per motius personals.

	Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Tornada a casa ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Mobilitat activa	641.520	494.124	3.889.821	3.262.985	8.288.450
	Transport públic	724.259	572.734	593.875	480.086	2.370.954
	Vehicle privat	1.530.722	1.175.947	1.945.673	1.597.746	6.250.087
	Total	2.896.501	2.242.805	6.429.369	5.340.817	16.909.491
% columna	Mobilitat activa	22,1%	22,0%	60,5%	61,1%	49,0%
	Transport públic	25,0%	25,5%	9,2%	9,0%	14,0%
	Vehicle privat	52,8%	52,4%	30,3%	29,9%	37,0%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
% fila	Mobilitat activa	7,7%	6,0%	46,9%	39,4%	100%
	Transport públic	30,5%	24,2%	25,0%	20,2%	100%
	Vehicle privat	24,5%	18,8%	31,1%	25,6%	100%
	Total	17,1%	13,3%	38,0%	31,6%	100%

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

- La majoria dels desplaçaments en dia feiner es fan entre les 7 i les 21 hores (90,7%).
- Tot i la tendència a l'homogeneïtzació de la mobilitat dins d'aquesta franja diürna, durant la tarda entre les 16 i les 20 hores es dona un període punta quan es concentra el 32,0% dels desplaçaments diaris.
- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments no presenta grans fluctuacions al llarg de tot el dia, excepte aquells desplaçaments iniciats a la matinada i primeres hores del matí, quan les durades acostumen a ser majors. La durada mitjana és de 20,2 minuts.

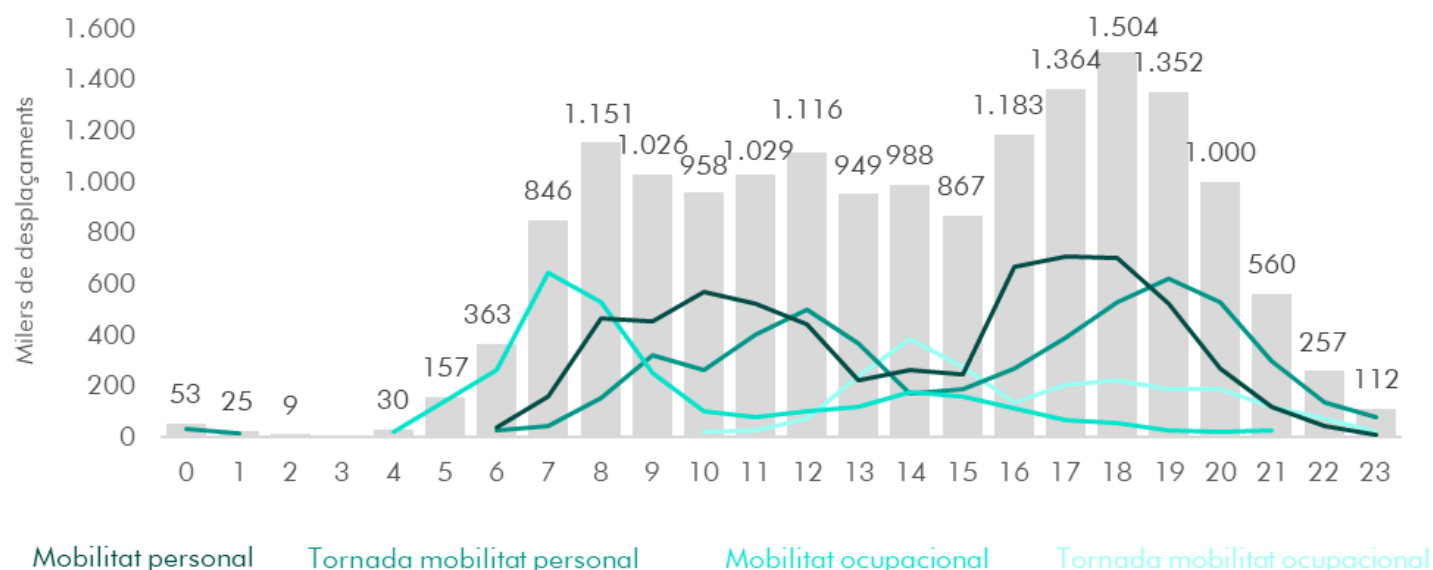


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

- Es registra una franja horària punta al matí entre les 7h i les 9h per motiu ocupacional molt marcada, i una altra de 14h a 15h per tornada a casa de motiu ocupacional.
- La mobilitat personal té una franja horària de matí molt extensa, entre les 8h i les 13h, i una franja de tarda entre les 16h i les 21h, inclòs les tornades a casa des d'aquests motius.



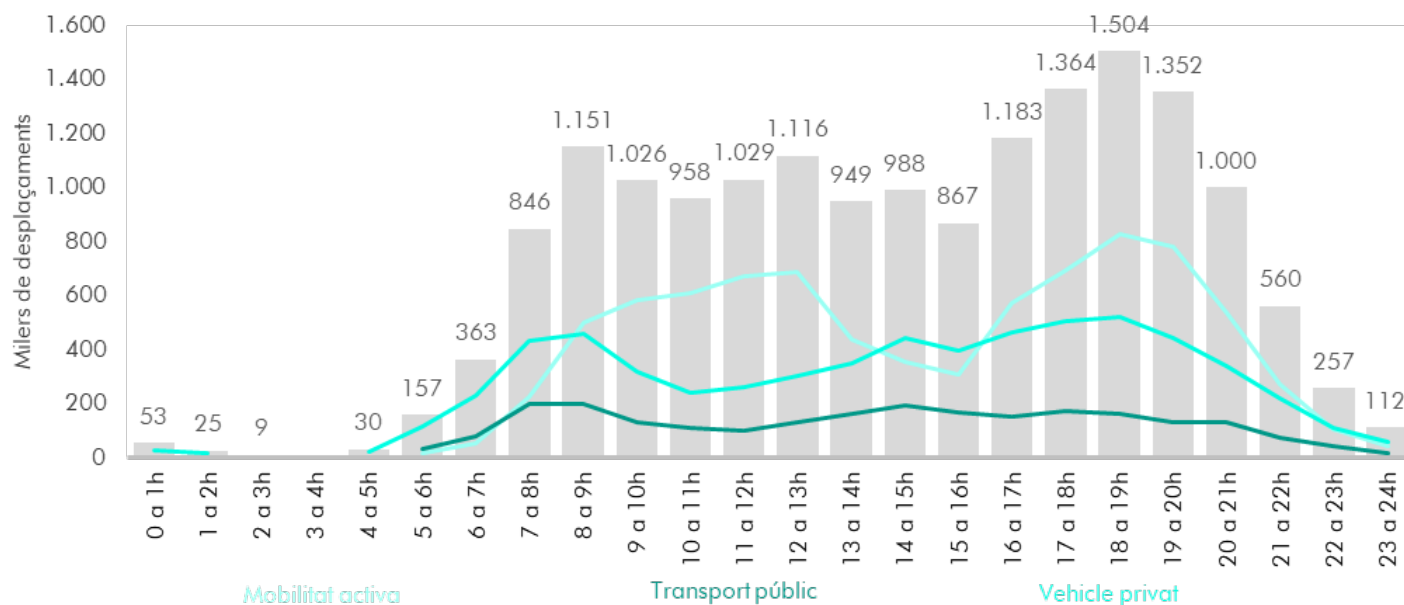
Desplaçaments expressats en milers

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

- Els desplaçaments en modes actius (a peu, bicicleta i vehicles de mobilitat personal (VMP)) presenten unes pautes horàries diferenciades respecte la mobilitat en transport públic i privat, particularment durant el matí.
- Els desplaçaments fets en modes motoritzats (transport públic o vehicle privat) segueixen una pauta molt similar, associada a la mobilitat ocupacional (treball + estudis) i la corresponent tornada a casa fins a primera hora de la tarda. A partir d'aleshores, aquesta associació no és tan directe.

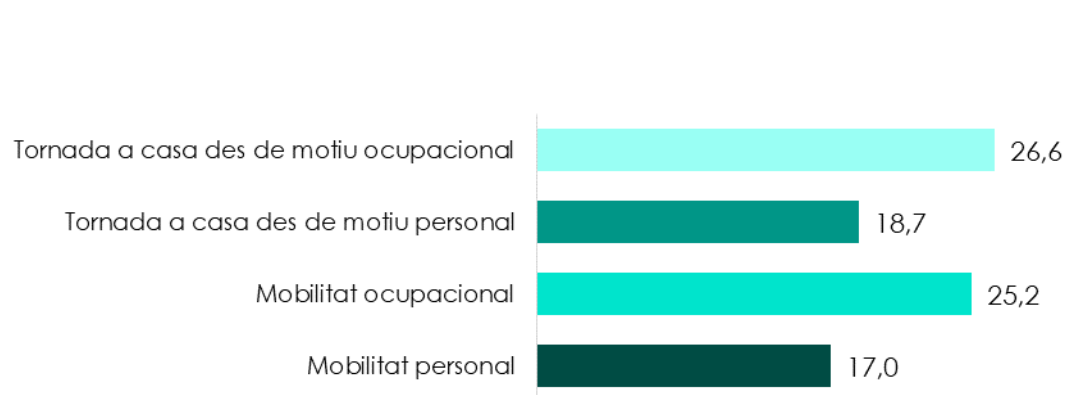


Desplaçaments expressats en milers

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels residents al SIMMB és de 20,2 minuts.
- Els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa tenen una durada mitjana percebuda superior als desplaçaments per motius personals, que normalment acostumen a realitzar-se en un àmbit més pròxim al lloc de residència.
 - Entre els diferents motius de desplaçament, els de major durada són els que es fan per anar a passejar (28,4 minuts) seguit pels d'anar a estudiar (27,9 minuts).
 - Contràriament, els desplaçaments de menor durada són els assignats a fer compres quotidianes (10,8 minuts), seguit dels destinats a Dinar/sopar/bar/restaurant(No oci) (12,8 minuts).



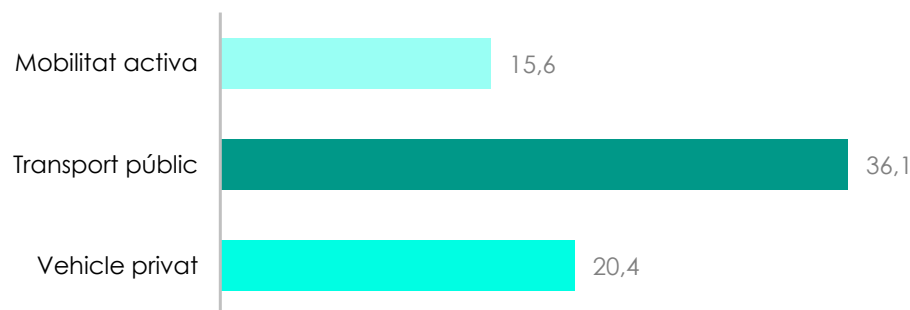
Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	24,8
Estudis	27,9
Compres quotidianes	10,8
Compres no quotidianes	16,3
Metge/hospital	21,8
Visita amic/familiar	19,5
Acompanyar/cura persones	13,3
Gestions personals	18,3
Oci/diversió/espectacles/cinemes/Restaurant	19,4
Dinar/sopar/bar/restaurant (No oci)	12,8
Sense destinació fixe, passejar	28,4
Tornada a casa ocupacional	26,6
Tornada a casa personal	18,7
Total SIMMB	20,2

Temps expressat en minuts (taula i gràfic)

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

- Els desplaçaments en Patinet, segway i altres ginys són els més curts, amb una durada mitjana declarada de 12,3 minuts, seguit dels desplaçaments en ciclomotor (15,6 minuts) i caminant (15,3 minuts)
- Tots els mitjans de transport públic tenen una durada mitjana percebuda superior als 20 minuts. Els de major durada són els desplaçaments en Renfe Rodalies (59,4 minuts) i els més curts en taxi (21,1 minuts) i tramvia (29,5 minuts).
- En el transport privat, els desplaçaments en furgoneta son els percebuts més llargs (53,9 minuts) i els més curts en ciclomotor (15,6 minuts) i moto conductor (17,1 minuts).



Mode de transport	Durada mitjana
Caminant	15,3
Bicicleta	24,5
Patinet, segway i altres ginys	12,3
Autobús	29,6
Metro	34,1
Tramvia	29,5
FGC	43,3
Rodalies Renfe	59,4
Taxi	21,1
Autobús empresa	41,1
Cotxe com a conductor	20,1
Cotxe com a acompanyant	21,8
Moto com a conductor	17,1
Moto com a acompanyant	21,6
Ciclomotor	15,6
Furgoneta	53,9
Camió	...
Total SIMMB	20,2

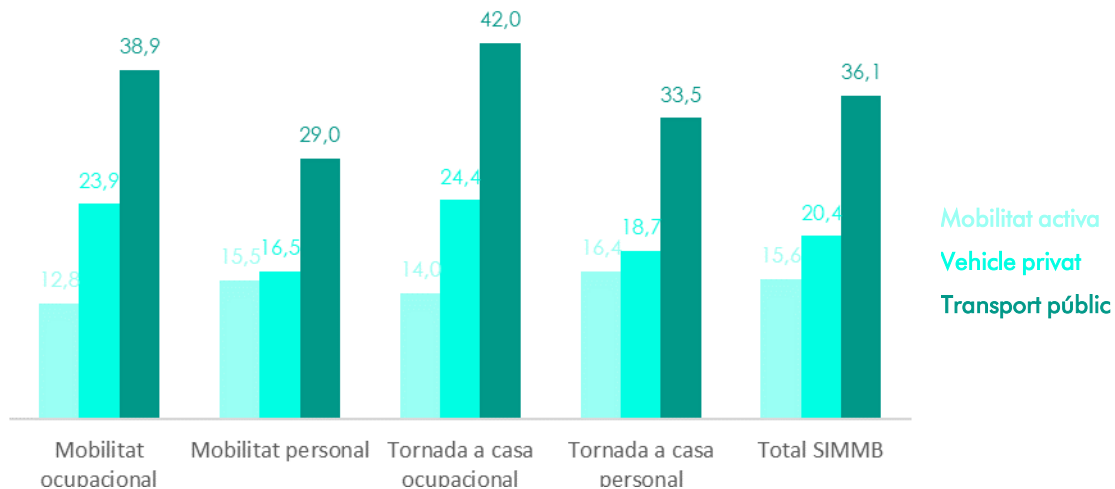
Temps expressat en minuts (taula i gràfic)

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.3. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu i mode de transport

- Tret dels desplaçaments per passeig, que son majoritaris en tots els modes de transport, els desplaçaments de major durada són els que es fan en transport públic per tornar a casa per motiu ocupacional (42,0 minuts), seguit d'aquells que també es realitzen amb transport públic per motius d'estudis (39,7 minuts), seguit dels que es fan per treball (38,7).
- Els desplaçaments de menys durada són els que es fan en mobilitat activa i per àpats no d'oci i per compres quotidianes (9,2 i 9,7 minuts).



Motiu de desplaçament	Mode de transport		
	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat
Treball i gestions de treball	12,7	38,7	24,0
Estudis	13,5	39,7	22,0
Compres quotidianes	9,7	23,1	12,4
Compres no quotidianes	12,3	30,1	17,0
Metge/Hospital	14,8	30,1	21,5
Visita amic/familiar	12,8	33,9	19,8
Acompanyar persones	10,8	23,4	14,4
Gestions personals	12,5	29,3	20,6
Oci/diversió/àpats/esports	17,4	29,6	19,0
Àpats (No oci)	9,2	25,2	15,9
Sense destinació fixa, passejar	28,2	43,9	27,3
Tornada a casa ocupacional	14,0	42,0	24,4
Tornada a casa personal	16,4	33,5	18,7
Total SIMMB	15,6	36,1	20,4

Temps expressat en minuts (taula i gràfic)

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.4. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons àmbits territorials de residència

- Des de la perspectiva de la corona de residència, s'observa com la durada dels desplaçaments en transport públic és major per les persones residents a la resta del SIMMB (55,1 minuts). Quant al transport privat, són les persones residents a Barcelona ciutat les que hi dediquen més temps (24,6 minuts).
- Des de la perspectiva de la comarca de residència, les persones residents al Moianès i al Barcelonès són les que dediquen més temps en els desplaçaments en vehicle privat, (23,6 minuts i 24,6 minuts, respectivament), i les d'Osona i les del Bages les que hi dediquen menys temps (17,4 i 18,1, respectivament).
- Les persones residents al Berguedà i a l'Alt Penedès són les que més temps dediquen al transport públic (68,6 i 68,5, respectivament), molt per sobre que la mitjana de comarques.

Àmbit territorial	Mode de transport			Total
	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	
Barcelona	15,8	31,2	24,6	21,3
Resta 1a corona	15,9	33,5	20,8	20,5
Total 1a corona	15,8	32,1	22,6	21,0
Resta AMB	14,5	47,1	19,5	20,0
Resta RMB	15,5	49,9	19,5	19,7
Total RMB	15,6	35,6	20,7	20,4
Resta SIMMB	14,9	55,1	18,4	18,3
Alt Penedès	15,7	68,5	19,9	20,2
Anoia	14,9	64,4	19,4	19,6
Bages	15,0	51,4	18,1	18,1
Baix Llobregat	15,3	38,9	19,1	19,5
Barcelonès	15,7	31,6	24,6	21,4
Berguedà	15,5	68,6	19,1	18,4
Garraf	13,8	52,6	20,4	19,7
Maresme	15,7	53,7	18,6	19,7
Moianès	15,0	61,6	23,6	22,8
Osona	14,7	47,3	17,4	17,2
Vallès Occidental	15,5	41,7	19,7	19,6
Vallès Oriental	16,3	57,8	19,1	19,9
Total SIMMB	15,6	36,1	20,4	20,2

Temps expressat en minuts

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.4. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons àmbits territorials de residència

- La població resident a Barcelona ciutat és la que fa els desplaçaments de major durada, tant en aquells interns al seu municipi de residència (intramunicipals) com en els intermunicipals, 18,6 minuts i 39,2 minuts, respectivament.
- La població resident a Osona i al Bages són la que dedica menys temps en els seus desplaçaments intermunicipals (23,7 minuts i 26,4 minuts, respectivament).

Àmbit territorial	Tipologia del recorregut		Total
	Intermunicipals	Intramunicipals	
Barcelona	39,2	18,6	21,3
Resta 1a corona	30,7	13,4	20,5
Total 1a corona	33,2	16,9	21,0
Resta AMB	29,8	12,1	20,0
Resta RMB	30,0	13,1	19,7
Total RMB	31,4	15,4	20,4
Resta SIMMB	26,3	11,9	18,3
Alt Penedès	27,4	13,1	20,2
Anoia	28,5	11,6	19,6
Bages	26,4	12,7	18,1
Baix Llobregat	29,1	12,3	19,5
Barcelonès	36,0	17,7	21,4
Berguedà	27,9	11,9	18,4
Garraf	32,4	12,0	19,7
Maresme	29,2	12,7	19,7
Moianès	33,9	11,7	22,8
Osona	23,7	10,9	17,2
Vallès Occidental	30,6	13,8	19,6
Vallès Oriental	28,7	12,2	19,9
Total SIMMB	30,8	15,1	20,2

Temps expressat en minuts

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.5. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport i tipologia del recorregut

- Els desplaçaments intermunicipals (entre municipis) en transport públic són els de major durada percebuda (47,2 minuts).
- Els de menor durada són els que es fan en vehicle privat i que tenen com origen i destinació un mateix municipi (intramunicipals) 11,3 minuts.

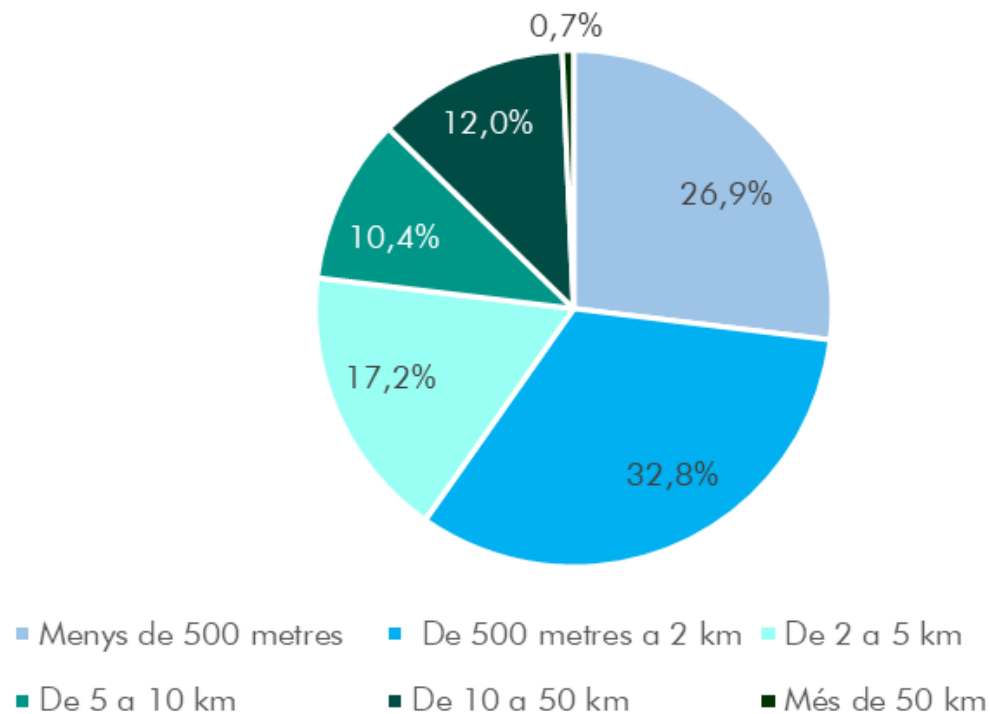
Tipus de desplaçament	Mode de transport	Durada mitjana
Intramunicipal	Mobilitat activa	14,5
	Transport públic	25,9
	Vehicle privat	11,3
	Total SIMMB	15,1
Intermunicipal	Mobilitat activa	30,3
	Transport públic	47,2
	Vehicle privat	26,0
	Total SIMMB	30,8

Temps expressat en minuts

6. La distància dels desplaçaments

6.1. Dades generals

- La distància mitjana dels desplaçaments totals de l'àmbit SIMMB és de 4,7 km.
- La majoria de desplaçaments, gairebé el 60% són de menys de 2 km de distància.

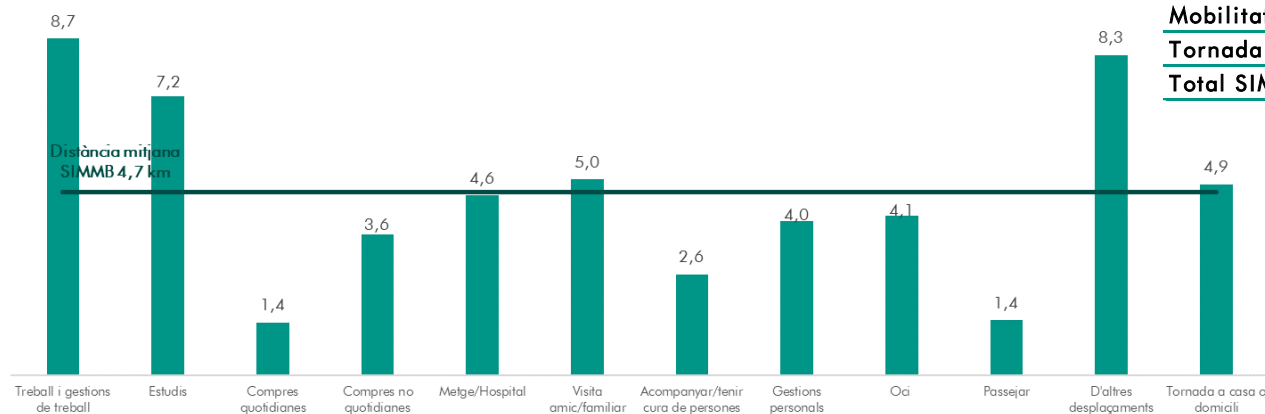


6. La distància dels desplaçaments

6.2. Distància segons motiu del desplaçament

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els motius dels desplaçaments s'observa com els desplaçaments per compres quotidianes i per passeig tenen les distàncies més curtes, d'1,4 km. Seguit dels acompanyaments i les compres no quotidianes (2,6 i 3,6 km en cada cas).
- Els desplaçaments per treball i estudis superen de llarg la distància mitjana dels 4,7 km, sent en el primer cas de 8,7 km i en el segon de 7,2 km.
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància entre els motius dels desplaçaments s'observa com la mobilitat ocupacional representa una major proporció de la distància total que de desplaçaments totals, al contrari que la mobilitat per motius personals.

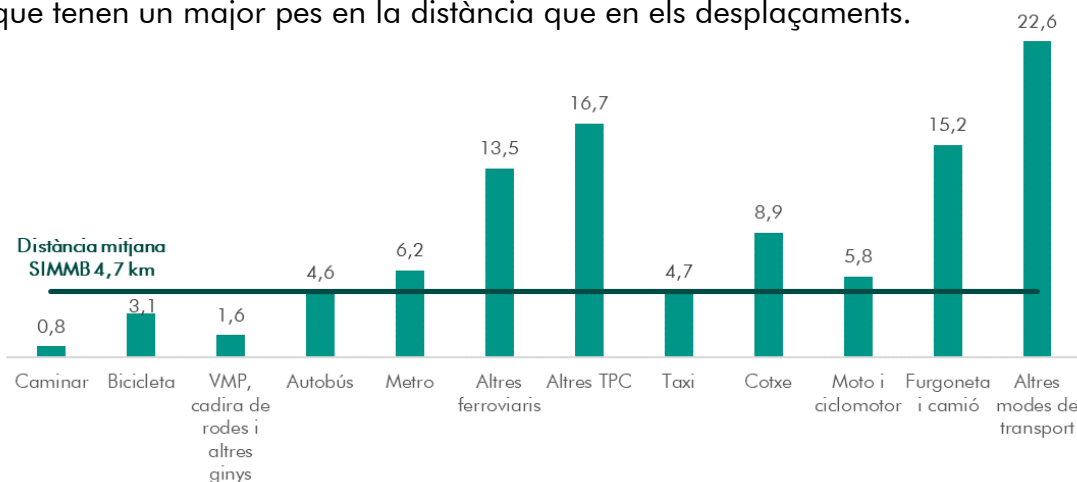
Motiu del desplaçament	% desplaçaments	% distància
Treball i gestions de treball	14,9%	27,4%
Estudis	2,2%	3,4%
Mobilitat ocupacional	17,1%	30,8%
Compres quotidianes	9,1%	2,6%
Compres no quotidianes	1,6%	1,2%
Metge/Hospital	2,2%	2,1%
Visita amic/ga/familiar	2,7%	2,9%
Acompanyar/tenir cura de persones	8,6%	4,7%
Gestions personals	2,5%	2,1%
Oci/diversió/espectacles/cinemes /Restaurants/esports	6,1%	5,1%
Passejar	5,3%	1,6%
D'altres desplaçaments	0,1%	0,1%
Mobilitat personal	38,0%	22,5%
Tornada a casa o domicili	44,8%	46,8%
Total SIMMB	100%	100%



6. La distància dels desplaçaments

6.3. Distància segons mode de transport

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els mitjans de transport s'observa com els modes actius tenen les menors distàncies, especialment el caminar amb menys de 1 km i els desplaçaments amb VMP i altres ginys, amb 1,6 km. Els desplaçaments amb bicicleta són els que tenen una durada mitjana de 3,1 km.
- Entre els mitjans de transport públic els desplaçaments en autobús tenen una durada mitjana de 4,6 km i els mitjans ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe i Tramvia) de 13,5 km.
- Els desplaçaments en moto i ciclomotor són els que tenen una distància mitjana inferior entre els modes privats, seguit del cotxe (5,8 i 8,9 km, en cada cas).
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància segons mitjans s'observa com mentre els desplaçaments en modes actius són els majoritaris, aquests només representen el 9,2% de la distància total. Al contrari que amb el transport públic i el vehicle privat, que tenen un major pes en la distància que en els desplaçaments.

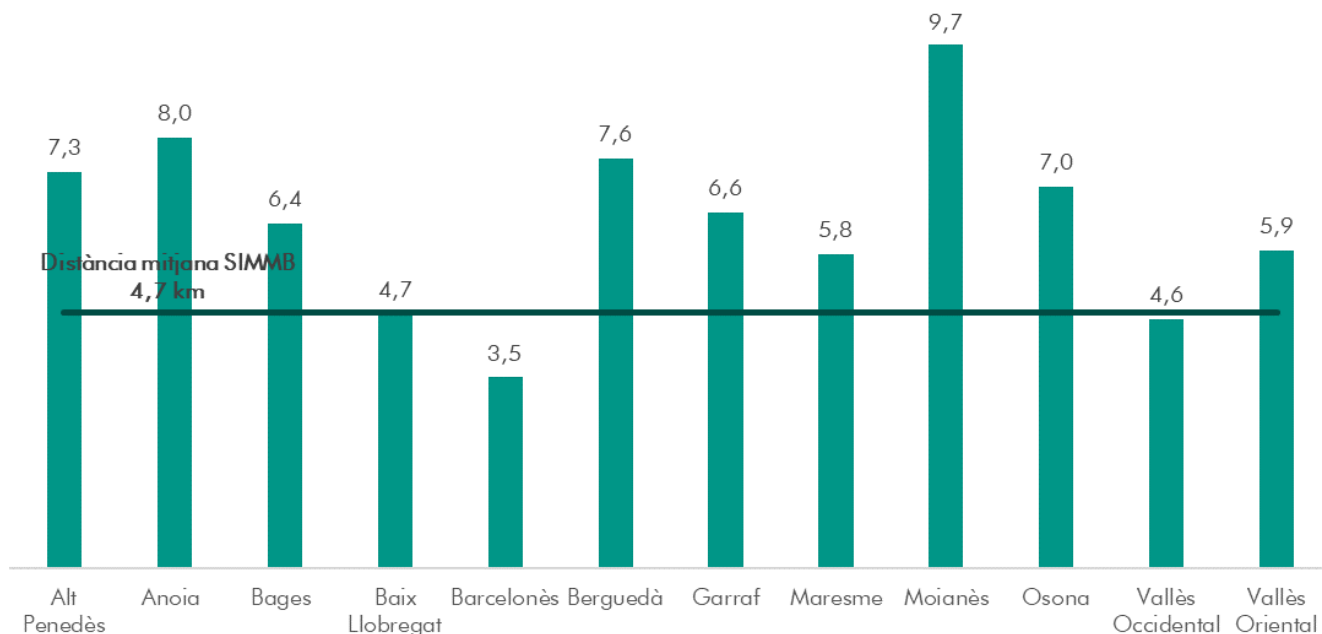
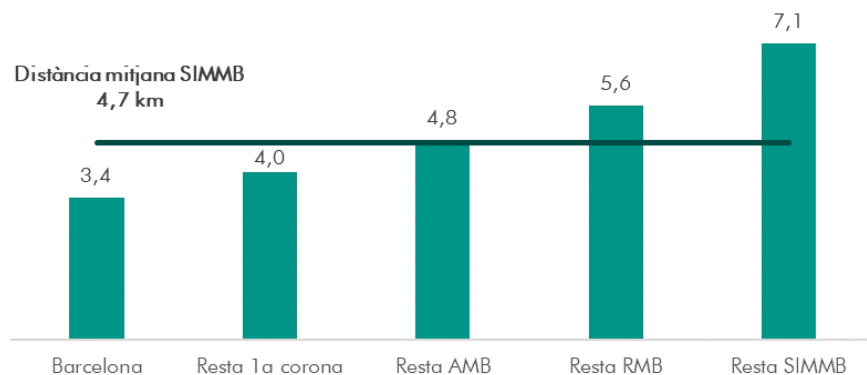


Mode de transport	% desplaçaments	% distància
Caminant	46,4%	7,8%
Bicicleta	1,8%	1,2%
VMP (Patinet, segway o altres ginys) cadira de rodes	0,7%	0,2%
Total mobilitat activa	49,0%	9,2%
Autobús	5,2%	5,0%
Metro	4,9%	6,5%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	3,3%	9,5%
Restat transport públic	0,2%	0,6%
Taxi	0,4%	0,4%
Total transport públic	14,0%	22,0%
Cotxe	31,8%	59,8%
Moto i ciclomotor	3,9%	4,8%
Furgoneta, camió	1,2%	3,9%
Total vehicle privat	36,9%	68,6%
Altres modes de transport	0,1%	0,2%
Total SIMMB	100%	100%

6. La distància dels desplaçaments

6.4. Anàlisi territorial

- L'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons corones de residència mostra un augment progressiu de la distància a mesura que els desplaçaments es fan més lluny de Barcelona ciutat. Així la distància mitjana dels desplaçaments dels residents a Barcelona és de 3,4 km i dels residents a la resta del SIMMB de 7,1 km.
- Segons comarques, els residents al Moianès fan els desplaçaments de més distància mitjana en dia feiner, de 9,7 km.

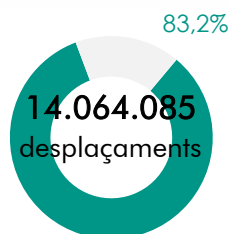
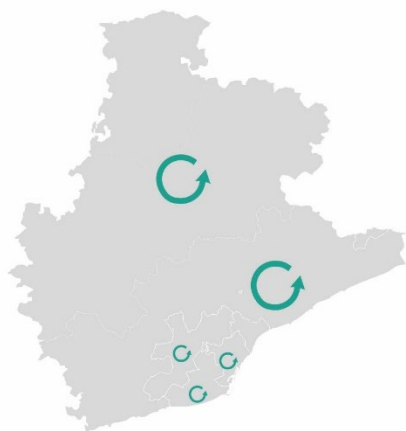


7.1. Tipus de fluxos al SIMMB

- Segons l'origen i la destinació, els **16.909.491 desplaçaments** que realitza la població resident al SIMMB, amb independència de l'àmbit de residència, es poden classificar en:

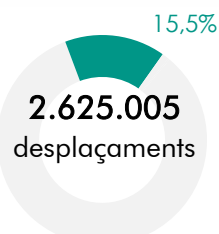
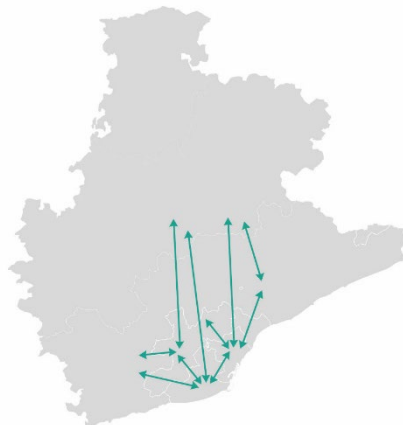
Interns

Desplaçaments que tenen com origen i destinació al mateix àmbit territorial.



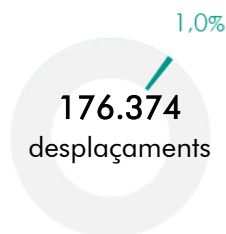
De connexió interna

Desplaçaments interns al SIMMB, que tenen l'origen i la destinació en diferents àmbits territorials.



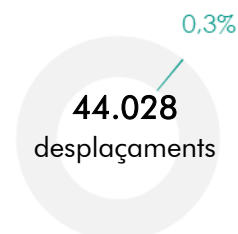
De connexió exterior

Desplaçaments amb origen al SIMMB i destinació fora del SIMMB i viceversa.



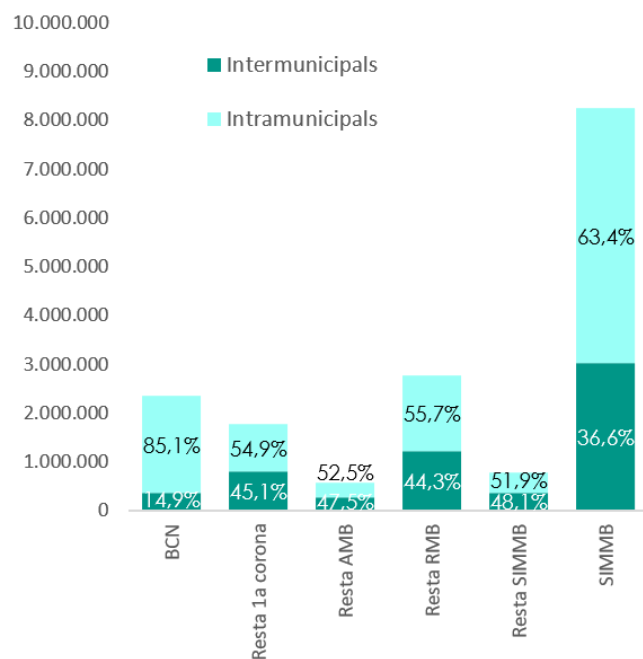
Externs

Desplaçaments amb origen i destinació fora del SIMMB.

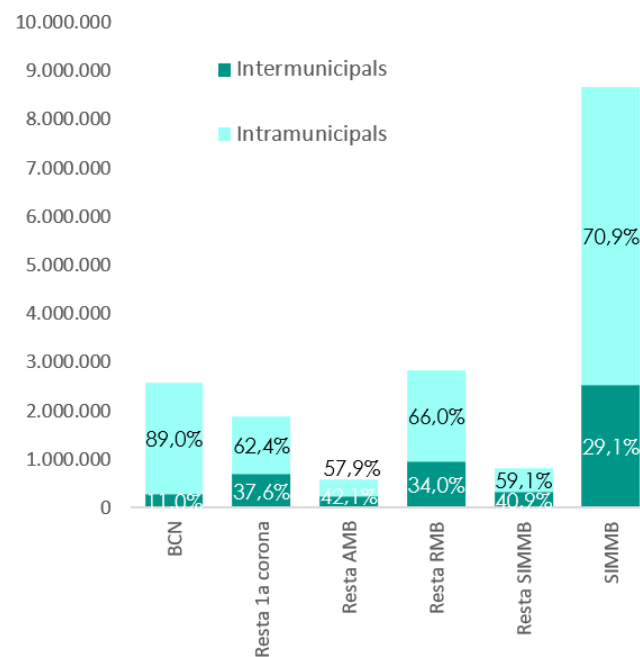


7.1. Tipus de fluxos al SIMMB

- Partint de la perspectiva municipal, els desplaçaments al SIMMB, es poden classificar en:
 - Intramunicipals:** 11,4 milions de desplaçaments, representen el **67,2%**.
 - Intermunicipals:** 5,5 milions de desplaçaments, representen el **32,8%**.
- Les dones tenen una mobilitat de més proximitat, en realitzar una major proporció de desplaçaments intramunicipals que els homes, en tots els àmbits territorials.



Homes

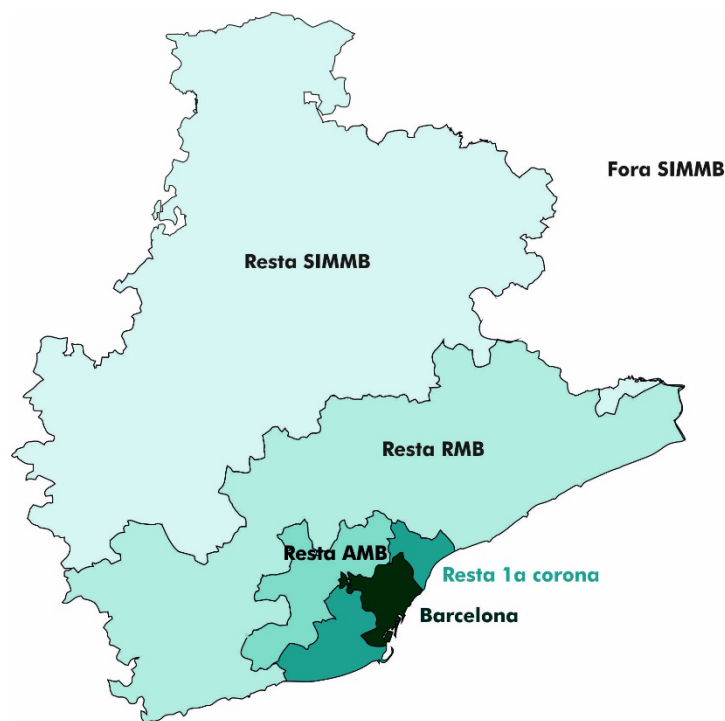


Dones

7.2. Àmbits territorials

7.2.1. Panoràmica general

- La ciutat de Barcelona és l'origen i/o destinació del 63,4% dels desplaçaments de connexió interior, però en canvi només representa el 31,4% dels desplaçaments interns i el 14,6% dels desplaçaments de connexió exterior.



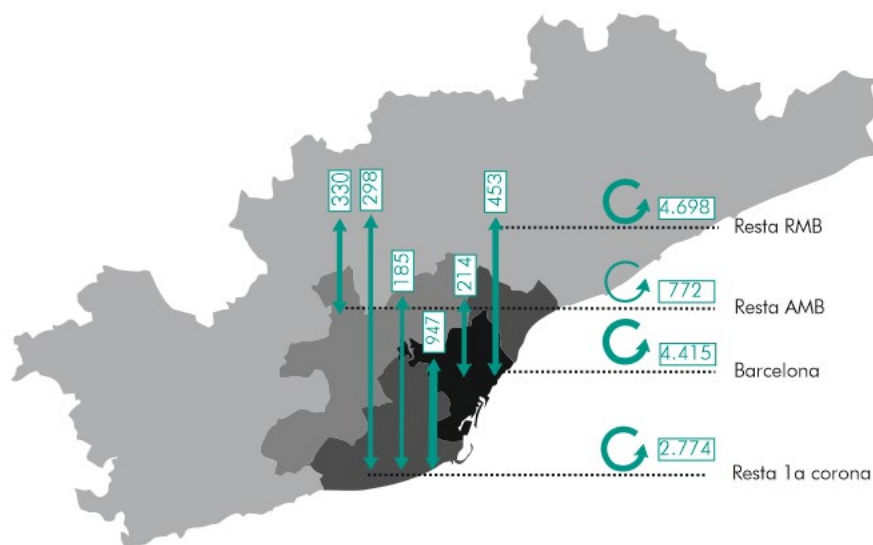
Origen i destinació	Desplaçaments	%
Barcelona-Barcelona	4.415.228	26,1%
Resta 1a corona-Resta 1a corona	2.774.082	16,4%
Resta AMB-Resta AMB	771.657	4,6%
Resta RMB-Resta RMB	4.698.225	27,8%
Resta SIMMB-Resta SIMMB	1.404.892	8,3%
Total interns	14.064.085	83,2%
Barcelona-Resta 1a corona i viceversa	946.521	5,6%
Barcelona-Resta AMB i viceversa	214.467	1,3%
Barcelona-Resta RMB i viceversa	453.082	2,7%
Barcelona-Resta SIMMB i viceversa	50.919	0,3%
Resta 1a corona-Resta AMB i viceversa	185.399	1,1%
Resta 1a corona-Resta RMB i viceversa	297.791	1,8%
Resta 1a corona-Resta SIMMB i viceversa	23.590	0,1%
Resta AMB-Resta RMB i viceversa	329.929	2,0%
Resta AMB-Resta SIMMB i viceversa	17.006	0,1%
Resta RMB-Resta SIMMB i viceversa	106.300	0,6%
Total de connexió interior	2.625.005	15,5%
Barcelona-Fora SIMMB i viceversa	25.821	0,2%
Resta 1a corona-Fora SIMMB i viceversa	21.228	0,1%
Resta AMB-Fora SIMMB i viceversa	11.142	0,1%
Resta RMB-Fora SIMMB i viceversa	88.766	0,5%
Resta SIMMB-Fora SIMMB i viceversa	29.416	0,2%
Total de connexió exterior	176.374	1,0%
Fora SIMMB-Fora SIMMB	44.028	0,3%
Total externs	44.028	0,3%
Total	16.909.491	100,0%

7.2. Àmbits territorials

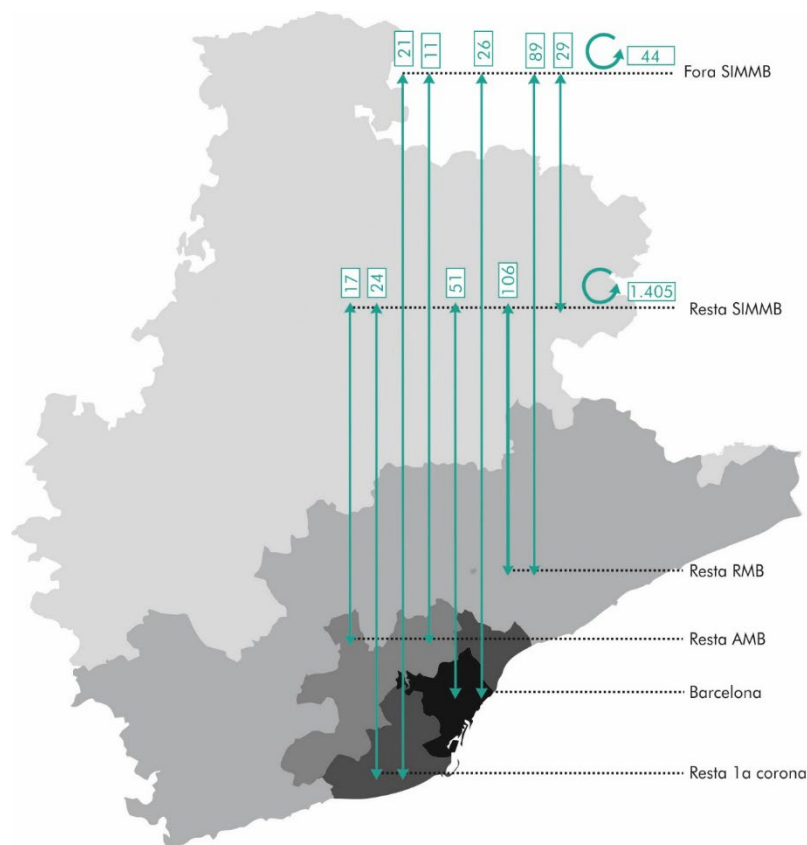
7.2.1. Panoràmica general

- Les relacions origen-destinació on hi ha més desplaçaments són, per ordre, internes a la resta de l'RMB (4.698), internes a Barcelona (4.415), internes a la resta 1a corona (2.774), internes resta SIMMB (1.405) i Barcelona – resta 1a corona (947).

