

Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF)

LA MOBILITAT A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA 2007

realitzada per:



Barcelona, gener de 2008

1. Introducció.....	3
2. Dades bàsiques.....	6
3. Dinàmiques territorials.....	19
4. Mobilitat segons segments de població.....	25
5. La mobilitat a Barcelona.....	30
6. Perspectiva agregada.....	37
7. Comparativa 2006-2007.....	40
8. La dimensió subjectiva de la mobilitat	45
9. Fitxa tècnica	58

1.- Introducció

Dades bàsiques

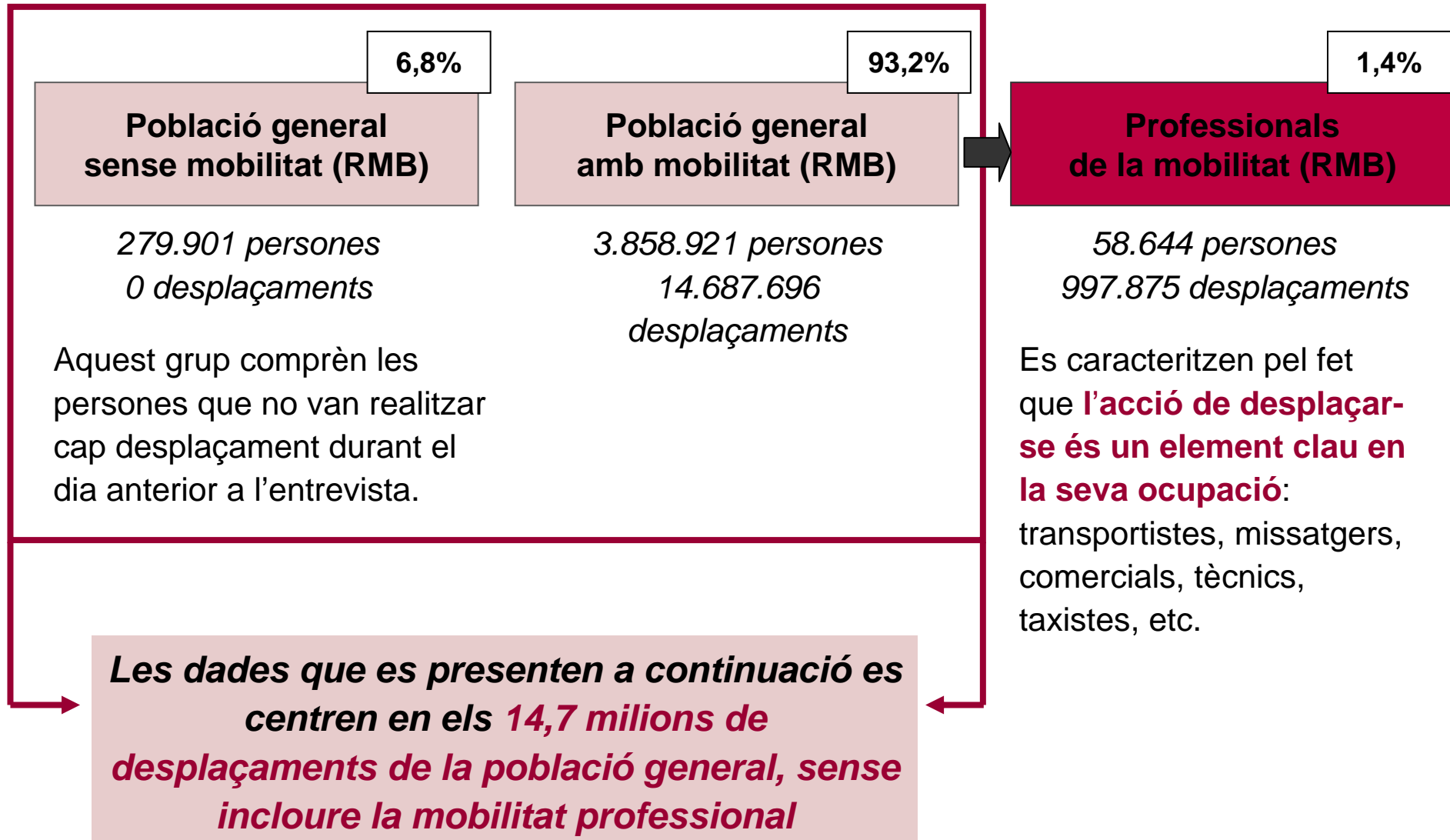
L'univers estudiat està constituït pels **residents a la Regió Metropolitana de Barcelona de 16 i més anys**.

L'objectiu principal de l'enquesta és **analitzar la mobilitat en dia feiner dels residents a la RMB i també específicament a Barcelona**. Per aquest motiu, s'ha recollit informació relativa als desplaçaments duts a terme el darrer dia feiner: de dilluns a divendres no festius.



Un **desplaçament** es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més etapes realitzades amb modes de transport diferents.

Tipologies mòbils



2.- Dades bàsiques

L'anàlisi se centra en les diferències de comportament entre els residents als diferents àmbits territorials de la RMB

Els 4,1 milions de persones que formen part de la **població general** realitzen 14,7 milions de desplaçaments en un dia feiner. **La mitjana és de 3,5 desplaçaments per persona al dia.**

No es detecten diferències estadísticament significatives segons l'àmbit de residència.

Aquesta afirmació resulta vàlida per a les dues perspectives territorials considerades (corona i comarca)

Àmbit de residència

Corona	Mitjana
Barcelona	3,4
Resta Primera Corona	3,5
Resta RMB	3,7
Total	3,5

Comarca	Mitjana
Barcelonès	3,4
Baix Llobregat	3,5
Maresme	3,8
Vallès Occidental	3,6
Vallès Oriental	3,9
Garraf	3,7
Alt Penedès	3,8
Total	3,5

Orígens i destinacions: principals relacions segons àmbit de residència

RESIDENTS BARCELONA	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona-Barcelona	4.112.450	85,6%
Barcelona-Resta Primera Corona (més inversa)	316.906	6,6%
Barcelona-Resta RMB (més inversa)	253.331	5,3%
Altres	121.586	2,5%
Total	4.804.273	100,0%

RESIDENTS RESTA PRIMERA CORONA	Desplaçaments	Percentatge
Resta Primera Corona-Resta Primera Corona	2.558.175	71,4%
Resta Primera Corona-Barcelona (més inversa)	679.847	19,0%
Resta Primera Corona-Resta RMB (més inversa)	205.506	5,7%
Altres	137.676	3,8%
Total	3.581.204	100,0%

RESIDENTS RESTA RMB	Desplaçaments	Percentatge
Resta RMB-Resta RMB	5.340.451	84,7%
Resta RMB-Barcelona (més inversa)	483.873	7,7%
Resta RMB-Resta Primera Corona (més inversa)	188.986	3,0%
Altres	288.908	4,6%
Total	6.302.218	100,0%

Barcelona és la principal destinació exterior dels residents a la resta d'àmbits.

Els desplaçaments externs dels barcelonins es reparteixen força homogeniament entre la resta de la Primera Corona i la resta de la RMB.

El motiu dels desplaçaments

	Desplaçaments	Percentatge
Treball	2.935.873	20,0%
Estudis	407.053	2,8%
Mobilitat ocupacional	3.342.926	22,8%
Compres quotidianes	886.626	6,0%
Compres no quotidianes	245.554	1,7%
Metge/Hospital	245.647	1,7%
Visita amic/familiar	470.778	3,2%
Acompanyar persones	997.836	6,8%
Gestions personals	530.663	3,6%
Oci/diversió	664.313	4,5%
Dinar/sopar/bar/restaurant	92.719	0,6%
Passeig	556.984	3,8%
Formació complementaria/no reglada	110.925	0,8%
Mobilitat per altres motius	14.720	0,1%
Mobilitat personal	4.816.767	32,8%
Tornada a casa ocupacional	2.603.408	17,7%
Tornada a casa personal	3.924.594	26,7%
Tornada a casa	6.528.002	44,4%
Total	14.687.696	100,0%

En relació al motiu dels desplaçaments, pot observar-se com la **mobilitat personal (32,8%)** predomina sobre la **mobilitat ocupacional (22,8%)**.

Les tornades a casa es distribueixen d'acord amb el motiu de desplaçament al que van associades (ocupacional o personal), i el fet de que no siguin exactament iguals mostra que no tots els desplaçaments són pendulars.