Fluxos interns RMB



Fluxos de connexió amb resta SIMMB i fora SIMMB



7.2. Àmbits territorials

7.2.1. Panoràmica general

- Sense tenir en compte els desplaçaments interns a cada àmbit territorial, les relacions diàries més importants es donen entre Barcelona i la resta de la primera corona del SIMMB, i viceversa; representant a l'entorn del 2,8% del total de desplaçaments metropolitans diaris en cada sentit.

Origens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	4.415.228	472.952	107.469	228.066	25.631	15.036	5.264.382
Resta 1a corona	473.569	2.774.082	93.605	148.880	11.784	11.446	3.513.367
Resta AMB	106.999	91.794	771.657	164.951	8.568	..	1.149.780
Resta RMB	225.016	148.912	164.978	4.698.225	52.147	44.559	5.333.836
Resta SIMMB	25.289	11.805	8.438	54.152	1.404.892	14.630	1.519.207
Fora SIMMB	10.784	..	..	44.208	14.786	44.028	128.919
Total SIMMB	5.256.885	3.509.327	1.151.477	5.338.482	1.517.809	135.511	16.909.491

Origens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	26,1%	2,8%	0,6%	1,3%	0,2%	0,1%	31,1%
Resta 1a corona	2,8%	16,4%	0,6%	0,9%	0,1%	0,1%	20,8%
Resta AMB	0,6%	0,5%	4,6%	1,0%	0,1%	..	6,8%
Resta RMB	1,3%	0,9%	1,0%	27,8%	0,3%	0,3%	31,5%
Resta SIMMB	0,1%	0,1%	0,0%	0,3%	8,3%	0,1%	9,0%
Fora SIMMB	0,1%	..	..	0,3%	0,1%	0,3%	0,8%
Total SIMMB	31,1%	20,8%	6,8%	31,6%	9,0%	0,8%	100,0%

7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament

Mobilitat ocupacional

Origens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	660.361	115.773	35.885	57.607	..	..	876.354
Resta 1a corona	197.401	335.401	30.403	52.579	..	..	620.781
Resta AMB	46.172	32.033	84.332	41.565	..	..	207.405
Resta RMB	116.696	56.017	64.969	627.941	17.402	24.541	907.567
Resta SIMMB	13.411	6.114	4.973	16.942	224.569	7.152	273.161
Fora SIMMB	..	..	..	..	..	7.685	11.234
Total SIMMB	1.034.333	546.279	220.894	798.494	249.427	47.074	2.896.501

Mobilitat personal

Origens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	1.824.530	79.412	14.166	18.466	..	..	1.941.567
Resta 1a corona	127.588	1.180.085	18.187	21.882	..	..	1.350.458
Resta AMB	26.203	24.429	341.300	35.005	..	..	429.530
Resta RMB	46.894	32.363	47.801	1.947.563	13.784	15.740	2.104.145
Resta SIMMB	6.752	..	..	10.214	551.373	6.462	579.012
Fora SIMMB	..	..	..	..	..	21.476	24.655
Total SIMMB	2.032.233	1.319.012	422.975	2.035.040	569.589	50.520	6.429.369

7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament

Tornada a casa des de mobilitat ocupacional

Origens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	470.304	166.091	36.660	97.502	11.125	..	781.682
Resta 1a corona	93.074	255.106	24.611	41.492	5.467	..	420.467
Resta AMB	24.888	22.858	68.815	53.393	..	..	174.871
Resta RMB	47.597	43.526	29.520	500.238	12.225	..	633.107
Resta SIMMB	..	..	..	15.197	178.966	..	198.120
Fora SIMMB	..	..	..	20.406	5.919	..	34.558
Total SIMMB	639.896	490.902	162.596	728.229	218.028	..	2.242.805

Tornada a casa des de mobilitat personal

Origens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	1.460.034	111.677	20.757	54.491	8.770	..	1.664.779
Resta 1a corona	55.506	1.003.490	20.405	32.927	..	..	1.121.660
Resta AMB	..	12.474	277.210	34.987	..	..	337.974
Resta RMB	13.828	17.005	22.688	1.622.482	8.736	..	1.689.018
Resta SIMMB	..	..	..	11.799	449.985	..	468.914
Fora SIMMB	..	..	..	20.032	7.777	13.018	58.471
Total SIMMB	1.550.423	1.153.134	345.012	1.776.719	480.765	34.763	5.340.817

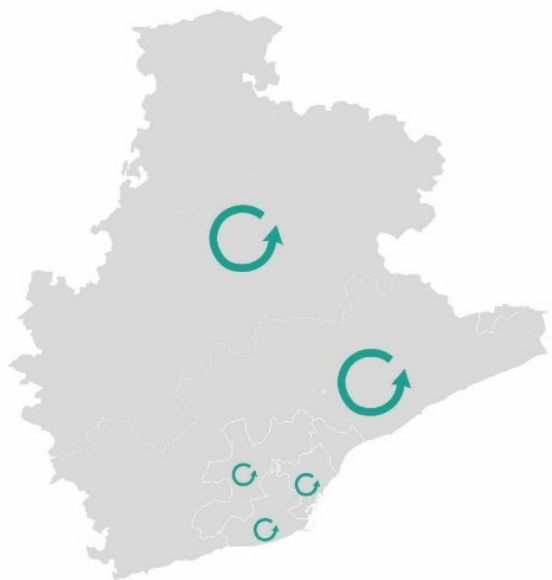
7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament

MOBILITAT OCUPACIONAL

- En tots els fluxos analitzats, els desplaçaments per motiu de treball i gestions de treball sempre són superiors als desplaçaments per motiu d'estudis.

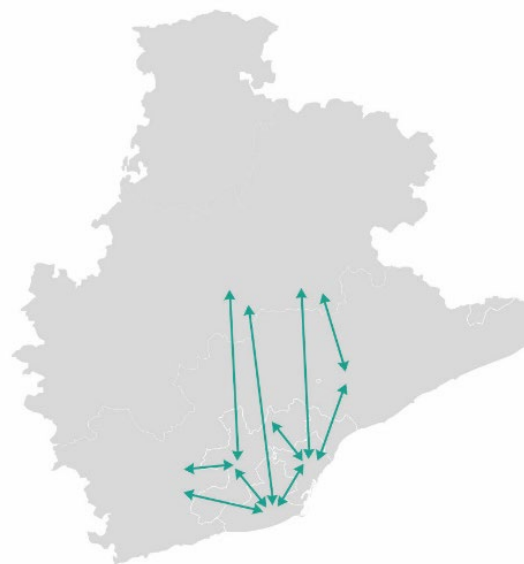
Interns



13,8% Estudis

86,2% treball i gestions de treball

De connexió interna



11,4% Estudis

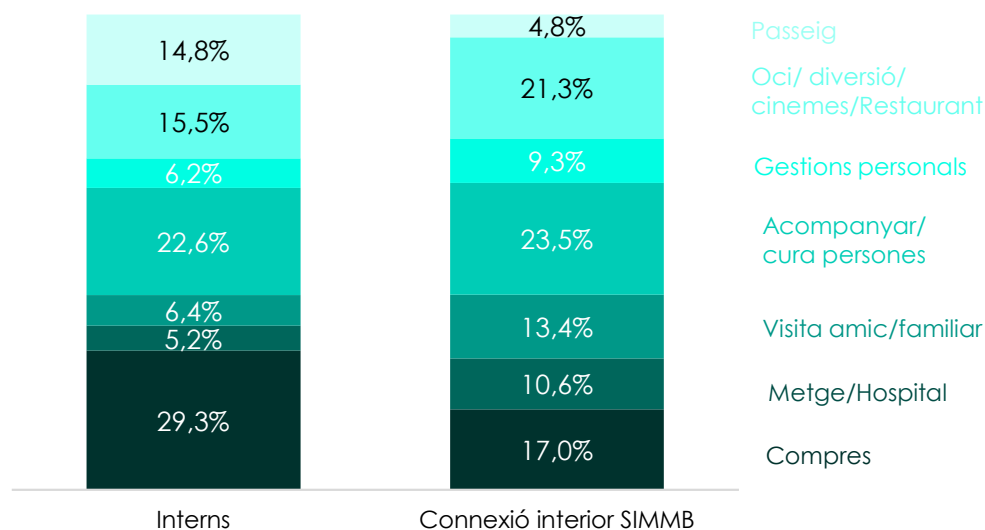
88,6% treball i gestions de treball

7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament

MOBILITAT PERSONAL

- En els fluxos interns, els desplaçaments per anar a comprar i per acompanyar a persones són els que tenen un pes més important, representant el 29,3% i el 22,6%, respectivament.
- En els fluxos de connexió interior, en canvi, s'inverteix l'ordre, i són més importants els desplaçaments per acompanyar a persones (23,5%), seguit de l'oci (21,3%).

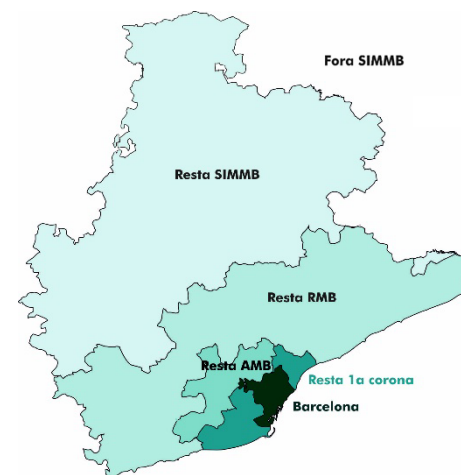


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

7.2.3. Mode de transport

Origen/Destinació	Destinació /Origen	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	Total
Barcelona	Barcelona	2.749.183	1.005.951	660.095	4.415.228
	Resta 1a corona	79.767	455.246	411.508	946.521
	Resta AMB	..	81.302	130.674	214.467
	Resta RMB	..	156.048	295.287	453.082
	Resta SIMMB	..	15.387	34.895	50.919
	Fora SIMMB	..	..	17.732	25.821
Resta 1a corona	Resta 1a corona	1.800.164	293.309	680.609	2.774.082
	Resta AMB	7.890	35.002	142.507	185.399
	Resta RMB	..	28.324	261.433	297.791
	Resta SIMMB	..	..	21.831	23.590
	Fora SIMMB	..	..	18.294	21.228
Resta AMB	Resta AMB	466.748	19.927	284.982	771.657
	Resta RMB	15.033	36.353	278.543	329.929
	Resta SIMMB	..	..	13.508	17.006
	Fora SIMMB	..	..	9.275	11.142
Resta RMB	Resta RMB	2.515.871	185.826	1.996.528	4.698.225
	Resta SIMMB	..	9.195	93.235	106.300
	Fora SIMMB	..	..	81.828	88.766
Resta SIMMB	Resta SIMMB	611.551	26.886	766.455	1.404.892
	Fora SIMMB	..	..	28.025	29.416
Fora SIMMB	Fora SIMMB	21.185	..	22.843	44.028
Total		8.288.450	2.370.954	6.250.087	16.909.491



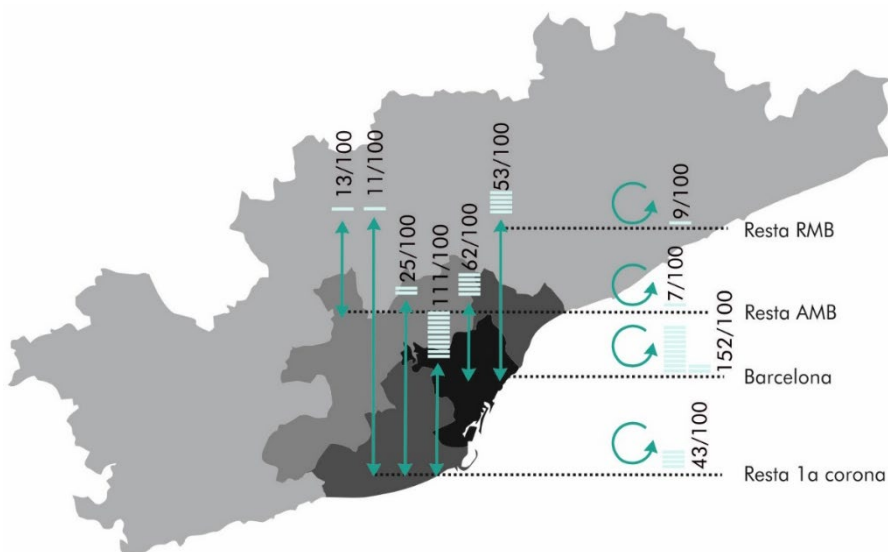
7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

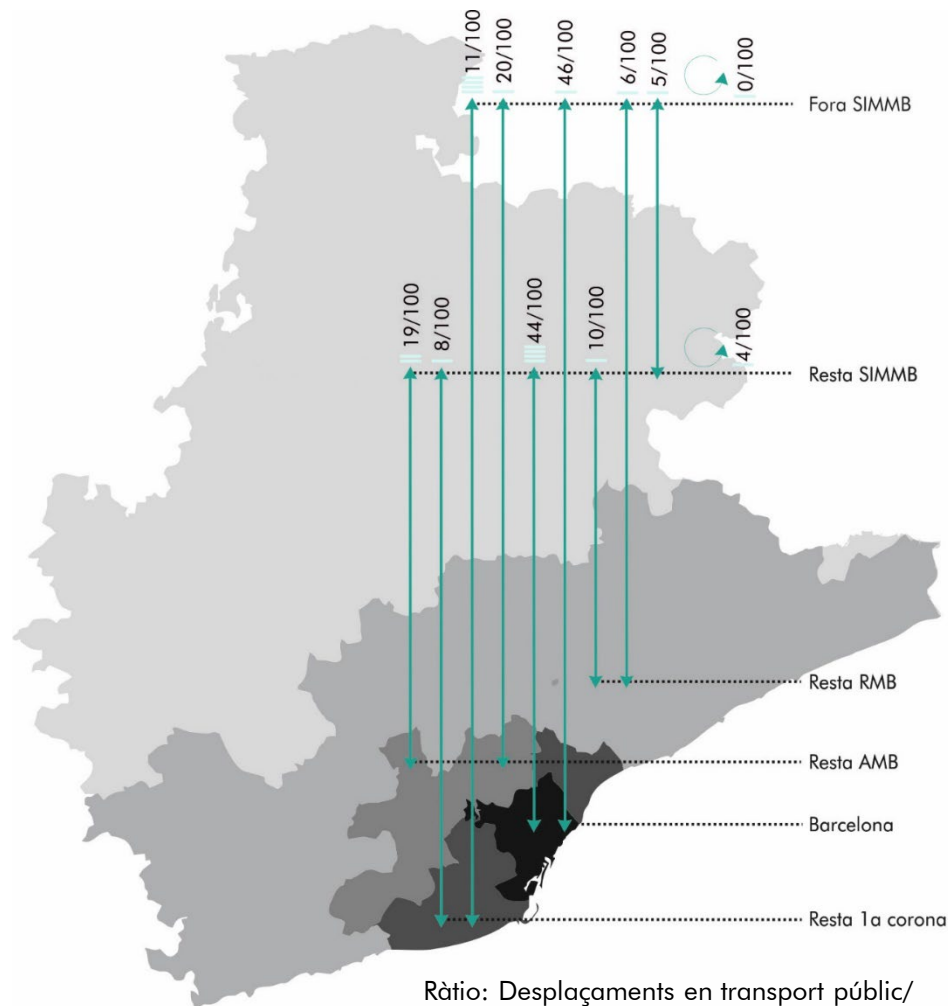
7.2.3. Mode de transport. Ràtio públic/privat

- Les relacions origen-destinació on hi ha més desplaçaments en transport públic que en vehicle privat són únicament les internes a Barcelona (152/100) i les que es produeixen entre Barcelona i la resta de de la 1a corona (111/100).

Fluxos interns RMB



Fluxos de connexió amb resta SIMMB i fora SIMMB



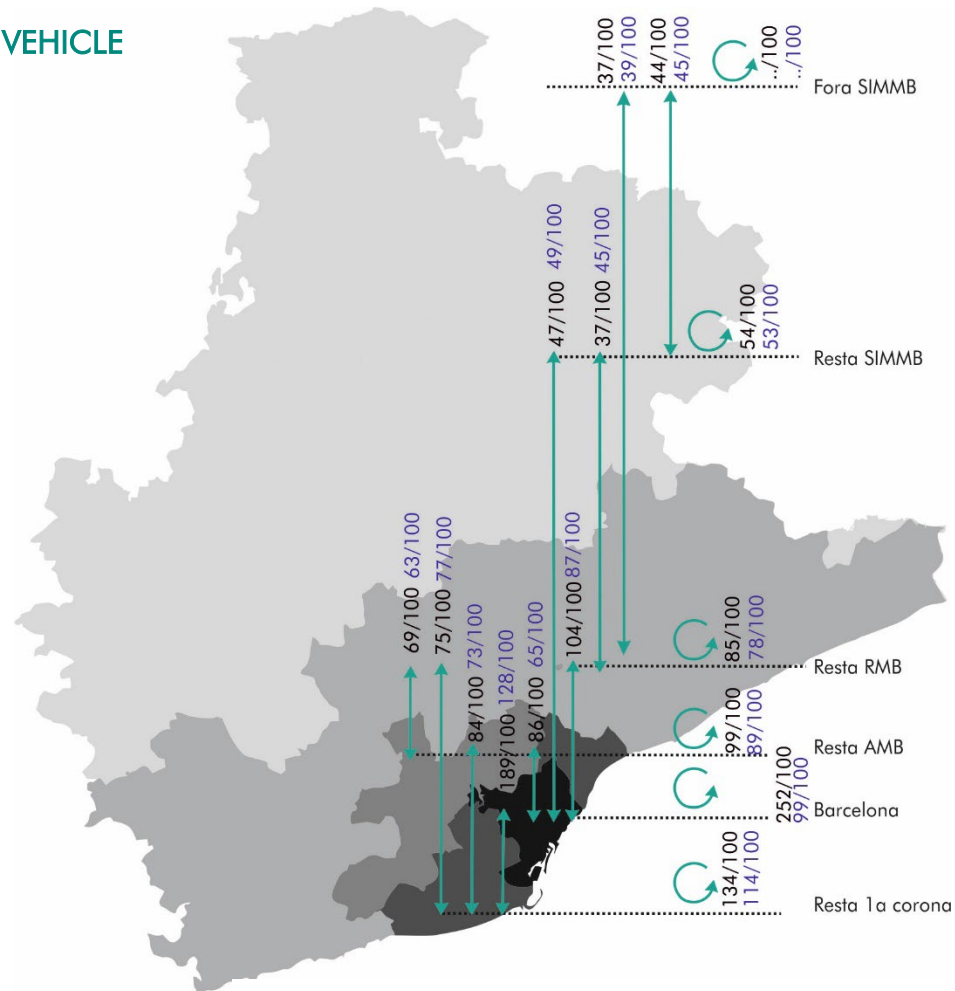
Ràtio: Desplaçaments en transport públic/
100 desplaçaments en vehicle privat

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

7.2.3. Mode de transport. Característiques del parc de vehicles circulant

RÀTIO BENZINA/GASOIL EN ELS DESPLAÇAMENTS EN VEHICLE PRIVAT I COTXE



Ràtio = desplaçaments amb combustible benzina per cada 100 desplaçaments amb combustible gasoil

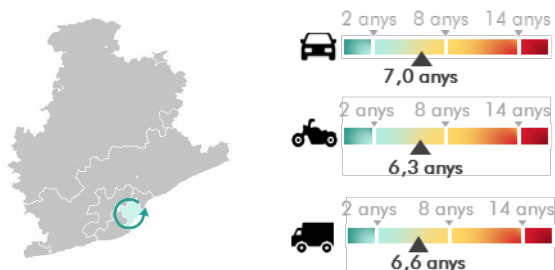
56/100 Ràtio cotxes

56/100 Ràtio vehicles (cotxes, motos, ciclomotors, furgonetes i camions)

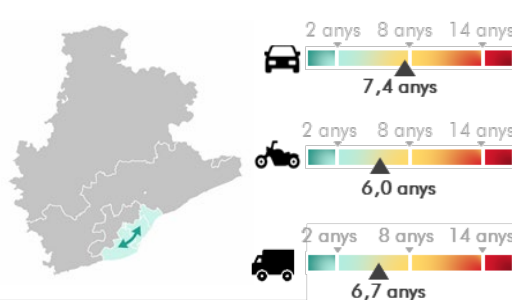
7.2. Àmbits territorials

7.2.3. Mode de transport. Antiguitat mitjana del cotxe, la moto/ciclomotor i la furgoneta/camió segons fluxos

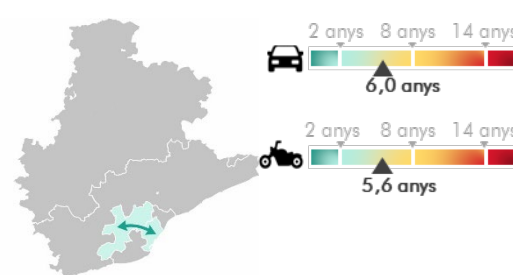
Interns Barcelona



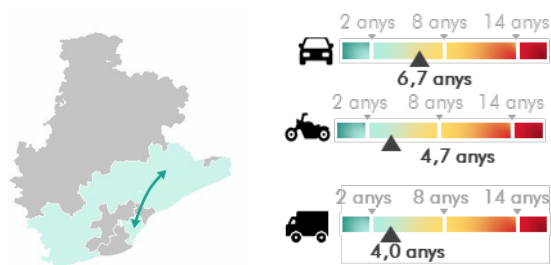
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



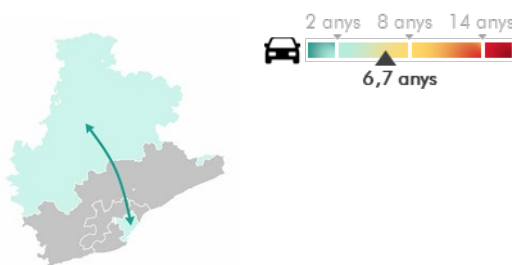
Connexió Barcelona – Resta AMB



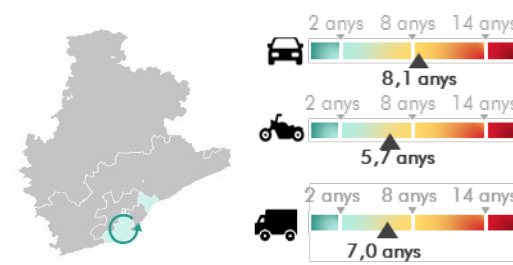
Connexió Barcelona – Resta RMB



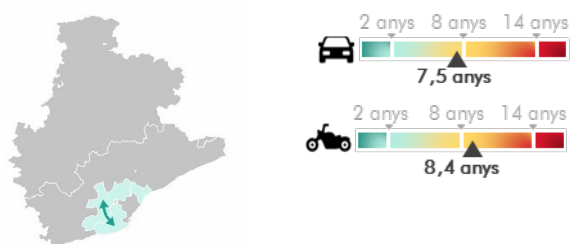
Connexió Barcelona – Resta SIMMB



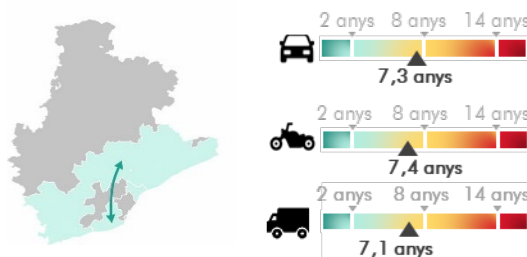
Interns resta 1a corona



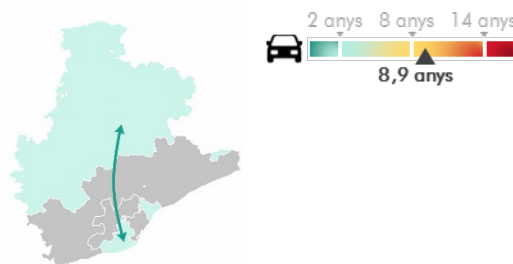
Connexió resta 1a corona – Resta AMB



Connexió resta 1a corona – Resta RMB



Connexió resta 1a corona – Resta SIMMB

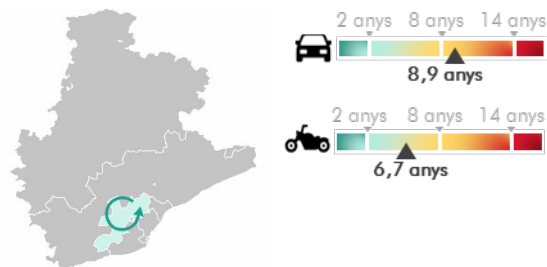


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

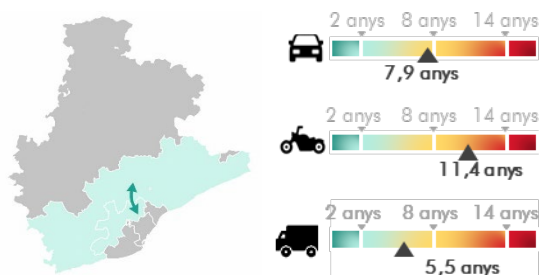
7.2. Àmbits territorials

7.2.3. Mode de transport. Antiguitat mitjana del cotxe, la moto i la furgoneta/camió segons fluxos

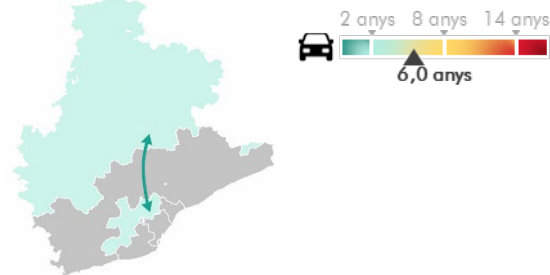
Interns resta AMB



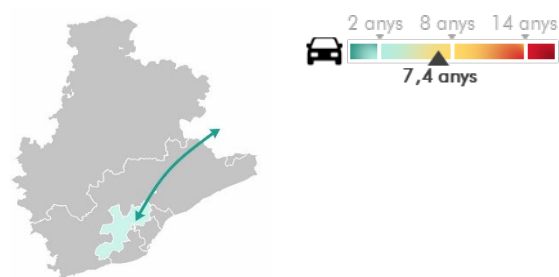
Connexió resta AMB – Resta RMB



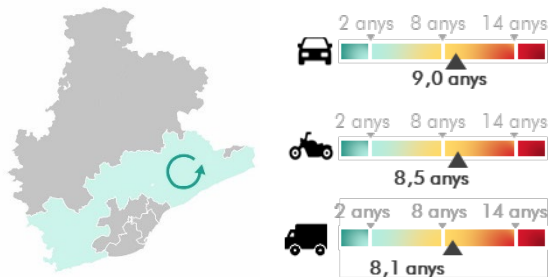
Connexió resta AMB – Resta SIMMB



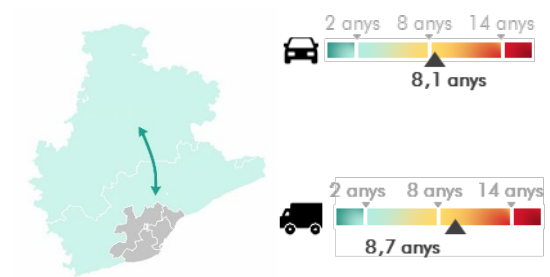
Connexió resta AMB – Fora SIMMB



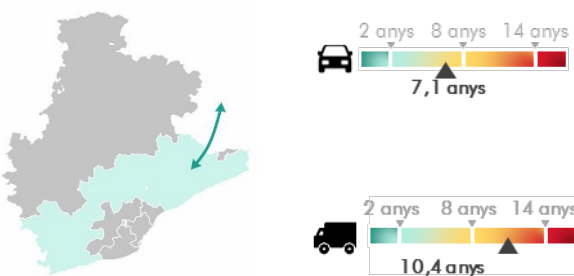
Interns resta RMB



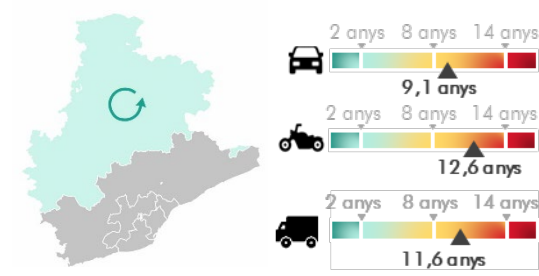
Connexió resta RMB – Resta SIMMB



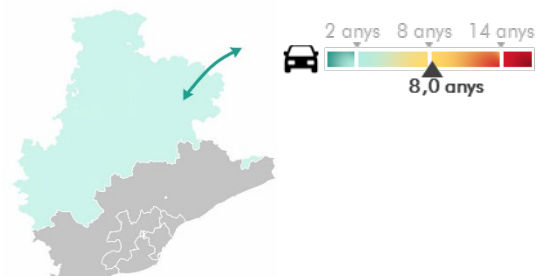
Connexió resta RMB – Fora SIMMB



Interns resta SIMMB



Connexió resta SIMMB – Fora SIMMB



7.2. Àmbits territorials

7.2.4. Autocontenció per àmbit territorial de residència

- **L'autocontenció** és un dels principals indicadors per resumir el caràcter de la mobilitat en un territori, i es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència entre el total de desplaçaments realitzats per aquests residents.

Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments

- Barcelona és l'àmbit amb una major autocontenció municipal (87,1%), molt superior a la resta d'àmbits territorials analitzats. Per contra, és a la resta de l'AMB on la proporció de desplaçaments interns al municipi de residència és menor (55,2%).
- L'anàlisi de l'autocontenció per àmbits territorials, mostra com l'àmbit amb uns valors superiors és la resta del SIMMB (88,6%).

Corona de residència	Autocontenció	
	Municipal	Àmbit territorial
Barcelona	87,1%	87,1%
Resta 1a corona	58,8%	74,8%
Total 1a corona	75,0%	93,5%
Resta AMB	55,2%	65,4%
Total AMB	72,7%	94,6%
Resta RMB	60,9%	83,5%
Total RMB	68,4%	98,3%
Resta SIMMB	55,6%	88,6%
Total SIMMB	67,2%	98,7%



7.3. Comarques

7.3.1. Panoràmica general



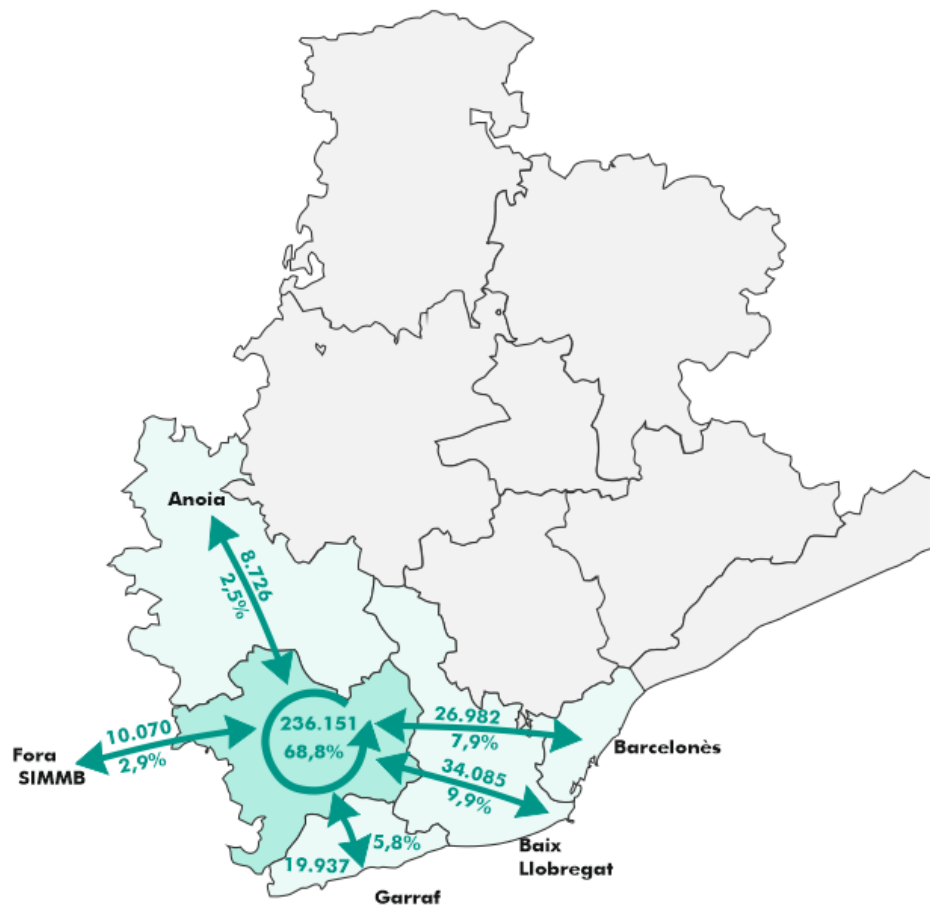
- Les relacions de major magnitud es donen entre el Barcelonès i el Baix Llobregat (665 mil desplaçaments), entre el Barcelonès i el Vallès Occidental (377 mil desplaçaments) i entre el Barcelonès i el Maresme (181 mil desplaçaments).
- Les relacions amb el Barcelonès són les principals per les comarques del Baix Llobregat, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.
- La relació intercomarcal principal de les persones residents a l'Alt Penedès és amb el Baix Llobregat; del Bages és amb el Vallès Occidental; del Berguedà és amb el Bages; del Moianès és amb el Bages; d'Osona és amb el Vallès Oriental.

Nota: Desplaçaments expressats en milers
Només s'han considerat fluxos >20.000 desplaçaments/dia

7.3. Comarques

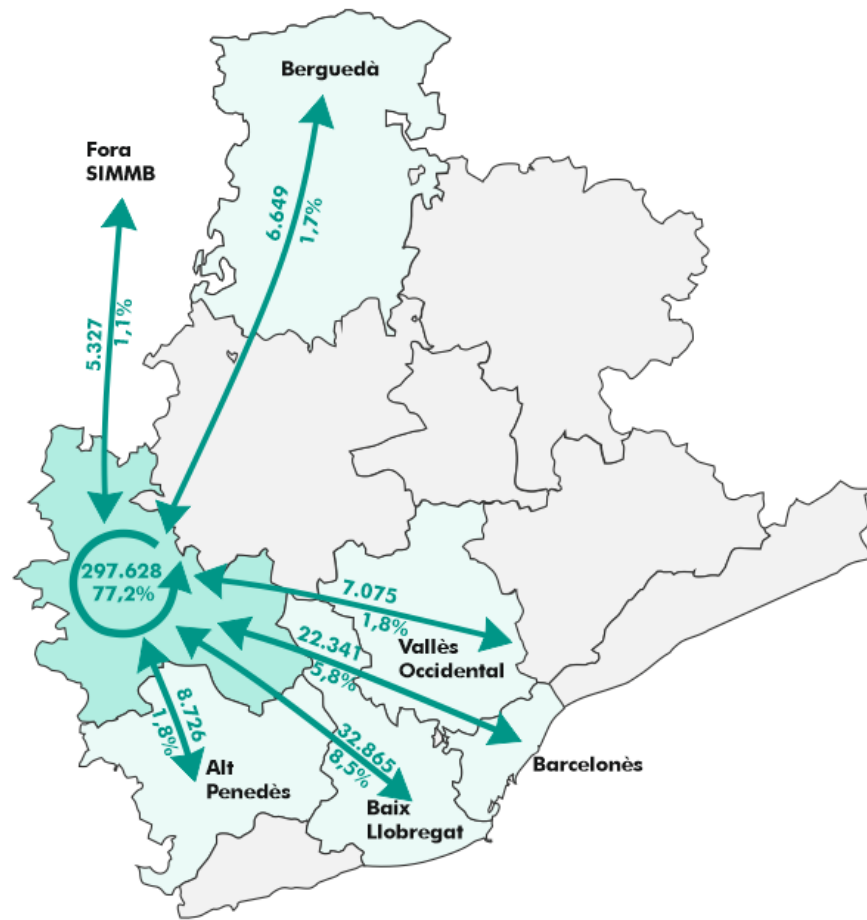
7.3.1. Panoràmica general

Alt Penedès



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Anoia



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7.3. Comarques

7.3.1. Panoràmica general

Bages



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Baix Llobregat



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7.3. Comarques

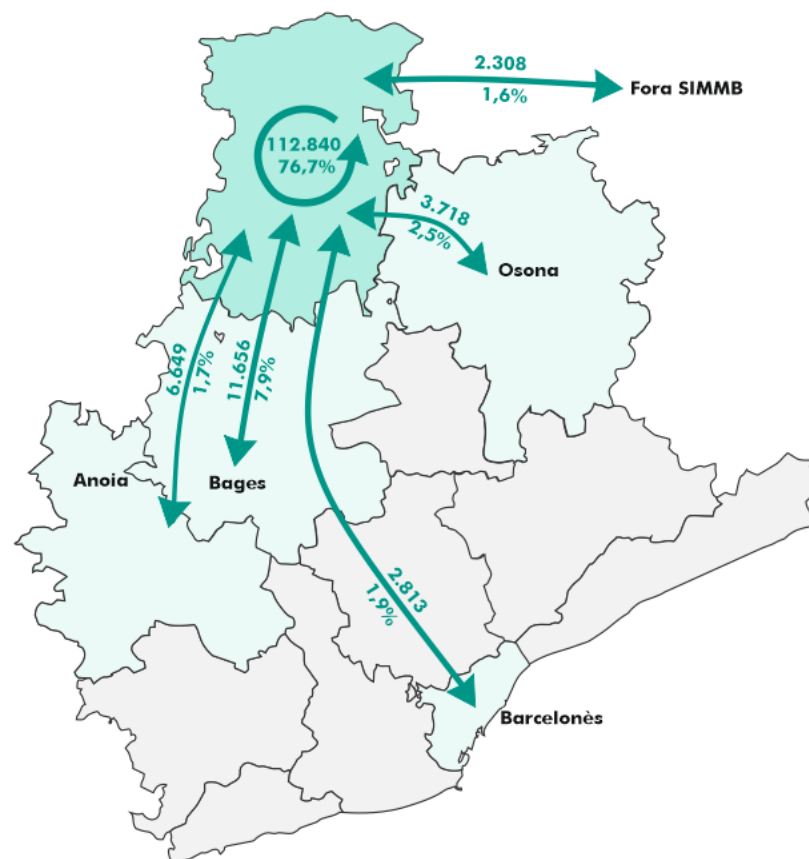
7.3.1. Panoràmica general

Barcelonès



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Berguedà



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7.3. Comarques

7.3.1. Panoràmica general

Garraf



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Maresme



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7.3. Comarques

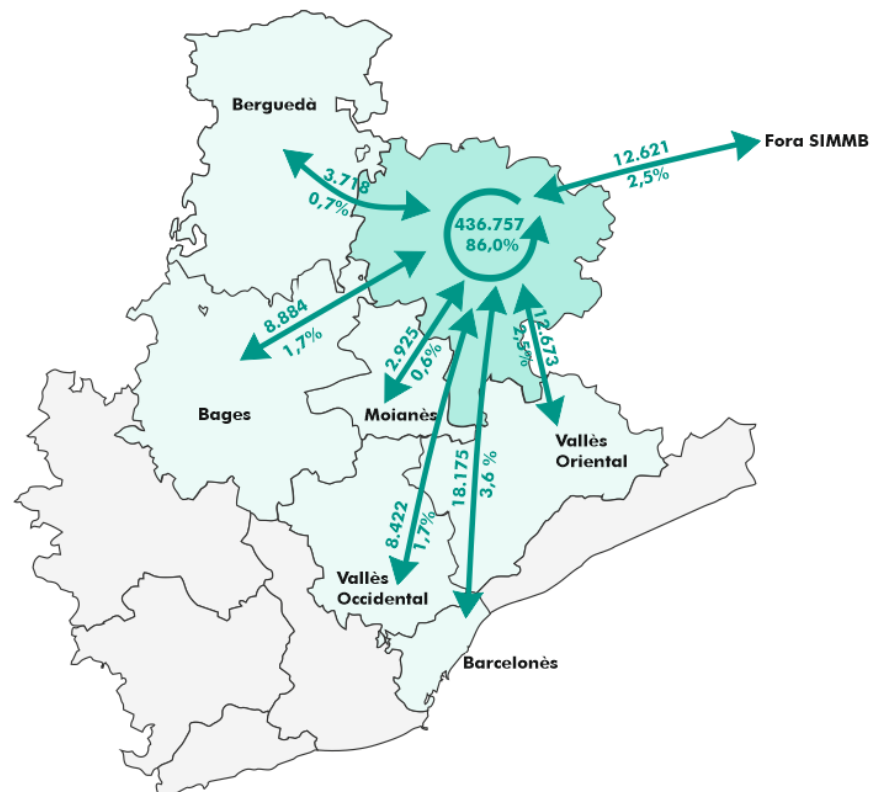
7.3.1. Panoràmica general

Moianès



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Osona



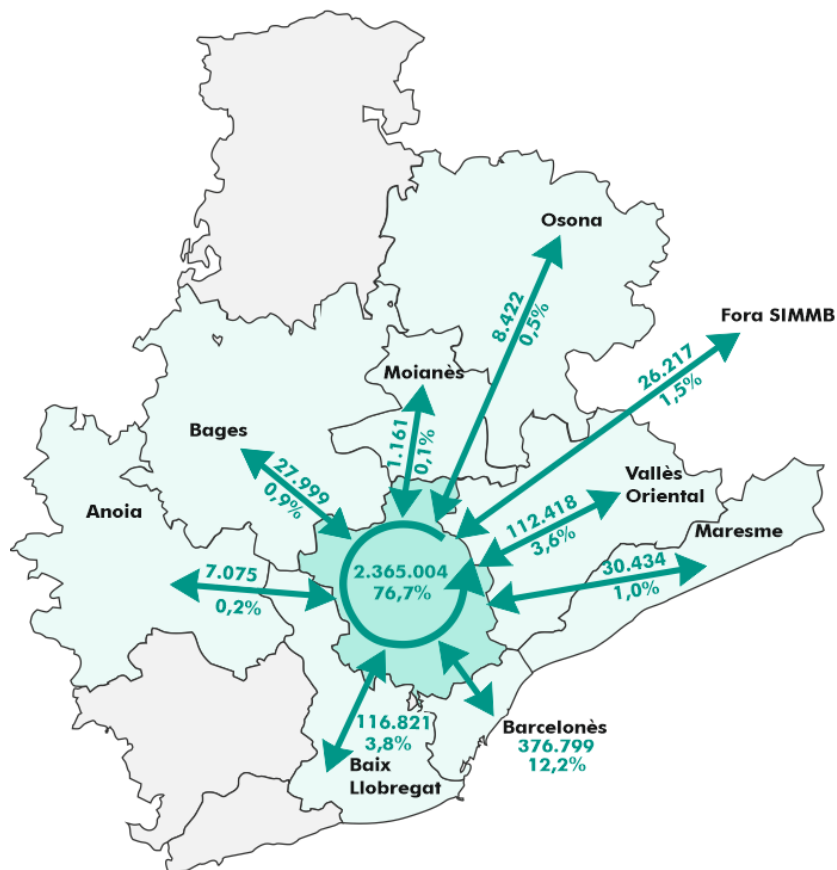
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

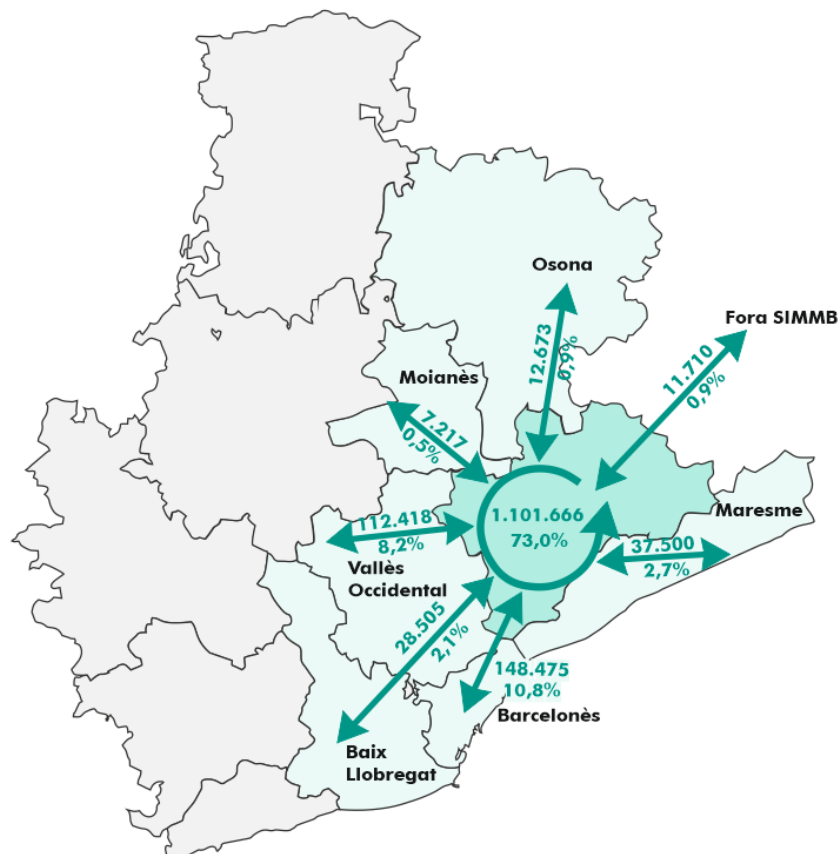
7.3.1. Panoràmica general

Vallès Occidental



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Vallès Oriental

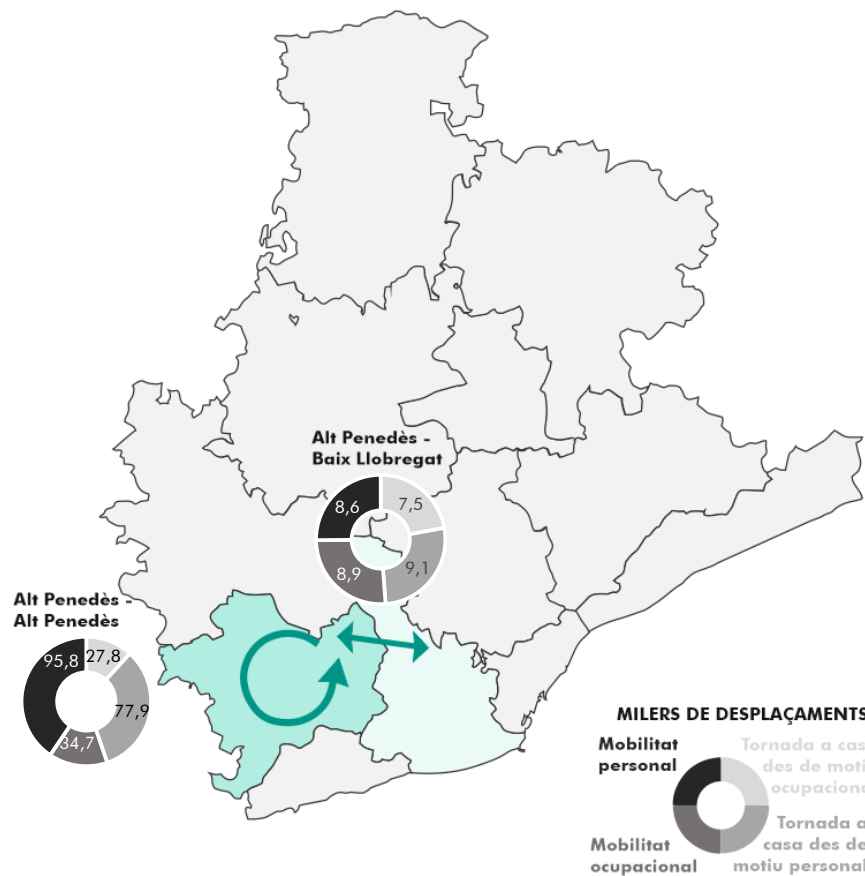


*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

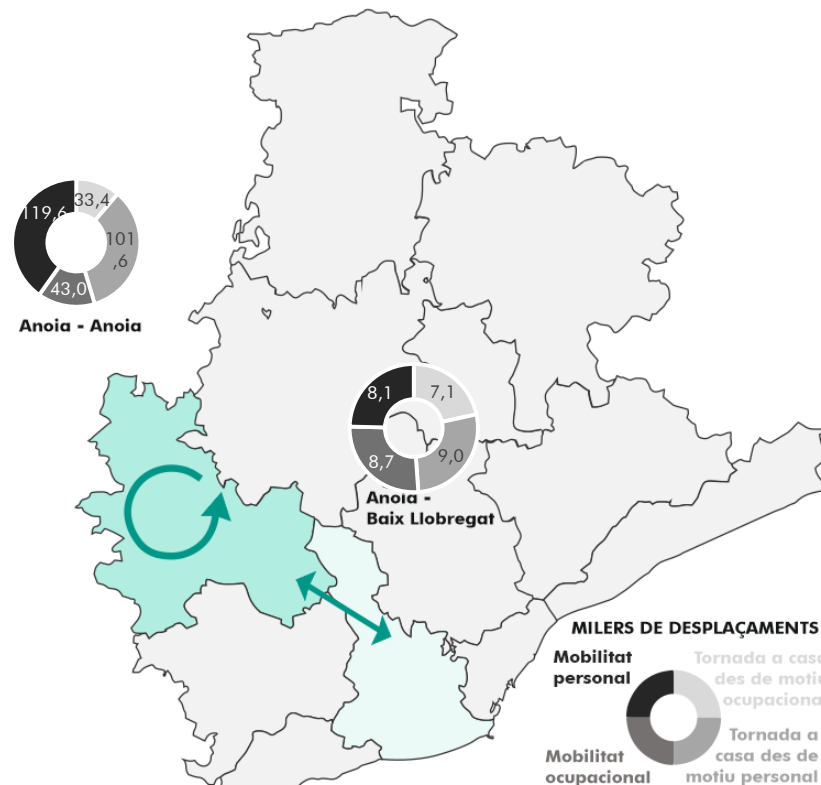
7.3. Comarques

7.3.2. Motiu del desplaçament

Alt Penedès



Anoia



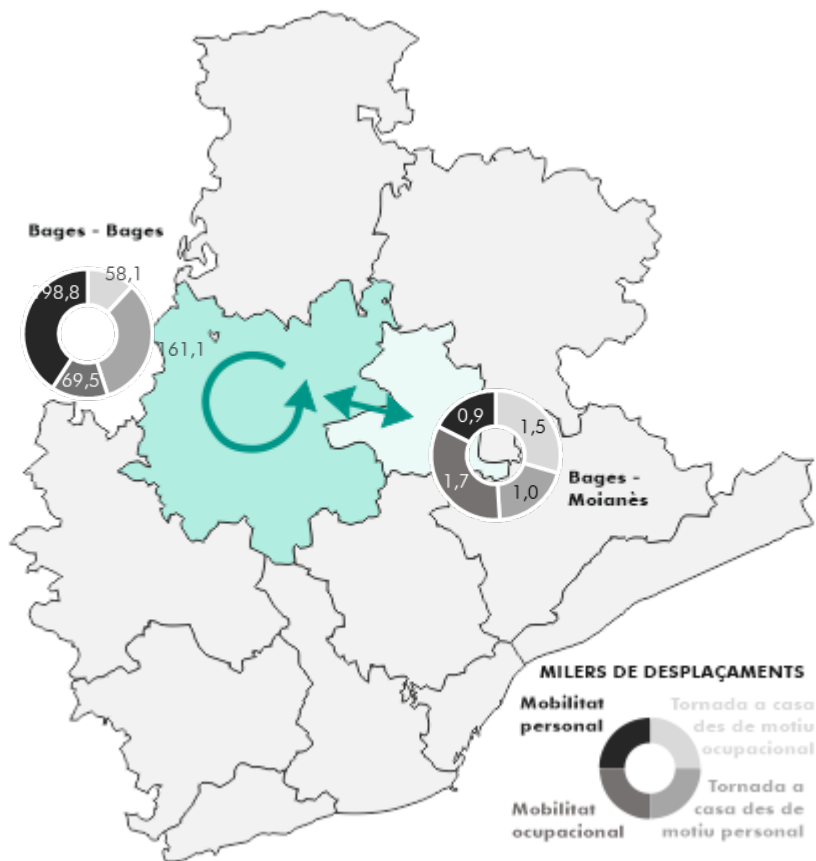
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7.3. Comarques

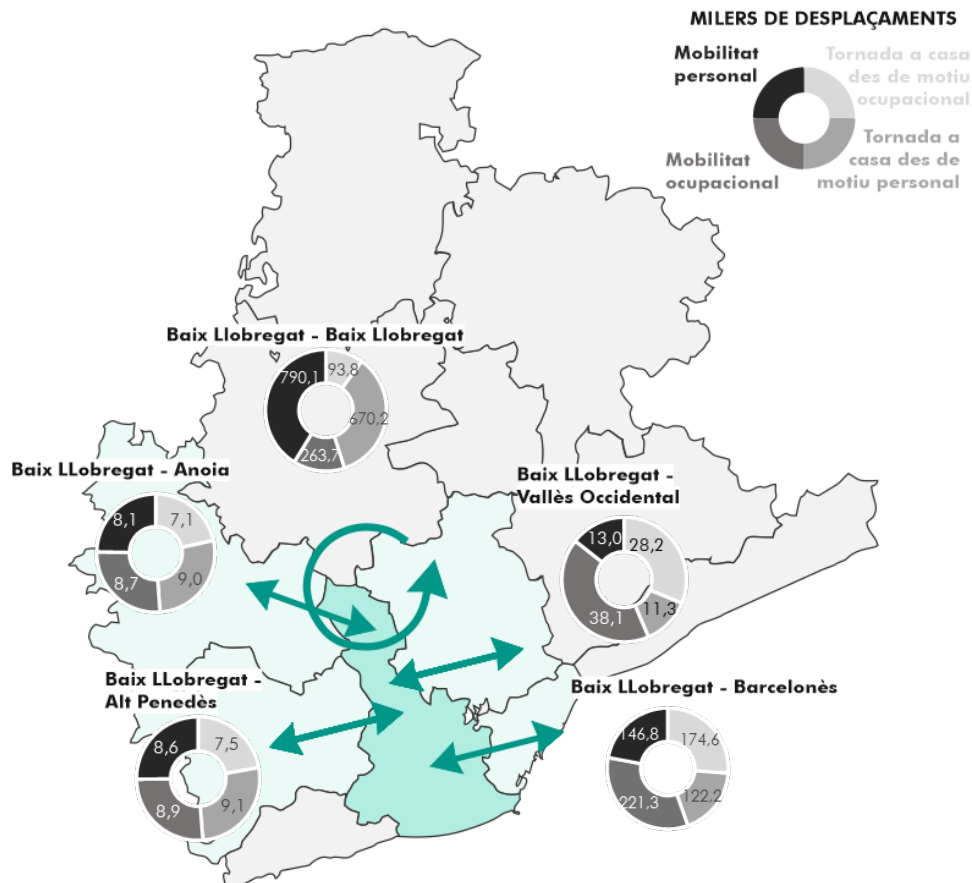
7.3.2. Motiu del desplaçament

Bages



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Baix Llobregat



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.2. Motiu del desplaçament

EMEF2021

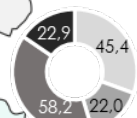
Enquesta telefònica
i en línia

Barcelonès

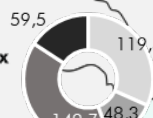
MILERS DE DESPLAÇAMENTS



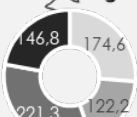
Barcelonès - Vallès Oriental



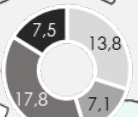
Barcelonès - Vallès Occidental



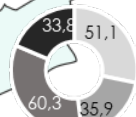
Barcelonès - Baix Llobregat



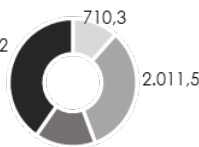
Barcelonès - Garraf



Barcelonès - Maresme

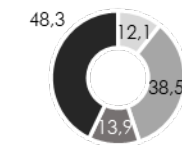


Barcelonès - Barcelonès



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Berguedà



Berguedà - Berguedà

MILERS DE DESPLAÇAMENTS



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

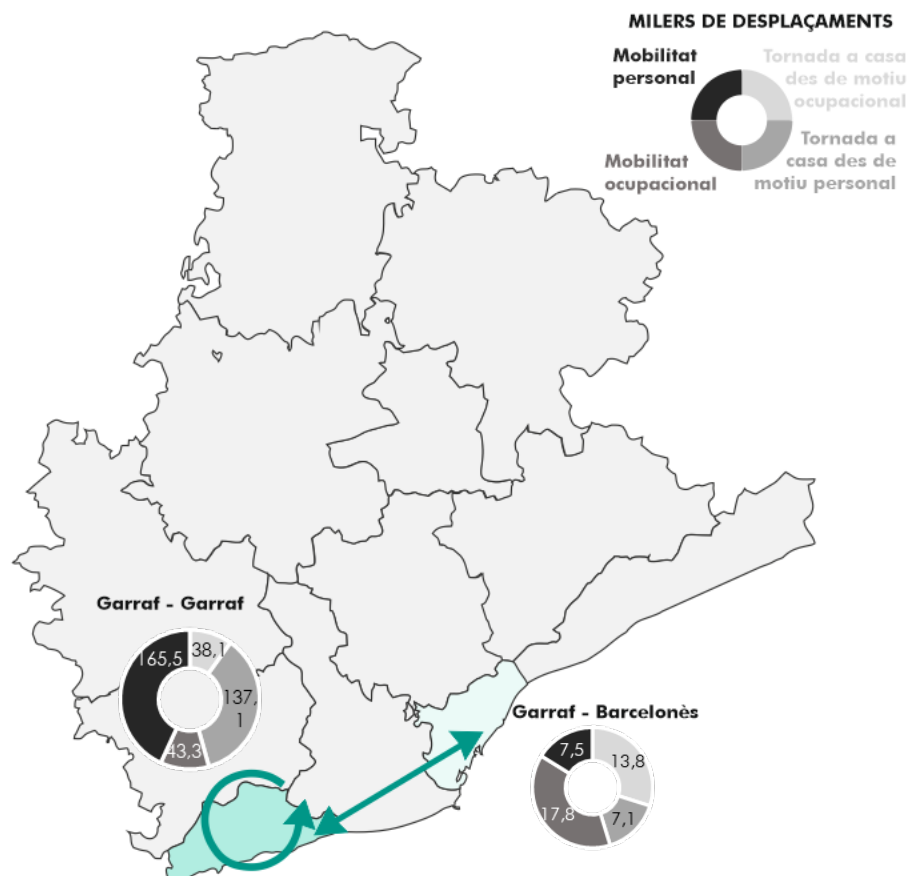
7.3. Comarques

7.3.2. Motiu del desplaçament

EMEF2021

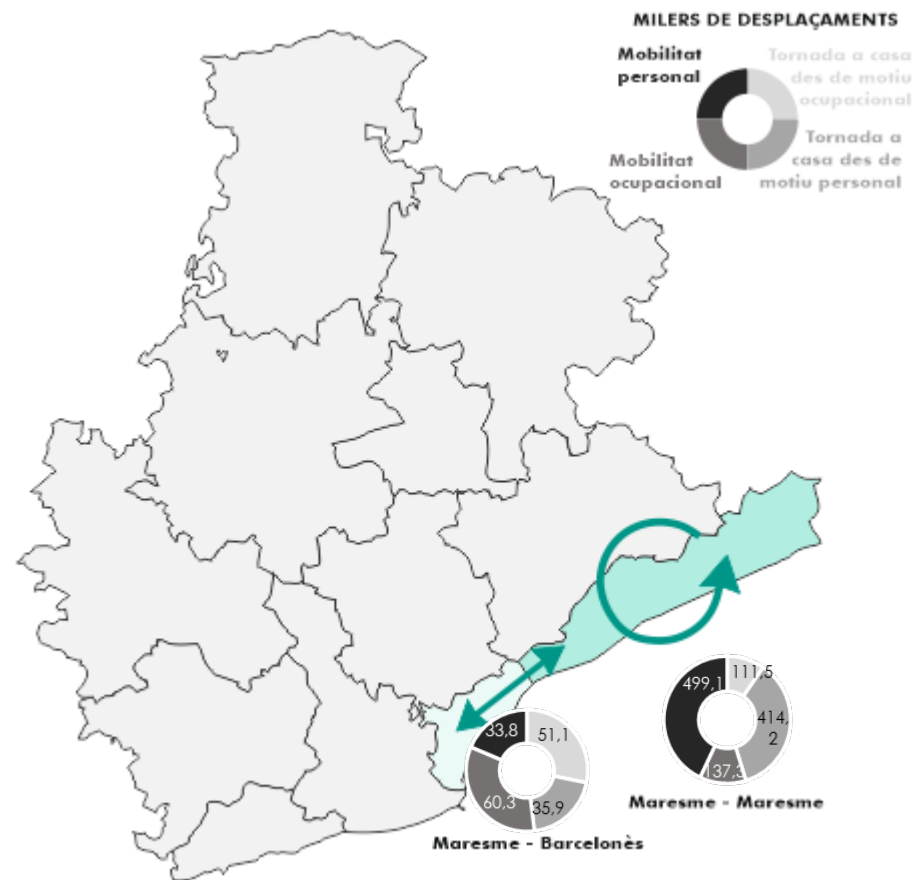
Enquesta telefònica
i en línia

Garraf



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Maresme

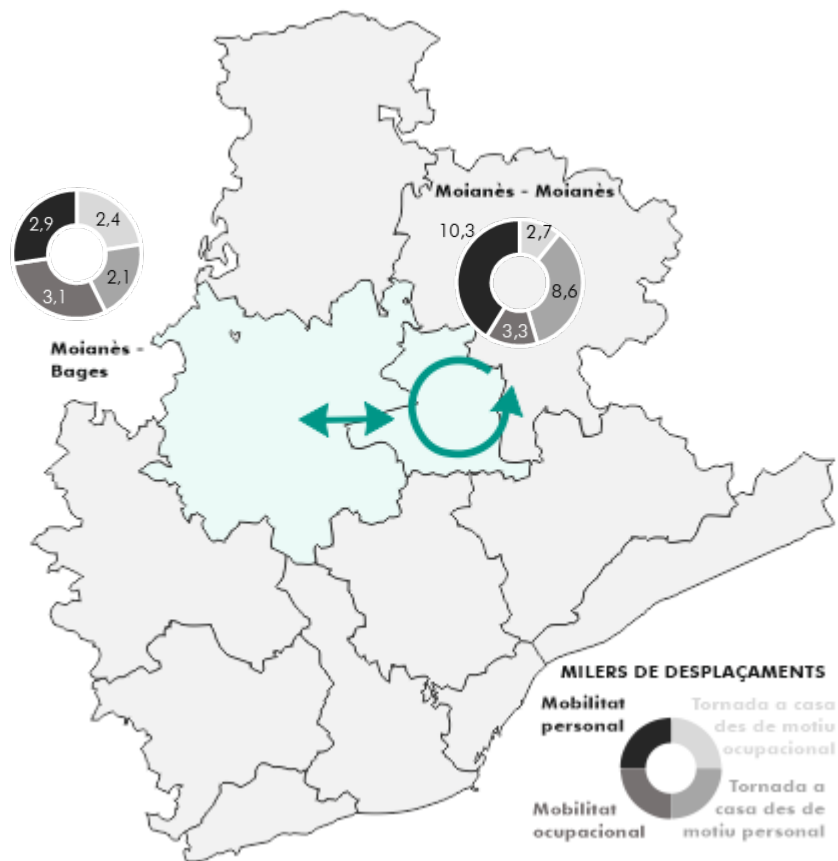


*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7.3. Comarques

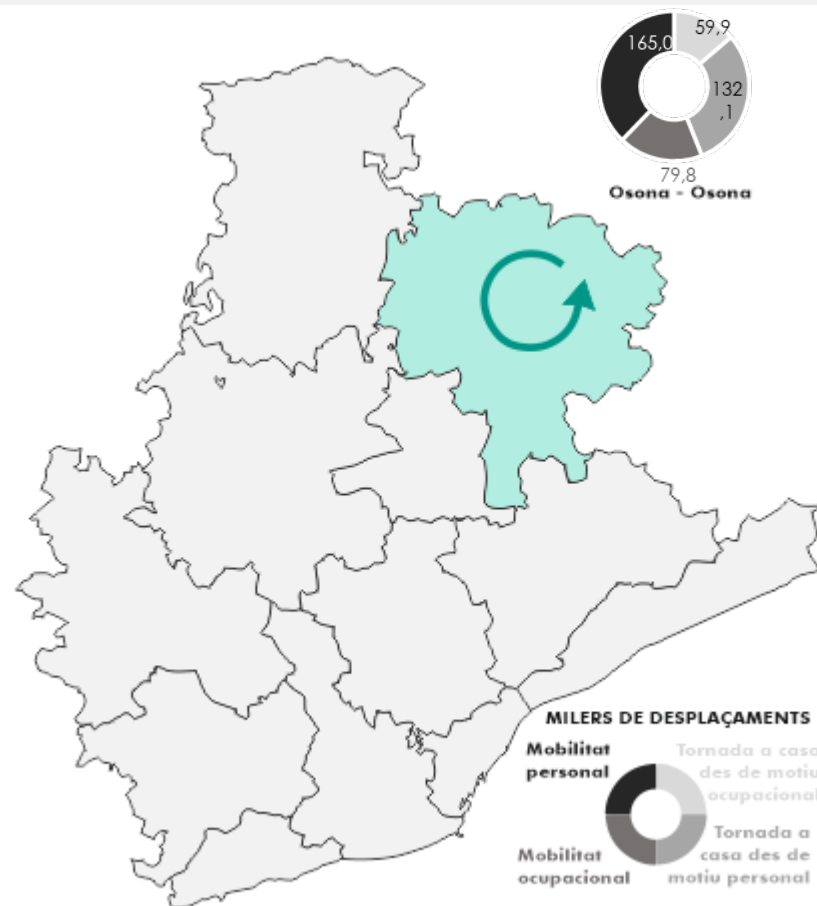
7.3.2. Motiu del desplaçament

Moianès



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Osona



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

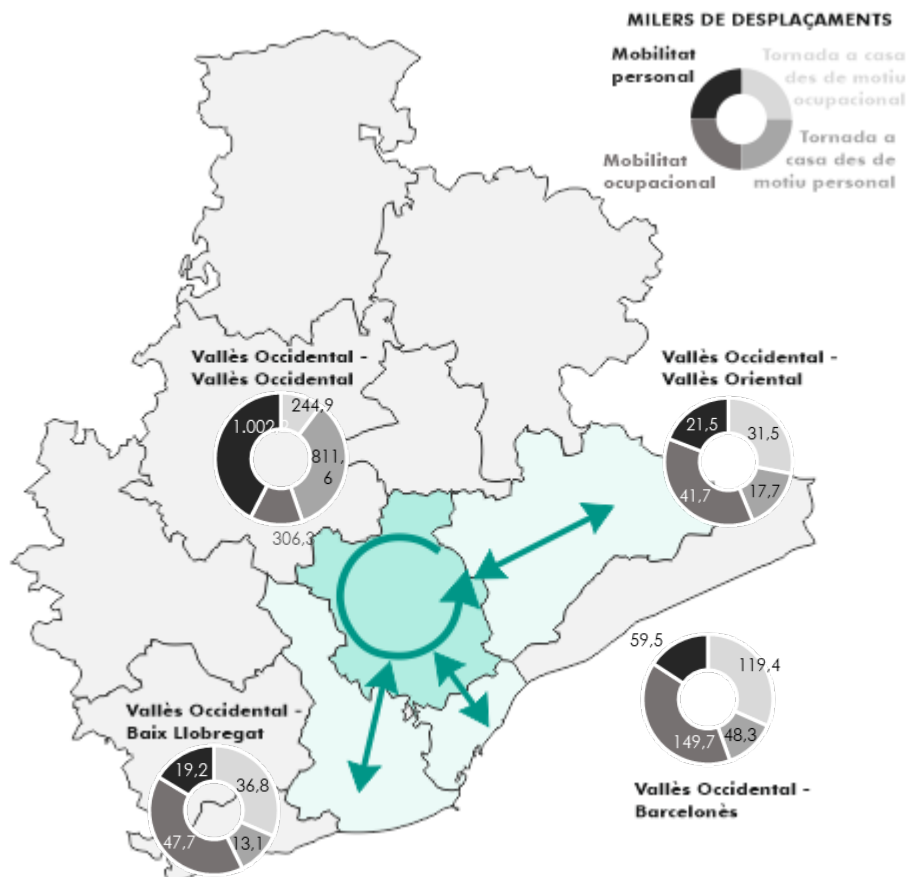
7.3. Comarques

7.3.2. Motiu del desplaçament

EMEF2021

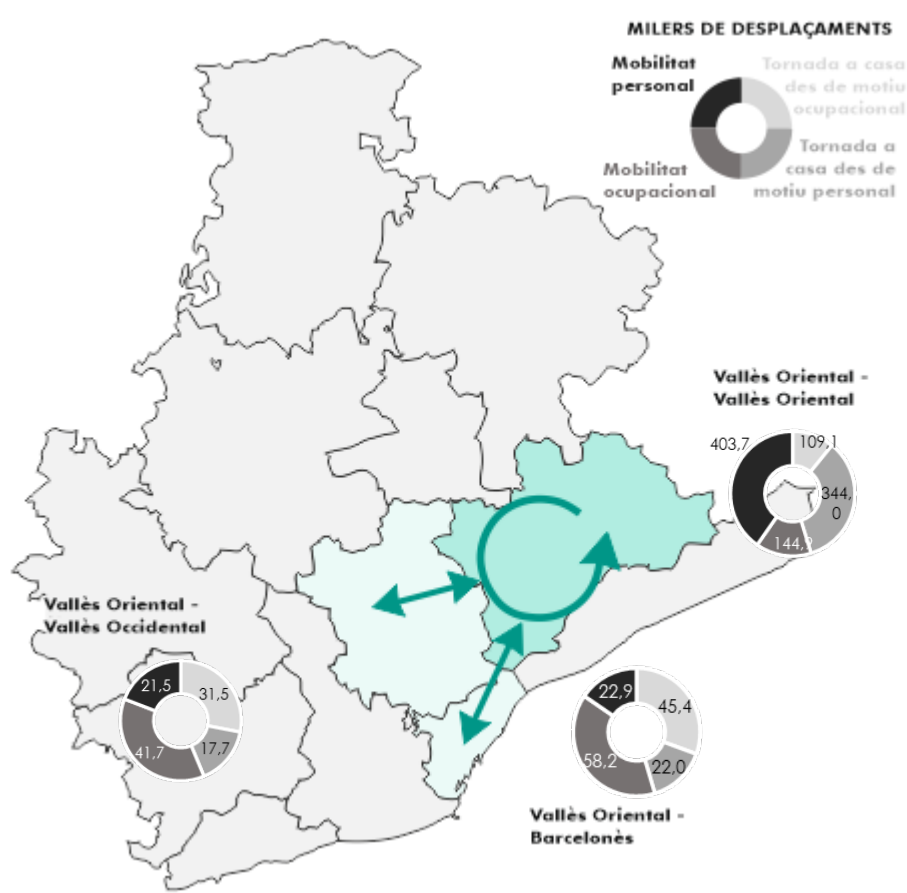
Enquesta telefònica
i en línia

Vallès Occidental



*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

Vallès Oriental

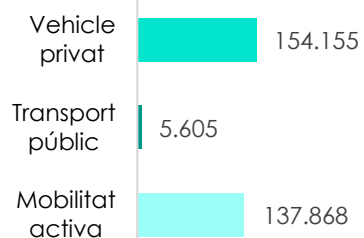


*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

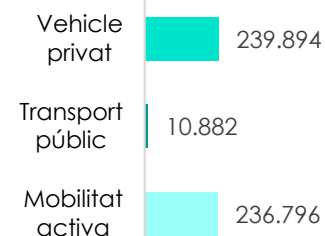
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

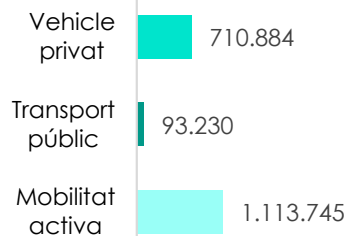
Desplaçaments interns Anoia



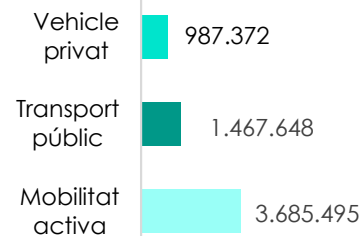
Desplaçaments interns Bages



Desplaçaments interns Baix Llobregat



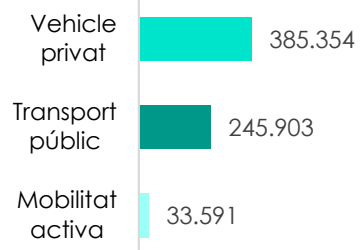
Desplaçaments interns Barcelonès



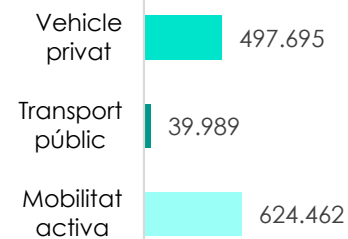
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

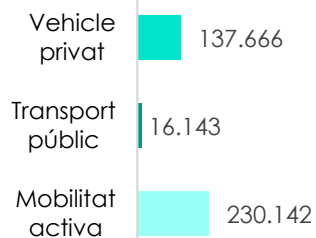
Desplaçaments de connexió Baix Llobregat - Barcelonès



Desplaçaments interns Maresme



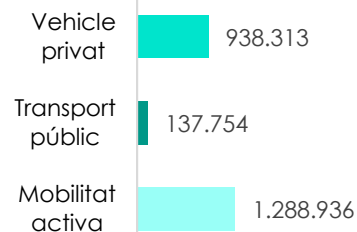
Desplaçaments interns Garraf



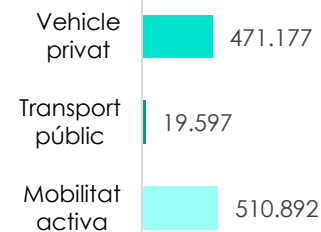
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

Desplaçaments interns Vallès Occidental



Desplaçaments interns Vallès Oriental



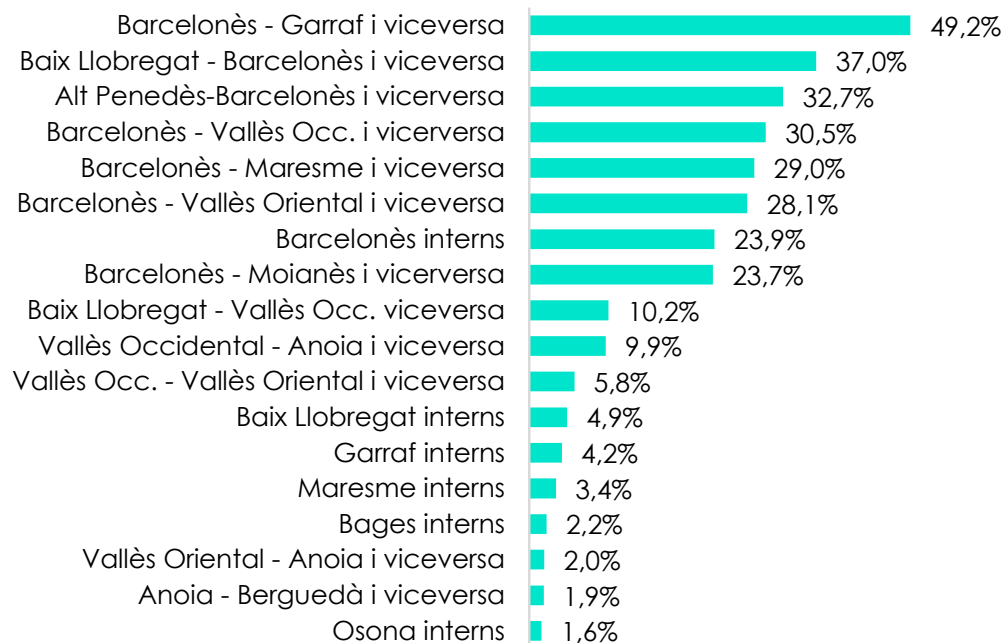
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

Desplaçaments en transport públic

- Els desplaçaments amb major percentatge en transport públic són tots aquells entre una comarca del SIMMB i el Barcelonès.
- El percentatge és més alt a les relacions amb la comarca del Garraf, on no hi ha una alternativa ràpida en vehicle privat que no sigui una via de pagament.
- Els desplaçaments interns comarcals amb major % de desplaçament en transport públic són el Barcelonès, amb diferència (23,9%), el Baix Llobregat (4,9%) i el Garraf (4,2%).

Desplaçaments amb major % en transport públic



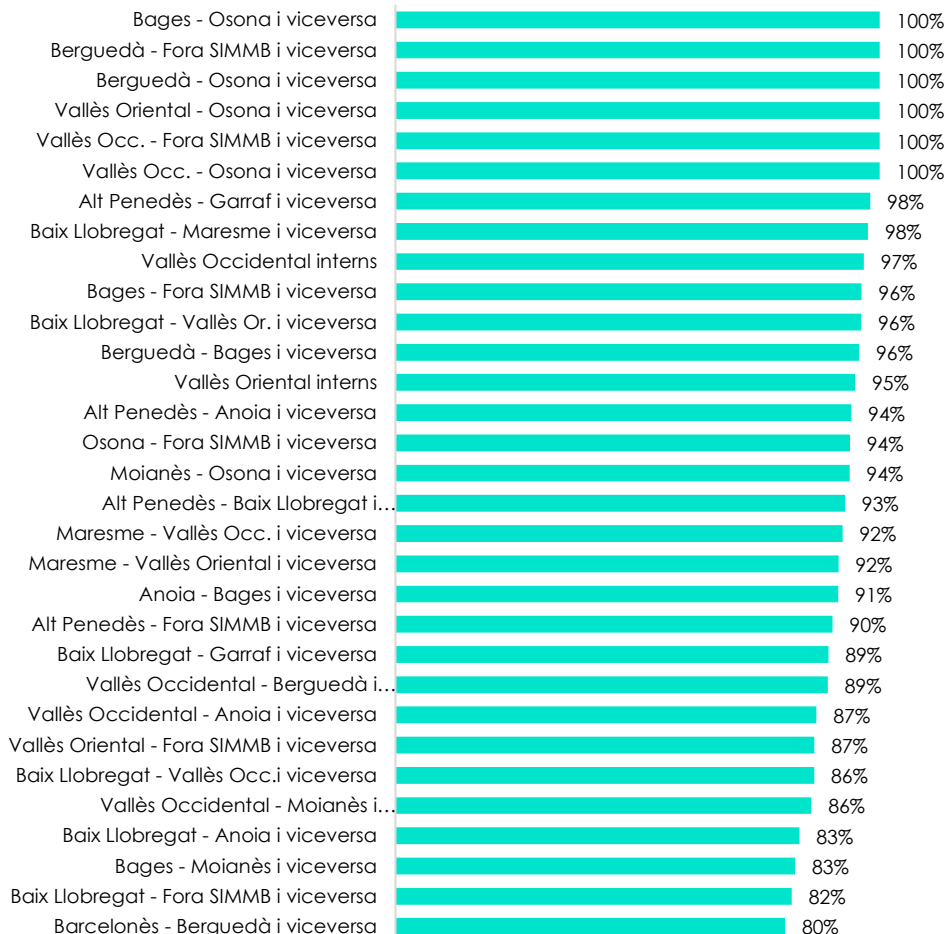
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

Desplaçaments en vehicle privat

- Hi ha 31 relacions intercomarcals, i alguna intracomarcal, en les quals més del 80% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.
- Aquells desplaçaments amb major percentatge en vehicle privat són entre comarques, i especialment, on no hi ha una bona oferta de transport públic que les connecti, com: Vallès Occidental i Vallès Oriental amb Osona, Bages i Berguedà amb Osona, Alt Penedès i Garraf.

Desplaçaments amb major % en vehicle privat

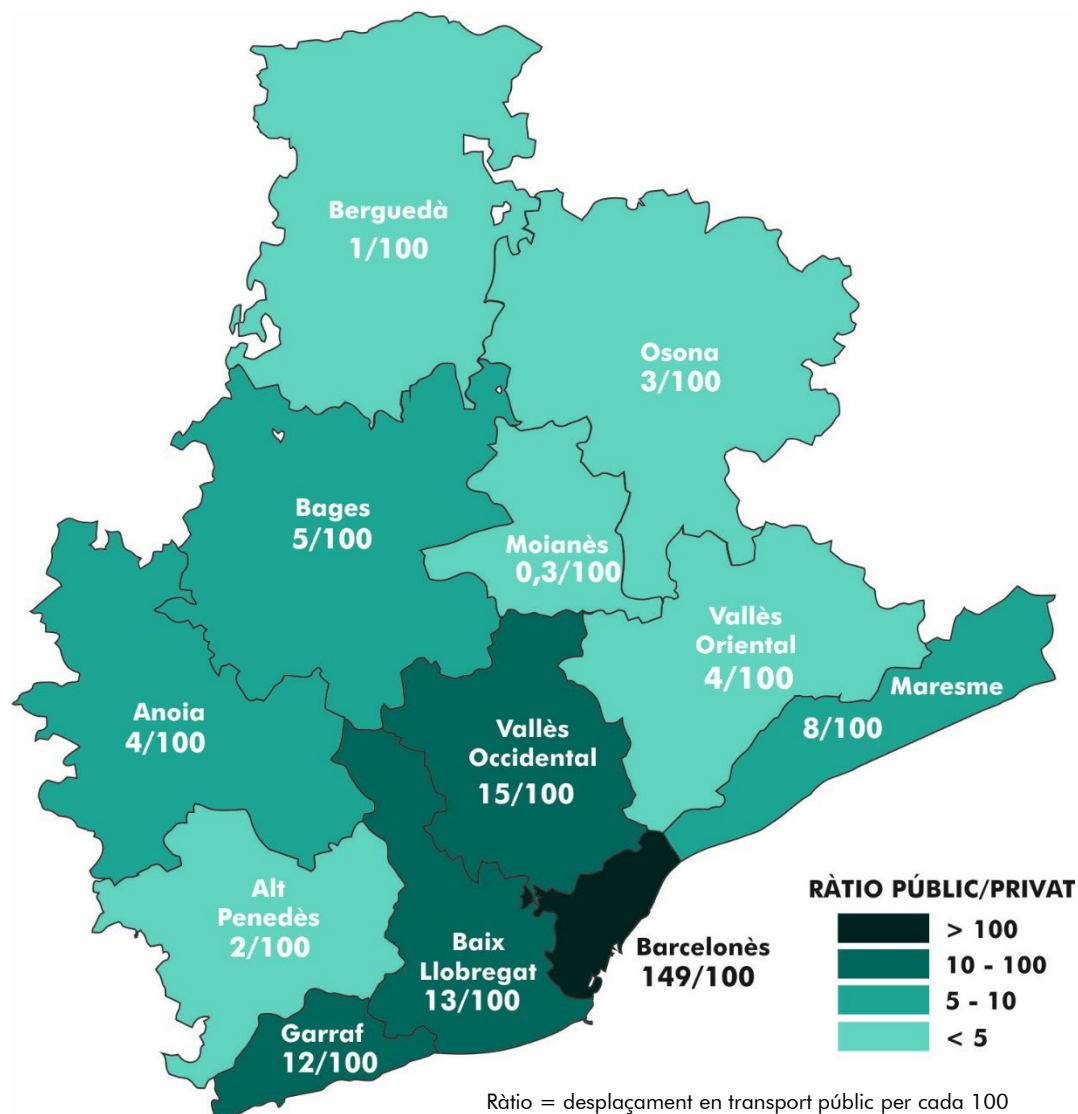


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport. Ràtio públic/privat

- El pes del transport públic en els desplaçaments intracomarcals fora del Barcelonès és molt reduït, en particular, a les comarques d'Osona, el Berguedà, el Moianès, l'Anoia i l'Alt Penedès.
- Contràriament, a la comarca del Barcelonès, per cada 100 desplaçaments interns en vehicle privat se'n fan 149 en transport públic.



Ràtio = desplaçament en transport públic per cada 100 desplaçaments en vehicle privat

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

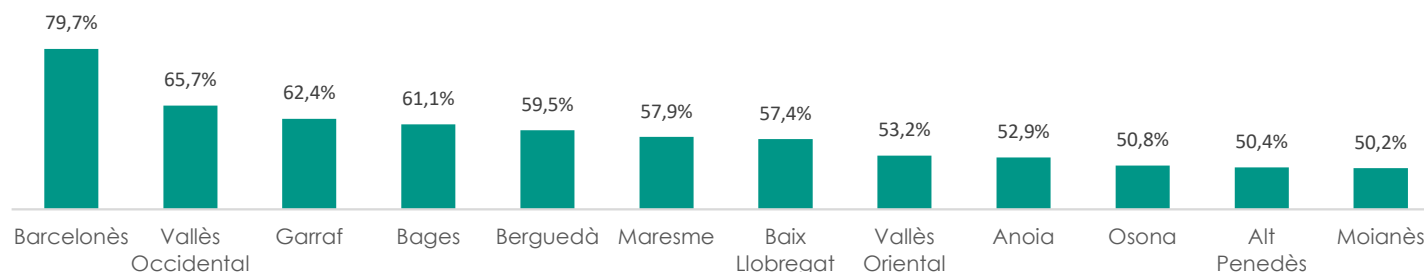
7.3.4. Autocontenció

- L'autocontenció municipal segons la comarca de residència mostra com al Barcelonès el 79,7% dels desplaçaments de la seva població resident es fan dins del municipi on es resideix; valor més elevat, amb diferència, que a la resta de territoris, on l'autocontenció municipal oscil·la entre el 65,7% i el 50,2%.
- Quant a l'autocontenció comarcal, al Barcelonès, Osona i al Bages és on es dona el valor més elevat (89,7%, 89,6% i 86,3%, respectivament). Contràriament, el Moianès és la comarca que té el valor més baix, amb diferència, amb un 60,8%, de desplaçaments interns efectuats per residents respecte el total.

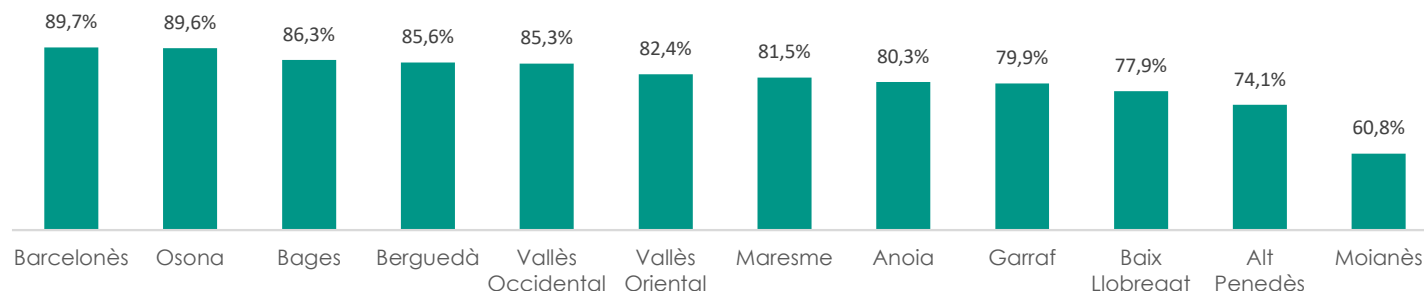
Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments

Autocontenció municipal segons comarca de residència



Autocontenció comarcal segons comarca de residència



7.4. Indicadors de síntesi

7.4.1. Presentació

- S'han calculat dos indicadors destinats a classificar els diversos àmbits territorials del SIMMB en base a les seves relacions amb la resta del territori:
 - La **ràtio d'atracció i emissió (RAE)**, permet classificar els àmbits com a receptors o generadors de desplaçaments. És el quocient entre el nombre de desplaçaments atrets i el nombre de desplaçaments emesos. Valors inferiors a 1 indiquen que l'àmbit és emissor i valors per sobre d'1 que és receptor.

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

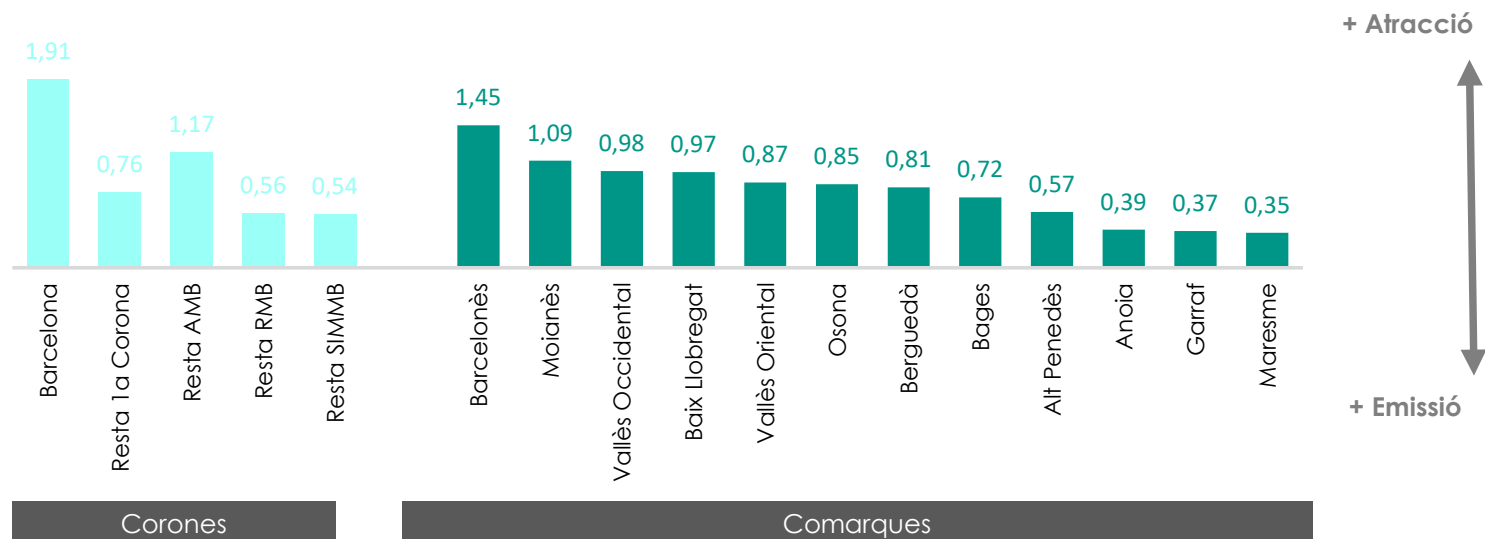
- L'**índex d'obertura (IO)**, permet obtenir una visió general del conjunt de fluxos que incideixen sobre el territori de cada àmbit. És el quocient dels desplaçaments de connexió amb l'exterior (entrades més sortides al territori) i els desplaçaments interns. Valors inferiors a 1 indiquen que la mobilitat interna té un major pes relatiu (territori tancat) i valors superiors a 1 que la mobilitat connectiva té un major pes relatiu (territori obert).