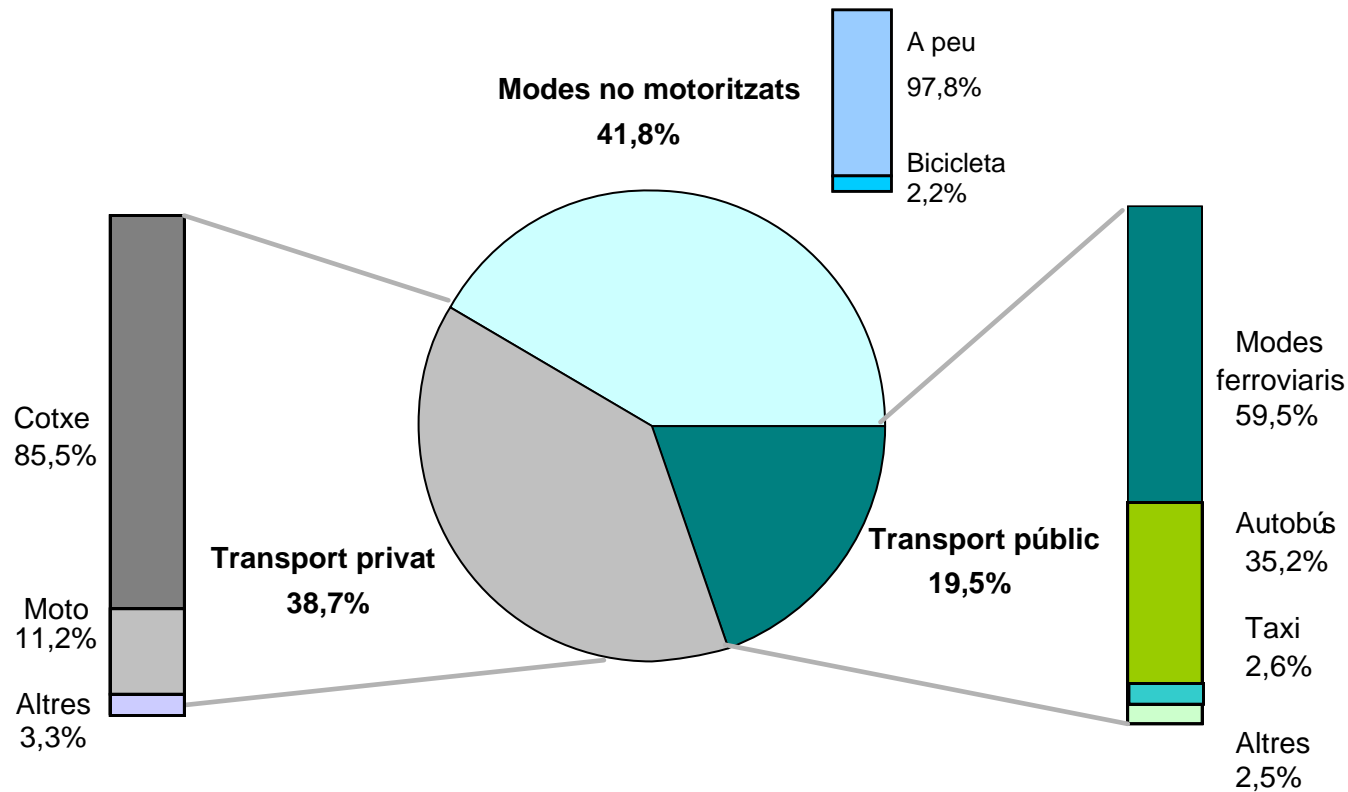
Motiu dels desplaçaments segons àmbit de residència

La mobilitat originada per motius de caràcter personal (compres, acompanyar persones, oci ...) predomina amb independència de l'àmbit de residència.

Corona	Motiu	Absoluts	Percentatge
	Mobilitat ocupacional	1.094.897	22,8%
	Mobilitat personal	1.578.141	32,8%
Barcelona	Tornada a casa des de motiu ocupacional	828.977	17,3%
	Tornada a casa des de motiu personal	1.302.258	27,1%
	Total	4.804.273	100,0%
Resta	Mobilitat ocupacional	789.624	22,0%
	Mobilitat personal	1.181.626	33,0%
Primera Corona	Tornada a casa des de motiu ocupacional	626.015	17,5%
	Tornada a casa des de motiu personal	983.939	27,5%
	Total	3.581.204	100,0%
Resta RMB	Mobilitat ocupacional	1.458.405	23,1%
	Mobilitat personal	2.057.000	32,6%
	Tornada a casa des de motiu ocupacional	1.148.416	18,2%
	Tornada a casa des de motiu personal	1.638.397	26,0%
	Total	6.302.218	100,0%

L'ús dels modes de transport: mode principal (I)

Dels 14,7 milions de desplaçaments al dia, **el mode de transport principal és el no motoritzat (41,8%)**, el 38,7% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat i el 19,5% en transport públic.



L'ús dels modes de transport: mode principal (II)

Mode de transport	Desplaçaments	Percentage
Peu	6.006.806	40,9%
Bicicleta	135.653	0,9%
Total modes no motoritzats	6.142.459	41,8%
Autobús urbà	862.659	5,9%
Autobús interurbà	147.058	1,0%
Metro	979.988	6,7%
Tramvia	45.750	0,3%
FGC	293.214	2,0%
Rodalies Renfe	376.494	2,6%
Autobús empresa	50.393	0,3%
Autobús escolar	8.589	0,1%
Autocar (excursions)	11.845	0,1%
Taxi	74.070	0,5%
Tren regional/llarg recorregut	11.520	0,1%
Avió	807	0,0%
Altres transport públic	4.228	0,0%
Total transport públic	2.866.616	19,5%
Cotxe com a conductor	4.265.880	29,0%
Cotxe com a acompanyant	586.147	4,0%
Moto com a conductor	613.391	4,2%
Moto com a acompanyant	25.252	0,2%
Furgoneta/camió	184.305	1,3%
Altres vehicle privat	3.645	0,0%
Total transport privat	5.678.620	38,7%
Total	14.687.696	100,0%

El mode a peu (40,9%) i el cotxe (33,0%) són els mitjans de transport més emprats.

L'ocupació mitjana per vehicle és reduïda:
1,14 persones/cotxe i
1,04 persones/moto.

L'ús dels modes de transport: mode principal segons corona de residència

A mesura que hom s'allunya de la ciutat de Barcelona, l'ús del vehicle privat s'incrementa en detriment del transport públic. Mentre els barcelonins fan en transport públic el 32,2% dels seus desplaçaments, els residents fora de la Primera Corona només l'usen en el 9,1%.

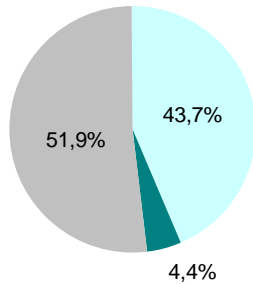
Residents a :	Barcelona	Resta Primera Corona	Total Primera Corona	Resta RMB	Total RMB
Modes no motoritzats	2.137.345	1.622.387	3.759.732	2.382.728	6.142.459
Transport públic	1.548.410	745.783	2.294.193	572.423	2.866.616
Transport privat	1.118.519	1.213.035	2.331.554	3.347.067	5.678.620
Total	4.804.273	3.581.204	8.385.477	6.302.218	14.687.696

Residents a :	Barcelona	Resta Primera Corona	Total Primera Corona	Resta RMB	Total RMB
Modes no motoritzats	44,5%	45,3%	44,8%	37,8%	41,8%
Transport públic	32,2%	20,8%	27,4%	9,1%	19,5%
Transport privat	23,3%	33,9%	27,8%	53,1%	38,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

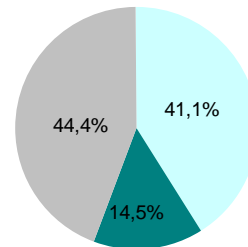
L'ús dels modes de transport: mode principal segons comarca de residència

Les comarques on es fa un major ús del transport públic són el Barcelonès (29,9%), el Baix Llobregat (14,5%) i el Maresme (11,6%).

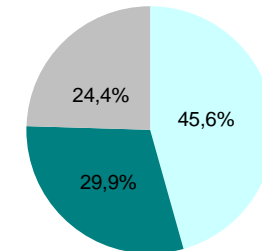
Alt Penedès



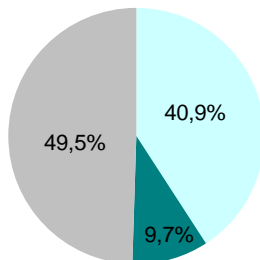
Baix Llobregat



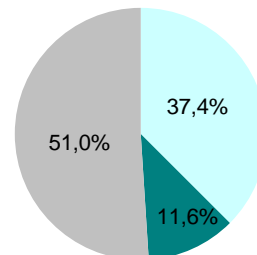
Barcelonès



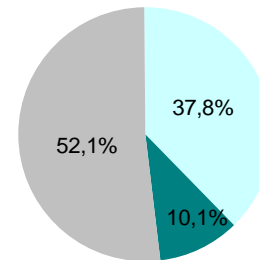
Garraf



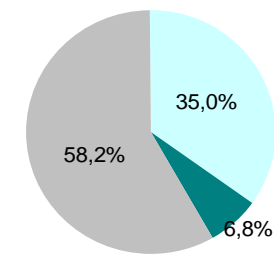
Maresme



Vallès Occidental



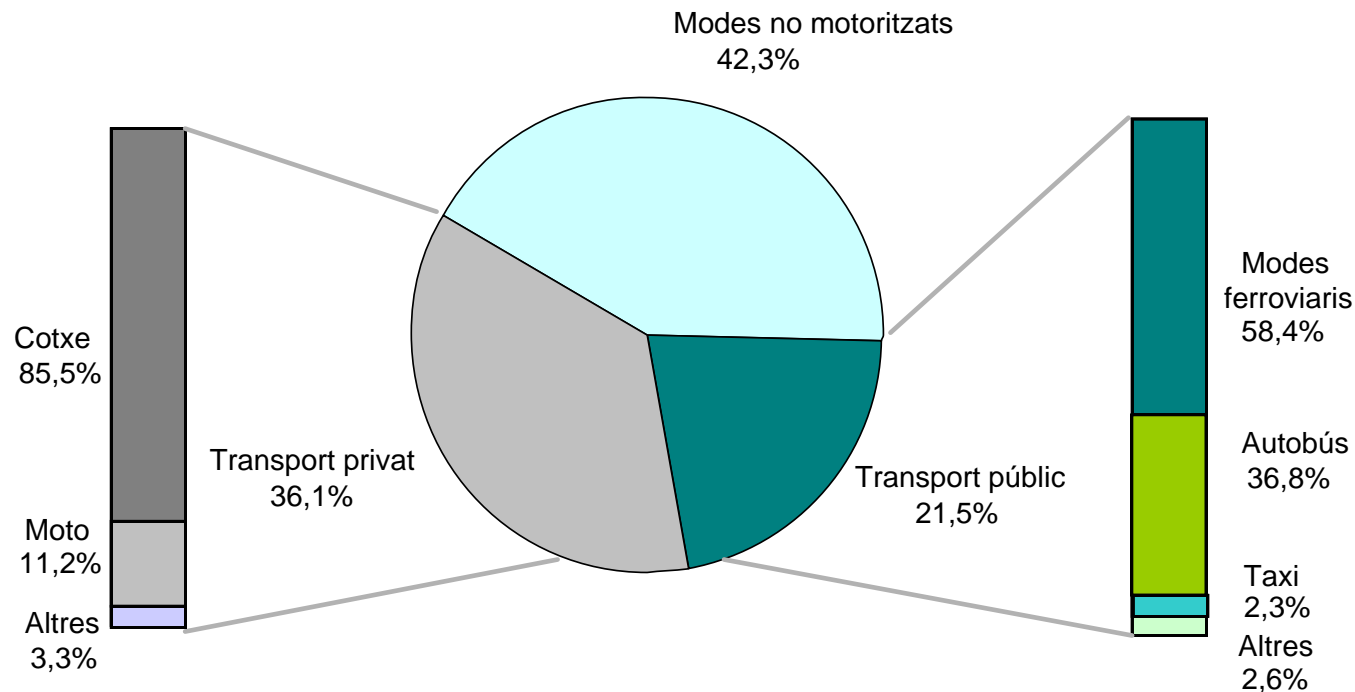
Vallès Oriental



Modes no motoritzats Transport públic Transport privat

L'ús dels modes transport: etapes del desplaçament (I)