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

7.4. Indicadors de síntesi

7.4.2. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

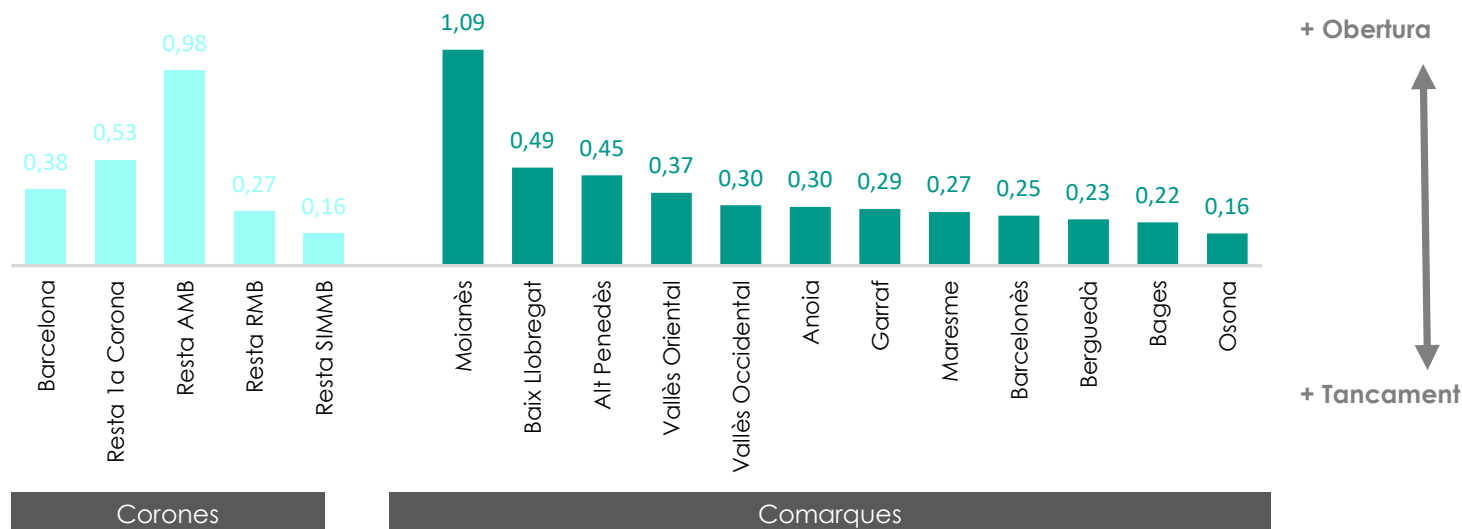
- Barcelona ciutat i la comarca del Barcelonès són els territoris del SIMMB més receptors, amb una RAE de 1,91 i 1,53, respectivament.
- Els àmbits territorials o comarques que generen més desplaçaments cap a altres àmbits territorials, és a dir, que són més emissors són: la resta de SIMMB (0,54), el Maresme (0,35), el Garraf (0,37) i l'Anoia (0,39).



7.4. Indicadors de síntesi

7.4.3. Índex d'obertura (IO)

- La mobilitat interna és superior a la de connectivitat en gairebé tots els àmbits territorials del SIMMB, i per tant, la majoria de territoris són tancats, amb una IO < 1. El Moianès és l'únic territori amb un IO > 1 (1,09).
- El Baix Llobregat (0,49) i l'Alt Penedès (0,45) són la resta de comarques més obertes, mentre que Osona (0,16) i el Bages (0,22) són les més tancades.



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.1. Grau de mobilitat

8.1.1. Dades generals

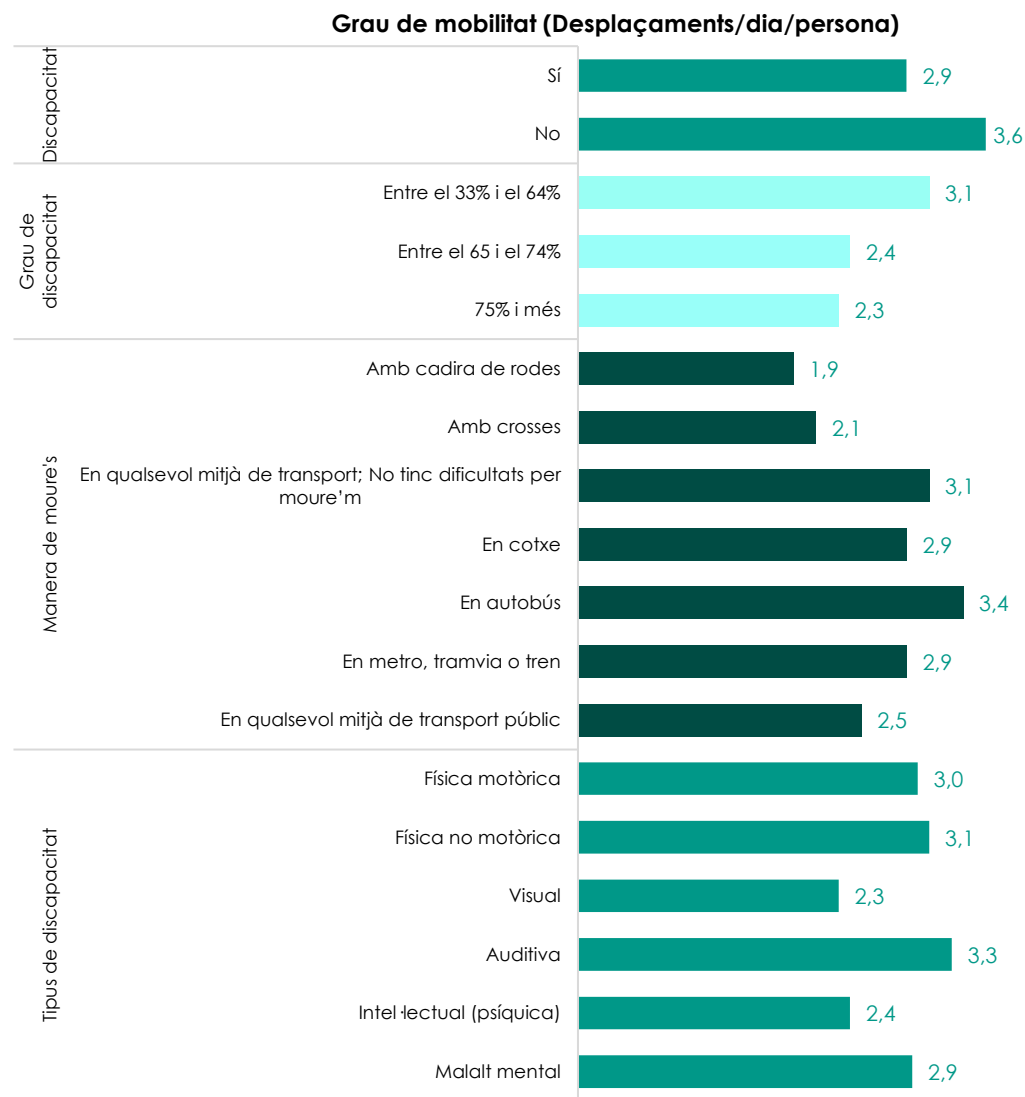
- **Sexe.** En termes generals, no s'observen diferències importants en el grau de mobilitat de la població segons el sexe.
- **Edat.** El grau de mobilitat més elevat es dona en el grup d'entre 30 i 64 anys, sent lleugerament superior entre les dones.
- **Situació professional.** Les persones encarregades de les tasques de la llar i les actives ocupades són les que realitzen més desplaçaments al dia; mentre que el menor nombre de desplaçaments els realitzen les persones estudiants.
- **Nivell d'estudis.** El grau de mobilitat augmenta a mesura que ho fa el nivell d'estudis. Cal tenir present que el grup que no té estudis està format per un alt percentatge de població major de 65 anys.

Segments de població		SIMMB	
		Total població	Població Mòbil
Sexe	Home	3,5	3,8
	Dona	3,5	3,9
Edat	16-29	3,2	3,6
	30-64	3,8	4,1
	65 i més	3,1	3,7
Sexe i edat	Home 16-29	3,2	3,5
	Home 30-64	3,7	3,9
	Home 65 i més	3,4	3,8
	Dona 16-29	3,3	3,6
	Dona 30-64	3,8	4,2
	Dona 65 i més	2,9	3,5
Situació professional	Actiu ocupat/da	3,7	4,0
	Actiu en atur	3,4	3,9
	Jubilat/da o pensionista	3,1	3,7
	Tasques de la llar	3,7	4,3
	Estudiant	3,1	3,5
Nivell d'estudis	Sense estudis	2,6	3,4
	Primaris	3,1	3,3
	Secundaris	3,5	3,6
	Estudis superiors	3,8	3,9
Total SIMMB		3,5	3,9

8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.1. Grau de mobilitat

8.1.2. Segons discapacitat reconeguda legalment



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.1. Grau de mobilitat

8.1.3. Distància mitjana diària per persona

- **Sexe.** Els homes recorren de mitjana una distància de 4,5km superior a les dones diàriament.
- **Edat.** El grup d'entre 30 i 64 anys és el que recorre una distància mitjana diària major, i aquesta és molt superior en el cas dels homes d'aquesta franja d'edat (quasi 8km més que les dones del mateix grup d'edat).
- **Situació professional.** Les persones actives ocupades són les que realitzen una distància mitjana diària més elevada; mentre que les jubilades i les persones que s'ocupen de les tasques de la llar les que recorren una distància menor.
- **Nivell d'estudis.** La distància mitjana diària augmenta a mesura que ho fa el nivell d'estudis. Cal tenir present que el grup que no té estudis està format per un alt percentatge de població major de 65 anys.

Segments de població		SIMMB
		Distància mitjana (km)
Sexe	Home	21,1
	Dona	15,6
Edat	16-29	19,7
	30-64	20,6
	65 i més	10,5
Sexe i edat	Home 16-29	19,3
	Home 30-64	24,4
	Home 65 i més	12,0
	Dona 16-29	20,1
	Dona 30-64	16,8
	Dona 65 i més	9,3
Situació professional	Actiu ocupat/da	22,3
	Actiu en atur	13,3
	Jubilat/da o pensionista	10,2
	Prejubilat/da	14,0
	Tasques de la llar	10,4
	Estudiant	18,1
	Sense estudis	10,5
Nivell d'estudis	Primaris	13,4
	Secundaris	18,9
	Estudis superiors	20,7
Total SIMMB		18,3

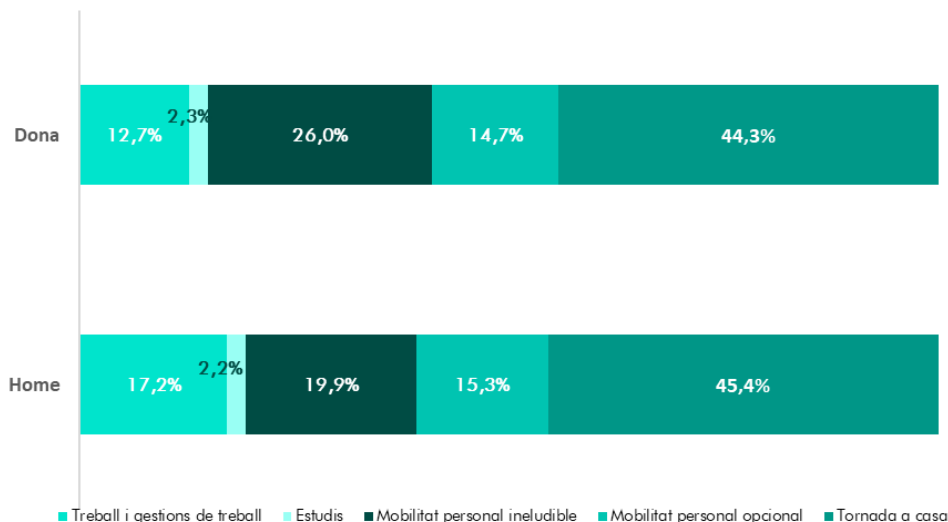
8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.1. Sexe

MOTIU DEL DESPLAÇAMENT

- La mobilitat per motius personals ineludibles és major entre les dones, mentre que els homes es desplacen més per motius ocupacionals.
- Els homes es desplacen més per motius de treball i mobilitat personal opcional que les dones.
- La població femenina realitza una major proporció de desplaçaments per anar a comprar, acompanyar a persones i anar al metge/hospital.

Motiu del desplaçament	Sexe	
	Home	Dona
Treball i gestions de treball	17,2%	12,7%
Estudis	2,2%	2,3%
Mobilitat ocupacional	19,4%	15,0%
Compres quotidianes	8,0%	10,1%
Metge/Hospital	1,6%	2,7%
Acompanyar/tenir cura de persones	7,0%	10,1%
Gestions personals	2,4%	2,4%
Àpats no d'oci	0,8%	0,7%
D'altres	..	..
Mobilitat personal ineludible	19,9%	26,0%
Compres no quotidianes	1,3%	1,9%
Visita amic/familiar	2,4%	3,0%
Oci (espectacles, cinemes, restaurants, esports)	5,9%	4,9%
Sense destinació fixe/passejar	5,7%	4,9%
Mobilitat personal opcional	15,3%	14,7%
Tornada a casa	45,4%	44,3%
Total SIMMB	100%	100%



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

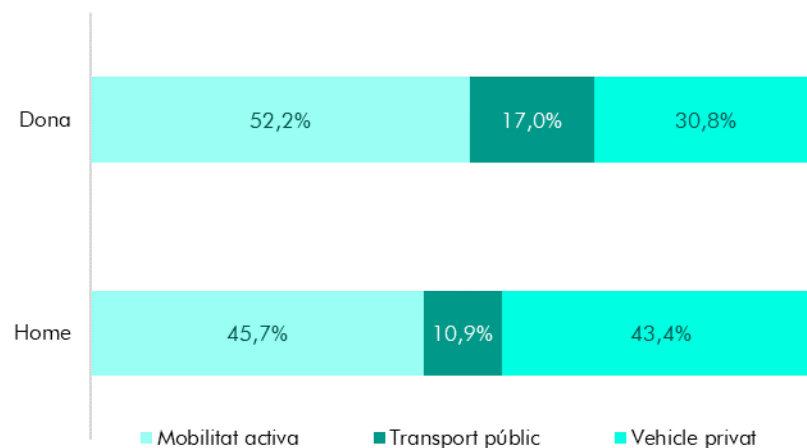
8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.1. Sexe

MODE DE TRANSPORT

- L'ús dels modes de transport segons el sexe evidencia com la població femenina fa un major ús dels modes sostenibles (mobilitat activa i transport públic). Entre aquests, destaca el caminar i l'ús de l'autobús i el metro.
- Entre els homes destaca l'ús del vehicle privat, especialment el cotxe, la moto i ciclomotor, i la furgoneta i camió. D'altra banda, també fa un major ús de la bicicleta i del patinet, segway o altres ginys (VMP).

Mitjà de transport	Sexe	
	Home	Dona
Caminant	42,1%	50,6%
Bicicleta	2,8%	0,9%
Patinet, segway o altres ginys (VMP) i resta mobilitat activa	0,9%	0,6%
Mobilitat activa	45,7%	52,2%
Autobús	3,3%	6,9%
Metro	4,0%	5,8%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	2,9%	3,8%
Resta transport públic	0,7%	0,5%
Transport públic	10,9%	17,0%
Cotxe	34,9%	28,8%
Moto i ciclomotor	6,1%	1,8%
Furgoneta i camió i resta privat	2,3%	0,3%
Vehicle privat	43,4%	30,8%
Total SIMMB	100%	100%

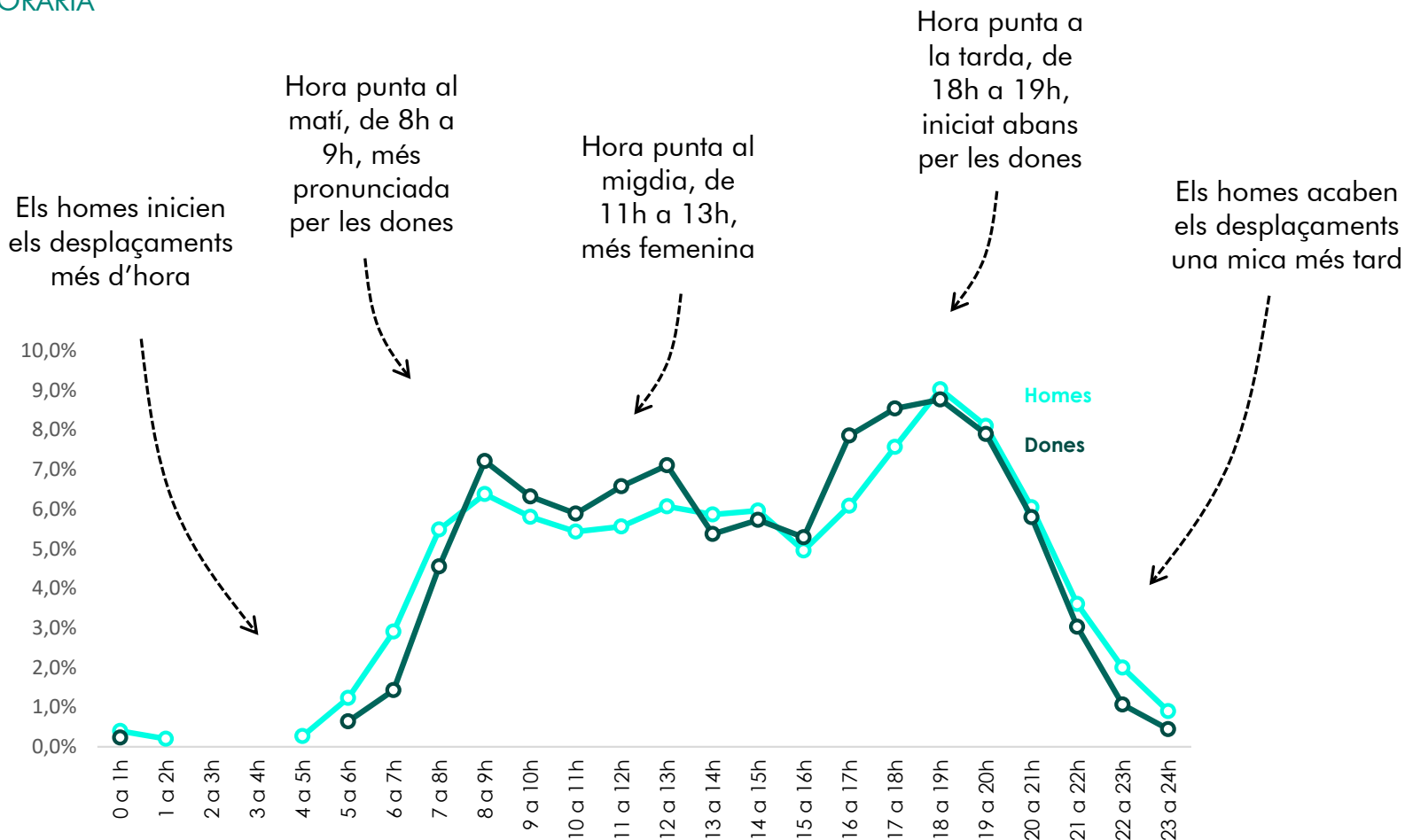


8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.1. Sexe

DISTRIBUCIÓ HORÀRIA



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.2. Edat

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La mobilitat personal és major com més gran és la població, en major proporció la mobilitat personal opcional.
- La població més jove (16 – 29 anys) es desplacen de manera més equilibrada entre la mobilitat ocupacional i la mobilitat personal.
- La població de major edat és mou principalment a peu.
- El grup d'edat de 30 a 64 anys és el que té una quota d'ús del vehicle privat més elevada.
- La població més jove fa un ús més equilibrat entre els tres modes, sent alhora els que presenten una major proporció de desplaçaments en transport públic.



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.3. Edat i sexe

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

Gènere	Edat	Treball i gestions treball	Estudis	Mobilitat personal ineludible	Mobilitat personal opcional	Tornada a casa	Total
Home	16-29 anys	13,1%	11,2%	10,2%	19,6%	45,9%	100,0%
	30-64 anys	22,8%	0,3%	20,5%	11,5%	44,9%	100,0%
	65 anys i més	1,9%	..	26,3%	24,6%	47,0%	100,0%
Dona	16-29 anys	12,5%	12,0%	12,7%	17,6%	45,1%	100,0%
	30-64 anys	16,7%	0,4%	27,0%	12,0%	43,9%	100,0%
	65 anys i més	0,5%	..	33,4%	20,7%	44,9%	100,0%
Total		14,9%	2,2%	23,0%	15,0%	44,8%	100,0%

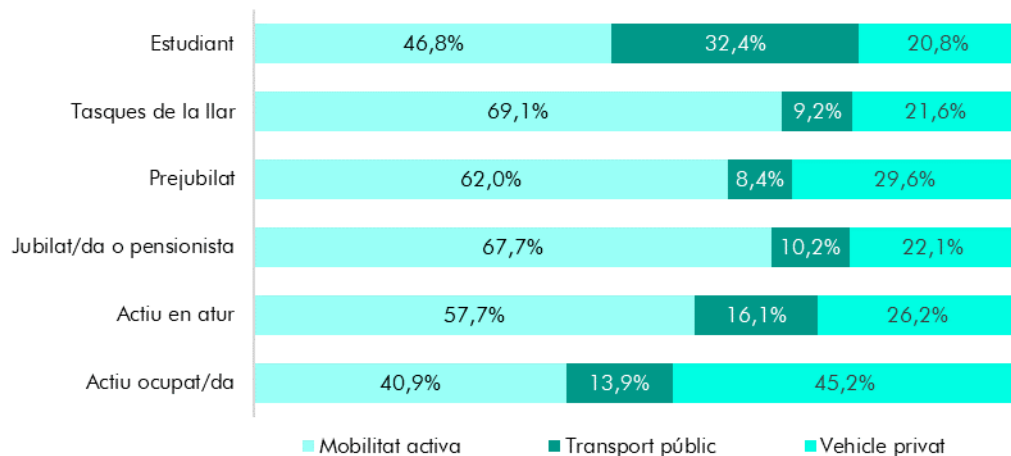
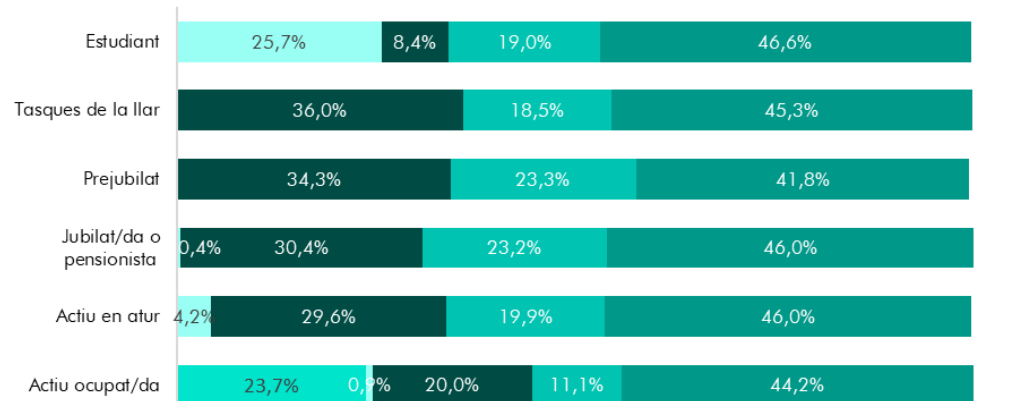
Gènere	Edat	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	Total
Home	16-29 anys	43,1%	22,3%	34,6%	100,0%
	30-64 anys	40,6%	8,7%	50,6%	100,0%
	65 anys i més	65,4%	7,8%	26,8%	100,0%
Dona	16-29 anys	39,9%	31,1%	29,0%	100,0%
	30-64 anys	49,6%	15,2%	35,3%	100,0%
	65 anys i més	69,4%	12,0%	18,6%	100,0%
Total		49,0%	14,0%	37,0%	100,0%

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.4. Situació professional

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

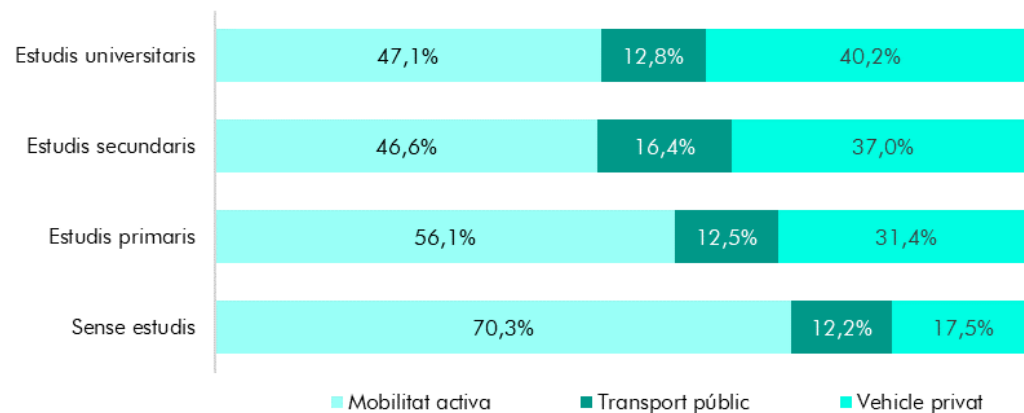
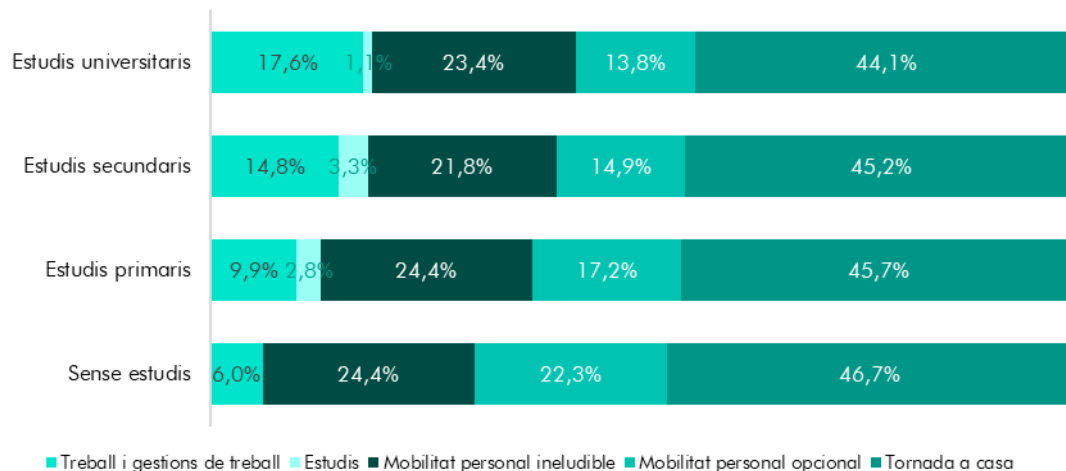
- La mobilitat personal ineludible és majoritària entre les persones que es dediquen a les tasques de la llar, entre la població jubilada i pensionista, la prejubilada i entre la població activa en atur.
- Els motius dels desplaçaments dels i les estudiants i de la població activa ocupada és més equitativa entre l'ocupacional i la personal opcional i ineludible. En el cas dels estudiants la mobilitat personal opcional té més pes, i entre els actius ocupats la personal ineludible.
- Els i les estudiants és el col·lectiu que té una major quota d'ús del transport públic, seguit de la població activa ocupada i de la població activa en atur.
- El vehicle privat és el principal mode de transport entre la població activa ocupada.
- La mobilitat activa és majoritària entre les persones que es dediquen a les tasques de la llar, la població jubilada i pensionista i la població activa en atur.



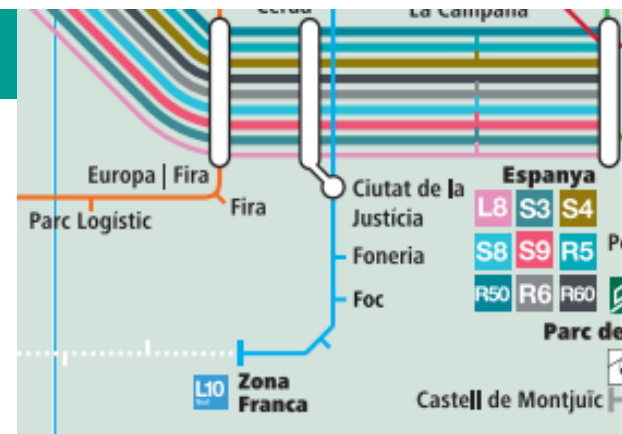
8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.5. Estudis acabats

- La relació entre el motiu del desplaçament i el nivell d'estudis de l'usuari mostra com la mobilitat ocupacional (treball + estudis) augmenta amb el nivell d'estudis acabats. Aquesta relació es dona a la inversa amb la mobilitat personal opcional. La mobilitat personal ineludible és similar independentment del nivell dels estudis.
- L'ús dels modes de mobilitat activa disminueix amb el nivell d'estudis, mentre que l'ús dels modes motoritzats (públics i privats) augmenta a mesura que ho fa el nivell d'estudis.
- El col·lectiu amb major ús del transport públic són les persones amb un nivell d'estudis secundaris.



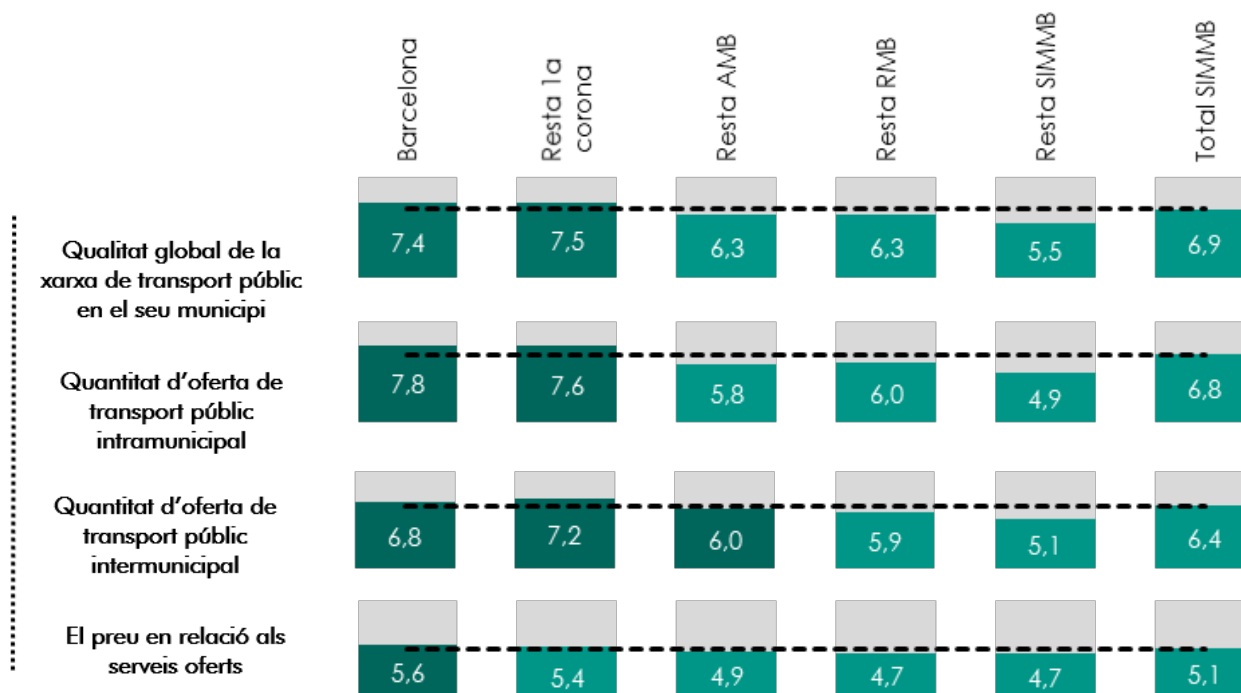
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA



1. Avaluació de la xarxa de transport públic

1.1. Segons variables territorials

- La valoració de la quantitat de l'oferta de transport públic, la qualitat de la seva xarxa i el seu preu disminueix progressivament com més lluny de Barcelona se situen les persones residents.
- En el conjunt de l'àmbit SIMMB les persones residents valoren amb un 6,9 la qualitat global de la xarxa, amb un 6,8 la quantitat d'oferta intramunicipal, amb un 6,4 la quantitat d'oferta intermunicipal i amb un 5,1 el preu en relació als serveis oferts.



1. Avaluació de la xarxa de transport públic

1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Les dones, que utilitzen més el transport públic, també en fan una valoració lleugerament més alta.
- Els grups d'edat que millor valoren l'oferta de transport públic són la població de 16 a 29 anys i la de 65 anys i més. La població de 65 i més anys són els que millor valoren el preu en relació als serveis oferts.
- La població activa ocupada fa una valoració més baixa que les persones amb altres situacions professionals.
- La població sense estudis o estudis primaris valoren millor la qualitat i oferta del transport públic que la població amb estudis secundaris o superiors.

	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/ pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	Total SIMMB
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,8	6,9	7,0	6,7	7,3	6,6	7,2	7,3	7,1	7,2	7,7	7,2	6,9	6,6	6,9
Quantitat d'oferta de transport públic intramunicipal	6,8	6,9	7,1	6,6	7,2	6,6	7,1	7,2	7,1	7,3	7,8	7,1	6,8	6,6	6,8
Quantitat d'oferta de transport públic intermunicipal	6,3	6,5	6,8	6,1	6,8	6,1	6,9	6,7	7,0	7,0	7,7	6,9	6,5	6,1	6,4
El preu en relació als serveis oferts	5,3	5,0	5,2	4,8	6,0	4,9	5,0	5,9	4,5	5,5	6,0	5,4	5,0	5,1	5,1

2. Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport

2.1. Segons variables territorials

- La satisfacció* amb els modes actius és elevada i no presenta diferències entre àmbits territorials.
- La satisfacció expressada per les persones usuàries del cotxe com a conductor augmenta progressivament a mesura que ens allunyem de Barcelona.
- Els modes ferroviaris Renfe regional i Rodalies Renfe són els que reben una valoració més baixa.

Mitjà de transport	Àmbits territorials								
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a Corona	Resta AMB	Total AMB	Resta RMB	Total RMB	Resta SIMMB	Total SIMMB
Bicicleta	8,7	8,8	8,8	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7
A peu	8,7	8,6	8,6	8,7	8,6	8,8	8,7	8,7	8,7
Moto/ciclomotor	8,4	8,9	8,6	8,8	8,6	8,6	8,6	8,7	8,6
Patinet, segways i altres ginys	8,4	8,0	8,3	8,4	8,3	8,0	8,2	7,8	8,2
Cotxe com a acompanyant	7,9	8,3	8,0	8,1	8,1	8,0	8,0	8,0	8,0
Tramvia	7,9	8,1	8,0	7,6	8,0	7,5	7,9	8,0	7,9
Cotxe com a conductor	7,4	8,0	7,7	8,0	7,7	8,0	7,8	8,2	7,9
FGC	7,6	7,7	7,6	7,7	7,6	7,6	7,6	7,0	7,6
Taxi/VTC	7,5	7,8	7,5	7,6	7,5	7,5	7,5	7,9	7,6
Furgoneta/camió	7,3	7,2	7,2	7,6	7,3	7,6	7,5	8,0	7,6
Bus urbà de Barcelona (TMB)	7,3	7,4	7,3	6,9	7,3	7,0	7,3	7,3	7,3
Bus urbà d'altres municipis	7,3	7,2	7,2	6,5	7,1	7,0	7,1	7,2	7,1
Bus interurbà	6,9	7,2	7,1	6,9	7,1	7,1	7,1	7,0	7,1
Metro	7,0	7,3	7,1	6,7	7,1	6,6	7,0	6,7	7,0
Renfe regional/mitja distància	6,4	7,2	6,7	6,5	6,7	6,5	6,6	6,7	6,6
Rodalies Renfe	6,4	7,0	6,7	6,2	6,6	6,1	6,4	6,3	6,4

*La satisfacció expressada per l'usuari en una escala de 0 (gens) a 10 (molt alt).

2. Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport

2.2. Segons variables sociodemogràfiques

Mitjà de transport	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total SIMMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/ pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
Bicicleta	8,8	8,7	8,6	8,8	8,3	8,8	8,4	8,3	..	8,4	..	8,6	8,7	8,8	8,7
A peu	8,6	8,7	8,5	8,8	8,5	8,8	8,6	8,5	8,5	8,3	8,3	8,4	8,6	8,9	8,7
Moto/ciclomotor	8,7	8,3	9,0	8,5	8,9	8,5	9,1	8,8	..	8,8	..	8,8	8,8	8,4	8,6
Patinet, segways i altres ginys	8,1	8,2	8,1	8,3	..	8,3	7,6	..	..	8,2	..	8,1	8,2	8,2	8,2
Cotxe com a acompanyant	7,6	8,3	8,4	7,8	8,3	7,8	8,2	8,2	8,4	8,5	8,0	8,3	8,1	7,8	8,0
Tramvia	7,8	8,0	7,7	7,9	8,3	7,8	7,9	8,4	..	7,4	..	8,1	8,0	7,8	7,9
Cotxe com a conductor	7,8	8,0	8,5	7,7	8,1	7,8	8,2	8,0	7,9	8,7	8,3	8,1	8,0	7,7	7,9
FGC	7,5	7,7	7,4	7,6	8,2	7,5	7,7	8,2	..	7,3	..	8,0	7,6	7,5	7,6
Taxi/VTC	7,3	7,8	7,7	7,4	7,9	7,4	7,1	8,0	..	7,6	..	7,9	7,6	7,4	7,5
Furgoneta/camió	7,4	8,0	7,7	7,5	8,2	7,5	7,8	8,2	..	..	..	7,8	7,3	7,6	7,5
Bus urbà de Barcelona (TMB)	7,2	7,4	7,2	7,2	7,7	7,1	7,4	7,7	7,0	7,3	8,3	7,6	7,4	7,1	7,3
Bus urbà d'altres municipis	7,0	7,2	6,9	6,9	7,8	6,9	7,1	7,8	6,9	6,9	8,5	7,5	7,0	6,8	7,1
Bus interurbà	7,0	7,1	6,8	7,0	7,5	6,9	7,1	7,5	..	6,7	..	7,5	7,0	6,8	7,0
Metro	7,1	6,9	6,8	6,9	7,6	6,8	7,1	7,5	7,5	7,0	8,1	7,4	7,1	6,7	7,0
Renfe regional/mitja distància	6,5	6,7	6,6	6,5	7,1	6,6	6,9	7,0	..	6,0	..	6,7	6,7	6,5	6,6
Rodalies Renfe	6,4	6,4	6,2	6,3	7,3	6,2	6,8	7,2	7,0	6,2	..	7,1	6,5	6,1	6,4

3. Avaluació de la por a patir un accident

3.1. Segons variables territorials

- El mode que es viu amb major por a patir un accident és el patinet, seguit de la moto i el ciclomotor d'ús privat, tots amb unes valoracions properes al 5.
- Els següents modes que es viuen amb una major por a patir un accident són el cotxe com a acompanyant, la bicicleta d'ús privat i el cotxe com a conductor.
- Els modes ferroviaris i l'anar a peu són els que tenen una menor percepció de por a patir un accident.

Mitjà de transport	Àmbits territorials								
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Total 1a corona	Total AMB	Total RMB	Total SIMMB
Patinet, segways i altres ginys	4,8	5,1	5,8	5,2	4,3	4,9	5,0	5,1	5,1
Moto/ciclomotor privada	5,0	5,0	5,0	5,0	4,8	5,0	5,0	5,0	5,0
Cotxe com a acompanyant	3,9	4,0	4,0	4,2	4,3	3,9	3,9	4,0	4,0
Bicicleta privada	4,3	4,0	3,6	3,9	3,7	4,2	4,1	4,0	4,0
Cotxe com a conductor	3,8	3,8	3,8	3,7	3,9	3,8	3,8	3,8	3,8
Furgoneta/camió	3,0	3,5	3,5	3,6	3,9	3,3	3,3	3,4	3,5
Taxi/VTC	3,2	3,6	2,8	2,6	3,6	3,2	3,2	3,1	3,2
Bus urbà d'altres municipis	2,8	2,8	2,4	2,8	2,9	2,8	2,7	2,8	2,8
Bus interurbà	2,6	2,7	2,6	2,6	3,2	2,7	2,7	2,6	2,7
Bus urbà de Barcelona (TMB)	2,4	2,8	2,8	2,7	3,0	2,5	2,5	2,5	2,5
Renfe regional/mitja distància	2,0	3,3	2,2	2,4	3,4	2,5	2,4	2,4	2,5
Rodalies Renfe	2,4	2,7	2,4	2,4	3,0	2,5	2,5	2,4	2,5
Metro	2,1	2,4	2,2	2,2	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2
Tramvia	2,2	2,4	2,2	1,7	2,0	2,3	2,3	2,2	2,2
FGC	1,9	2,6	2,1	2,1	2,3	2,1	2,1	2,1	2,1
A peu	2,4	2,2	1,8	1,8	1,9	2,3	2,3	2,1	2,1

3. Avaluació de la por a patir un accident

3.2. Segons variables sociodemogràfiques

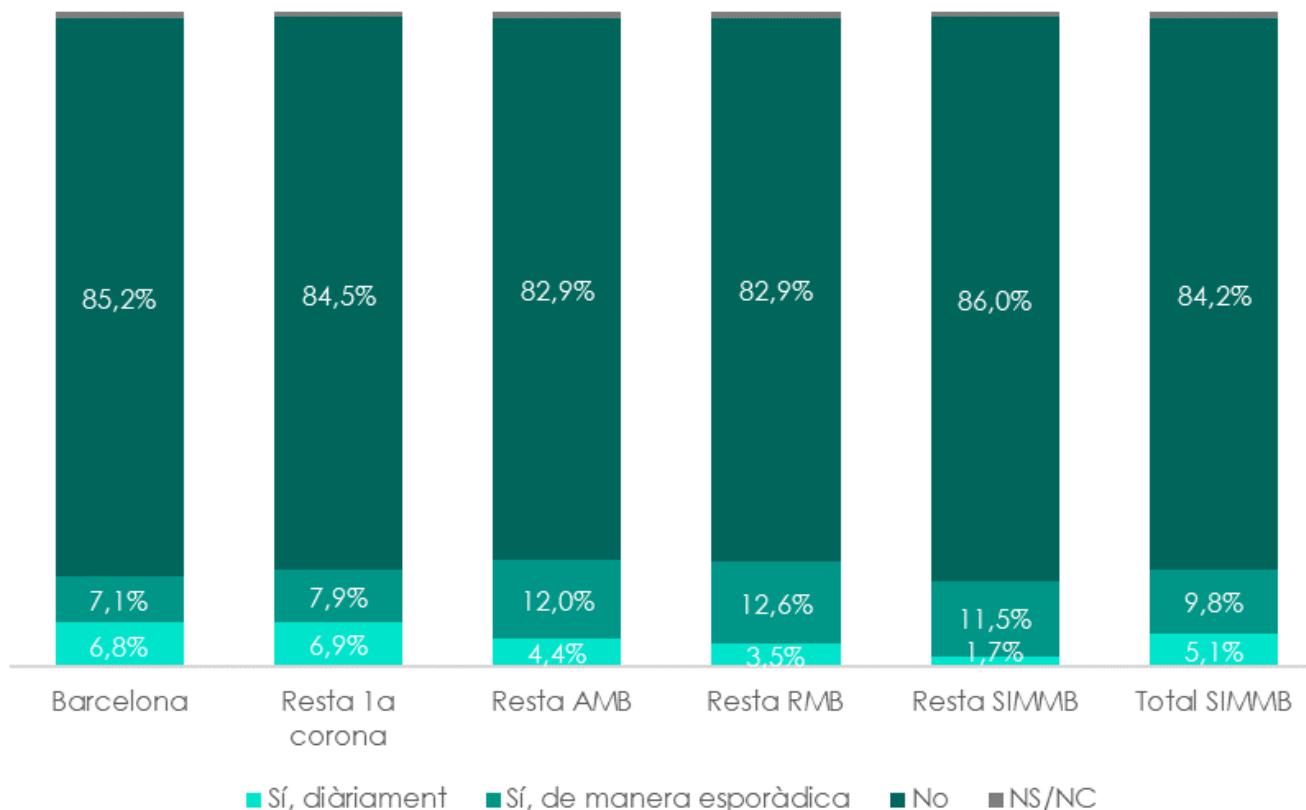
- Les dones valoren de manera més elevada la por a patir un accident amb qualsevol mitjà de transport que els homes.