Un desplaçament respon a un únic motiu (treball, compres, etc.) però pot estar constituït per més d'una **etapa** perquè es combinen diversos modes de transport. De mitjana, els desplaçaments a la RMB estan constituïts per **1,1 etapes**. **El nombre d'etapes a la RMB en dia feiner és de 15,9 milions, d'aquestes 3,4 milions es realitzen en transport públic**. Si es consideren les etapes, la quota del transport públic i els modes no motoritzats augmenten enfront del transport privat.



L'ús dels modes transport: etapes del desplaçament (II)

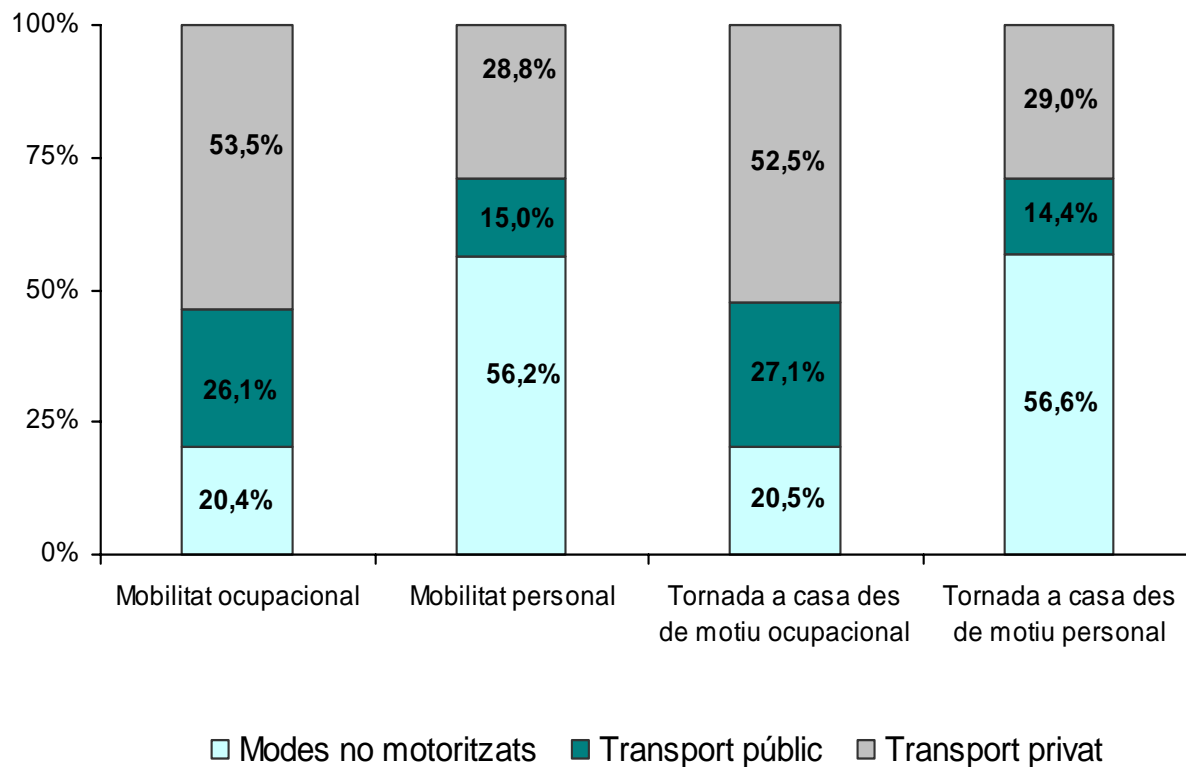
Mode de transport	Etapes	Percentage
A peu	6.605.361	41,4%
Bicicleta	142.107	0,9%
Total modes no motoritzats	6.747.468	42,3%
Bus	1.260.340	7,9%
Metro	1.216.411	7,6%
FGC	319.487	2,0%
Renfe rodalies	376.494	2,4%
Tramvia	73.166	0,5%
Altres modes col·lectius	105.056	0,7%
Taxi	77.728	0,5%
Total transport públic	3.428.682	21,5%
Cotxe conductor	4.321.304	27,1%
Cotxe acompanyant	605.157	3,8%
Moto conductor	618.747	3,9%
Moto acompanyant	25.252	0,2%
Furgoneta/camió	175.174	1,1%
Altres privats	15.586	0,1%
Total transport privat	5.761.220	36,1%
Total ETAPES	15.937.370	100,0%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	14.687.696	
Ratio etapes/ desplaçaments	1,1	

Dels 14,7 milions de desplaçaments, un **6,5% són multimodals**: estan constituïts per més d'una etapa.

Aquests desplaçaments es realitzen mitjançant la combinació de més d'un mode de transport, **predominant la presència del transport públic** en les principals cadenes modals.

Mode de desplaçament	Desplaçaments	%
T. Públic + T. Públic	423.025	44,7%
No motoritzat + T. Públic	411.761	43,5%
T.Públic + T. Privat	77.528	8,2%
No motoritzat + T. Privat	25.232	2,7%
T. Privat + T.Públic+ No motoritzat	7.291	0,8%
T. Privat + T. Privat	1.599	0,2%
Total	946.435	100,0%

Motiu i mode dels desplaçaments

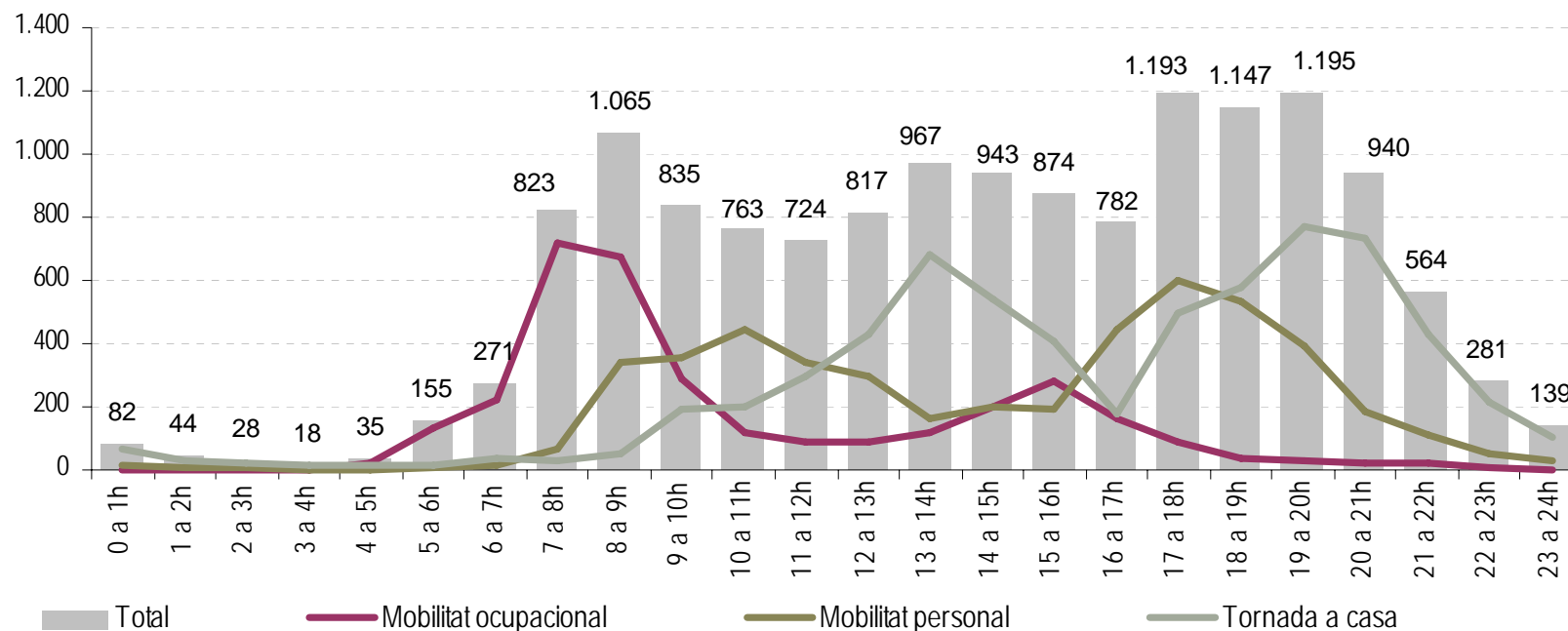


La major part dels desplaçaments **ocupacionals** es duen a terme amb **transport privat (53,5%)**.

Més de la meitat dels desplaçaments per **motius personals** es realitzen amb **modes no motoritzats (56,2%)**.