Mitjà de transport	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total SIMMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/ pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
Patinet, segways i altres ginys	4,7	5,8	5,1	5,0	..	5,4	4,6	..	..	4,2	..	4,5	5,5	4,9	5,1
Moto/ciclomotor privada	4,8	5,6	5,2	5,1	4,0	5,2	4,6	3,6	..	4,3	..	4,6	4,8	5,2	5,0
Cotxe com a acompanyant	3,8	4,1	3,9	4,3	3,5	4,3	4,2	3,5	5,0	3,5	4,4	3,9	4,1	4,1	4,0
Bicicleta privada	4,0	3,9	3,4	4,1	4,3	4,0	4,2	4,4	..	2,9	..	3,9	3,9	4,0	4,0
Cotxe com a conductor	3,4	4,3	4,2	3,9	3,0	3,9	4,1	3,0	4,8	4,4	2,4	3,3	3,8	3,9	3,8
Furgoneta/camió	3,4	3,9	3,6	3,5	3,2	3,5	4,5	3,3	..	..	..	3,7	3,4	3,6	3,5
Taxi/VTC	2,9	3,4	3,3	3,3	2,7	3,3	3,2	2,6	..	3,0	..	2,7	3,2	3,2	3,2
Bus urbà d'altres municipis	2,4	3,0	2,8	2,9	2,4	2,9	2,9	2,3	3,5	2,6	2,7	2,8	2,7	2,8	2,8
Bus interurbà	2,4	2,9	2,6	2,9	2,5	2,7	3,1	2,4	..	2,4	..	2,6	2,7	2,7	2,7
Bus urbà de Barcelona (TMB)	2,1	2,8	2,7	2,6	2,2	2,6	2,8	2,2	3,6	2,2	2,3	2,6	2,8	2,3	2,5
Renfe regional/mitja distància	2,1	2,8	2,4	2,4	2,7	2,5	2,9	2,5	..	1,9	..	3,4	2,5	2,2	2,5
Rodalies Renfe	2,0	2,9	2,3	2,6	2,3	2,4	2,9	2,5	4,0	2,3	..	2,9	2,5	2,3	2,5
Metro	1,8	2,6	2,2	2,2	2,2	2,1	2,6	2,2	4,5	2,0	2,6	2,6	2,4	1,9	2,2
Tramvia	1,8	2,5	2,1	2,4	1,9	2,2	2,7	2,0	..	1,8	..	2,5	2,3	1,9	2,2
FGC	1,7	2,5	1,9	2,2	2,3	2,1	2,1	2,0	..	1,8	..	2,3	2,2	2,0	2,1
A peu	1,7	2,4	1,8	1,9	2,8	1,8	2,1	2,8	2,9	1,8	3,0	2,6	2,1	1,8	2,1

4. Afectacions de les restriccions a la Zona Baixes Emissions Rondes de Barcelona

4.1. Segons variables territorials

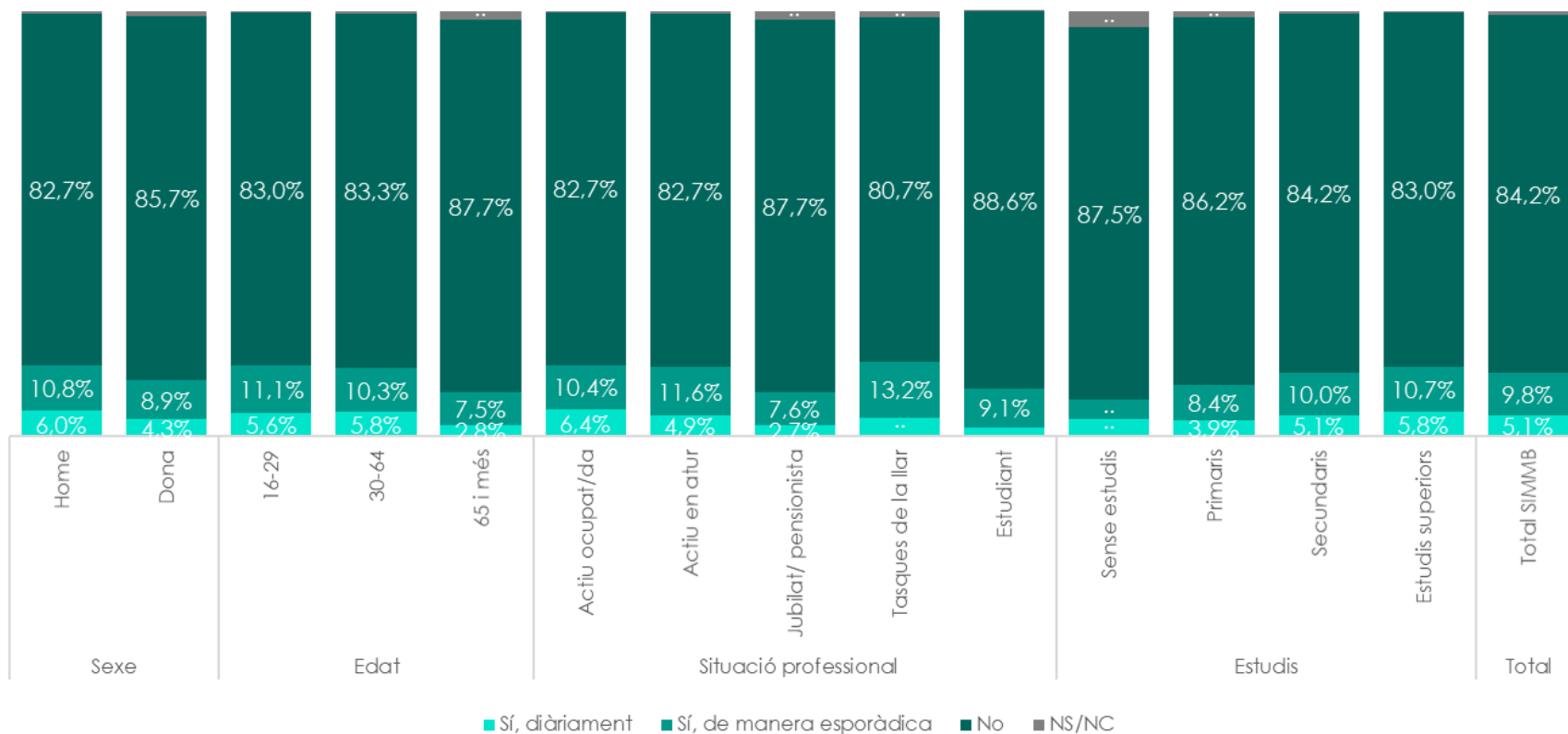
- Les persones més afectades per les restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona, de forma esporàdica i diàriament, són els i les residents a la Resta de l'AMB i Resta RMB (amb uns percentatges al voltant del 16%).
- Les persones que declaren una major afectació diàriament són les que viuen a la resta de la Primera corona i a Barcelona ciutat, al voltant del 7%.
- En tots els àmbit territorials és majoritària la resposta de no haver patit afectacions, amb valors superiors al 80%.



4. Afectacions de les restriccions a la Zona Baixes Emissions Rondes de Barcelona

4.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Les persones més afectades, ja sigui diàriament o de manera esporàdica, per la ZBE Rondes de Barcelona són els homes, les persones de 16 a 64 anys, les persones actives ocupades i a l'atur i les persones amb estudis superiors.



4. Afectacions de les restriccions a la Zona Baixes Emissions Rondes de Barcelona

4.3. Solucions a les afectacions segons variables territorials

- A les persones que han respost afirmativament que s'han vist afectades per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental des de setembre de 2020 a la ZBE Rondes de Barcelona se'ls ha preguntat quines solucions han adoptat al respecte.
- Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental és la solució amb més respostes, seguit de fer ús del transport públic. Aquestes dues solucions agrupen el 53% de les respostes totals.
- Segons corones de residència, a Barcelona ciutat és a on hi ha més respostes en relació a adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental, mentre que utilitzar el transport públic té més pesa al conjunt de l'RMB.

Solucions a les afectacions	Barcelona	Total 1a Corona	Total AMB	Total RMB	Total SIMMB
Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental	30,6%	29,7%	29,6%	28,1%	27,7%
Utilitzar el transport públic	19,9%	23,3%	23,4%	25,3%	25,2%
Canviar amb un altre vehicle (cotxe/moto) de propietat o prestat	7,3%	6,9%	7,2%	8,2%	8,2%
No fer el desplaçament i no fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, anar la feina, etc)	3,2%	4,4%	5,2%	5,8%	6,0%
Compartir desplaçament amb una persona que disposa d'un vehicle amb etiqueta ambiental	..	3,1%	3,5%	5,5%	5,9%
No he canviat la forma de desplaçar-me	..	4,1%	4,2%	3,7%	3,7%
Canviar l'horari del desplaçament a una altra hora del mateix dia	6,0%	4,4%	4,3%	3,4%	3,2%
Canviar el desplaçament a un altre dia	..	3,3%	3,3%	3,1%	3,1%
Demandar una autorització	..	..	1,9%	2,2%	2,4%
Fer el desplaçament a peu	5,6%	4,6%	4,0%	2,6%	2,4%
Canviar la destinació del desplaçament	..	..	..	1,8%	2,0%
Altres	12,8%	13,1%	12,2%	10,3%	10,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

4. Afectacions de les restriccions a la Zona Baixes Emissions Rondes de Barcelona

4.4. Solucions a les afectacions segons variables sociodemogràfiques

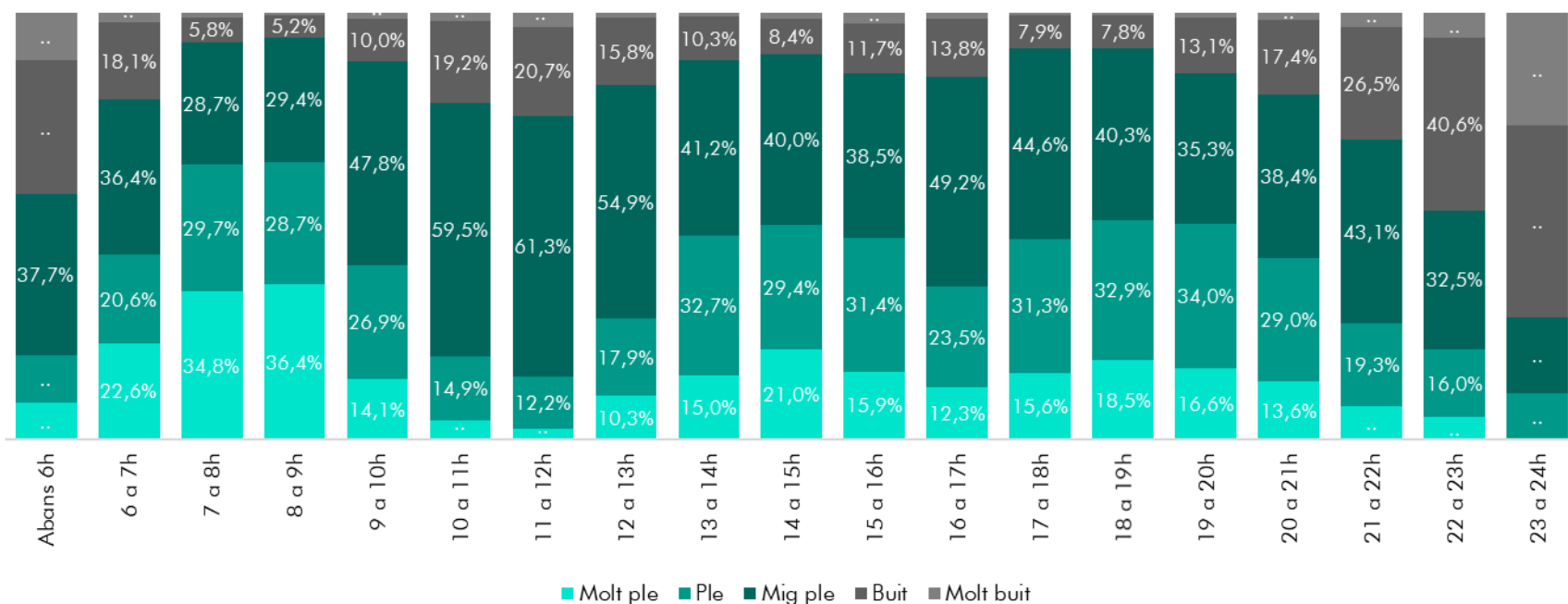
- S'han analitzat les solucions adoptades a les restriccions de les ZBE segons el sexe dels residents al SIMMB. Mentre que els homes han respòs com a millor solució adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental, per les dones la solució amb un major nombre de respostes és la d'utilitzar el transport públic. Canviar amb un altre vehicle de propietat o prestat és la tercera opció pels homes, mentre que per les dones ho és no fer el desplaçament ni l'activitat. El canviar de vehicle és la cinquena resposta per les dones.

Solucions a les afectacions	Home	Dona	Total SIMMB
Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental	28,6%	26,7%	27,7%
Utilitzar el transport públic	23,0%	27,9%	25,2%
Canviar amb un altre vehicle (cotxe/moto) de propietat o prestat	10,1%	6,0%	8,2%
No fer el desplaçament i no fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, anar la feina, etc)	5,5%	6,6%	6,0%
Compartir desplaçament amb una persona que disposa d'un vehicle amb etiqueta ambiental	5,7%	6,2%	5,9%
No he canviat la forma de desplaçar-me	4,7%	2,4%	3,7%
Canviar l'horari del desplaçament a una altra hora del mateix dia	2,9%	3,6%	3,2%
Canviar el desplaçament a un altre dia	2,1%	4,3%	3,1%
Demandar una autorització	2,6%	2,2%	2,4%
Canviar la destinació del desplaçament	..	2,2%	2,0%
Altres	12,9%	11,8%	12,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

5. Nivell d'ocupació dels mitjans de transport públic segons franges horàries

5.1. Dades generals

- Entre les persones que utilitzen algun mitjà de transport públic se'ls ha preguntat en quines franges horàries i la percepció del nivell d'ocupació en aquestes franges.
- La sensació de molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones), té els valors més elevats entre les 7 i les 9 hores. Entre les 14 i les 15 hores i les 18 i 19 hores aquesta percepció torna a tenir un pes important. Així, és entre les 7 i les 9 hores, les 14 i les 15 hores i les 18 i 19 hores quan més de la meitat de les persones responen que en aquestes franges el transport públic està ple (persones de peu i no contacte físic) o molt ple.



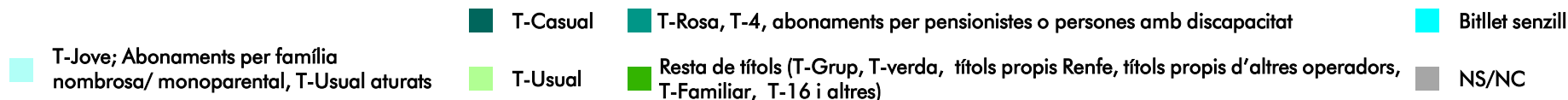
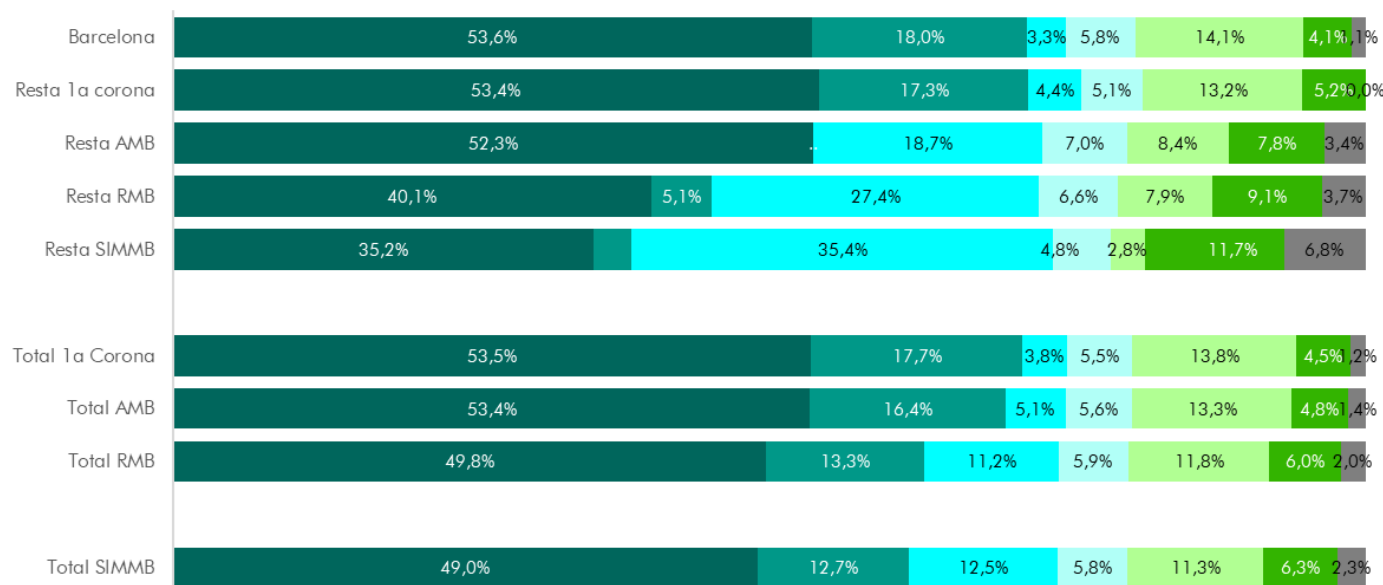
6. Ús habitual dels títols de transport públic

EMEF2021

Enquesta telefònica
i en línia

6.1. Segons variables territorials

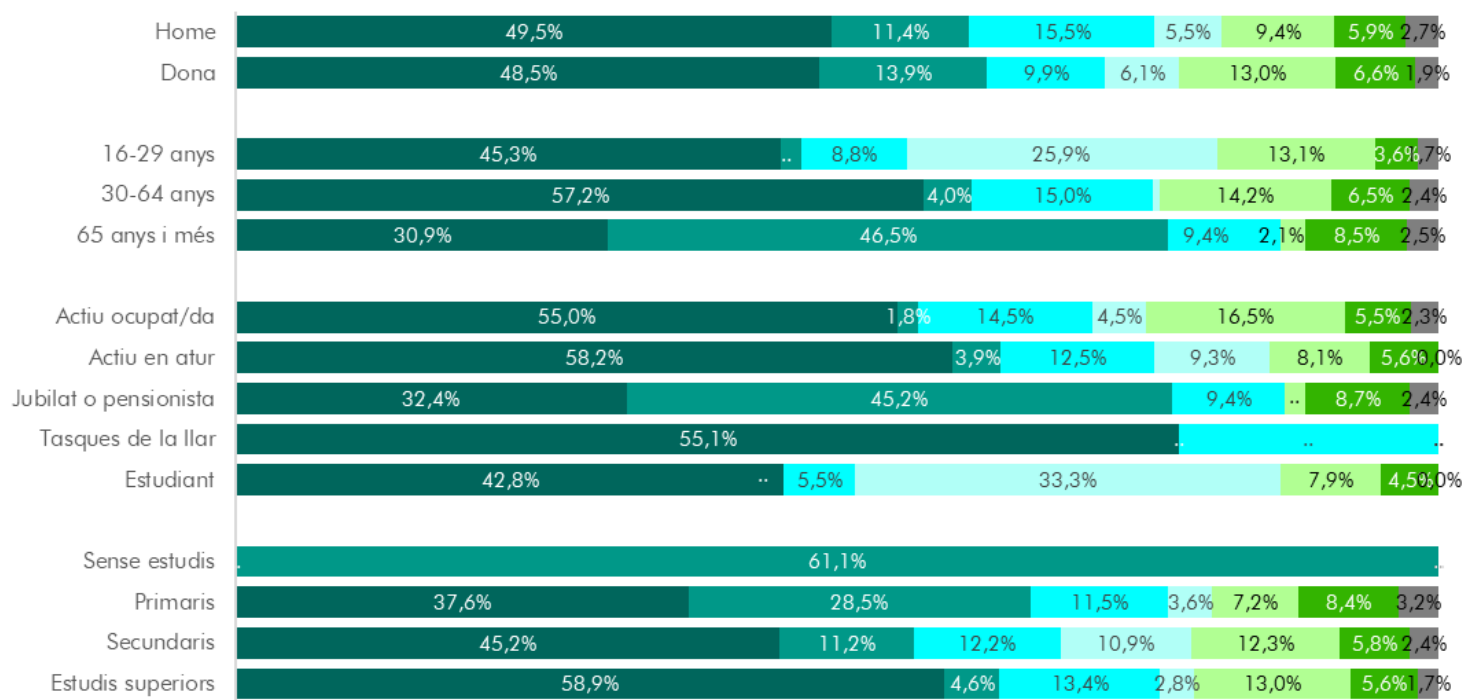
- A les persones usuàries del transport públic també se'ls ha preguntat pel títol de transport més utilitzat habitualment.
- La T-Casual és el títol més utilitzat en tots els àmbits territorials, especialment a Barcelona, la resta de la 1a corona i la resta de l'AMB, a on més de la meitat de les persones han respòs que aquest és el títol més usat habitualment, seguit en aquest àmbits de la T-Rosa, T-4,.. A la resta RMB, resta RMB i resta AMB, seguit de la T-Casual, el bitllet senzill és el següent títol més usat.



6. Ús habitual dels títols de transport públic

6.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Les diferències en l'ús dels títols de transport segons les variables sociodemogràfiques mostra un ús més elevat de títols socials entre els col·lectius que poden rebre aquests títols, com la gent gran o les persones jubilades/pensionistes.



T-Casual

T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb discapacitat

Bitllet senzill

T-Jove; Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats

T-Usual

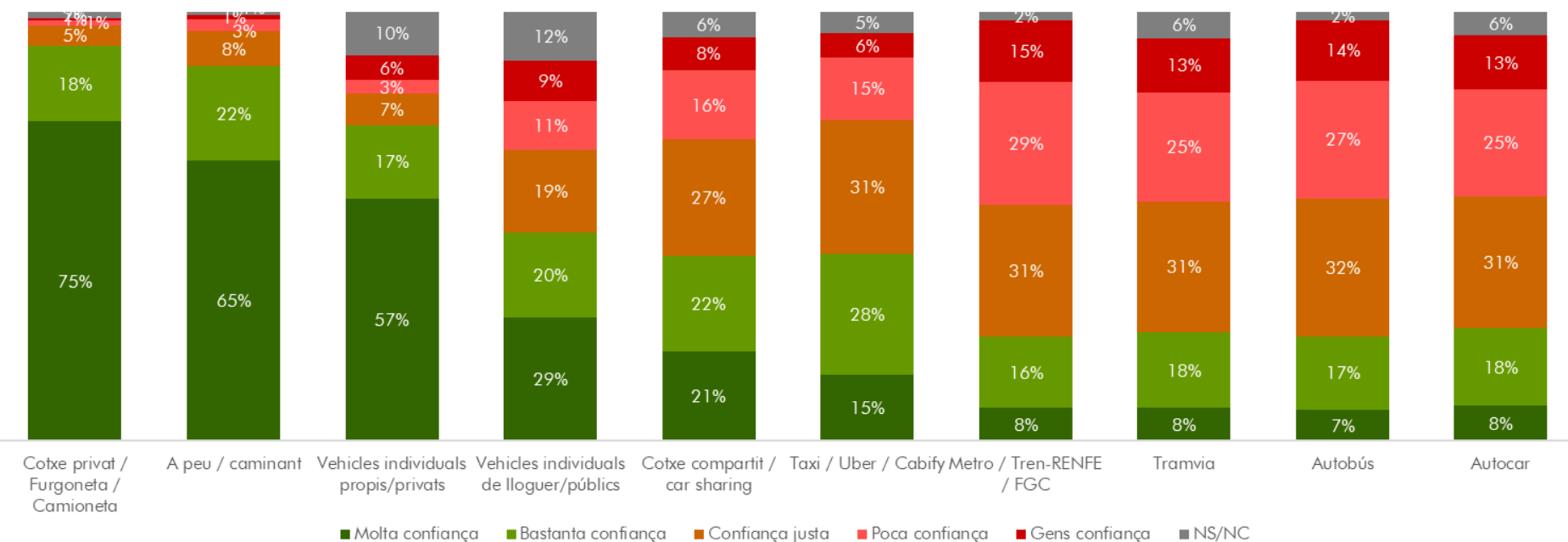
Resta de títols (T-Grup, T-verda, títols propis Renfe, títols propis d'altres operadors, T-Familiar, T-16 i altres)

NS/NC

7. Grau de confiança dels mitjans de transport

7.1. Dades generals

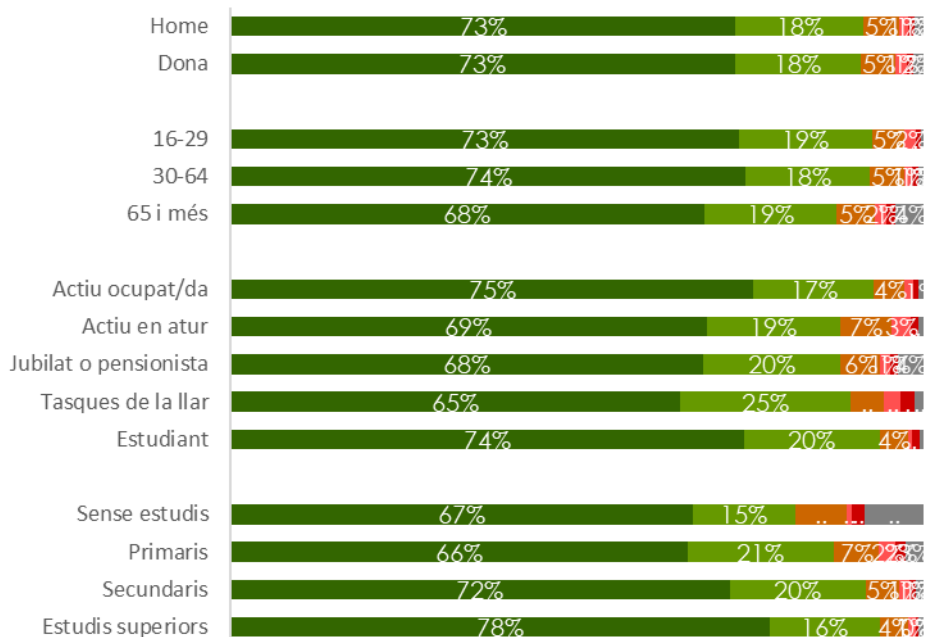
- Els mitjans de transport que generen més confiança entre les persones residents a l'àmbit SIMMB són el cotxe privat i l'anar a peu. La confiança en els mitjans de transport públic és similar en tots els casos, al voltant del 25% amb molta i bastanta confiança.



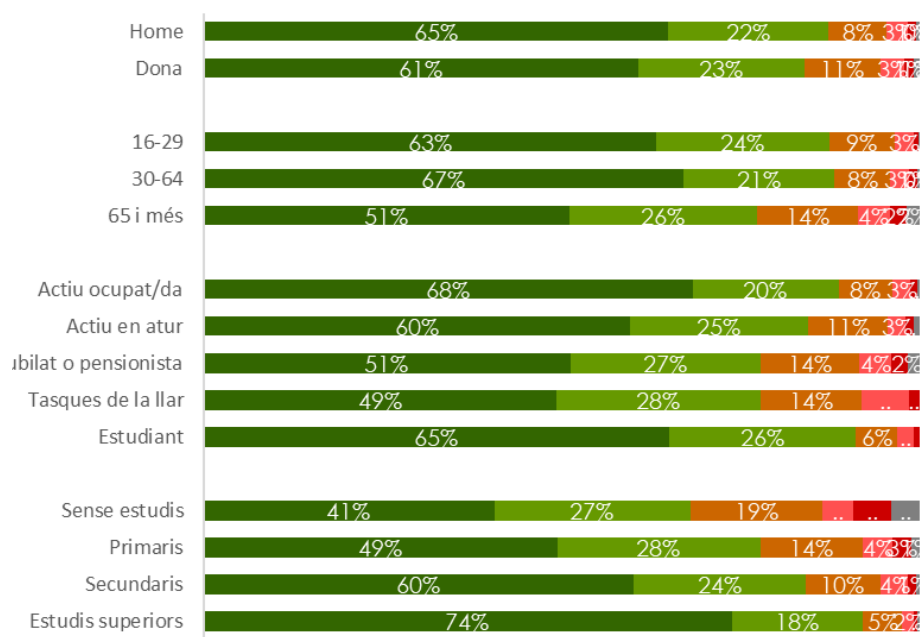
7. Grau de confiança dels mitjans de transport

7.2. Segons variables sociodemogràfiques

Cotxe privat / Furgoneta /
Camioneta



A peu/Caminant



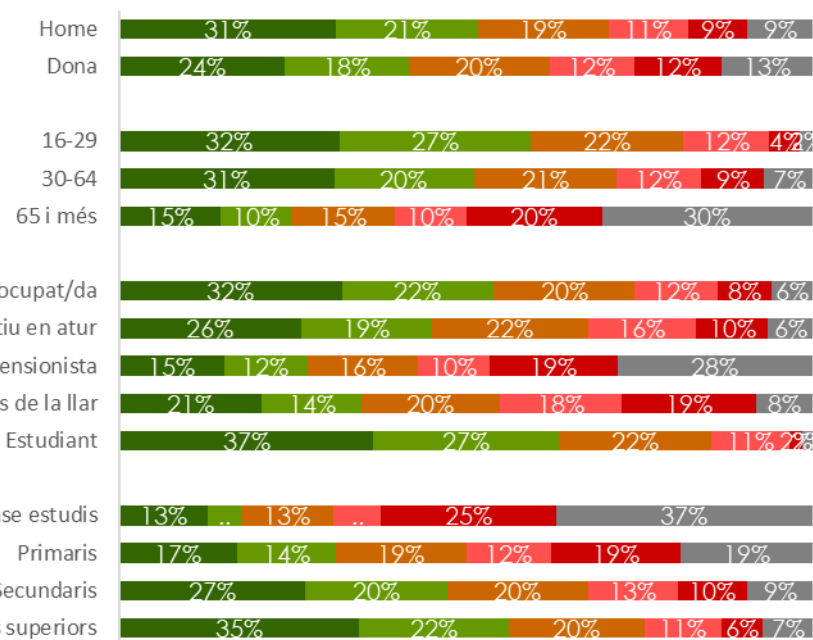
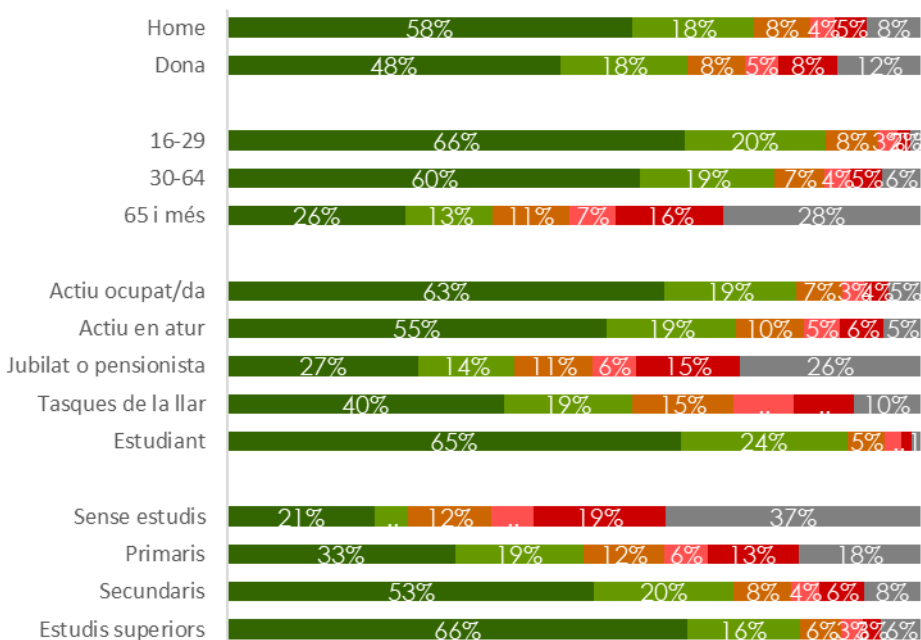
■ Molta confiança ■ Bastanta confiança ■ Confiança justa ■ Poca confiança ■ Gens confiança ■ NS/NC

7. Grau de confiança dels mitjans de transport

7.2. Segons variables sociodemogràfiques

Vehicles individuals
propis/privats (moto, bicicleta,
patinet - elèctric i no elèctric)

Vehicles individuals de
lloguer/públics (moto, bicicleta-
Bicing, patinet- elèctric i no elèctric)

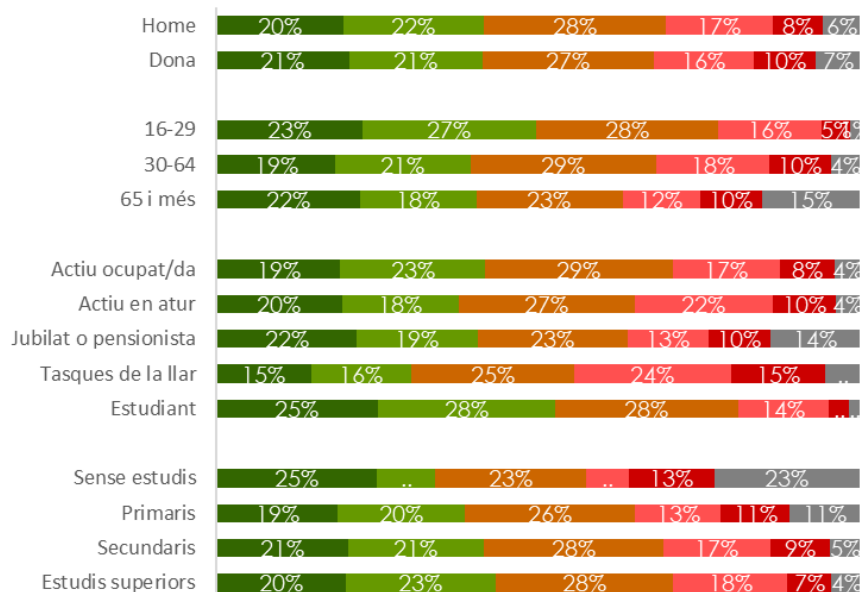


■ Molta confiança ■ Bastanta confiança ■ Confiança justa ■ Poca confiança ■ Gens confiança ■ NS/NC

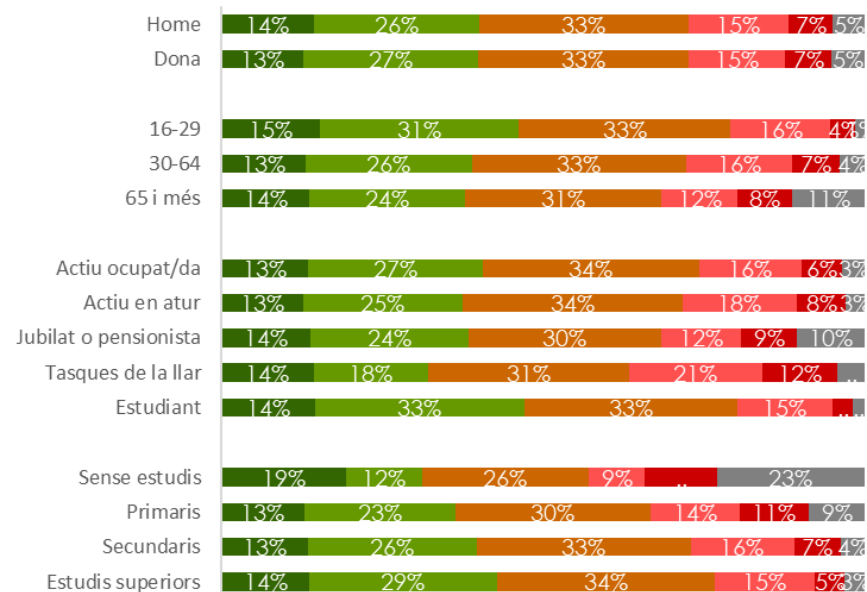
7. Grau de confiança dels mitjans de transport

7.2. Segons variables sociodemogràfiques

Cotxe compartit / car sharing



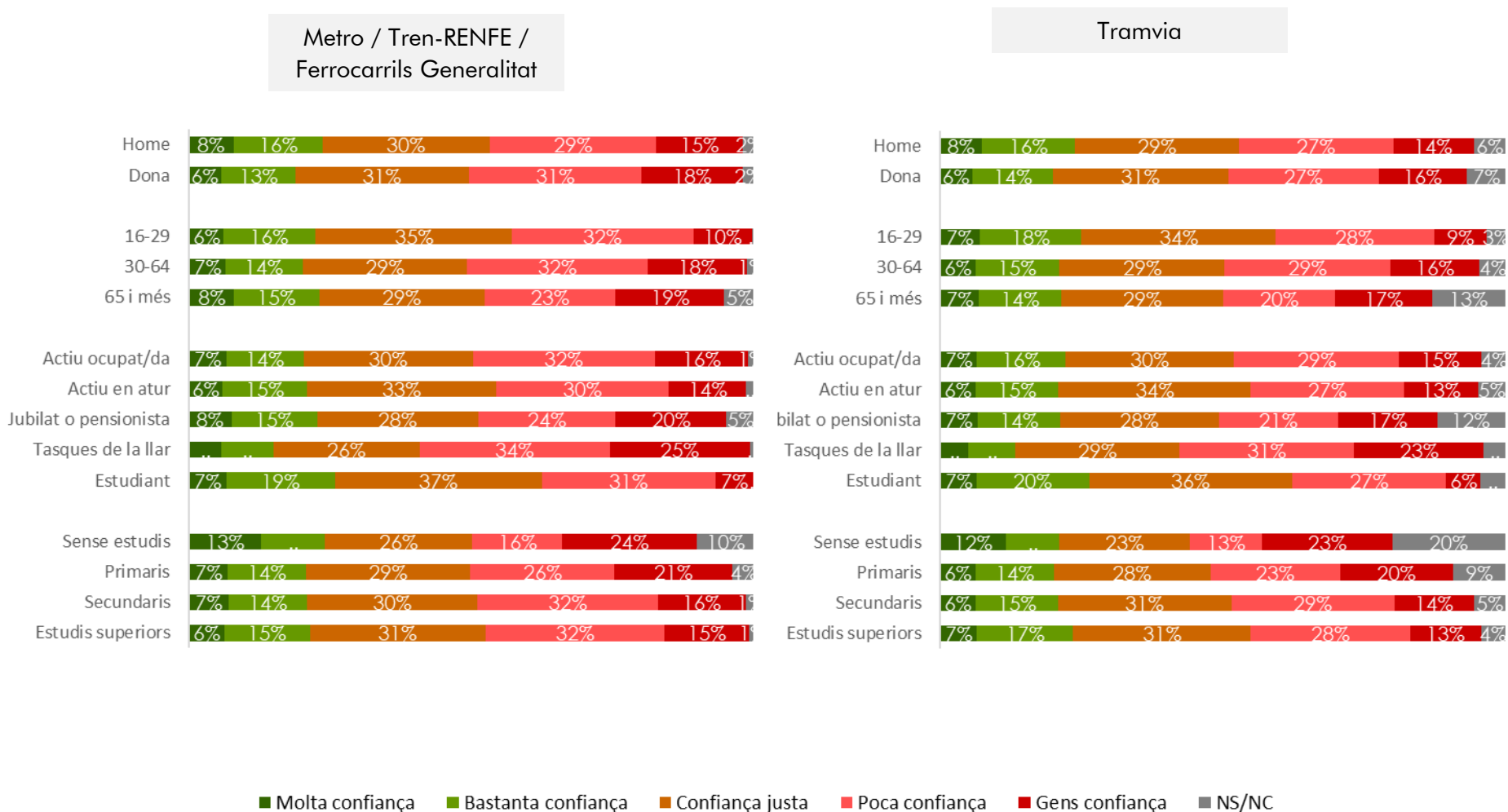
Taxi / Uber / Cabify



■ Molta confiança ■ Bastanta confiança ■ Confiança justa ■ Poca confiança ■ Gens confiança ■ NS/NC

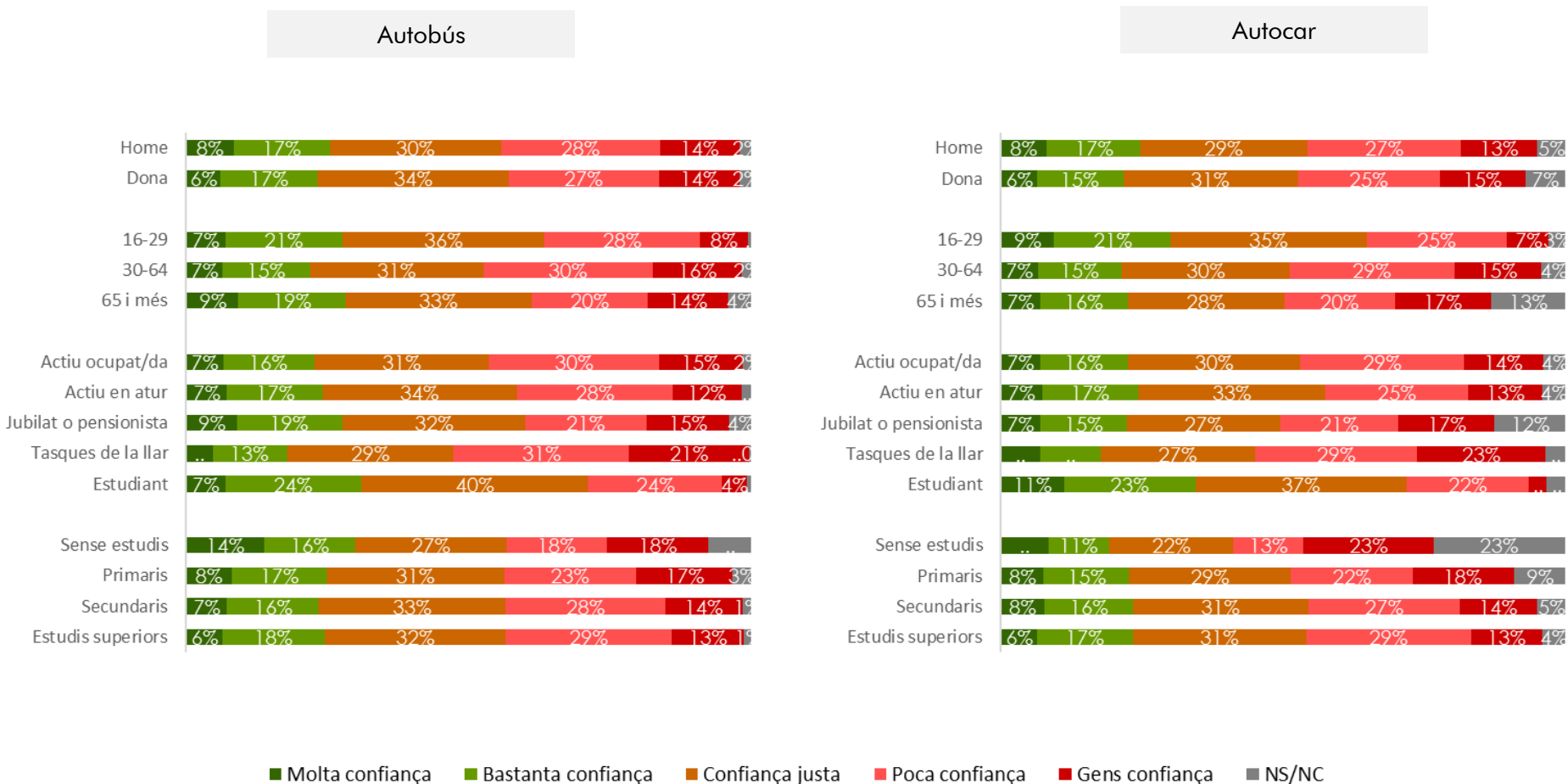
7. Grau de confiança dels mitjans de transport

7.2. Segons variables sociodemogràfiques



7. Grau de confiança dels mitjans de transport

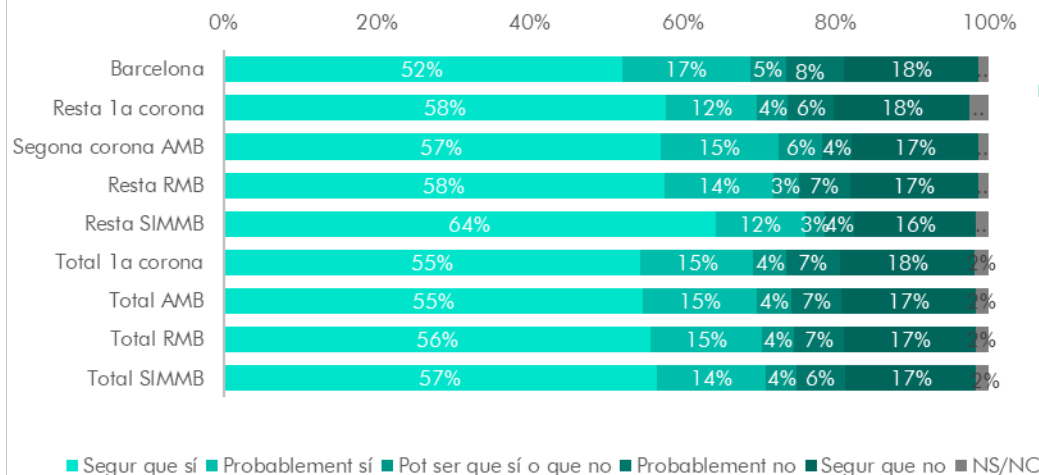
7.2. Segons variables sociodemogràfiques



1. Recuperació dels hàbits de mobilitat

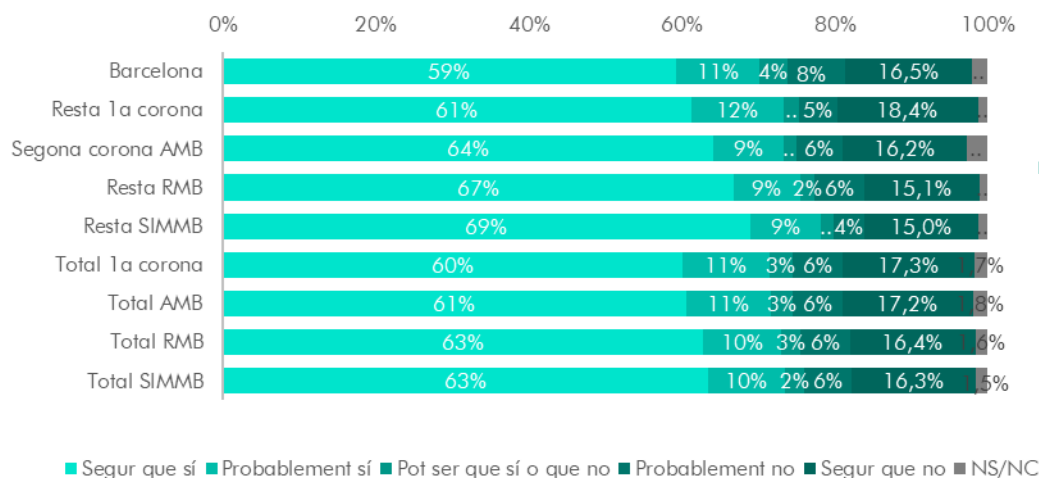
1.1. Segons variables territorials

Primavera
2021 -
Tardor 2021



- A la primavera del 2021 les persones que declaren que segur que sí que recuperaran els mateixos hàbits de desplaçament per feina o estudis d'abans de la pandèmia de la covid-19 son el 57%.