Distribució horària dels desplaçaments

- El **89,0%** dels desplaçaments es realitzen en **horari diürn (7 a 21 hores)**.
- **La major concentració de desplaçaments es produeix a la tarda**, entre les 17 i 20 hores (3.535 milers de desplaçaments, el 24,1% del total)



(milers de desplaçaments)

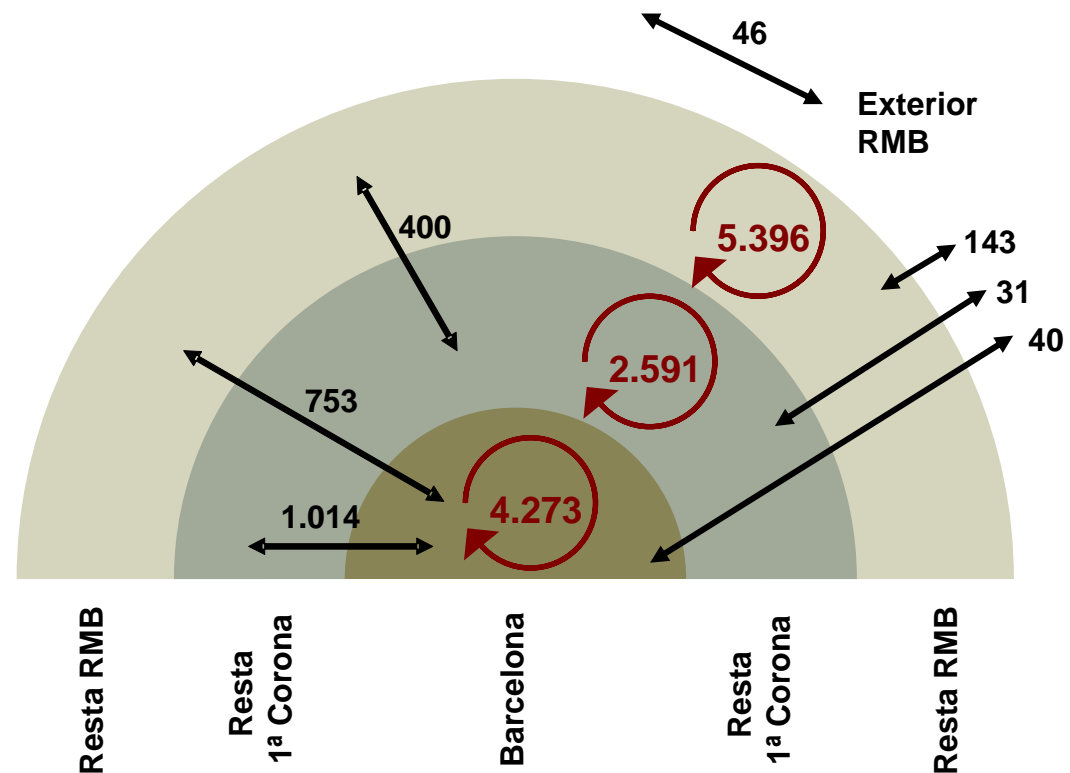
3.- Dinàmiques territorials

L'anàlisi se centra en la incidència dels desplaçaments sobre el territori (orígens i destinacions), amb independència d'on resideix qui els realitza

Orígens i destinacions: tipus de fluxos

Partint de la perspectiva corona, s'han definit **tres tipus de fluxos**:

- **Interns** (intracorona):
12,3 milions de desplaçaments, que representen el **83,5%**
- **Connexions** (entre corones RMB):
2,2 milions de desplaçaments, que representen el **14,8%**
- **Exteriors**
260 milers de desplaçaments, que representen l'**1,8%**

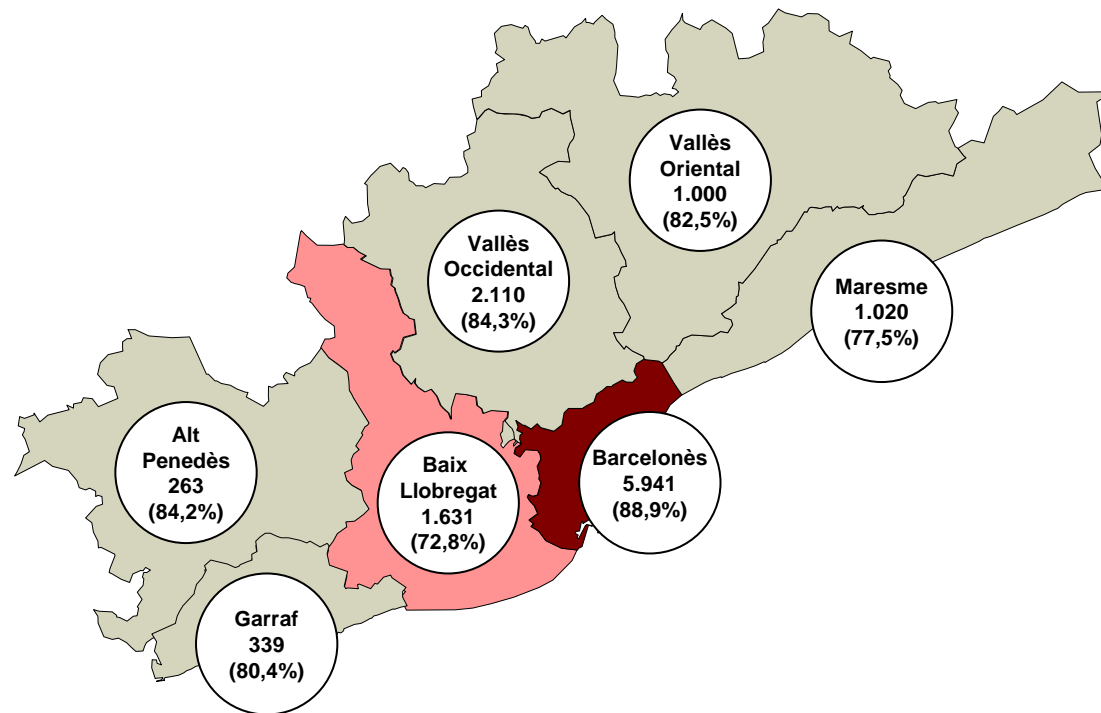


Desplaçaments expressats en milers

L'autocontenció per comarca de residència

El **83,8%** del total de desplaçaments efectuats per la població general en dia feiner tenen l'origen i la destinació a la mateixa comarca de residència.

La comarca que presenta un **grau més elevat d'autocontenció és el Barcelonès (88,9%)** i la que presenta un **menor grau d'autocontenció és el Baix Llobregat (72,8%)**.

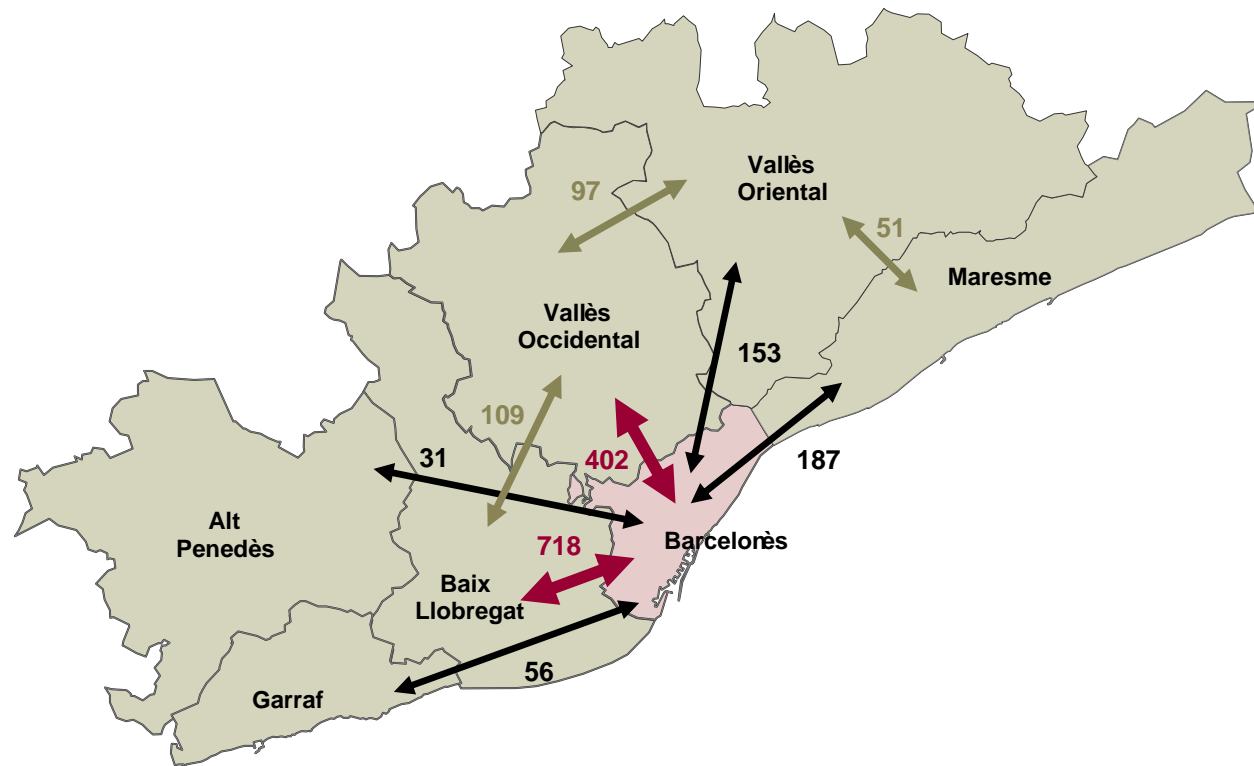


Milers de desplaçaments dels residents amb origen i destinació a la comarca (% sobre el total de desplaçaments dels residents a la comarca)

Principals desplaçaments intercomarcals

El **81,9%** dels desplaçaments **entre comarques de la RMB** té la comarca del **Barcelonès** com origen o destinació.

Les **relacions de major magnitud** es donen entre el **Barcelonès i el Baix Llobregat** (718 milers de desplaçaments) i entre el **Barcelonès i el Vallès Occidental** (402).

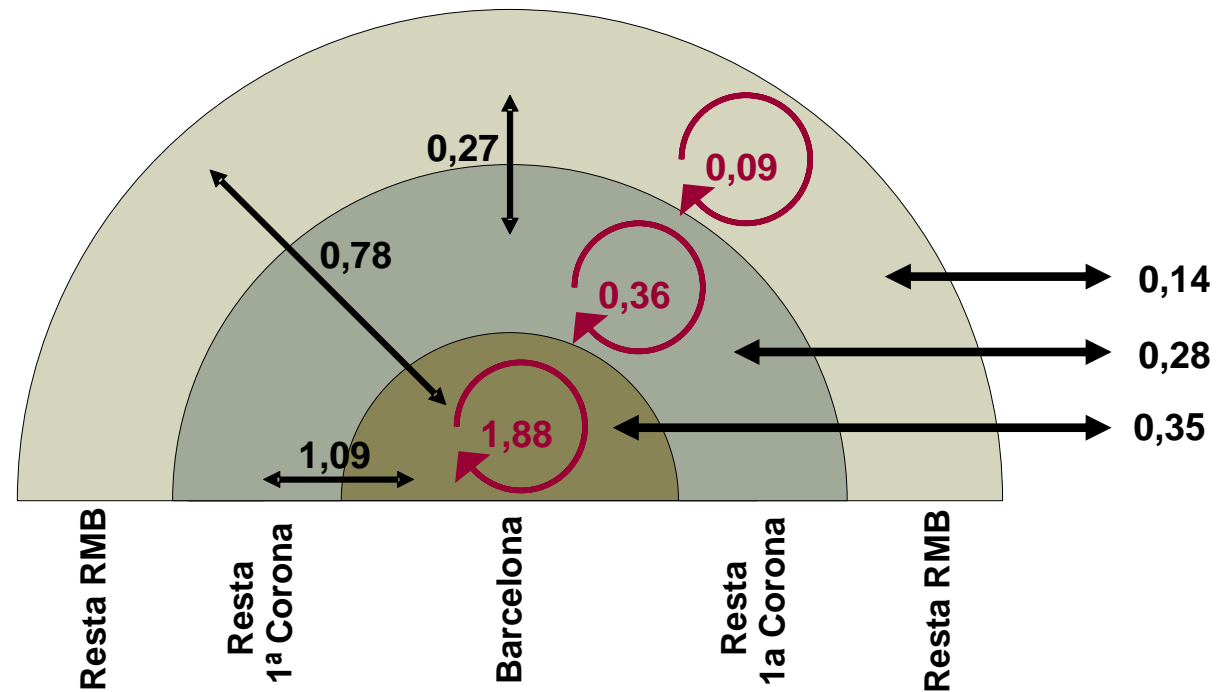


Desplaçaments expressats en milers.

Només s'han considerat fluxos >30.000 desplaçaments/dia, excepte les connexions amb el Barcelonès, que s'han considerat totes.

Ràtio públic/privat per corones

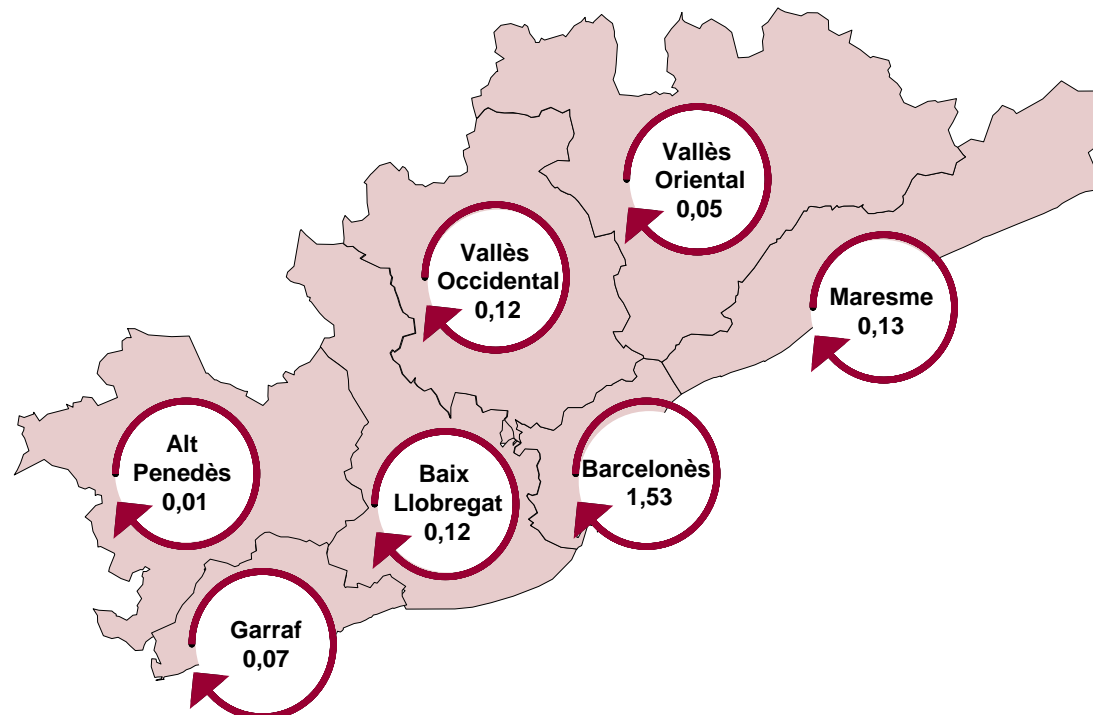
En la competència entre modes motoritzats, **els millors resultats per al transport públic** s'assoleixen en els **desplaçaments interns a Barcelona**. A mesura que els desplaçaments s'allunyen de Barcelona, la quota de transport públic decreix.



Ràtio = desp. transport públic / desp. transport privat

Ràtio públic/privat per comarca

Excepte en el cas del Barcelonès, el pes del transport públic en els desplaçaments intracomarcals és molt reduït.



Ràtio = desp. transport públic / desp. transport privat

4.- Mobilitat segons segments de la població resident a la RMB

Mobilitat segons gènere



	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Home	26,9%	28,8%	44,3%	100,0%
Dona	18,8%	36,6%	44,6%	100,0%
Total	22,8%	32,8%	44,4%	100,0%

	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Home	35,8%	16,3%	47,9%	100,0%
Dona	47,5%	22,6%	30,0%	100,0%
Total	41,8%	19,5%	38,7%	100,0%

No s'observen diferències significatives en relació a la mitjana de **desplaçaments diaris**, però sí en els motius i mitjans emprats, amb un major pes relatiu de la **mobilitat ocupacional** en el cas dels homes i per **motius personals** en el cas de les dones. Les **dones** són més usuàries del **transport públic així com dels modes no motoritzats**.

Mobilitat segons grup d'edat

De 16 a 29 anys	3,6 desplaçaments/dia
De 30 a 64 anys	3,7 desplaçaments/dia
Majors 65 anys	2,8 desplaçaments/dia

La mobilitat és força estable fins als 64 anys, moment a partir del qual el nombre mitjà diari de desplaçaments disminueix considerablement.

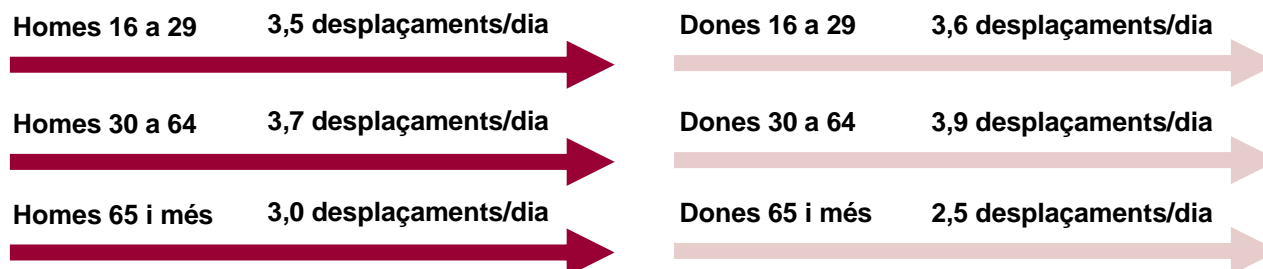
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
De 16 a 29 anys	29,1%	25,6%	45,3%	100,0%
De 30 a 64 anys	25,6%	30,9%	43,5%	100,0%
De 65 i més anys	0,8%	51,7%	47,5%	100,0%
Total	22,8%	32,8%	44,4%	100,0%

El pes de la mobilitat ocupacional decreix a mesura que augmenta l'edat.

	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
De 16 a 29 anys	33,5%	28,0%	38,5%	100,0%
De 30 a 64 anys	38,9%	16,8%	44,3%	100,0%
De 65 i més anys	66,6%	19,0%	14,4%	100,0%
Total	41,8%	19,5%	38,7%	100,0%

Els **joves** (16-29 anys) són els que fan un major ús del **transport públic**.

Mobilitat segons gènere i grup d'edat



Gènere	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	De 16 a 29 anys	28,7%	25,4%	45,9%	100,0%
	De 30 a 64 anys	31,9%	25,0%	43,1%	100,0%
	De 65 i més anys	1,1%	51,6%	47,2%	100,0%
	Total	26,9%	28,8%	44,3%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	29,7%	25,7%	44,6%	100,0%
	De 30 a 64 anys	19,8%	36,4%	43,8%	100,0%
	De 65 i més anys	0,5%	51,7%	47,8%	100,0%
	Total	18,8%	36,6%	44,6%	100,0%
Total		22,8%	32,8%	44,4%	100,0%

Gènere	Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	De 16 a 29 anys	32,7%	24,2%	43,1%	100,0%
	De 30 a 64 anys	31,4%	13,6%	55,0%	100,0%
	De 65 i més anys	61,5%	15,8%	22,6%	100,0%
	Total	35,8%	16,3%	47,9%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	34,4%	31,9%	33,6%	100,0%
	De 30 a 64 anys	45,9%	19,8%	34,2%	100,0%
	De 65 i més anys	70,8%	21,7%	7,5%	100,0%
	Total	47,5%	22,6%	30,0%	100,0%
Total		41,8%	19,5%	38,7%	100,0%

Mobilitat segons situació professional



Els **jubilats** i els **pensionistes** presenten una mitjana de desplaçaments diaris inferior a la resta.