Tardor 2021 -
Hivern 2022



- A la tardor del 2021 les persones que declaren que segur que sí que recuperaran els mateixos hàbits de desplaçament per feina o estudis d'abans de la pandèmia de la covid-19 han augmentat (63%).

2. Canvi de mitjà de transport

2.1. Segons variables territorials



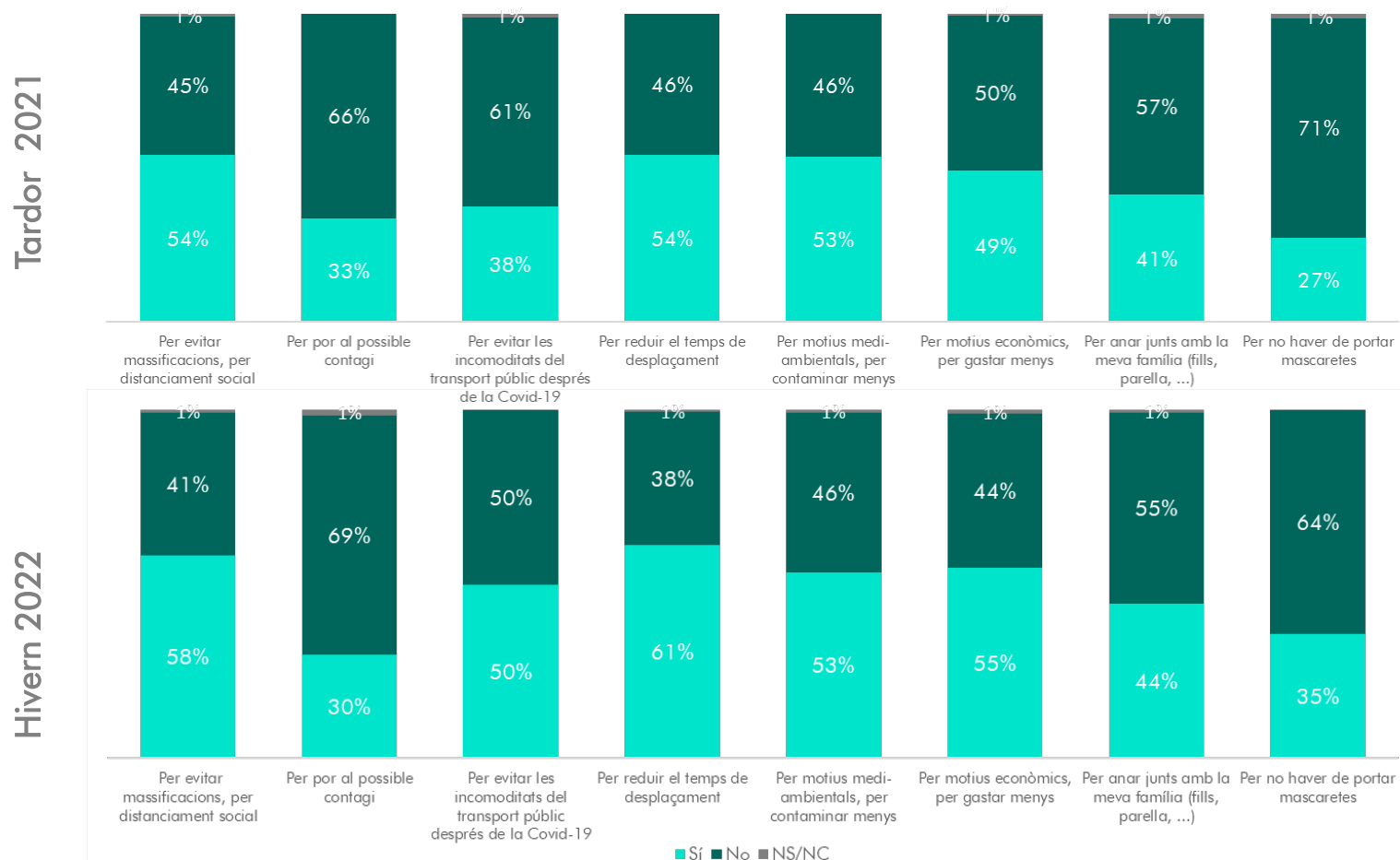
■ A la primavera del 2021 les persones que declaren un possible canvi de mitjà de transport a partir de la tardor del 2021 eren al voltant del 10-12%.

■ A la tardor del 2021 les persones que declaren un possible canvi de mitjà de transport a partir de l'hivern del 2022 són al voltant del 8-9%.

3. Motius per canviar de mitjà de transport

3.1. Dades generals

- A diferència dels resultats obtinguts en la primera onada de l'EMEF21, els motius directament relacionats amb la Covid-19 per canviar de mitjà de transport –de les persones que van declarar que sí o possiblement sí canviaran de mitjà de transport- perden importància en la segona onada.

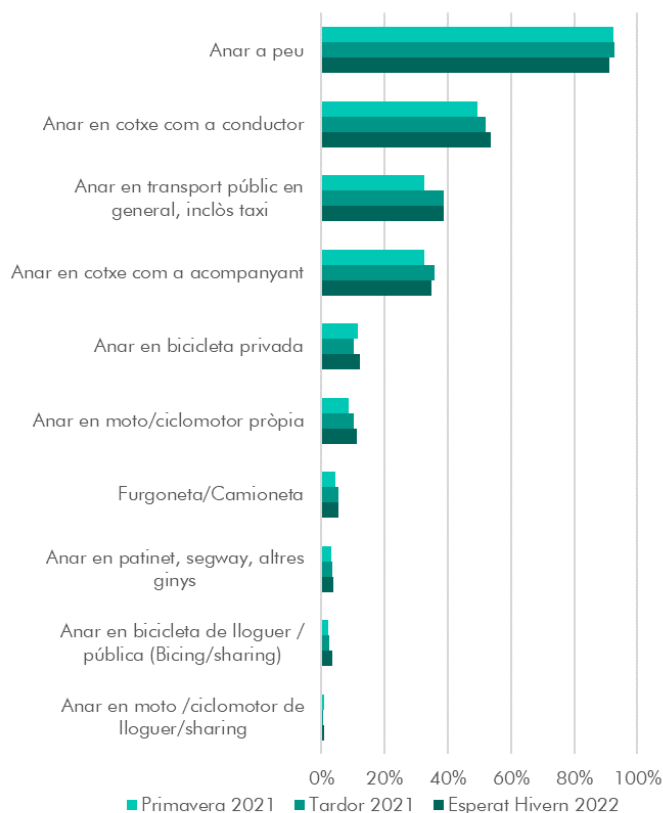


4. Canvi d'ús dels mitjans de transport segons persones usuàries habituals

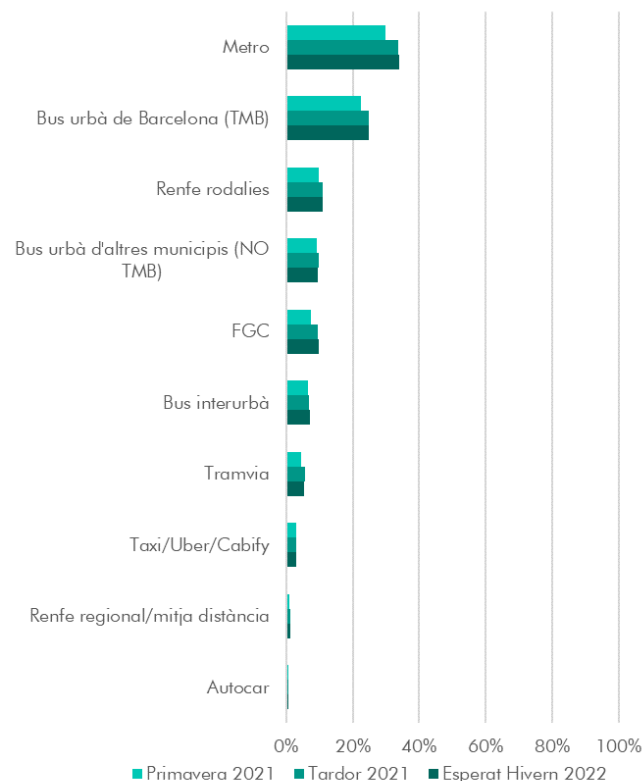
4.1. Dades generals

- S'ha preguntat per l'ús habitual dels diferents mitjans de transport en cada onada de l'EMEF2021. S'observa com en cada onada el % de persones usuàries habituals ha augmentat, especialment en el cas dels mitjans de transport públic.

Mitjans de vehicle privat i mobilitat activa



Mitjans de transport públic

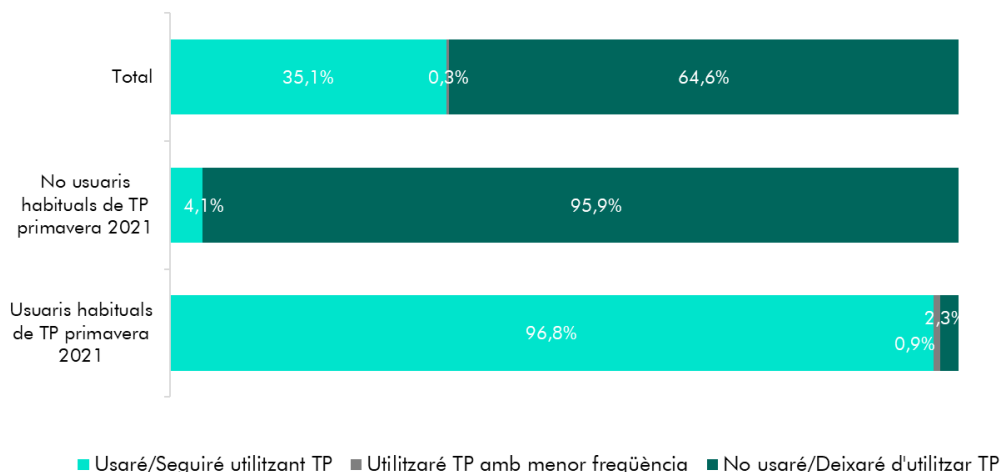


*Es considera un usuari habitual fa servir com a mínim una vegada a la setmana aquell mitjà de transport

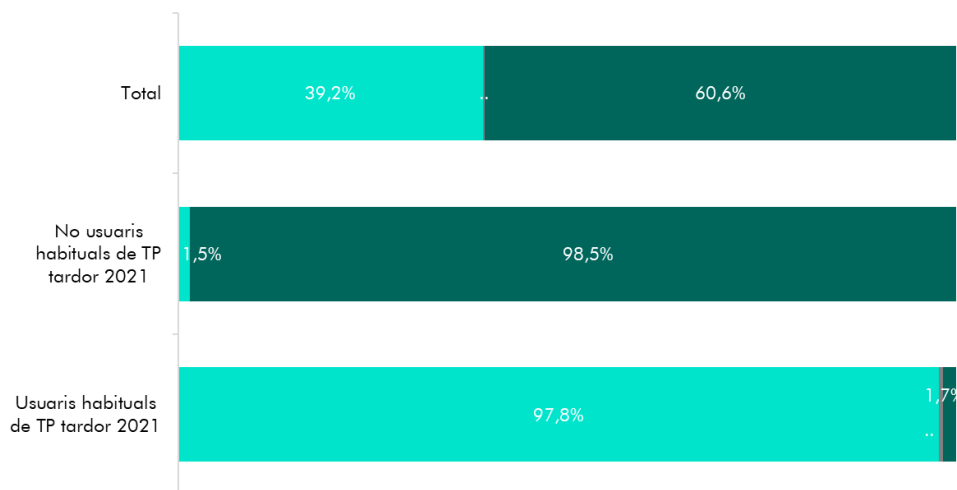
5. Perspectives en l'ús del transport públic

5.1. Dades generals

Primavera
2021 REAL vs
Tardor 2021
ESPERAT



Tardor 2021
REAL vs
Hivern 2022
ESPERAT

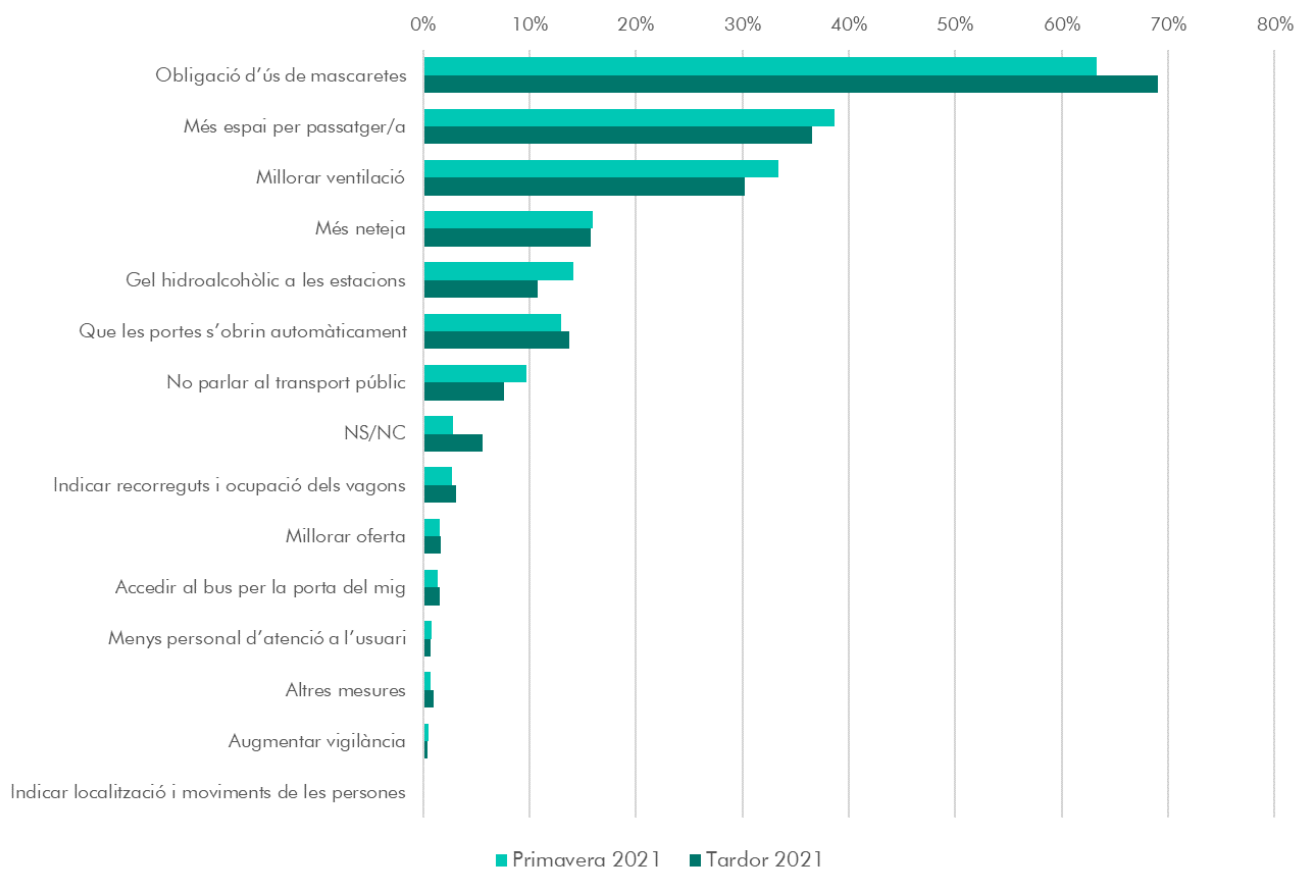


- Les perspectives en l'ús dels mitjans de transport públic entre la primavera i la tardor del 2021 són que un 97% de les persones considerades usuàries habituals del transport públic declaren que el seguiran utilitzant igual i tan sols un 2,3% declara que el deixaran d'utilitzar.
- A la tardor del 2021 aquest percentatge encara és major, ja que un 97,8% de les persones usuàries habituals del transport públic declaren que el continuaran utilitzant i tan sols un 1,7% declara que el deixarà d'utilitzar a l'hivern del 2022.

6. Efectivitat de les mesures contra la covid-19 al transport públic

6.1. Dades generals

- La percepció de l'efectivitat de les mesures contra la covid-19 al transport públic presenta respostes diferents segons el moment en que s'ha realitzat la pregunta. Així, tot i que l'ús obligatori de portar mascareta es percep com a majoritària en les dues onades, a la tardor del 2021 pren més importància que a la primavera.

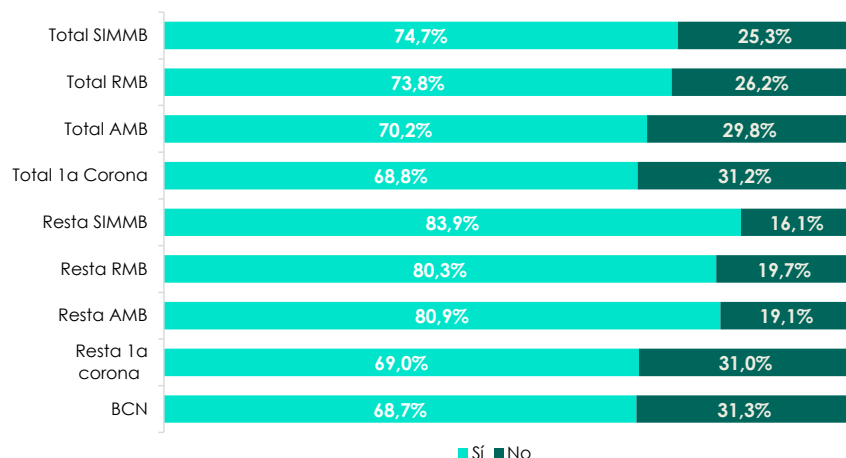


1. Disposició de permís de conduir. 1ra onada

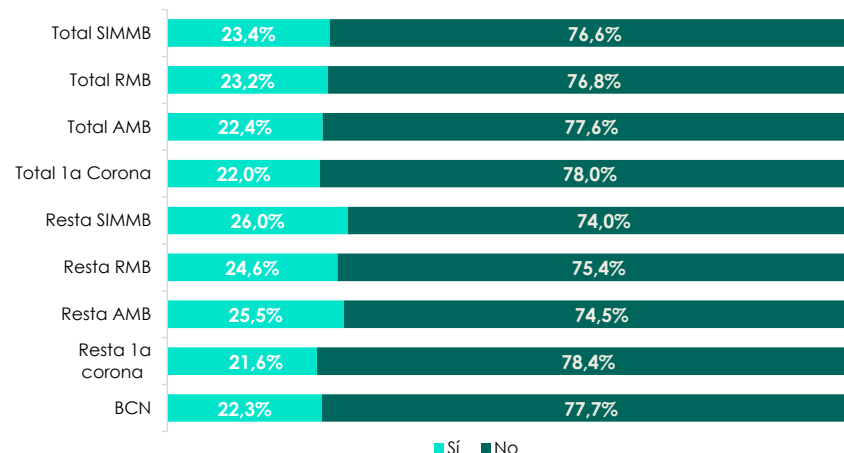
1.1. Segons variables territorials

- Les persones que declaren tenir permís de conduir cotxe augmenta progressivament a mesura que en allunyem de Barcelona, on és d'un 68,7%, mentre que arriba a valors del 83,9% a la Resta SIMMB. Respecte el permís específic per moto els valors són més baixos, sent el més elevat a la resta SIMMB amb un 26%

Permís de conduir cotxe



Permís específic de conduir moto

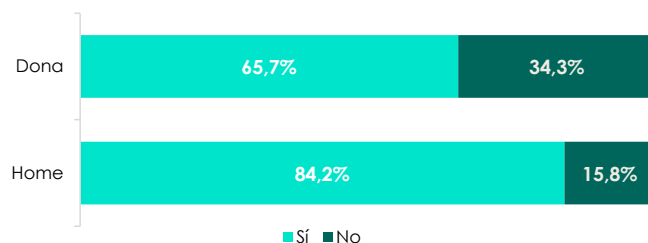


1. Disposició de permís de conduir. 1ra onada

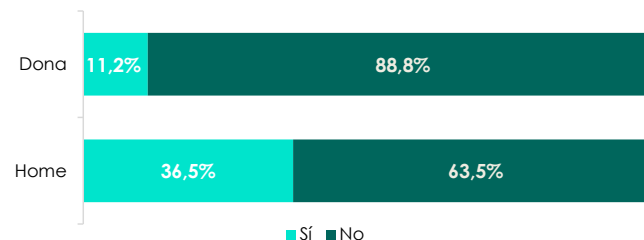
1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Per sexe els homes presenten un major percentatge de disposició de permís de conduir cotxe (84,2%) enfront les dones (65,7%), així com també de permís de moto (36,5%) i 11,2% les dones.
- Per edat la franja amb major disposició de permís de conduir tan de cotxe com de moto és la de 30-64 anys.

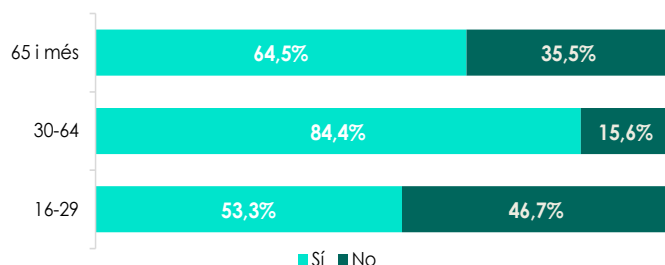
Total SIMMB. Permís de conduir per sexe



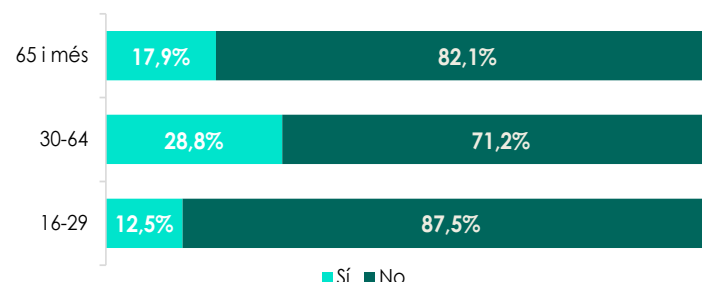
Total SIMMB. Permís de conduir per sexe



Total SIMMB. Permís de conduir per edat



Total SIMMB. Permís de conduir per edat



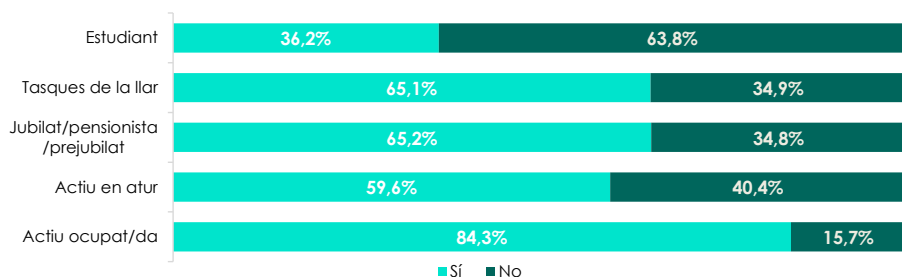
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. ESPECÍFIC ONADES

1. Disposició de permís de conduir. 1ra onada

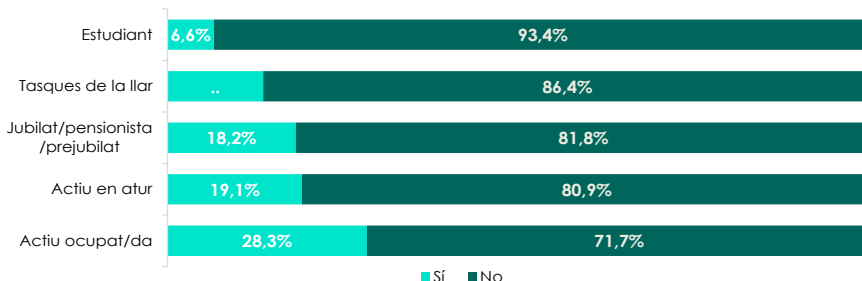
1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Pel que fa a la disposició de permís de conduir segons la situació laboral, el major percentatge el representa el grup de persones actives ocupades (84,3% de cotxe i 28,3% de moto) i el menor els estudiants.
- Per estudis augmenta significativa i progressivament en funció del nivell d'aquests (87,5% de disposició de carnet de cotxe i 27,6% de permís de moto les persones amb estudis superiors), enfront un 36,5% de disposició de permís de cotxe i un 12,2% de permís de moto les persones sense estudis.

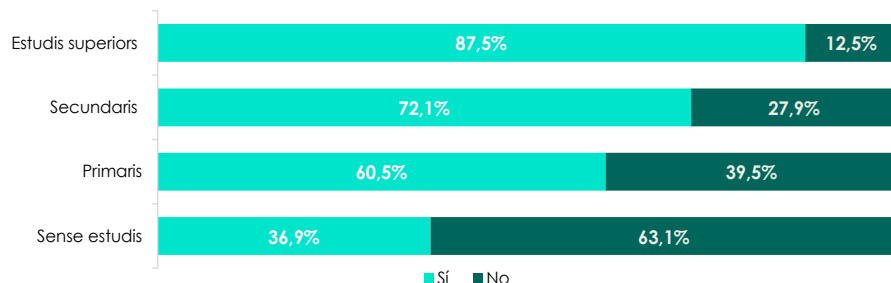
Total SIMMB.
Permís de conduir segons situació laboral 



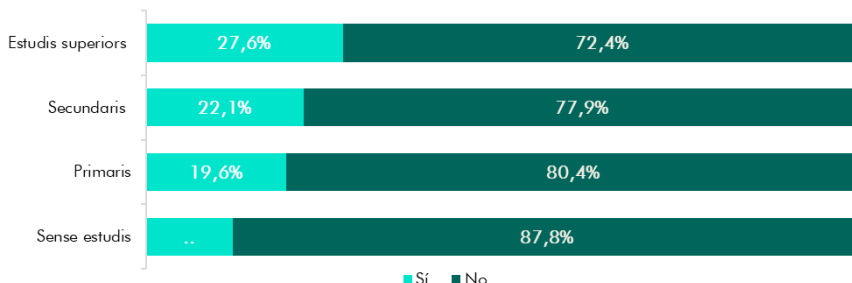
Total SIMMB.
Permís de conduir segons situació laboral 



Total SIMMB. Permís de conduir segons estudis 



Total SIMMB. Permís de conduir segons nivell d'estudis 



2. Nombre mitjà de vehicles per llar i tipus. 1ra onada

2.1. Segons variables territorials

- Les tinença de vehicles a la llar augmenta a mesura que ens allunyem de Barcelona ciutat.
- A Barcelona la mitjana de cotxes a la llar és menor a 1 (0,8), sent a la Resta SIMMB l'àmbit amb un valor mitjà major (1,63).
- En quant a la tinença de motos i ciclomotors no hi ha variacions significatives per àmbits territorials sent la mitjana de 0,23 i 0,04 per motos i ciclomotors respectivament al total SIMMB.
- La tinença de bicicleta a Barcelona per a adults i joves és de 0,59, i augmenta a mesura que ens n'allunyem, sent a la resta SIMMB l'àmbit amb un valor mitjà major (1,20).
- La tinença de VMP no presenta variacions significatives per àmbits territorial sent la mitjana de 0,17.

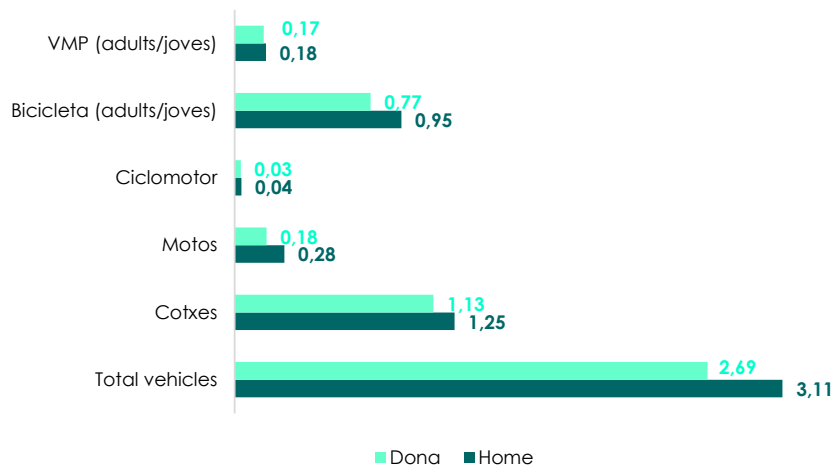
Tinença de vehicles a la llar



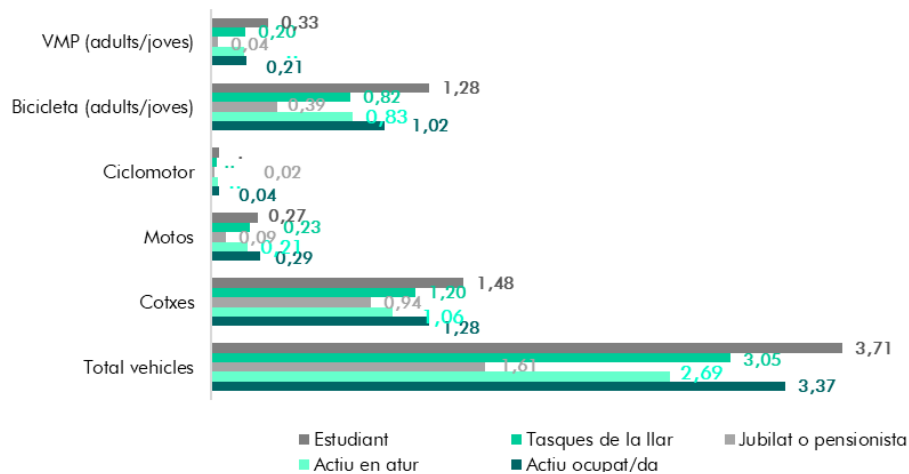
2. Nombre mitjà de vehicles per llar i tipus. 1ra onada

2.2. Segons variables sociodemogràfiques

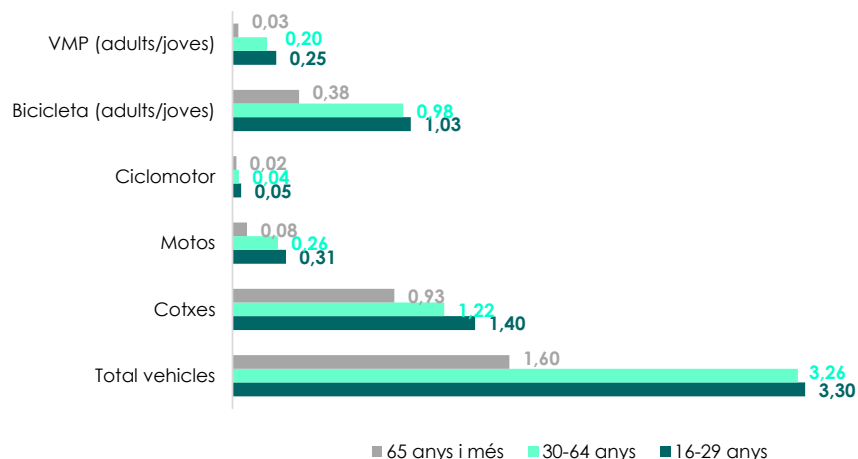
Tinença de vehicles a la llar segons sexe



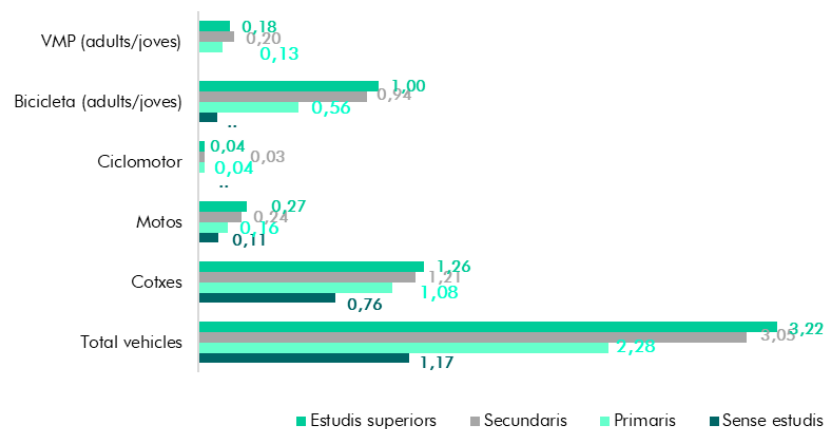
Tinença de vehicles a la llar segons situació laboral



Tinença de vehicles a la llar segons edat



Tinença de vehicles a la llar segons nivell d'estudis



3. Titularitat cotxe. 1ra onada

3.1. Segons variables territorials

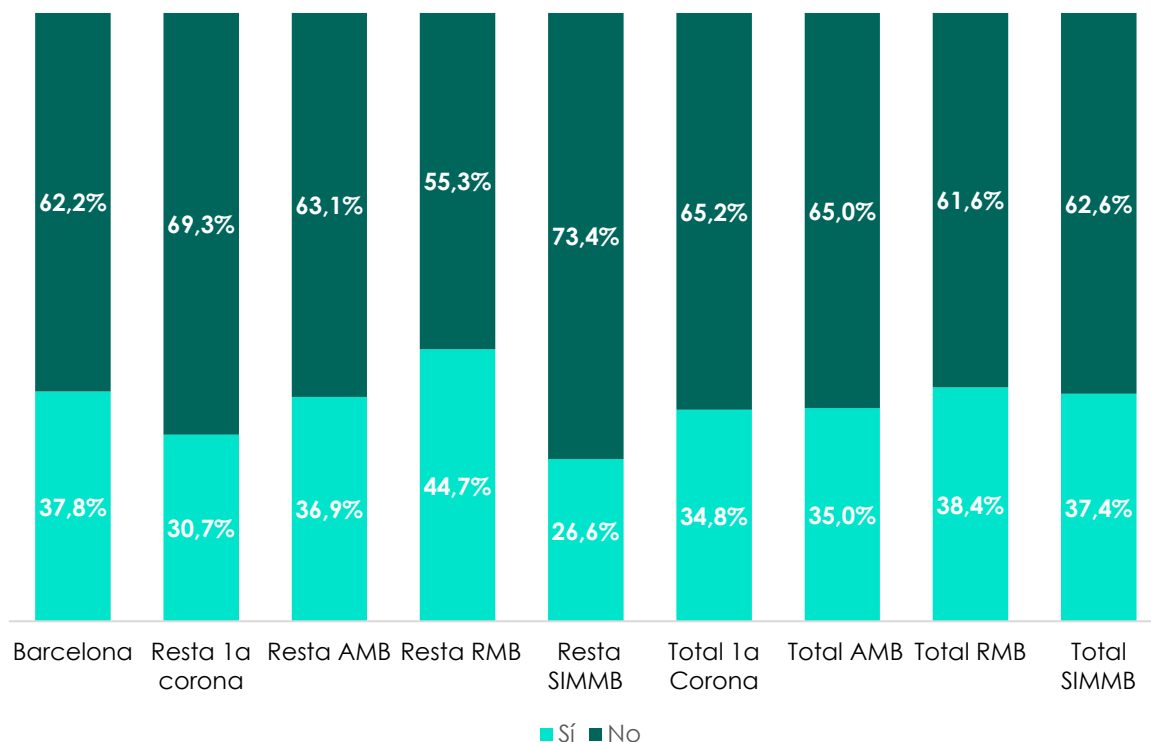
- Aquelles persones que han declarat tenir algun cotxe a la llar se'ls ha preguntat per la titularitat/propietat del mateix. En un 95,7% de les persones residents aSIMMB declaren que la titularitat del cotxe és pròpia o d'algun membre de la llar. Aquest percentatge pren un valor menor a Barcelona (93,0%) i augmenta progressivament a mesura que ens hi allunyem.
- En un 3,2% les persones residents a l'àmbit SIMMB el cotxe és d'un familiar, en un 2,7% de l'empresa (ús individual, no paga per ell) i en un 1,9% de l'empresa (ús individual, renting, Leasing o similar). En aquestes tres situacions el valor és més elevat a Barcelona o a la resta AMB.

Titularitat cotxe	Vostè mateix/a, la meua llar	Un/a familiar (no de la meua llar)	L'empresa (ús individual; no pago per ell)	L'empresa (ús individual; renting, Leasing o similar)
BCN	93,0%	3,5%	2,8%	2,8%
Rest a 1a corona	95,5%	..	..	..
Rest a AMB	96,0%	..	4,0%	..
Rest a RMB	97,1%	3,2%	2,7%	1,4%
Rest a SIMMB	97,4%	3,6%	..	..
Total 1a Corona	94,2%	3,2%	2,5%	1,9%
Total AMB	94,5%	3,2%	2,7%	2,2%
Total RMB	95,5%	3,2%	2,7%	1,9%
Total SIMMB	95,7%	3,2%	2,7%	1,9%

4. Afectacions a la gratuïtat dels peatges. 2a onada

4.1. Segons variables territorials

- S'ha preguntat per l'afectació en els desplaçaments de la retirada de peatges d'algunes autopistes catalanes. En el conjunt de l'àmbit SIMMB, un 37,4% de les persones residents declaren que es veuran afectades en els seus desplaçaments quotidians. Aquest percentatge s'eleva fins al 44,7% per l'àmbit de la resta RMB i disminueix a un 26,6% en l'àmbit resta SIMMB.



4. Afectacions a la gratuïtat dels peatges. 2a onada

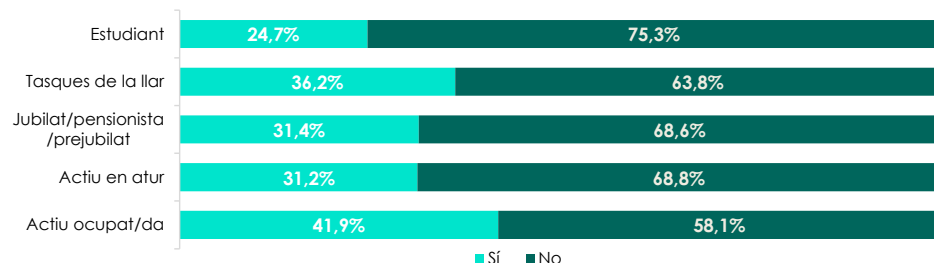
4.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes declaren en un 42,1% que es veuran afectats en els seus desplaçaments per la gratuïtat de peatges, en front a les dones que s'hi veuran afectades en un 33,0%.
- Per edat els major afectats són la franja de 30-64 anys (40,6%), per situació laboral les persones actives ocupades (41,9%) i un 46,8% les persones amb estudis superiors.

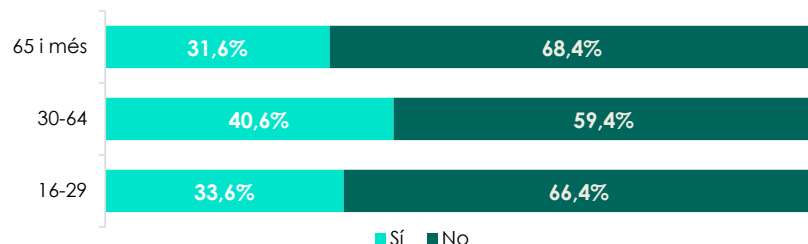
Afectació gratuïtat dels peatges segons sexe



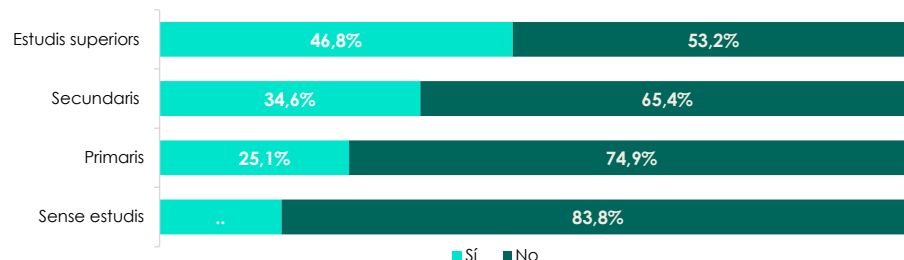
Afectació gratuïtat dels peatges segons situació laboral



Afectació gratuïtat dels peatges segons edat



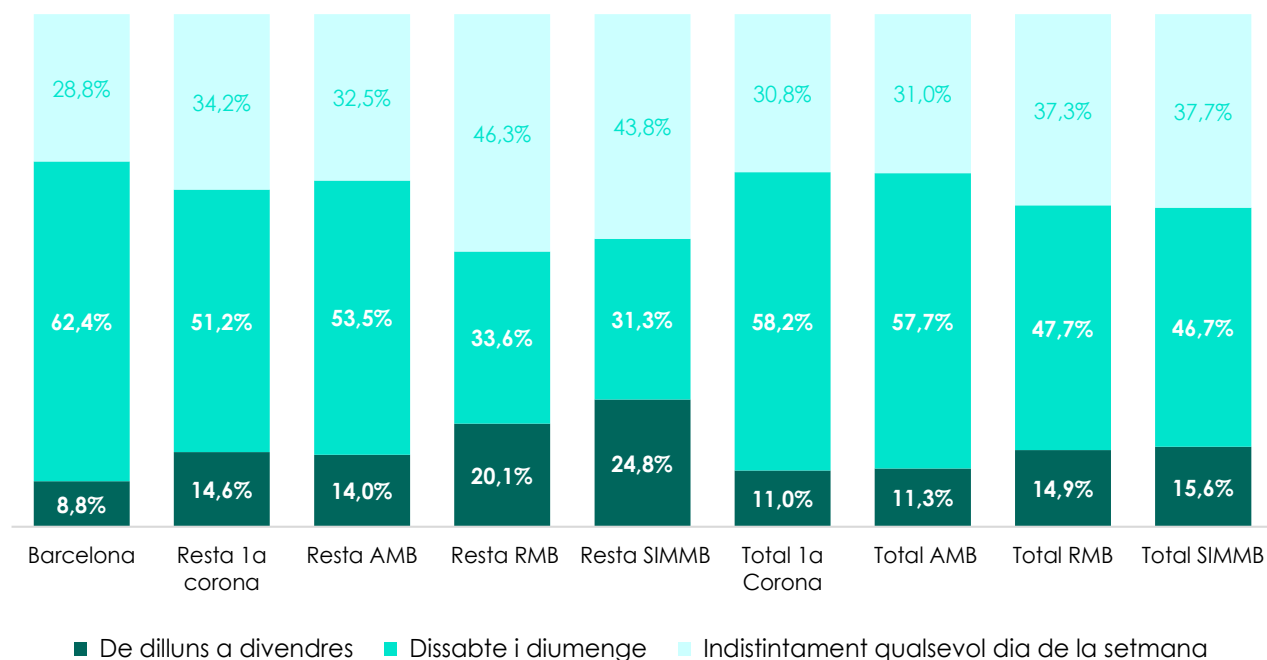
Afectació gratuïtat dels peatges segons nivell d'estudis



5. Desplaçaments afectats per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

5.1. Segons variables territorials

- Les persones que declaren que sí que han experimentat afectacions en les seves pautes de mobilitat a causa de la gratuïtat dels peatges a les autopistes catalanes, se'ls pregunta pels desplaçaments que s'han vist més afectats. En general, al conjunt del SIMMB són els desplaçaments de dissabte i diumenge els més afectats (46,7%). Segons territoris s'observen lleugeres diferències:
 - Al territori de l'AMB (Barcelona, resta a 1a corona i resta AMB) és a on hi ha una major incidència els dissabtes i festius, mentre que a la resta de l'RMB i resta SIMMB són els territoris a on és major la incidència de dilluns a divendres.

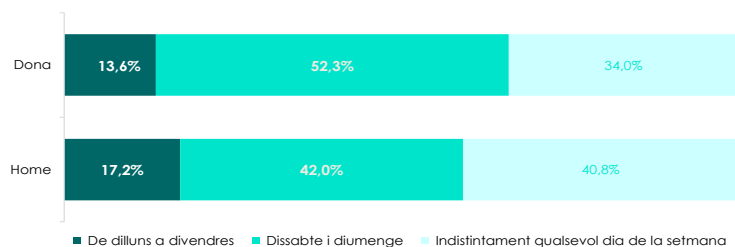


5. Desplaçaments afectats per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

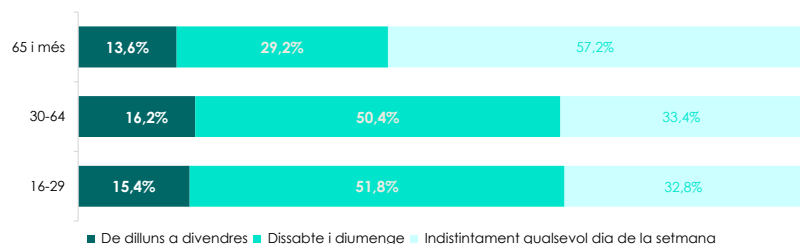
5.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes declaren que en un 17,2% es veuran afectats de dilluns a divendres en front un 13,6% de les dones, i un 42% els dissabtes i diumenges mentre que les dones es veuran més afectades les caps de setmana (52,3%).
- Per edat els major afectats de dilluns a divendres és la franja de 30-64 anys (16,2%) i dissabtes i diumenges la de 16 a 29 anys (51,8%). Per situació laboral les persones actives ocupades són les més afectades de dilluns a divendres(17,5%) i els caps de setmana ho són els estudiants (59,1%).

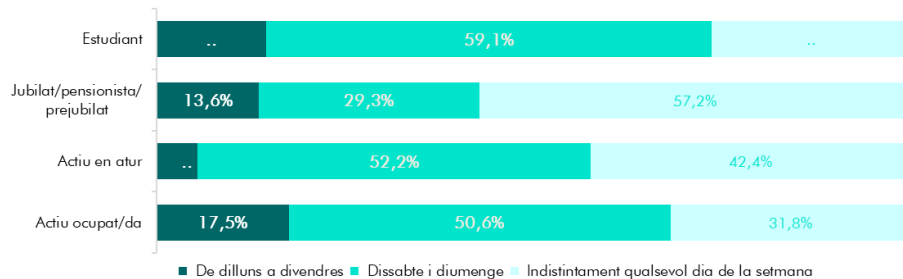
Afectació gratuïtat dels peatges segons sexe



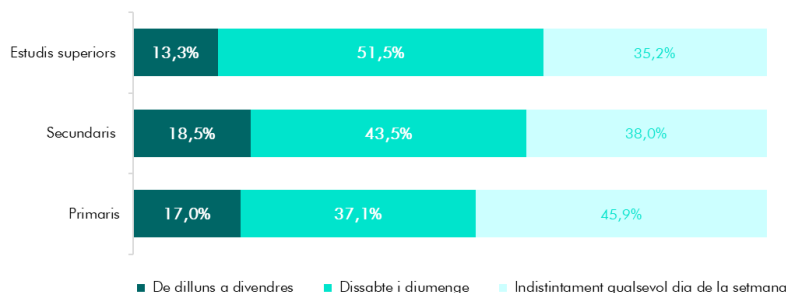
Afectació gratuïtat dels peatges segons edat



Afectació gratuïtat dels peatges segons situació laboral



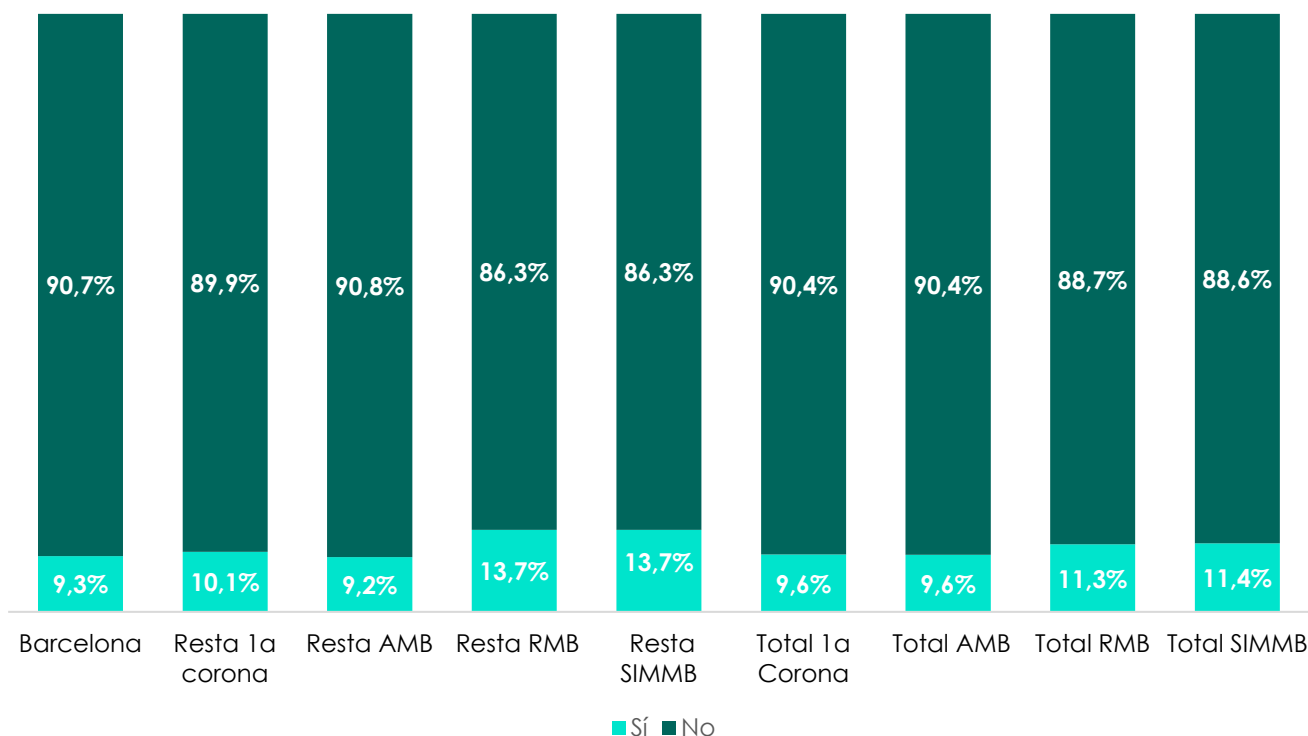
Afectació gratuïtat dels peatges segons nivell d'estudis



6. Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

6.1. Segons variables territorials

- Les persones que declaren que sí que han experimentat afectacions en les seves pautes de mobilitat a causa de la gratuïtat dels peatges a les autopistes catalanes, se'ls pregunta si canviaran el mitjà de transport, el recorregut d'aquests desplaçaments. Un 11,4% de les persones residents del SIMMB declaren que canviaran el mitjà, el recorregut dels desplaçaments. Aquesta dada pren el menor percentatge a Barcelona (9,3%) i augmenta progressivament a mesura que ens hi allunyem.

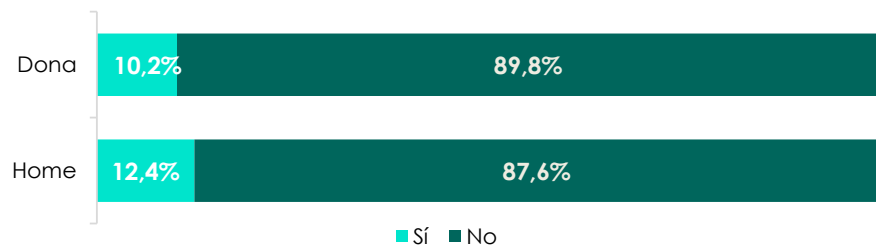


6. Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges. 2a onada

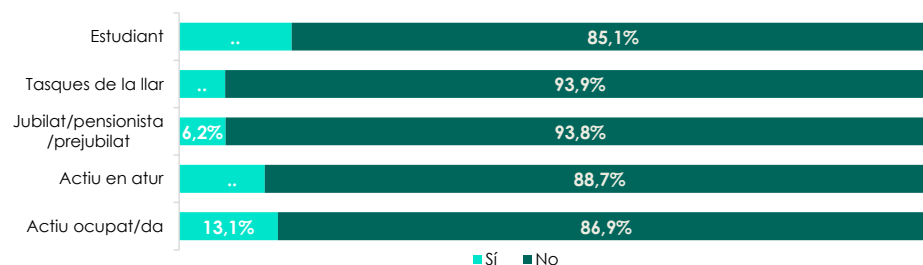
6.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Els homes, la població de 16 a 29 anys, els actius ocupats i les persones amb estudis superiors declaren en major percentatge que realitzaran canvis en els desplaçaments degut a la gratuïtat dels peatges.

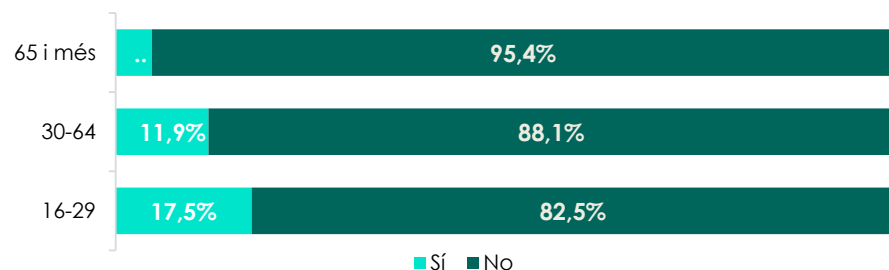
Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons sexe



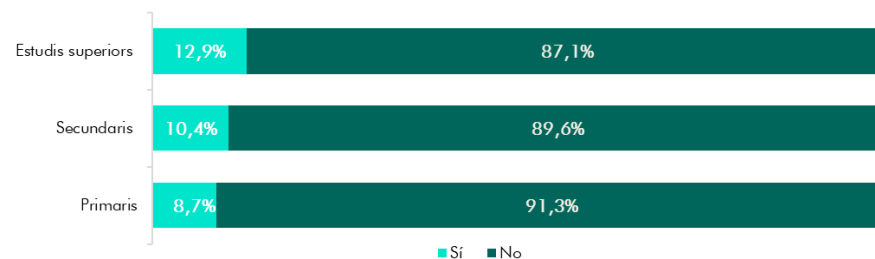
Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons situació laboral



Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons edat



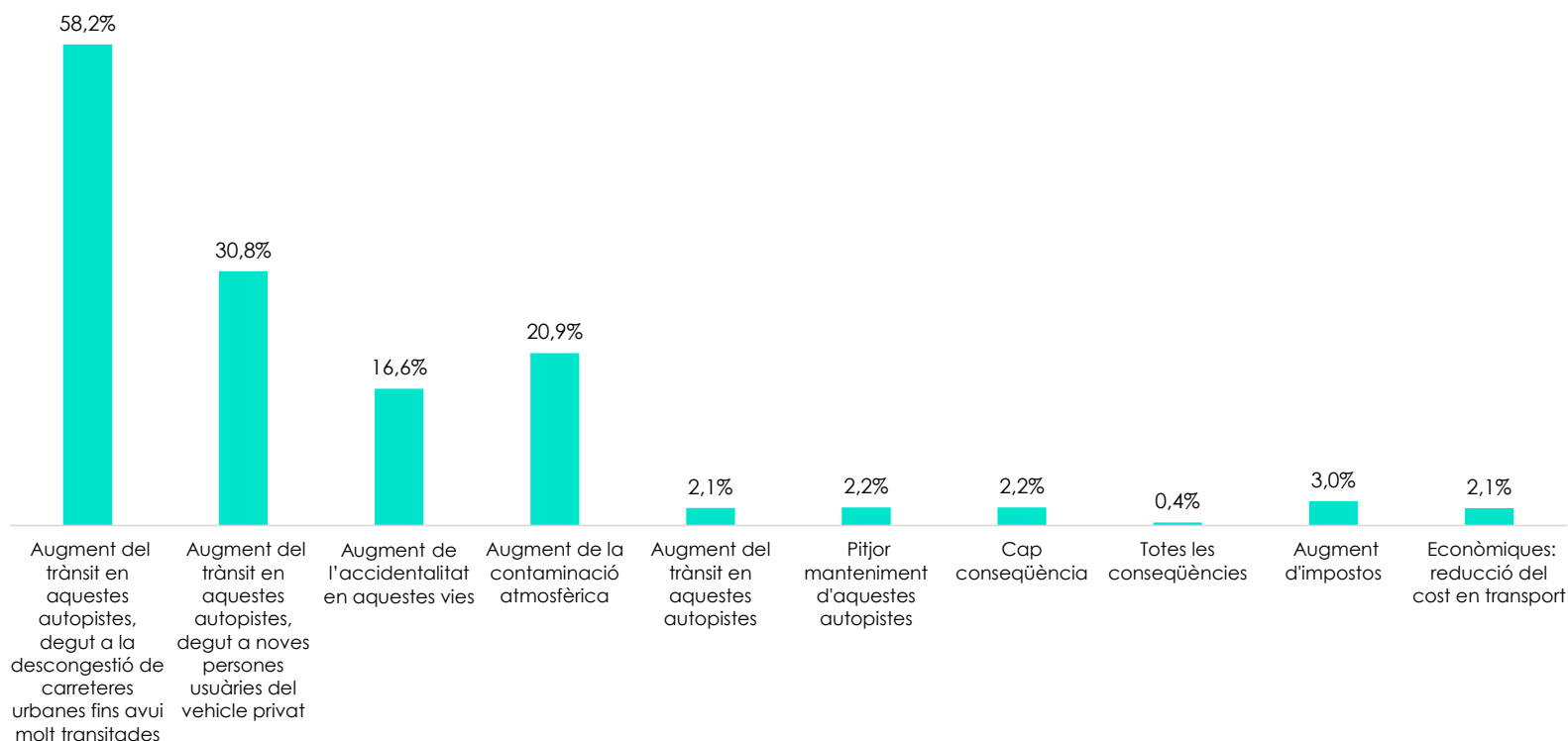
Canvis en els desplaçaments per la gratuïtat dels peatges segons nivell d'estudis



7. Conseqüències de la gratuïtat dels peatges. 2a onada

7.1. Dades generals

- Les conseqüències de la gratuïtat dels peatges s'ha preguntat a totes les persones enquestades; un 58,2% de les persones residents de l'àmbit SIMMB creuen que la principal conseqüència serà un augment de trànsit degut a la descongestió de carreteres urbanes fins ara molt transitades; un 30,8% atribueix aquest augment de trànsit a la captació de noves persones usuàries en aquestes vies.
- Un 20,9% també creu que hi haurà una augment de la contaminació atmosfèrica, i un 16,6% declaren un augment dels accidents. Tan sols un 3% pensa que la mesura es traduirà en un augment d'impostos, i un 2,1% en una reducció del cost del transport.



ANNEX I.

Evolució temporal RMB 2011-2021



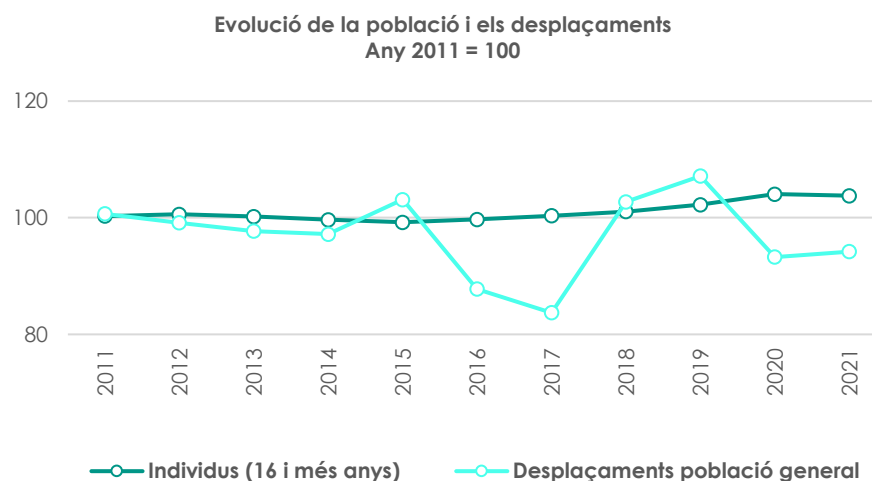
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2011-2021 per l'àmbit de l'RMB, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes deu edicions de l'enquesta. Des de l'edició 2018, aquest àmbit ha deixat d'incloure els quatre municipis del Vallès Oriental que han passat a formar part de la comarca del Moianès.
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013. En aquesta edició 2020, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2020.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
 - En l'edició del 2016 i des del 2018 fins la darrera del 2021, la mostra ha estat pre-seleccionada aleatòriament, i s'ha obtingut del Registre de població de Catalunya.
 - En l'edició del 2006, les dades de l'EMEF, corresponen a la primera onada del treball de camp de l'EMQ 2006. Per tal de fer comparables les dades de l'EMEF amb l'EMQ 2006, en les dades utilitzades de l'EMQ només es consideren els desplaçaments realitzats per la població de 16 i més anys en dia feiner.
- En l'anàlisi de l'evolució temporal de la dimensió subjectiva de la mobilitat, en algun cas, no s'han pogut comparar les dades de totes les edicions existents, ja que o bé no s'ha realitzat la pregunta al qüestionari o bé el tractament i explotació estadística de les respostes no ha estat la mateixa. En l'edició del 2021, degut a que encara es mantenen preguntes en relació a les pautes de mobilitat abans-durant-post pandèmia de la covid-19 l'evolució temporal de l'apartat de la dimensió subjectiva només s'ha pogut realitzar de l'avaluació de la xarxa de transport públic i de la tinença de permís de conduir (preguntat només a la 1a onada de l'EMEF2021), i els anys 2011 i 2016.

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils bàsics de la mobilitat

- Comparant la població i els desplaçaments de les darreres edicions de l'EMEF, el 2020 es va registrar un dels valors més baixos de desplaçaments. El 2021 els desplaçaments van augmentar però lleugerament, lluny de les dades del 2019. D'aquesta manera, la mitjana de desplaçaments per persona i dia és de 3,49 pel 2021 versus 3,45 el 2020.

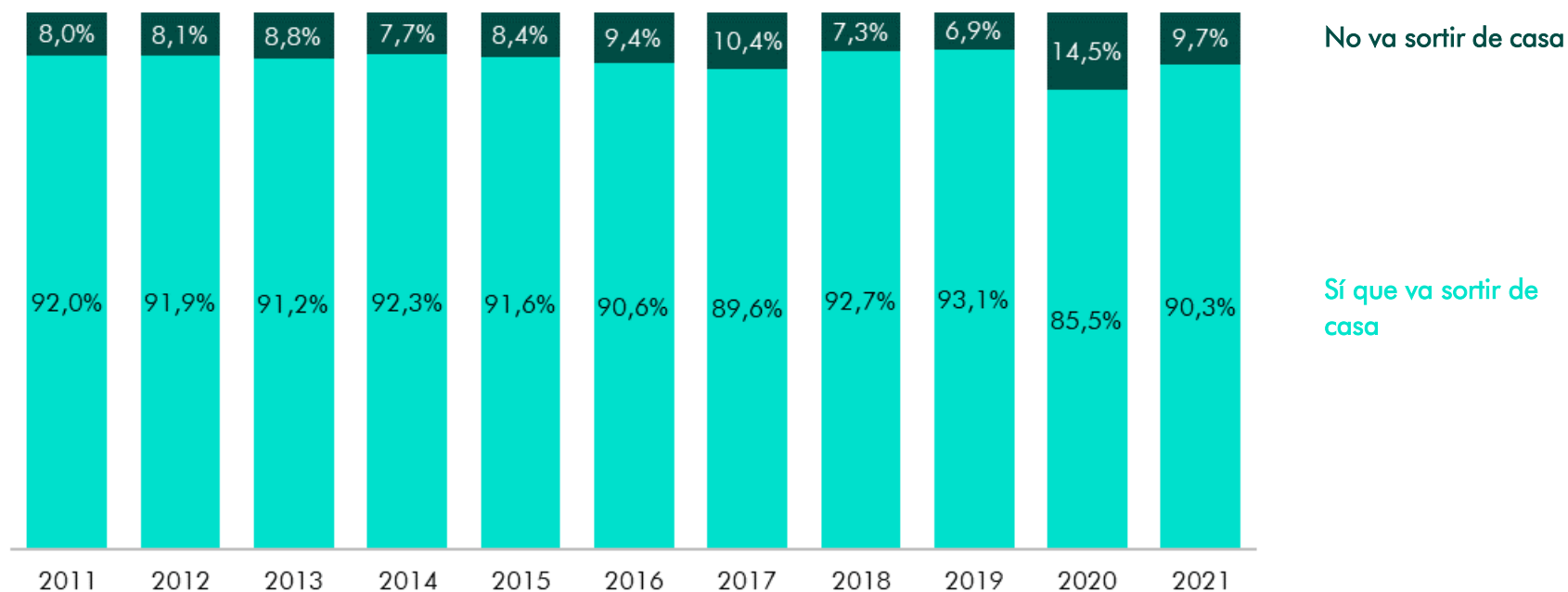
Any	Individus (16 i més anys)	Desplaçaments població general	Mitjana de desplaçaments diaris
2010	4.230.787	16.269.085	3,85
2011	4.243.165	16.377.995	3,86
2012	4.254.821	16.125.464	3,79
2013	4.239.067	15.895.137	3,75
2014	4.216.230	15.811.470	3,75
2015	4.197.694	16.774.612	4,00
2016	4.218.542	14.279.739	3,38
2017	4.244.882	13.618.731	3,21
2018	4.274.745	16.711.906	3,91
2019	4.325.004	17.430.628	4,03
2020	4.400.982	15.173.464	3,45
2021	4.390.420	15.326.136	3,49
Variació 20 - 2021			
Absoluta	-10.562	152.672	0,04
Relatives	1,5%	-12,1%	-13,4%



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils bàsics de la mobilitat

- La pandèmia va propiciar que el 2020, el 14,5% de la població resident a l'RMB no sortís de casa, doblant el valor de l'any anterior (6,9%), i essent el valor més alt de l'última dècada. El 2021 la població que no va sortir de casa va disminuir fins el 9,7%, però encara valor superior dels anteriors a la pandèmia.

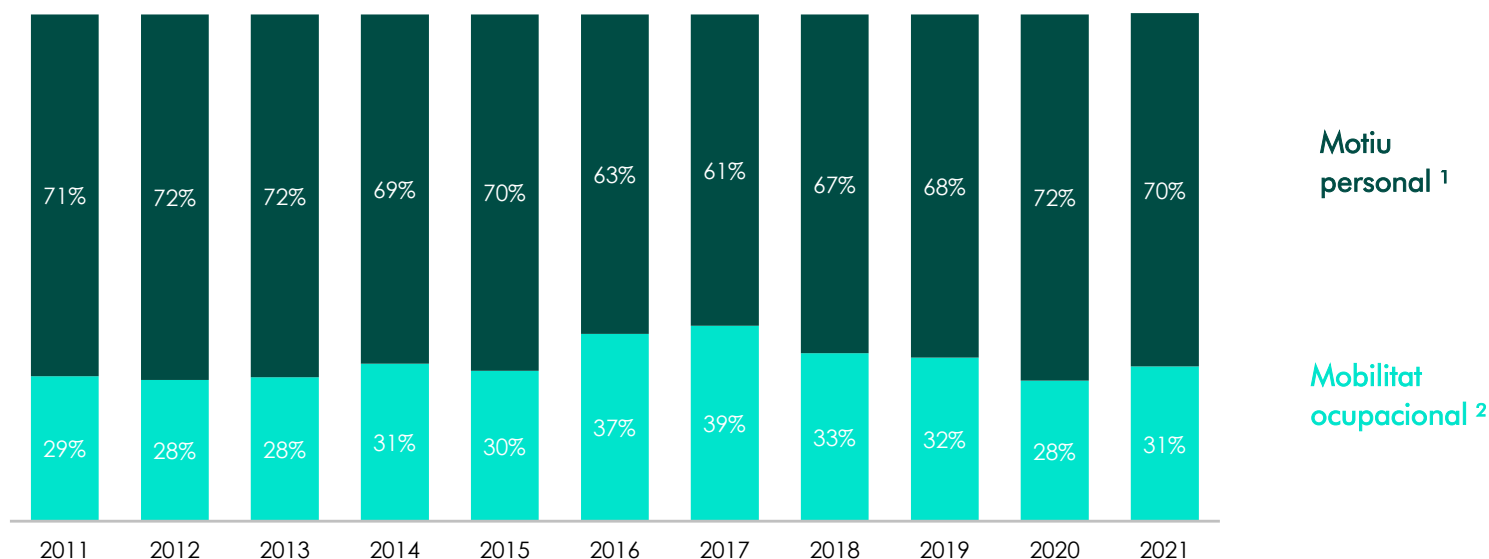


2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- El pes de la mobilitat personal a l'any 2021 assoleix un dels valors més alts de l'última dècada, semblant als valors del període 2011-2015, tot i que disminueix 2 punts respecte l'any de la pandèmia (2020).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mobilitat Ocupacional ¹	4.684.540	4.496.462	4.514.677	4.915.218	4.980.779	5.277.852	5.247.742	5.533.918	5.621.635	4.208.751	4.629.654
Mobilitat Personal ²	11.693.455	11.629.002	11.380.460	10.896.252	11.793.834	9.001.888	8.370.990	11.177.987	11.808.993	10.964.712	10.696.482



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

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

2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- La mobilitat ocupacional entre els residents a l'RMB ha augmentat un 5,4% entre el 2020 i el 2021, i ho ha fet de manera més significativa pels desplaçaments per estudis (13,3%) que per treball (4,3%). No obstant, les dades encara són significativament inferiors a les d'abans de la pandèmia.
- Els desplaçaments de caràcter personal han continuat disminuint (-4,9%), però destaca la davallada en la mobilitat per motiu gestions personals, compres i acompanyar a persones i l'increment dels desplaçaments per oci (gairebé del 44%).

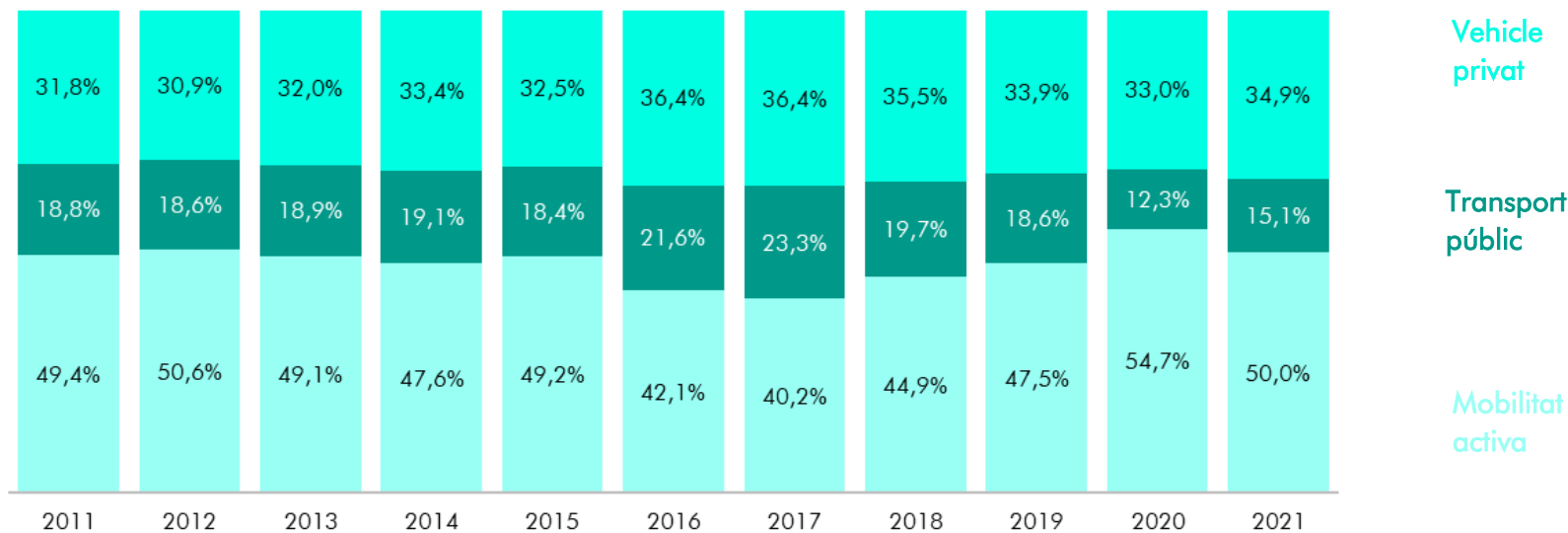
Any	Treball	Estudis	Mobilitat ocupacional	Compres	Metge/ Hospital	Visita amic/ familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/ diversió/ àpats/ esport	Dinar/sopar/b ar/ restaurant (No oci)	Passeig	Altres motius	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total RMB
2011	2.134	560	2.695	1.590	349	627	1.492	748	1.120	-	628	-	6.554	7.129	16.378
2012	2.005	571	2.576	1.605	343	644	1.520	782	1.021	-	631	-	6.545	7.004	16.125
2013	1.986	563	2.549	1.634	293	556	1.456	674	1.062	-	676	-	6.351	6.995	15.895
2014	2.167	585	2.752	1.476	320	543	1.381	613	1.093	-	643	-	6.070	6.990	15.811
2015	2.227	604	2.831	1.805	332	532	1.507	548	1.253	-	609	-	6.585	7.358	16.775
2016	2.446	517	2.963	1.284	343	447	1.174	385	894	-	483	-	5.011	6.304	14.277
2017	2.495	449	2.944	1.181	305	335	1.152	489	696	88	454	-	4.702	5.973	13.619
2018	2.778	484	3.263	1.665	378	517	1.587	419	1.137	117	545	2	6.366	7.084	16.712
2019	2.852	527	3.379	1.832	340	504	1.717	463	1.141	151	673	12	6.833	7.219	17.431
2020	2.167	306	2.473	1.932	279	438	1.506	459	577	104	838	5	6.138	6.563	15.173
2021	2.261	347	2.607	1.650	336	410	1.300	382	831	109	813	8	5.838	6.881	15.326
Dif. Relativa 2020/20	4,3%	13,3%	5,4%	-14,6%	20,7%	-6,5%	-13,7%	-16,6%	43,9%	4,6%	-3,0%	43,5%	-4,9%	4,8%	1,0%

*Dades expressades en milers

3.1. Dades generals

- El 2021 els desplaçaments en modes de mobilitat activa disminueixen respecte l'any anterior, guanyant quota d'ús el transport públic (15,1%), tot i que encara no es recuperen els valors d'abans de la pandèmia. Els desplaçaments en vehicle privat augmenten la seva quota modal en la mobilitat diària respecte el 2020.

Desplaçaments (milers)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mobilitat activa	8.089	8.152	7.799	7.521	8.247	6.010	5.478	7.496	8.280	8.305	7.665
Transport públic	3.084	2.993	3.002	3.017	3.084	3.078	3.179	3.285	3.240	1.862	2.316
Vehicle privat	5.205	4.980	5.094	5.273	5.444	5.192	4.962	5.931	5.911	5.006	5.346



3.1. Dades generals

- L'ús dels modes de mobilitat activa ha disminuït en un 7,7%, particularment l'anar caminant que ho ha fet al voltant del 8,4%. La bicicleta ha augmentat el seu ús gairebé un 13% respecte el 2020, i suposa la major xifra mai recollida.
- L'ús del transport públic augmenta en un 24,4%.
- La mobilitat en vehicle privat augmenta un 6,8% respecte l'any anterior. La furgoneta, camió i resta de vehicle privat disminueixen en un 26,6% no obstant.

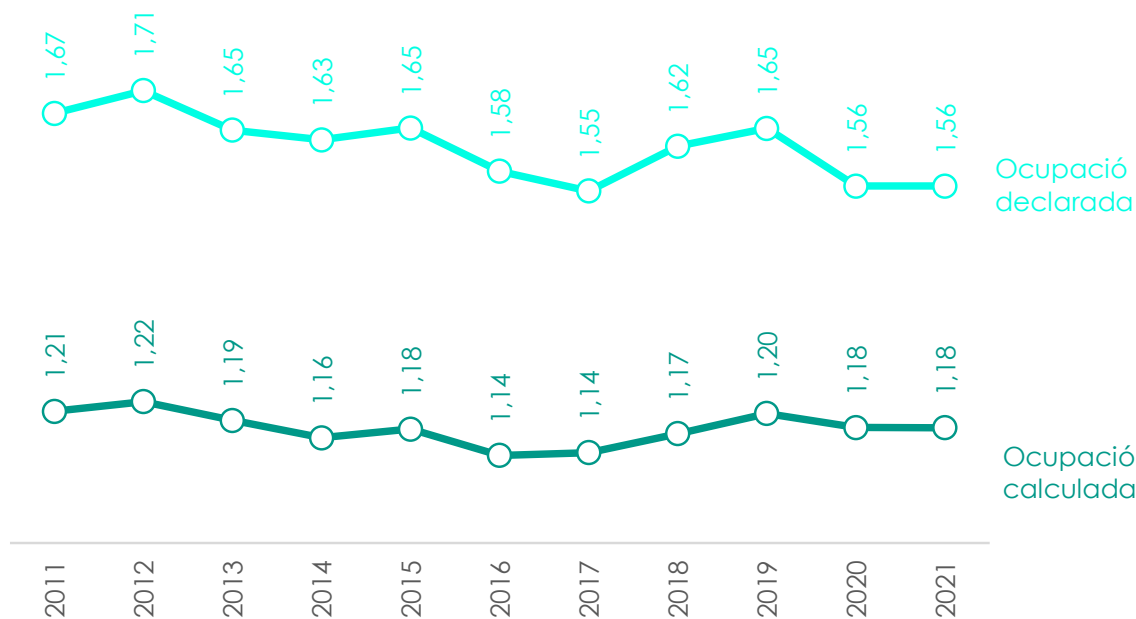
Any	Caminant	Bicicleta	Cadira de rodes, scooter i VMP	Total Mobilitat activa	Autobús	Metro	Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	Resta TPC	Total Transport públic	Cotxe	Moto i ciclomotor	Resta vehicle privat	Total vehicle privat	Total
2011	7.890	199	-	8.089	1.115	1.077	765	127	3.084	4.518	568	120	5.205	16.378
2012	7.945	207	-	8.152	1.060	1.036	752	146	2.993	4.305	563	113	4.980	16.125
2013	7.570	229	-	7.799	1.060	1.042	772	129	3.002	4.433	615	46	5.094	15.895
2014	7.309	212	-	7.521	1.042	1.050	809	117	3.017	4.573	618	82	5.273	15.811
2015	8.028	219	-	8.247	1.087	1.067	798	131	3.084	4.748	614	82	5.444	16.775
2016	5.790	220	-	6.010	1.123	1.001	851	102	3.078	4.480	613	99	5.192	14.280
2017	5.192	260	26	5.478	1.150	1.060	853	116	3.179	4.236	613	113	4.962	13.619
2018	7.184	243	70	7.496	1.157	1.094	859	176	3.285	5.025	695	210	5.931	16.712
2019	7.920	281	80	8.280	1.150	1.100	840	149	3.240	5.016	692	203	5.911	17.431
2020	7.917	263	125	8.305	688	642	455	77	1.862	4.195	578	233	5.006	15.173
2021	7.250	297	118	7.665	849	824	547	96	2.316	4.530	645	171	5.346	15.326
Dif. Relativa 2020/21	-8,4%	12,9%	-5,9%	-7,7%	23,3%	28,3%	20,4%	24,3%	24,4%	8,0%	11,5%	-26,6%	6,8%	1,0%

*Dades expressades en milers

3.1. Dades generals

VEHICLE PRIVAT

- L'any 2021 la taxa d'ocupació del cotxe calculada és la mateixa que el 2020, així com l'ocupació declarada.

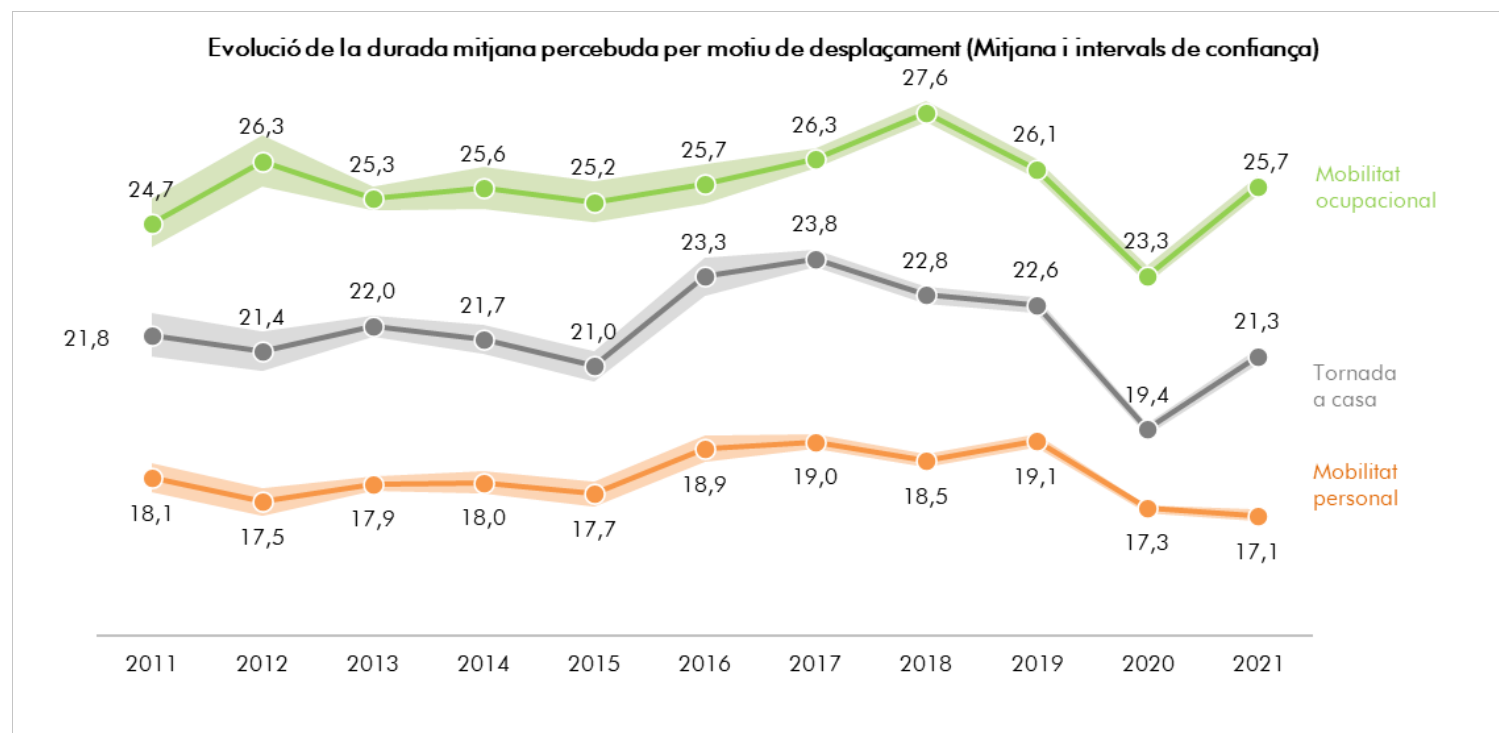


4. El temps de la mobilitat

4.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

4.1.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

- L'evolució de la durada mitjana declarada dels desplaçaments segons el motiu des de l'any 2011 mostra una disminució en la durada per a tots els motius de desplaçament l'any 2020 i torna a augmentar el 2021 pel que fa a la mobilitat ocupacional i a la tornada a casa (en menor mesura), recuperant valors similars als dels anys d'abans de la pandèmia. Respecte a la mobilitat personal, la durada mitjana continua disminuint respecte 2020.



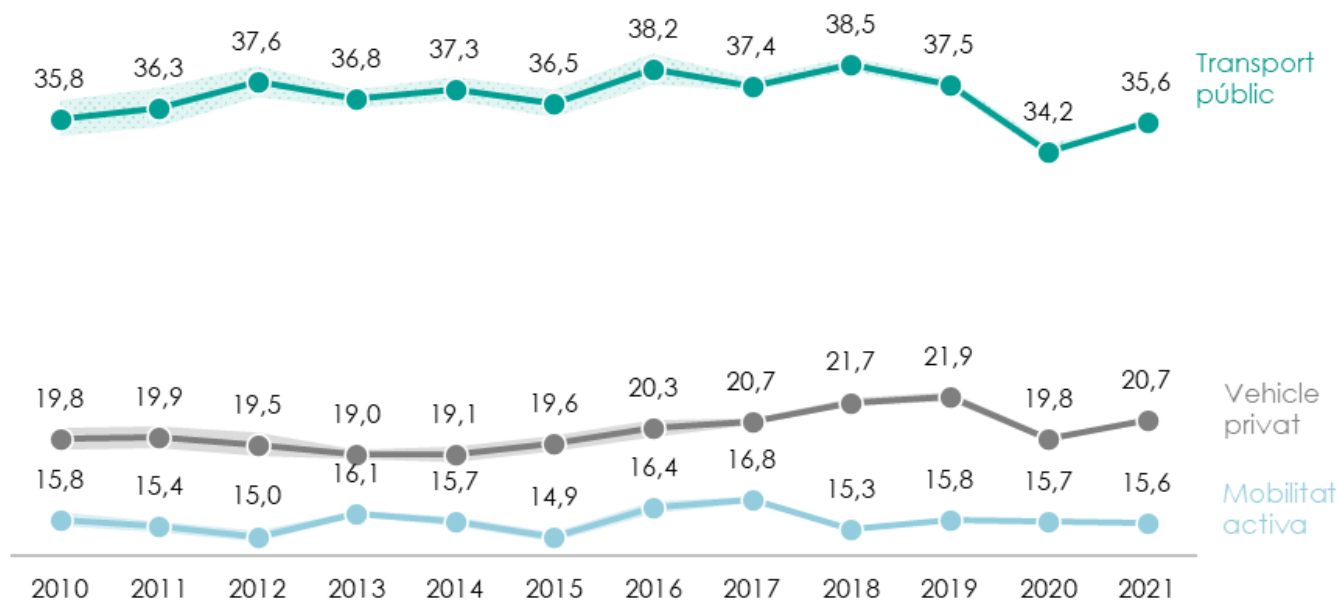
4. El temps de la mobilitat

4.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

4.1.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

- El 2020 es va reduir significativament el temps mitjà de desplaçament percebut en transport públic i vehicle privat. El 2021 els valors han augmentat tot i que no arriben encara als del 2019.
- En el cas de la mobilitat activa es mantenen valors molt similars (disminució molt moderada).