El **transport privat** és utilitzat en major mesura pels **ocupats (49,9%)** i el **transport públic** pels **estudiants (32,7%)**.

	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tomada a casa	Total
Estudiants	28,3%	25,9%	45,8%	100,0%
Tasques de la llar	0,8%	53,5%	45,7%	100,0%
Jubilats i pensionistes	0,2%	52,9%	46,9%	100,0%
Ocupats	33,1%	23,6%	43,3%	100,0%
Aturats	1,6%	53,9%	44,5%	100,0%
Total	22,8%	32,8%	44,4%	100,0%

	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Estudiants	41,6%	32,7%	25,7%	100,0%
Tasques de la llar	61,4%	12,8%	25,8%	100,0%
Jubilats i pensionistes	64,5%	18,5%	17,0%	100,0%
Ocupats	31,1%	19,1%	49,9%	100,0%
Aturats	60,7%	13,2%	26,1%	100,0%
Total	41,8%	19,5%	38,7%	100,0%

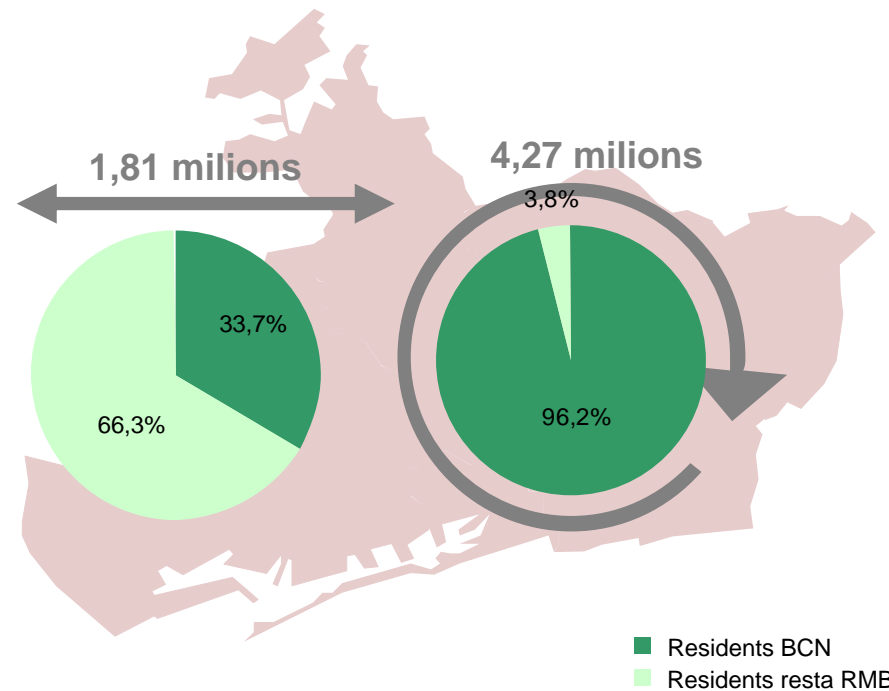
5.- La mobilitat a Barcelona

L'anàlisi se centra en els desplaçaments amb origen i/o destinació a Barcelona, realitzats per residents a tota la RMB

En un dia feiner, els residents a la RMB de 16 o més anys realitzen **6,08 milions de desplaçaments amb origen i/o destinació Barcelona.**

Tot i que la majoria d'aquests desplaçaments són realitzats pels barcelonins, **poc més d'una cinquena part (22,4%) són efectuats per residents a la resta de la RMB.**

De fet, aquest segon col·lectiu realitza **dos de cada tres desplaçaments de connexió amb Barcelona.**



	BCN-BCN	BCN-Resta RMB	BCN-Fora RMB	Total	%
Resident a Barcelona	4.112.450	570.237	38.719	4.721.406	77,6%
Resident a la resta RMB	160.956	1.196.760	1.528	1.359.243	22,4%
Total	4.273.406	1.766.997	40.247	6.080.650	100,0%

Orígens i destinacions: tipus de fluxos

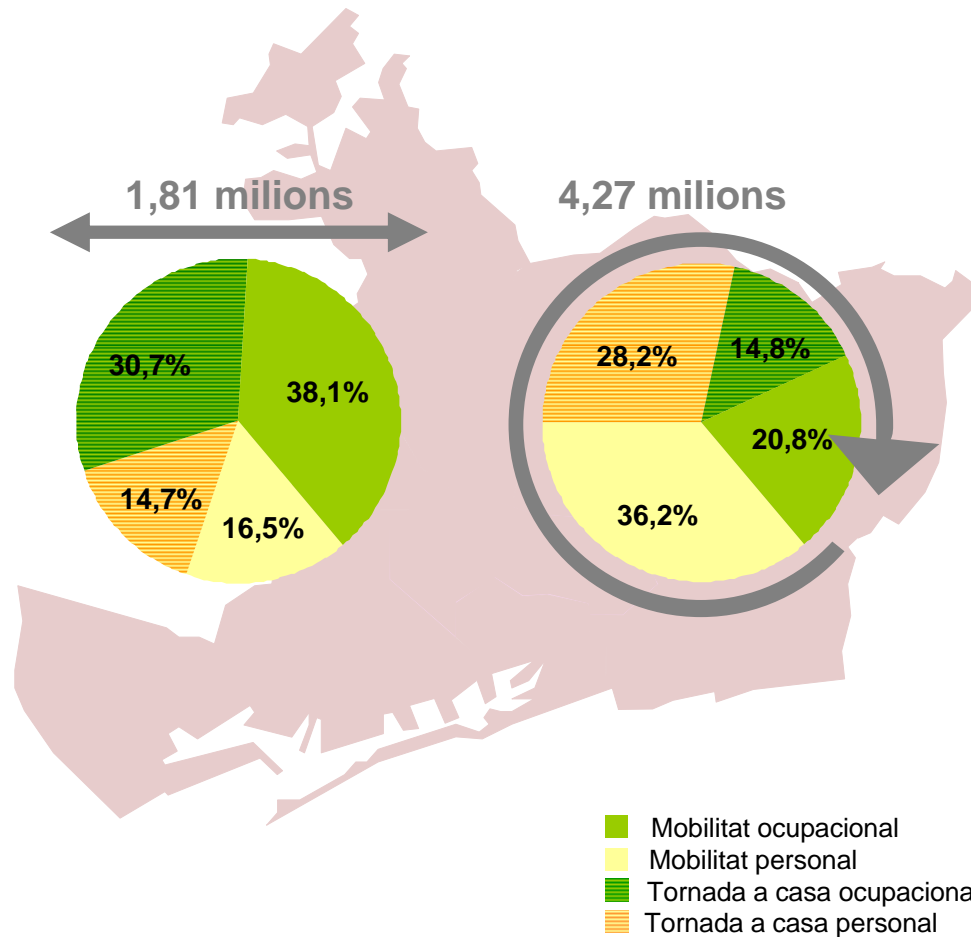
Els 6,08 milions de desplaçaments relacionats amb Barcelona poden ser classificats en dues categories:

- **Desplaçaments interns** → 4,27 milions; 70,3% del total
- **Desplaçaments de connexió** → 1,81 milions; 29,7% del total

Tipus de flux	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona - Barcelona	4.273.406	70,3%
Barcelona - Resta Primera corona (i inversa)	1.013.785	16,7%
Barcelona - Resta RMB (i inversa)	753.212	12,4%
Barcelona - Fora RMB (i inversa)	40.247	0,7%
Total	6.080.650	100,0%

Entre les connexions, la que presenta un pes més destacat és el flux **entre Barcelona i la resta de la Primera Corona.**

Distribució motius



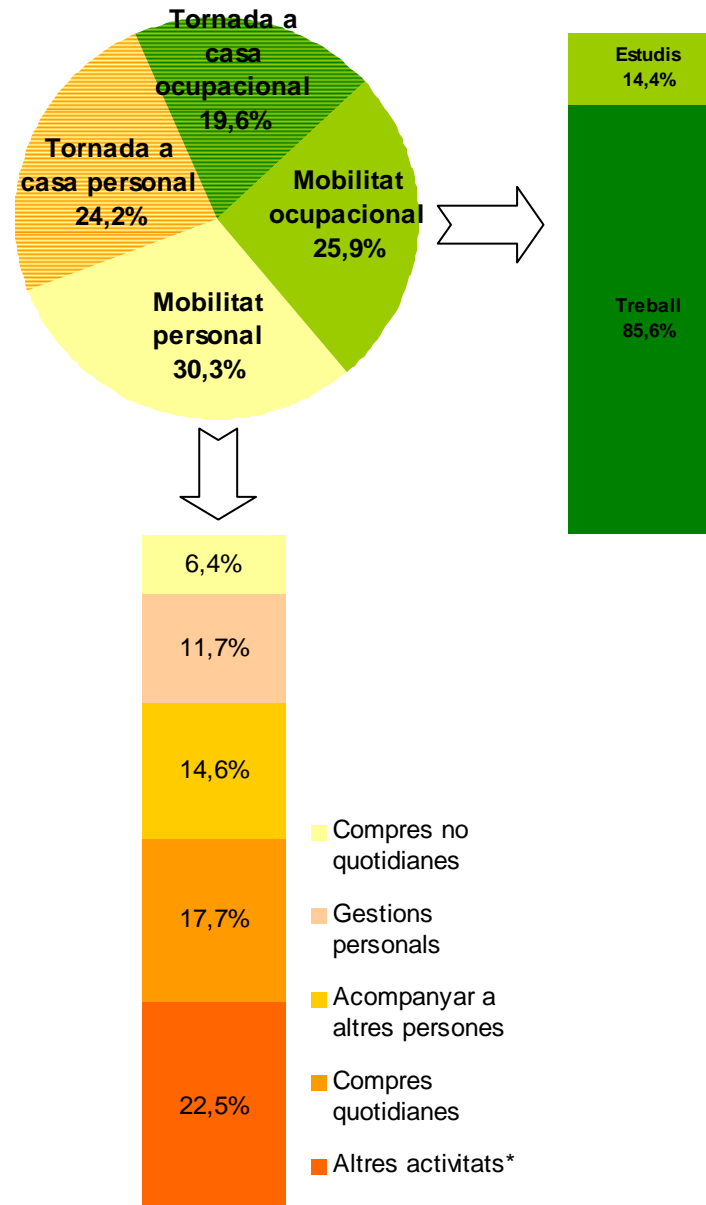
En els **desplaçaments de connexió** predomina la mobilitat ocupacional.