Evolució de la durada mitjana percebuda per mode de transport (Mitjana i intervals de confiança)

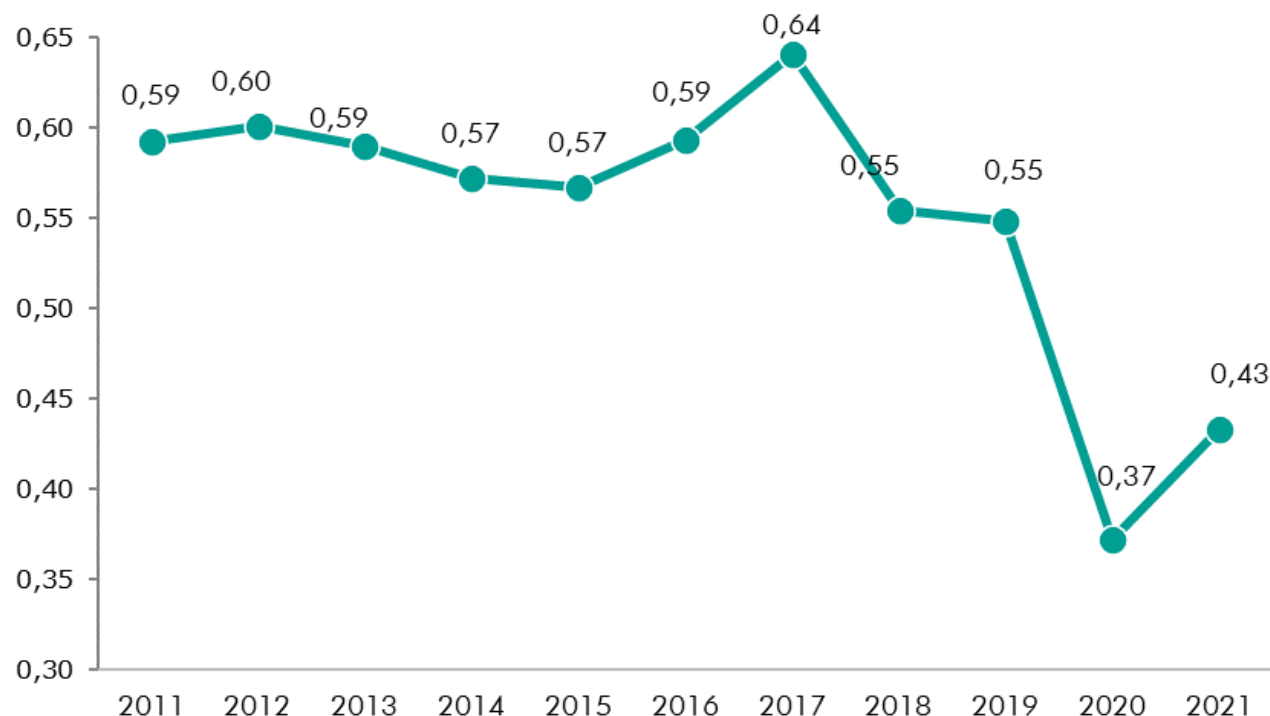


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.1. Àmbits territorials

5.1.1. Mode de transport. Ràtio públic/privat

- La ràtio entre transport públic i vehicle privat del 2020 va ser la més baixa de l'última dècada, havent assolit una ràtio de 0,37. El 2021 ha pujat fins a 0,43, però no assoleix encara els valors d'abans de la pandèmia.

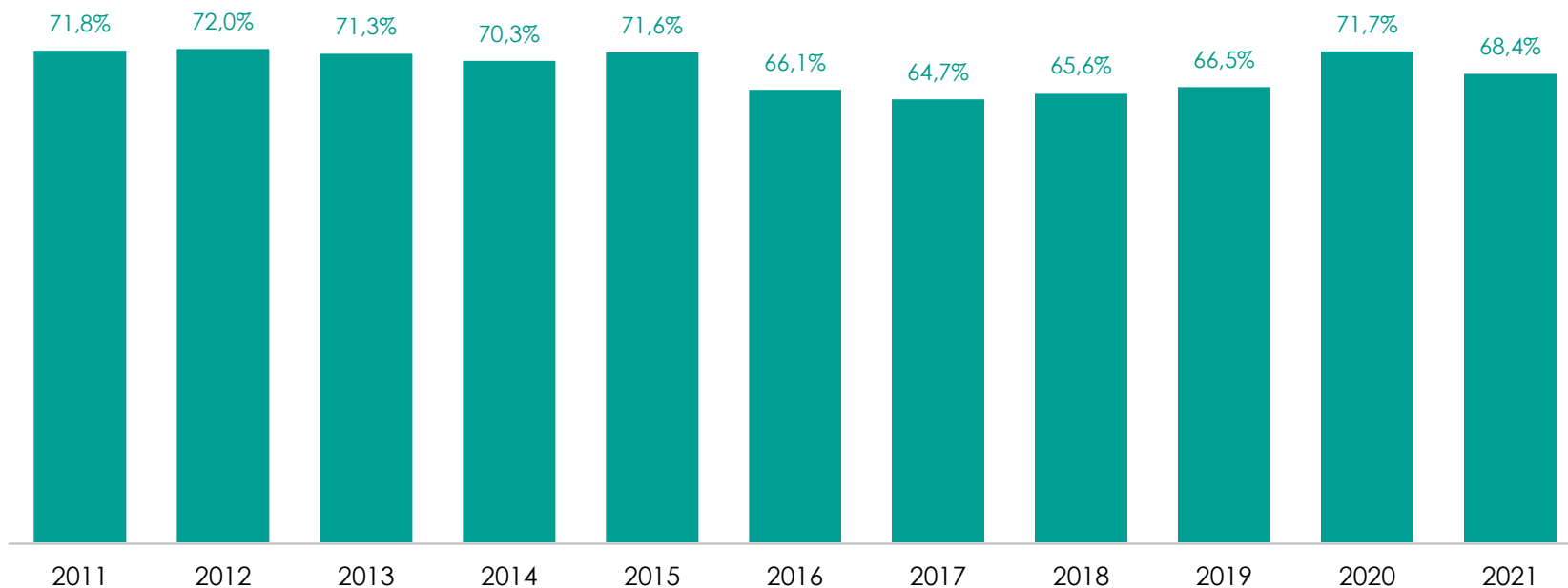


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.1. Àmbits territorials

5.1.2. Autocontenció per àmbit territorial de residència

- L'anàlisi temporal de l'autocontenció municipal al conjunt de l'RMB mostra com va augmentar notablement el 2020. El 2021 ha disminuït i es situa en un 68,4%, lleugerament per sobre de les dades pre pandèmia.

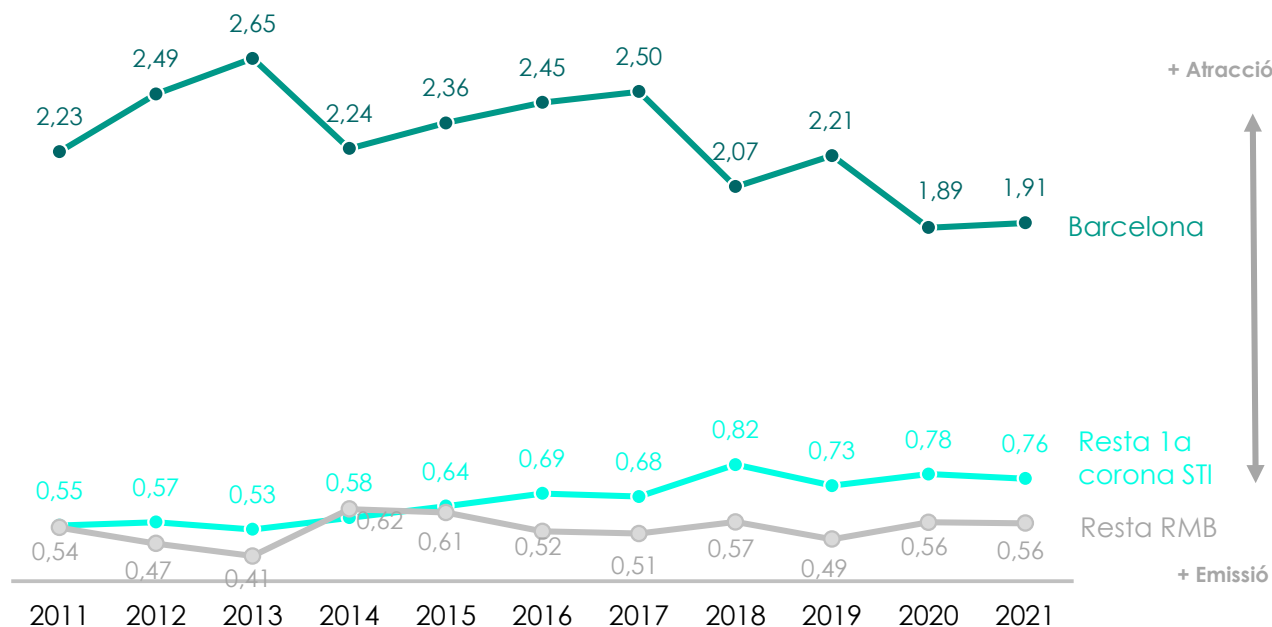


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.2. Indicadors de síntesi

5.2.1. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

- L'anàlisi temporal de la RAE segons àmbits territorials mostra com la ciutat de Barcelona és el territori més receptor de desplaçaments en tots els anys analitzats. El 2020 va disminuir respecte el 2019 i es va situar en el valor més baix de l'última dècada. Aquest any ha pujat a 1,91, lluny encara dels valors dels anys anteriors a la pandèmia.
- Els dos altres àmbits territorials analitzats es mantenen com territoris emissors, amb valors entre el 0,5 i el 0,8.

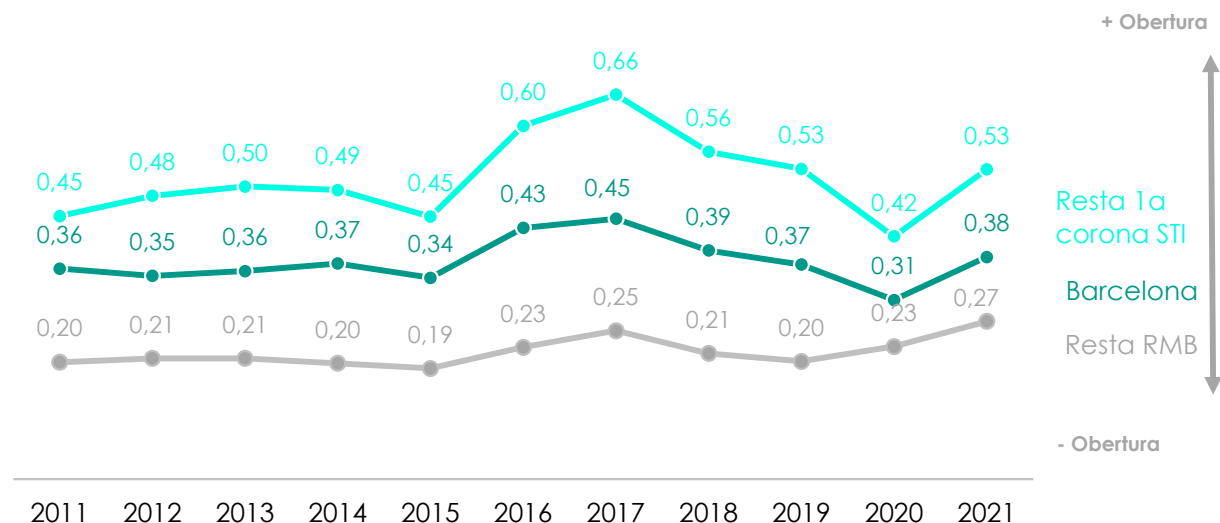


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.2. Indicadors de síntesi

5.2.2. Índex d'obertura (IO)

- Trencant la dinàmica d'obertura fins el 2017, l'IO del 2020 mostrava una disminució per Barcelona i la resta de la 1a corona, mantenint la tendència del 2018. El 2021 l'IO per Barcelona i la resta de la 1a corona ha tornat a augmentar, situant-se en valors similars als del 2019.
- L'IO per la resta de la RMB continua augmentat, des del 2019.



6. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

6.1. Avaluació de la xarxa de transport públic

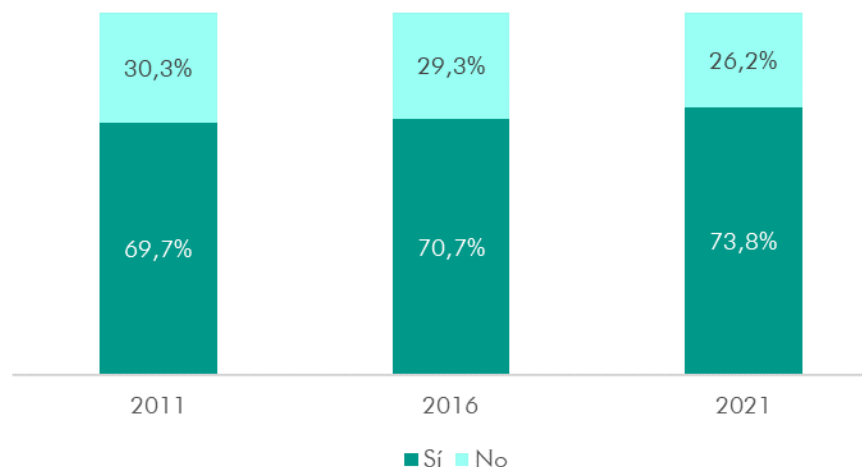
VALORACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi	6,5	6,6	6,7	6,7	6,7	6,7	6,8	6,7	6,8	6,9	6,9	6,9	7,0
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	6,3	6,5	6,7	6,6	6,6	6,6	6,7	6,7	6,7	6,9	6,9	6,9	7,0
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,1	6,2	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5
El preu del transport públic en relació als serveis ofertats	4,0	3,9	3,9	3,0	3,2	2,9	3,6	3,8	4,2	4,2	4,5	4,3	5,2

6. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

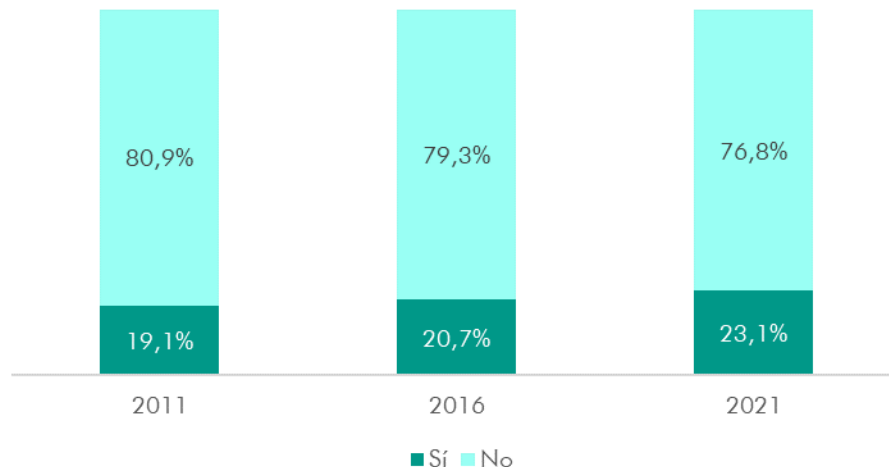
6.2. Tinença de permís de conduir

- La tinença de permís de conduir cotxe i moto s'ha tornat a demanar en la primera onada de l'edició de l'EMEF2021, així es pot analitzar l'evolució d'aquestes dades amb les dues anteriors edicions que s'havia demanat: 2011 i 2016.
- S'observa com la proporció de persones residents al conjunt de l'RMB que disposen de permís de conduir, tant cotxe com moto han anat augmentant en els anys analitzats.

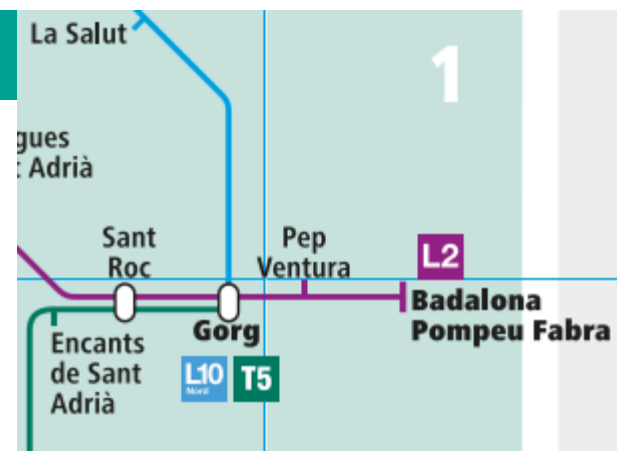
Permís de conduir cotxe



Permís de conduir moto



FITXA TÈCNICA



Univers.- Població resident a l'àmbit territorial del SIMMB, de 16 i més anys.

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. Extracció prèvia i aleatòria de la mostra del Registre de població de Catalunya. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,0\%$ per als residents al conjunt del SIMMB.

Part de la mostra d'aquesta edició és panell (col·laboració durant 3 anys consecutius).

Recollida informació. Entrevista telefònica amb metodologia CATI (9.780), entrevista autoadministrada per internet amb la metodologia CAWI (384).

Treball de camp. Institut Opinòmetre

Període d'enquestació (incloent retrucades). 1a onada: del 4 de maig al 8 de juny de 2021. 2a onada: del 28 de setembre al 22 de novembre de 2021.

Ponderació. A partir del padró municipal a 1 de gener de 2021.

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

Criteri general de publicació de dades.- En la publicació de resultats s'ha tingut en compte les exigències de precisió que estableix Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60% de les cel·les amb valors vàlids. Les cel·les o dades no publicables es marquen amb "..".

Àmbit	Mostra EMEF21	Error
Barcelona	2.224	2,1%
Resta 1a corona	1.766	2,4%
TOTAL 1a corona	3.990	1,6%
Segona corona AMB	1.208	2,9%
TOTAL AMB	5.198	1,4%
Resta RMB	2.961	1,8%
TOTAL RMB	8.159	1,1%
Resta SIMMB	2.005	2,2%
TOTAL SIMMB	10.164	1,0%

Àmbit	Mostra EMEF21	Error
Alt Penedès	403	5,0%
Anoia	404	5,0%
Bages	399	5,0%
Baix Llobregat	1.566	2,5%
Barcelonès	3.107	1,8%
Berguedà	402	5,0%
Garraf	401	5,0%
Maresme	673	3,9%
Moianès	400	5,0%
Osona	400	5,0%
Vallès Occidental	1.395	2,7%
Vallès Oriental	614	4,0%
TOTAL SIMMB	10.164	1,0%

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

Mitjà principal del desplaçament: en l'assignació del mitjà principal es prioritzen els mitjans de transport motoritzats (transport públic i vehicle privat) per sobre dels no motoritzats, i el transport públic per sobre el vehicle privat. L'ordre de prioritziació dels mitjans és el següent: Renfe regional > Renfe Rodalies > FGC > Tramvia > Metro > Bus interurbà > Bus TB > Altres autobusos urbans > Taxi/VTC > Cotxe com a conductor > Moto com a conductor > Ciclomotor com a conductor > Cotxe com a acompanyant > Moto com a acompanyant > Ciclomotor com a acompanyant > Camió > Furgoneta > Bicicleta > Cadira de rodes, scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat > Patinet, Segway o altres ginys > Caminar.

Mode de transport:

- **Mobilitat activa:** caminant, bicicleta, cadira de rodes, scooter, vehicles per persones amb dificultats de mobilitat, patinet, patinet elèctric, segway o altres ginys.
- **Transport públic:** autobús urbà, autobús interurbà, metro, tramvia, FGC, Renfe rodalies, Renfe regional, autobús empresa, autobús escolar, autocar i taxi/VTC.
- **Vehicle privat:** cotxe com a conductor, cotxe com acompanyant, cotxe compartit, moto com a conductor, moto com acompanyant, moto compartida, ciclomotor com a conductor, ciclomotor com acompanyant, furgoneta i camió.

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

Població professional: aquella part de la població que afirma haver realitzat 8 o més desplaçaments diaris per motius laborals. Es tracta de persones que tenen l'acció de desplaçar-se com a un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc). En el present informe només s'inclouen els desplaçaments d'anada i tornada a la feina (in itinere), així com els desplaçaments personals que l'entrevistat hagi fet al llarg del dia.

Distància dels desplaçaments: a partir de l'adreça exacte de l'origen i destinació dels desplaçaments es calcula la distància total del desplaçament. El càlcul que es fa és de la distància ortodròmica (great-circle distance), que és el camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre.

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

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

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

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

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

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

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

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

QÜESTIONARI



Questionari EMEF 2021

0a. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU

Confirmar que es parla amb la persona seleccionada de la mostra
Confirmar el municipi on es truca.
Confirmar que el domicili és la residència habitual.

0b. QUANTES PERSONES VIUEN A LA SEVA LLAR, INCLOS VOSTÈ?

Si P0b > 1

Tantes files com persones de la P0b. Sexe i edat començant per la persona més gran

0c. SEXE I EDAT DE CADA PERSONA

Persona 1 SEXE / EDAT
Persona 2 SEXE / EDAT
Persona XX SEXE / EDAT

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

- | | |
|--|--|
| 1. Treballa (actiu ocupat/ocupada, ERTD total o parcial/baixes /excedències) | 5. Tasques de la llar |
| 2. Està a l'atur (actiu en atur, ERO) | 6. Estudiant |
| 3. Jubilada / pensionista | 7. Altres especificar _____
(P.ex. rendistes) |
| 4. Pre-jubilat/da | |

FILTRE → Tol·hom excepte treballadors (P1a=1) i jubilats / pensionista /persones de 75 anys i més (P1a=3)
P1a=3 i edat<75 o P1a=2/4/5/6/7

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

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

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

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

1. Sí (recodificar com actiu en atur a P1a) 2. No

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

P1d. ENS HA DIT QUE TREBALLAVA. VOSTÈ ÉS...

1. Treballador per compte pròpia/autònom
2. Treballador per compte alié
3. Funcionari
98. Altres. Especificar: _____
99. NS/NC

MOBILITAT

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

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

- | | |
|---|------|
| 1. Malaltia/Discapacitat | } P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 7. Tornava d'algun lloc (P2c) | |
| 8. Està en ERTD total o parcial | |
| 9. Relacionat amb la covid-19: quarantena, por, infectat, persona de risc,... | |
| 98. Altres. Especifica _____ | |
| 99. NS/NC | |

MOBILITAT

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

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

- | | |
|---|------|
| 1. Malaltia/Discapacitat | } P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 7. Tornava d'algun lloc (P2c) | |
| 8. Està en ERTD total o parcial | |
| 9. Relacionat amb la covid-19: quarantena, por, infectat, persona de risc,... | |
| 98. Altres. Especifica _____ | |
| 99. NS/NC | |

DESPLAÇAMENTS

FILTRE → Només les persones que han sortit de casa

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

P2c. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BÉ SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT?

□ □

FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats (P1b=1) (P2d>7)

P2d. QUANTS D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS VAN SER PER MOTIUS LABORALS? (Comptem aquí desplaçaments per raons de feina, tant els que puguin fer-se per anar al treball, com anar a gestions de treball, anar a una reunió).

□ □

Si l'entrevistat respon 7 o menys desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P3.
FILTRE → Si l'entrevistat fa més de 7 desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P2f.

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

P2e_1. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Si 2. No

P2e_2. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Si 2. No

P2f. CALCULAR ELS DESPLAÇAMENTS MOTIU NO LABORAL, SEGONS LES RESPOSTES (P2d, P2e i P2f)

□ □

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

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

MOTIU	A ON (Adreça o lloc d'interès municipi SIMMB)	HORA D'INICI	TEMPS EN MINUTS	MITJÀ 1	MITJÀ 2	MITJÀ 3	OCUPACIÓ	APARCAMENT	ANTIGUITAT	COMBUSTIBLE
□ □	□ □	□ □	□ □	□ □	□ □	□ □	□ □	□ □	□ □	□ □

... (preveure espai fins a 20 desplaçaments)

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

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

Combustible es pregunta quan utilitza cotxe conductor/moto conductor/ ciclomotor conductor/ furgoneta i camió.

Lloc de destinació de cada desplaçament: adreça concreta.

En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

1. Domicili
2. Altres llocs on dormir
3. Anar a la feina
4. Estudis
5. Compres quotidianes
6. Compres ocasionals o no quotidianes
7. Metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions, Hospitals (per visitar-se vostè)
8. Visitar amic o familiar (sense quedar-se a dormir)
9. Acompanyar/recollir/buscar persones
10. Gestions de treball (fora seu habitual)
12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports
13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci)
14. Sense destinació fixe, passejar
15. Segona residència
16. Tenir cura d'alguna persona (gent gran nens...)
17. Recollir paquets de comerç-e
98. Altres motius. Especificar _____

CODIFICACIÓ MITJÀ

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

A. AL CARRER

1. Si
 - A. Pagant (zona blava, verda, altres colors)
 - B. Sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona residents, c/ta gruita per l'hora, indós descampat)
2. No

B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)

3. Si
 - A. Pagant
 - B. Sense pagar o lliure
4. No

C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS, PER A VEHICLES DE PERSONES AMB DISCAPACITAT...)

5. Si
 - A. Pagant
 - B. Sense pagar o lliure
6. No
7. Propietat, lloguer, concessió
8. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càlçada
9. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

APARCAMENT BICICLETA

A. AL CARRER

1. Si
 - A. Obert Pagant (pex. Vadecity)
 - B. Tancat pagant (pex. Bicibox)
 - C. Obert sense pagar o lliure (pex. en ancoratges, arbres, mobiliari urbà)
 - D. Tancat sense pagar (pex. municipals)
 - E. En estacions de bicicleta compartida (Bicing, eBicibox)

B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS...)

2. Si
 - A. Pagant pex. (Bicibox)
 - B. Sense pagar o lliure

C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ (PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)

3. Si
 - A. Pagant
 - B. Sense pagar o lliure

D. ALTRES

4. Propietat, lloguer, concessió (a casa, a l'oficina o similar)
5. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càlçada
6. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 11

P3q. EL SERVEI DE TAXI ERA:

1. Taxi amb llicència municipal/Àrea Metropolitana/Generalitat
2. VTC (Uber/Cabify...)
3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 12

P3r. AQUEST COTXE ERA:

1. Cotxe Privat (inclòs empresa us individual)
2. Cotxe compartit (BlaBlaCar, SocialCar, Lloguer, Empresa (ús compartit))
3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 13

P3s. AQUEST COTXE ERA:

1. Cotxe Privat (inclòs empresa us individual)
2. Cotxe compartit (BlaBlaCar, SocialCar, Lloguer, Empresa (ús compartit))
3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 14,20

P3t. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:

1. Moto Privada
2. Moto compartida (Ecootra, Yego...)
3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 15,21

P3u. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:

1. Moto Privada
2. Moto compartida (Ecootra Yego...)
3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 17

P3v. AQUESTA BICICLETA ERA:

1. Bicycleta Privada
2. Bicycleta compartida (DonkeyRepublic, RideMovi...)
3. Bicing
4. Dels tres tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 19

P3w. AQUEST PATINET O GINY ERA:

1. Patinet o giny privat
2. Patinet o giny compartit (Reby, Bird...)
3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 (P1a recodificada =1) o P1a=6

P3Z. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS _____ (P1a) I NO HA INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIU LABORAL/ D'ESTUDIS. AIXÒ ÉS CORRECTE?

FILTRE → No preguntar si: P1a≠1 i P1B=1

Si P1a=6 no han de sortir opcions 4, 5 i 6

1. Sí, perquè treballa o estudia a casa
2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances
3. Sí, estava de baixa, estava malalt/a
4. Nomes va treballar unes hores, treballa dies puntuals i ahir no
5. Venia de treballar
6. Està en ERTO total o parcial
97. No, no és correcte si que vaig fer desplaçaments per feina/estudis →CORREGIR P3
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

ALTA MOBILITAT LABORAL

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

P4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSION:

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

FILTRE → Només en cas de P4= 1,2. (Si P4=3 només activar 5 i 7. Si P4=4 només activar 3 i 6)

P5. QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA:

1. A peu
2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari, etc.)
3. Moto
4. Cotxe
5. Furgoneta
6. Bicycleta
7. Camió
98. Altres. Especificar _____

FILTRE per P5a, P5b i P5c → Només en cas que P5=3,4,5,7

P5a. QUI ÉS EL PROPIETARI D'AQUEST VEHICLE?

1. Vostè mateix/a
2. Un/a familiar
3. L'empresa
4. Altres. Especificar _____

P5b. QUINA ÉS L'ANTIGUITAT D'AQUEST VEHICLE? (sinó sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula)

P5c. QUIN CARBURANT UTILITZA AQUEST VEHICLE? Mateixes opcions de resposta que P3

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

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

1. Sí
2. No

TOTHOM

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

P7. VALORI ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:

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

P8a. S'HA VIST AFECTAT PER LES RESTRICCIONS A LA CIRCULACIÓ DE VEHICLES SENSE ETIQUETA AMBIENTAL DES DE SETEMBRE DE 2020 EN LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS RONDES DE BARCELONA?

1. Sí, diàriament
2. Sí, de manera esporàdica
3. No
4. NS/NC

FILTRE → (P8a=1 o P8a=2)

P8b. COM HI HA POSAT SOLUCIÓ? (màxim 3 respostes)

(no llegir)

1. Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental
2. Compartir desplaçament amb una persona que disposa d'un vehicle amb etiqueta ambiental
3. Desballestar el vehicle i obtenir títol T-verda
4. Utilitzar el transport públic
5. Fer el desplaçament a peu
6. Fer el desplaçament en bicicleta/VMP/altres ginyes
7. No fer el desplaçament i no fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, anar a la feina, etc.)
8. No fer el desplaçament i fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, treballar, feina, etc.) a distància
9. Canviar l'horari del desplaçament a una altra hora del mateix dia
10. Canviar el desplaçament a un altre dia
11. Canviar la destinació del desplaçament
12. Deixar el vehicle en un aparcament de dissuasió (P+R) i continuar el desplaçament en transport públic
13. No he canviat la forma de desplaçar-me
14. Altres. Especificar _____
15. NS/NC

TOTHOM

ÚS DELS MITJANS DE TRANSPORT

P9a-P10a. ARA I LLEGIRÉ UNA SÈRIE DE MITJANS DE TRANSPORT. DIGUI'M QUIN ÚS EN FA ARA I QUIN ÚS TÉ PENSAT FER-NE A PARTIR DE LA TARDOR DEL 2021 (1a onada) // 1R TRIMESTRE/HIVERN DEL 2022 (2a onada) TENINT EN COMTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEMIA PER LA COVID-19?

7. Cada dia / quasi cada dia (4-6 dies laborables – inclou dissabte)
6. Varies vegades per setmana (dos o tres dies per setmana... inclou dissabte)
5. Una vegada a la setmana
4. Varies vegades al mes (màxim 5 cops al mes)
3. Una vegada al mes
2. Menys d'un cop al mes
1. Ocasionalment (no sap ni dir quan... però alguna vegada)
0. Mai
99. NS/NC

P9a P10a
ARA FUTUR
A Anar a peu
B Anar en bicicleta privada
BB Anar en bicicleta de lloguer / pública (Bicing) / d'ús compartit (Donkey Republic, RideMovi...)
C Anar en cotxe com a conductor
D Anar en cotxe com a acompanyant
E Anar en moto/ciclomotor pròpia
EE Anar en moto /ciclomotor de lloguer/ d'ús compartit (Cooltra, Yego,...)
F Anar en transport públic en general, inclòs taxi
P Anar en patinet, segway, altres ginys
R Furgoneta/Camioneta

FILTRE → Per a les persones que han contestat que sí utilitzen transport públic (P9a F>0) i/o que l'utilitzaran (P10a F>0)

P9b. / P10b. I D'AQUESTS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC, QUIN ÉS EL SEU ÚS?

P9b P10b
ARA FUTUR
G Metro
H Bus urbà de Barcelona (TMB)
I Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)
J Bus interurbà
K Tramvia
L Renfe rodalies
M Renfe regional/mitja distància
N FGC
O Taxi/Uber/Cabify
Q Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, transport escolar...)

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-R>1 i P9b G-Q>1)

P11. AVALUÏ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX L'ÚS ACTUAL DE CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-R>1 i P9b G-Q>1)

P12. AVALUÏ LA POR DE TENIR UN ACCIDENT QUAN UTILITZA ARA CADASCUN D'AQUESTS MITJANS, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (molta).

ARA LI PREGUNTAREM SOBRE LA SEVA MOBILITAT ACTUAL (SEGONS ONADA PRIMAVERA O TARDOR)

FILTRE → Si P9b utilitzava algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

P13a. PER QUINS DELS SEGÜENTS MOTIUS UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC ENTRE SETMANA (DE DILLUNS A DIVENDRES)? Multiresposta

FILTRE → Si P9b utilitzava algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

P13b. I ELS CAPS DE SETMANA? (DISSABTE/DIUMENGE/FESTIUS)? Multiresposta

Dilluns a Divendres Dissabte/Diumenge i festius
1 1
2 2
3 3
4 4
5 5
98 98
99 99

FILTRE → Només si P9b utilitza algun mitjà de transport públic (excepte taxi) com a mínim una vegada a la setmana (P9b (excepte P9B_Q) alguna resposta >4)

En cas d'empat entre mitjans de transport públic selecciona aleatòriament el programa

P14. EN QUINES FRANGES HORÀRIES UTILITZA EL _____ (mostra resposta selecció del programa) MÉS HABITUALMENT?

Frangia horària	P14	P15
1. Abans de les 6h.	1	
2. De 6h. a 6:59h.	2	
3. De 7h. a 7:59h.	3	
4. De 8h. a 8:59h.	4	
5. De 9h. a 9:59h.	5	
6. De 10h. a 10:59h.	6	
7. De 11h. a 11:59h.	7	

8. De 12h. a 12:59h.	8	
9. De 13h. a 13:59h.	9	
10. De 14h. a 14:59h.	10	
11. De 15h. a 15:59h.	11	
12. De 16h. a 16:59h.	12	
13. De 17h. a 17:59h.	13	
14. De 18h. a 18:59h.	14	
15. De 19h. a 19:59h.	15	
16. De 20h. a 20:59h.	16	
17. De 21h. a 21:59h.	17	
18. De 22h. a 22:59h.	18	
19. De 23h. a 24h.	19	
20. No tinc hora (no llegir)	20	
99-NS/NC	98.	

FILTRE → Només per les respostes marcades a P14

P15. EN GENERAL, QUINA ÉS LA SEVA PERCEPCIÓ DEL NIVELL D'Ocupació DEL _____ (mostra resposta igual mitjà de la P14) EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS HABITUALS? (preguntar pels trans horaris marcats a P14)

- Molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones)
- Ple (persones de peu sense contacte físic però molt proper amb la resta de persones)
- Mig ple (persones de peu sense contacte físic i amb distància de més d'un metre entre elles)
- Buit (poques persones dretes i algun seient buit)
- Molt buit (seients lliures i gairebé ninguna persona dreta)
99. NS/NC

FILTRE → P9b G-N=0

P16. QUIN TÍTOL DE TRANSPORT PÚBLIC FA SERVIR HABITUALMENT, ARA? (No llegir)

- T-Casual 1
- T-Usual 2
- T-Jove, Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats 3
- T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució 4
- T-Grup 5
- T-verda 6
- Títols propis Renfe 7
- Títols propis altres operadors 8
- T-Familiar 9
- T-16 (només si edat=16) 10
- Bitllet senzill 11
- Altres. Especificar _____ 98
- NS/NC 99

TOTHOM

P17. DE CARA A PROTEGIR-SE DE LA COVID-19, ENCARA QUE NO SIGUI PERSONA USUÀRIA, QUIN GRAU DE CONFIANÇA LI GENEREN ELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT? GENS, POC, JUSTA, BASTANTA O MOLTA?

	Gens de confiança	Poca confiança	Confiança justa	Bastanta confiança	Molta confiança
1. A peu	1	2	3	4	5
2. Metro / Tren-RENFE / Ferrocarrils Generalitat	1	2	3	4	5
3. Tramvia	1	2	3	4	5
4. Autobús	1	2	3	4	5
5. Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, escolar)	1	2	3	4	5
6. Cotxe privat / Furgoneta / Camioneta	1	2	3	4	5
7. Cotxe compartit	1	2	3	4	5
8. Taxi / Uber / Cabify	1	2	3	4	5
9. Moto, bicicleta o patinet - elèctric i no elèctric propis/privats	1	2	3	4	5
10. Moto, bicicleta-Bicing o patinet- elèctric i no elèctric compartits/de lloguer	1	2	3	4	5

TOTHOM

P18. QUINA DE LES SEGÜENTS MESURES CONTRA LA COVID-19 AL TRANSPORT PÚBLIC CREU QUE ÉS MÉS EFECTIVA? I LA SEGONA? (Multiresposta. Màxim 2 opcions) (Llegim en la 1a resposta, la 2a pot ser espontània)

	1a resposta	2a resposta
1. Més neteja	1	1
2. Més espai per passatger/a	2	2
3. Obligació d'ús de mascaretes	3	3
4. Menys personal d'atenció a l'usuari	4	4
5. Indicar recorreguts i ocupació dels wagons	5	5
6. Accedir al bus per la porta del mig	6	6
7. Que les portes s'obrin automàticament	7	7
8. Gel hidroalcohòlic a les estacions	8	8
9. No parlar al transport públic	9	9

10. Millorar ventilació	10	10
98. Altres mesures (especificar)	99	99

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 o P1a=6

P19a. ACTUALMENT, PER ANAR A LA FEINA, O A ESTUDIAR ES DESPLAÇA A UN LLOC FÍSIC O HO FA A DISTÀNCIA:

1. Sempre es desplaça a un lloc físic
2. Majoritàriament es desplaça a un lloc físic
3. Majoritàriament ho fa a distància
4. Sempre ho fa a distància
5. Les dues coses per igual (a distància i a un lloc físic)
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

Si P19a=4

P19b. TÉ UN HORARI ESTABLERT O UN HORARI FLEXIBLE?

1. Un horari establert
2. Un horari flexible
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

TOTHOM

P20a. HA ADOPTAT HÀBITS DE COMPRA I OCI DIFERENTS DELS QUE TENIA DURANT EL 2019, ABANS DE LA CRISI SANITÀRIA DE LA COVID-19?

1. Sí
2. No → P21

Si P20a=1

P20b. QUINS SON AQUESTS NOUS HÀBITS DE COMPRA I OCI? (Multiresposta).

1. Compra més als comerços del seu entorn
2. Ha augmentat les seves compres on-line
3. Ha augmentat la realització d'activitats a casa (esport, classes...)
4. Ha disminuït la seva presència a actes multitudinaris
5. Fa menys trobades amb amics o familiars
6. Ha reduït la seva freqüència a bars i restaurants
7. Res de tot això (no llegir)

ARA LI PREGUNTAREM SOBRE LES SEVES PAUTES DE MOBILITAT QUOTIDIANA PREVISTES A PARTIR DE LA TARDOR DEL 2021 (1a onada) // 1R TRIMESTRE/HIVERN DEL 2022 (2a onada) TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEMIA PER LA COVID-19

P21. CREU QUE A LA TARDOR 2021// 1R TRIMESTRE/HIVERN 2022 (segons onada) CANVIARÀ DE MITJÀ DE TRANSPORT PER DESPLAÇAR-SE RESPECTE AL QUE UTILITZA ARA? (Per tots el motius de desplaçament)

1. Sí
2. És possible
3. No
99. NS/NC

FILTRE → P21=1 o 2

P22 ACABA DE DIR QUE TÉ PENSAT CANVIAR DE MITJÀ DE TRANSPORT. ÉS PER ALGUNA DE LES SEGÜENTS RAONS?

	Sí	No	NS/NC
1. Per por al possible contagi	1	2	99
2. Per reduir el temps de desplaçament	1	2	99
3. Per evitar les incomoditats del transport públic després de la COVID-19	1	2	99
4. Per no haver de portar mascaretes	1	2	99
5. Per evitar massificacions, per distanciament social	1	2	99
6. Per anar junts amb la meua família (fills, parella, ...)	1	2	99
7. Per motius medi-ambientals, per contaminar menys	1	2	99
8. Per motius econòmics, per gastar menys	1	2	99
9. Per canvi d'hàbits	1	2	99
10. Per fer exercici	1	2	99
98. Altres motius (especificar) _____	1	2	99

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 o P1a=6

P23. CREU QUE RECUPERARÀ ELS MATEIXOS HÀBITS DE DESPLAÇAMENT PER FEINA O ESTUDIS QUE TENIA EL 2019, ABANS DE COMENÇAR LA PANDEMIA DE LA COVID-19?

1. Segur que sí
2. Probablement sí
3. Pot ser que sí o que no
4. Probablement no
5. Segur que no
98. Altres (especificar) _____

DADES PERSONALS

P30. ANY. QUIN ANY VA NÉIXER VOSTÈ? 19 o 20 _____ (Aquesta pregunta la fem al principi del questionari quan confirmem el gènere de la persona)

P31. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

P32. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS:

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

P33a. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?

1. Sí
2. No

FILTRE → Només si la tenen (P33a=1)

P33b. DE QUIN GRAU?

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

P33c. DE QUIN TIPUS?

1. Física motòrica
2. Física no motòrica
3. Visual
4. Auditiva
5. Intel·lectual (psíquica)
6. Malalt mental
7. Múltiple Física-Intel·lectual
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

P33d. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (no llegir)

1. Amb cadira de rodes
2. No em puc moure, em porten per sortir de casa
3. Amb crossets
4. No tinc dificultats per moure'm (en qualsevol mitjà de transport: peu, bici, transport públic, cotxe, etc.)
5. En cotxe
6. En autobús
7. En metro, tramvia o tren
8. En qualsevol mitjà de transport públic
9. Altres. Especificar: _____

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

OBSERVACIONS

PREGUNTES ADDICIONALS EN LA PRIMERA ONADA

PERMISSOS I Tinença de vehicle a la llar

P24. Disposa de permís de conduir:

- | | | |
|---|-------|-------|
| A. específic de ciclomotor o de moto? | 1. Sí | 2. No |
| B. (només a persones de 18 o més anys) cotxe? | 1. Sí | 2. No |

P25a. Quants vehicles hi ha a la seva residència habitual?

- | | |
|--|----------------------|
| A. Cotxe | <input type="text"/> |
| B. Moto | <input type="text"/> |
| C. Ciclomotor | <input type="text"/> |
| D. Furgoneta | <input type="text"/> |
| E. Camió | <input type="text"/> |
| F. Bicicleta (per adults, joves) | <input type="text"/> |
| G. Bicicleta (infants) | <input type="text"/> |
| H. VMP per adults (patinets, segways...) | <input type="text"/> |
| I. Altres. Especificar _____ | <input type="text"/> |

FILTRE → (només pels que declaren tenir cotxe a la llar, P25a A≥1 i/o furgoneta P25a D≥1)—desplegable de tantes files com cotxes declari

P25b. QUI ÉS EL TITULAR/PROPIETARI D'AQUEST COTXE/FURGONETA?

- | | |
|--|----------------------|
| A. Vostè mateix/a, la meua llar | <input type="text"/> |
| B. Un/a familiar (no de la meua llar) | <input type="text"/> |
| C. L'empresa (ús individual; no pago per ell) | <input type="text"/> |
| D. L'empresa (ús individual; renting, Leasing o similar) | <input type="text"/> |
| E. L'empresa (d'ús compartit amb altres companys/es) | <input type="text"/> |
| F. Altres. Especificar _____ | <input type="text"/> |

FILTRE → (només pels que declaren tenir un únic cotxe/moto/ciclomotor a la llar, P25a A,B,C=1)—desplegable de tantes files com cotxes/motos/ciclomotors declari

Filtre a respondre només pels que declaren tenir un únic cotxe a la llar, P25a A =1

Si P0b =1. Marcar directament opció 1

Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat

P26. QUINA PERSONA DE LA LLAR FA SERVIR MÉS HABITUALMENT EL COTXE?

Entrevistador: preguntar per la persona que usa el cotxe majoritàriament (amb major freqüència). En el cas de que dos o més membres de la llar l'utilitzin amb la mateixa freqüència marcar quines són aquestes persones.

No el fa servir ningú sexe =5 edat=999

Filtre a respondre només pels que declaren tenir una única moto a la llar, P25a B =1

Si P0b =1. Marcar directament opció 1

Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat

P27. QUINA PERSONA DE LA LLAR FA SERVIR MÉS HABITUALMENT LA MOTO?

Entrevistador: preguntar per la persona que usa la moto majoritàriament (amb major freqüència). En el cas de que dos o més membres de la llar la utilitzin amb la mateixa freqüència marcar quines són aquestes persones.

No el fa servir ningú sexe =5 edat=999

Filtre a respondre només pels que declaren tenir un únic ciclomotor a la llar, P25a C =1

Si P0b =1. Marcar directament opció 1

Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat

P28. QUINA PERSONA DE LA LLAR FA SERVIR MÉS HABITUALMENT EL CICLOMOTOR?

Entrevistador: preguntar per la persona que usa el ciclomotor majoritàriament (amb major freqüència). En el cas de que dos o més membres de la llar l'utilitzin amb la mateixa freqüència marcar quines són aquestes persones.

No el fa servir ningú sexe =5 edat=999

PREGUNTES ADDICIONALS EN LA SEGONA ONADA

GRATUITAT DE PEATGES I CANVIS EN LES PAUTES DE MOBILITAT

TOT HOM

P24. LA RECENT RETIRADA DELS PEATGES D'ALGUNES DE LES AUTOPISTES CATALANES L'AFECTA EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS?

1. Sí 2. No

FILTRE Si P24=1

Si P24=2 passar a P28

P25. PRINCIPALMENT EN QUINS DESPLAÇAMENTS?

- De dilluns a divendres
- Dissabte i diumenge
- Indistintament qualsevol dia de la setmana

FILTRE Si P24=1

P26. CANVIARÀ EL MITJÀ DE TRANSPORT, EL RECORREGUT... D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS?

1. Sí 2. No

FILTRE Si P26=1 Màxim 2 respostes

P27. POT CONCRETAR AQUESTS CANVIS?

- Utilitzaré més el transport privat
- Deixaré de compartir cotxe amb familiars, companys de feina,...
- Deixaré de fer els desplaçaments en transport públic
- Modificaré el meu recorregut, i utilitzaré aquestes autopistes en comptes de d'altres vies
- Disminuiré el temps en els meus desplaçaments quotidians
- Altres. Especificar _____

TOT HOM

Màxim 2 respostes

P28. QUINES CONSEQÜÈNCIES CREU QUE TINDRÀ LA GRATUITAT D'AQUESTES AUTOPISTES?

- Augment del trànsit en aquestes autopistes, degut a la descongestió de carreteres urbanes fins avui molt transitades
- Augment del trànsit en aquestes autopistes, degut a noves persones usuàries del vehicle privat
- Augment de l'accidentalitat en aquestes vies
- Augment de la contaminació atmosfèrica
- Altres. Especificar _____