En els **desplaçaments interns** la tendència s'inverteix i predomina la mobilitat personal.

El motiu dels desplaçaments

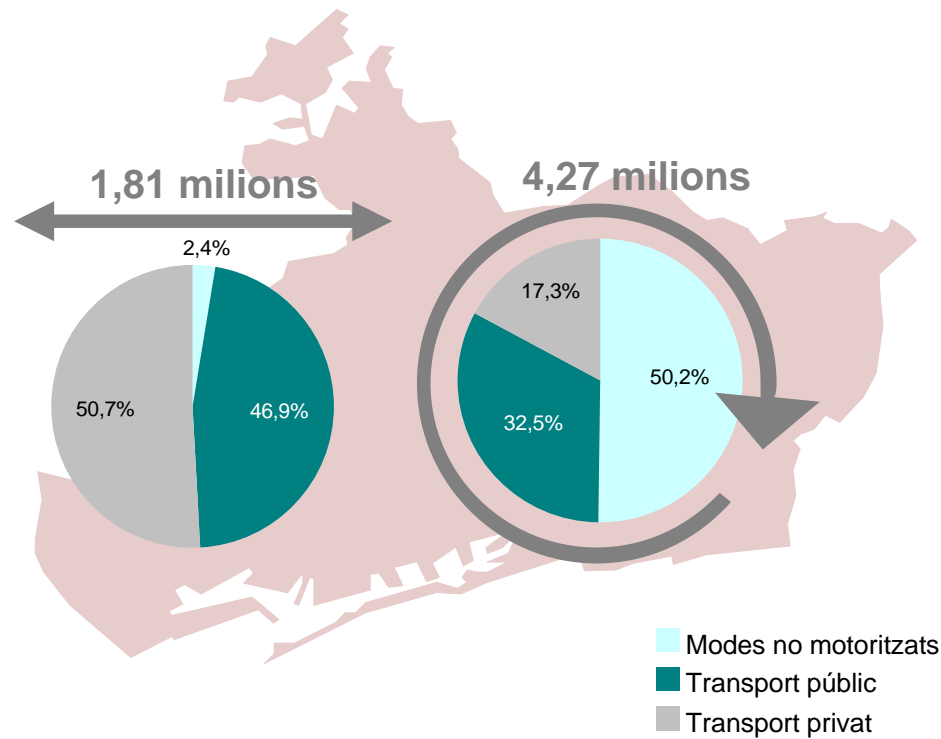
En el conjunt de desplaçaments relacionats amb Barcelona, els motivats per **mobilitat ocupacional (25,9%)** són menors que els que s'originen per **motius personals (30,3%)**.

Les tornades a casa es distribueixen d'acord amb el motiu de desplaçament al que van associades (ocupacional o personal), i el fet de que no siguin exactament iguals mostra que no tots els desplaçaments són pendulars.



* Visita amics/familiars, àpat no d'oci, formació no reglada, altres.

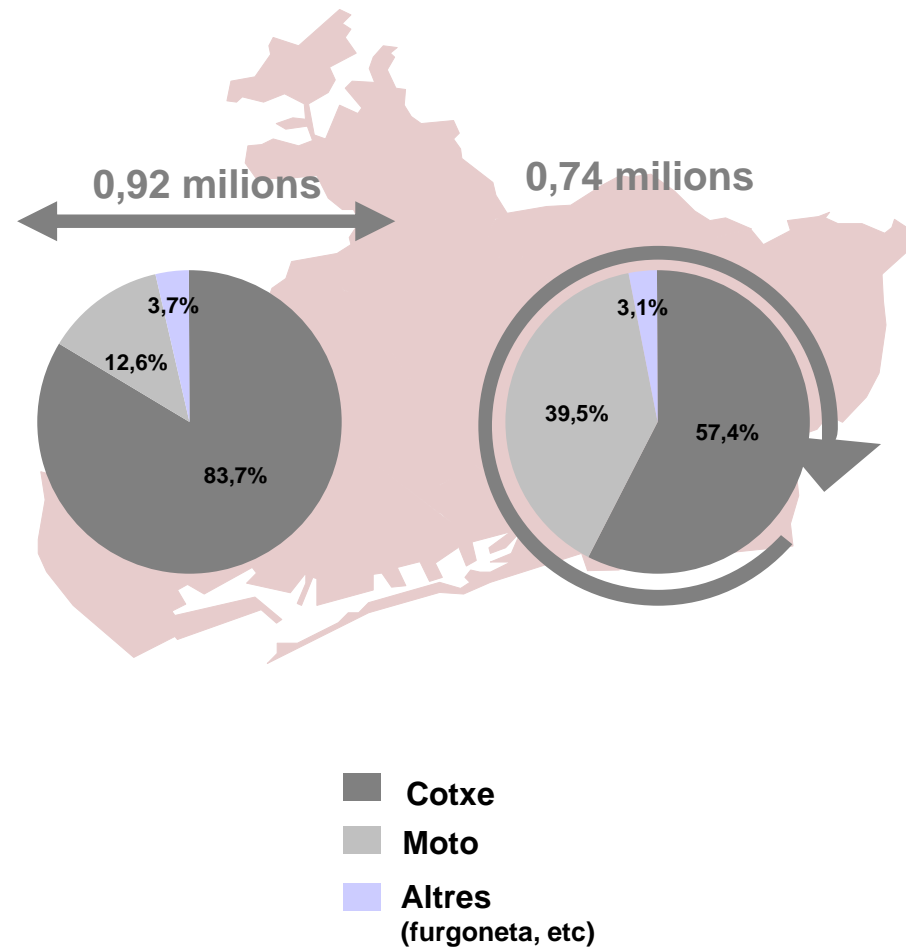
Distribució modal



Els modes **no motoritzats (50,2%)** i **el transport públic (32,5%)** són els més emprats en els desplaçaments **interns**.

En els desplaçaments de **connexió** el **transport privat (50,7%)** i el **transport públic (46,9%)** tenen proporcions d'ús molt semblants.

Distribució dels modes privats



Tant en els desplaçaments interns a Barcelona com en els de connexió **el cotxe és el mode de transport més utilitzat.**

Tanmateix, en els desplaçaments interns a Barcelona **la moto també té una quota d'ús important (39,5%).**

6. Perspectiva agregada

Dades agregades: principals resultats

Els resultats fins aquí apuntats fan referència als desplaçaments de la població general, **en introduir a l'anàlisi els professionals de la mobilitat**, s'observen algunes variacions importants:

POBLACIÓ GENERAL

14,7 milions de desplaçaments

41,8% en modes no motoritzats
19,5% en transport públic
38,7% en transport privat

22,8% per mobilitat ocupacional
32,8% per mobilitat personal
44,4% per tornada a casa

Mitjana desplaçaments diaris: 3,5

POBLACIÓ GENERAL + PROFESSIONALS de la mobilitat

15,7 milions de desplaçaments

39,2% en modes no motoritzats
19,0% en transport públic
41,9% en transport privat

27,7% per mobilitat ocupacional
30,7% per mobilitat personal
41,6% per tornada a casa

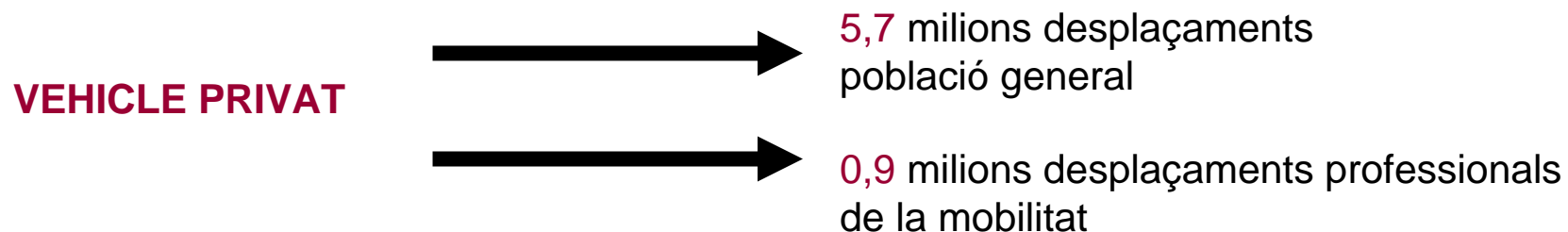
Mitjana desplaçaments diaris:

- Professionals: 17,0
- Global: 3,8

Dades agregades: la incidència dels professionals

Els **professionals de la mobilitat** (1,4% de la població) presenten una mobilitat molt elevada (6,4% dels desplaçaments), realitzant-ne una **mitjana de 17,0 al dia**.

Els **professionals de la mobilitat** fan un ús molt destacat del **vehicle privat**. De fet, el 13,6% dels desplaçaments en aquesta modalitat de transport corresponen a aquest col·lectiu:



7. Comparativa 2006-2007

Dades bàsiques

Mentre **la població només ha crescut un 0,6%** entre 2006 i 2007, el nombre de desplaçaments ho ha fet un **3,9%**.

	Comparació		Variació	
	2006	2007	Absoluts	%
Individus	4.114.601	4.138.822	24.221	0,6%
Desplaçaments població general	14.140.777	14.687.696	546.919	3,9%
Mitjana desplaçaments diaris	3,44	3,55	0,11	3,2%

Modes i motius a la RMB

	2006		2007		Variació	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Absoluts	%
Mobilitat ocupacional	3.271.873	23,1%	3.342.926	22,8%	71.053	2,2%
Mobilitat personal	4.549.769	32,2%	4.816.767	32,8%	266.998	5,9%
Tornada a casa	6.319.134	44,7%	6.528.002	44,4%	208.868	3,3%
Total	14.140.777	100,0%	14.687.696	100,0%	546.919	3,9%

	2006		2007		Variació	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Absoluts	%
Modes no motoritzats	6.047.591	42,8%	6.142.459	41,8%	94.868	1,6%
Transport públic	2.765.651	19,6%	2.866.616	19,5%	100.965	3,7%
Transport privat	5.327.535	37,7%	5.678.620	38,7%	351.085	6,6%
Total	14.140.777	100,0%	14.687.696	100,0%	546.919	3,9%

	2006		2007		Variació	
	Etafes	%	Etafes	%	Absoluts	%
Modes no motoritzats	6.882.167	44,2%	6.747.468	42,3%	-134.699	-2,0%
Transport públic	3.278.174	21,0%	3.428.682	21,5%	150.508	4,6%
Transport privat	5.425.817	34,8%	5.761.220	36,1%	335.403	6,2%
Total	15.586.158	100,0%	15.937.370	100,0%	351.212	2,3%

Motius dels desplaçaments a la RMB

		Desplaçaments		Variació	
		2006	2007	Absoluts	%
Barcelona	Mobilitat ocupacional	1.059.752	1.094.897	35.145	3,3%
	Mobilitat personal	1.569.659	1.578.141	8.482	0,5%
	Tornada a casa	2.120.581	2.131.235	10.654	0,5%
	Total	4.749.993	4.804.273	54.280	1,1%
Resta 1a corona	Mobilitat ocupacional	782.499	789.624	7.125	0,9%
	Mobilitat personal	1.109.604	1.181.626	72.022	6,5%
	Tornada a casa	1.552.684	1.609.954	57.270	3,7%
	Total	3.444.788	3.581.204	136.416	4,0%
Resta RMB	Mobilitat ocupacional	1.429.622	1.458.405	28.784	2,0%
	Mobilitat personal	1.870.506	2.057.000	186.494	10,0%
	Tornada a casa	2.645.868	2.786.813	140.944	5,3%
	Total	5.945.996	6.302.218	356.223	6,0%
RMB	Mobilitat ocupacional	3.271.873	3.342.926	71.053	2,2%
	Mobilitat personal	4.549.769	4.816.767	266.998	5,9%
	Tornada a casa	6.319.134	6.528.002	208.868	3,3%
	Total	14.140.777	14.687.696	546.919	3,9%

Modes de transport a la RMB

		Desplaçaments		Variació	
		2006	2007	Absoluts	%
Barcelona	Modes no motoritzats	2.102.686	2.137.345	34.659	1,6%
	Transport públic	1.513.212	1.548.410	35.197	2,3%
	Transport privat	1.134.095	1.118.519	-15.576	-1,4%
	Total	4.749.993	4.804.273	54.280	1,1%
Resta 1a corona	Modes no motoritzats	1.590.782	1.622.387	31.605	2,0%
	Transport públic	712.872	745.783	32.911	4,6%
	Transport privat	1.141.134	1.213.035	71.900	6,3%
	Total	3.444.788	3.581.204	136.416	4,0%
Resta RMB	Modes no motoritzats	2.354.124	2.382.728	28.604	1,2%
	Transport públic	539.566	572.423	32.857	6,1%
	Transport privat	3.052.306	3.347.067	294.762	9,7%
	Total	5.945.996	6.302.218	356.223	6,0%
RMB	Modes no motoritzats	6.047.591	6.142.459	94.868	1,6%
	Transport públic	2.765.651	2.866.616	100.966	3,7%
	Transport privat	5.327.535	5.678.620	351.086	6,6%
	Total	14.140.777	14.687.696	546.919	3,9%

8.- La dimensió subjectiva de la mobilitat

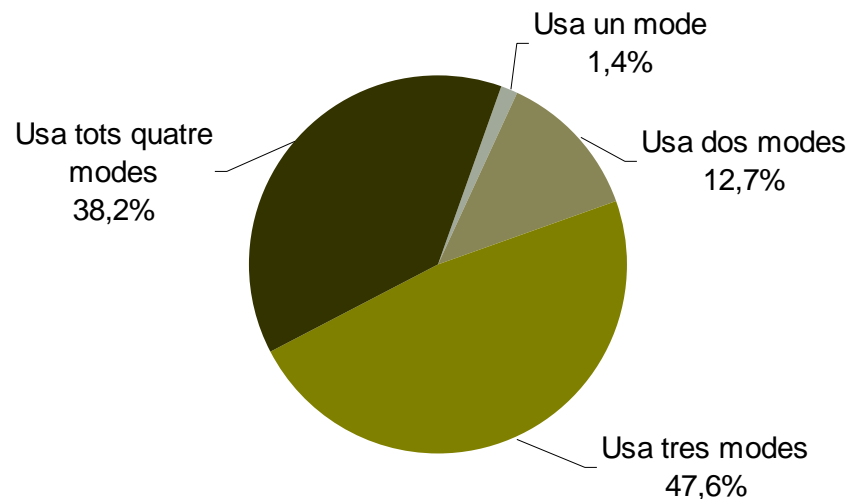
L'anàlisi se centra en conèixer les percepcions, les predisposicions i les valoracions vers alguns dels elements que influeixen en la mobilitat

Ús subjectiu dels modes de transport

S'ha demanat als entrevistats residents a la RMB sobre l'ús de 4 modes de transport:

- A peu
- Transport públic
- Vehicle privat com a conductor
- Vehicle privat com acompanyant

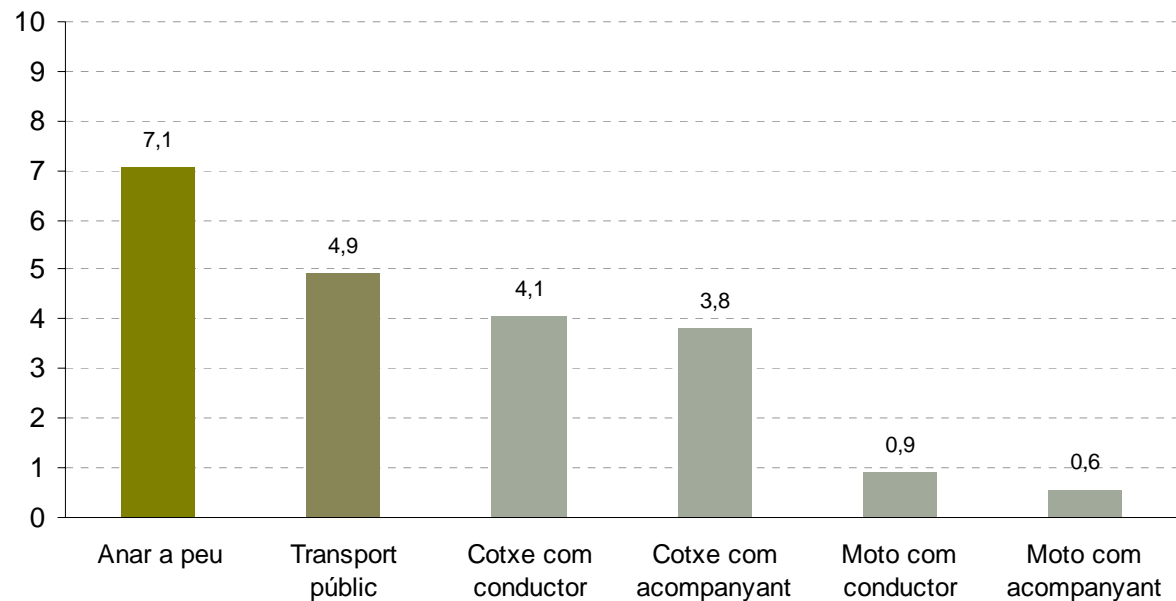
Un 86,2% de la població es considera usuari d'almenys tres dels quatre modes de transport, i el 38,8% de tots quatre. En l'extrem oposat, són una minoria (1,3%) els que indiquen que fan servir de forma exclusiva un dels quatre sistemes indicats.



Nivell d'ús subjectiu dels mitjans de transport

S'ha demanat als entrevistats que facin un avaluació de quin és el seu nivell d'ús dels diferents modes de transport en una escala del 0 ("no el faig servir mai") a 10 ("el faig servir sempre").

Les persones entrevistades consideren que el mode a peu és el que utilitzen de forma més intensa (7,1), seguit del transport públic (4,9).



Nivell d'ús subjectiu dels mitjans de transport segons corona de residència

El mode de transport que més utilitzen els habitants a la Regió Metropolitana de Barcelona és l'anar a peu, independentment de l'àmbit de residència.

Els residents a la ciutat de Barcelona destaquen pel seu nivell d'ús del transport públic (6,3), molt superior al de la resta d'àmbits.

Mode de transport	Corona			Total RMB
	BCN	Resta 1a corona	Resta RMB	
Anar a peu	7,3	7,1	6,8	7,1
Transport públic	6,3	5,2	3,6	4,9
Cotxe	4,8	6,1	3,6	6,0
Moto	1,6	1,1	3,6	1,3

Nivell d'ús subjectiu dels mitjans de transport segons context urbanístic/arquitectònic



Autoritat del Transport Metropolità



Viure al centre del municipi facilita l'ús del mode anar a peu, i, en segon terme, del transport públic. Un fet similar s'esdevé en el cas del context arquitectònic, que guarda certa relació amb el tipus de barri on es resideix: viure en una zona urbana densa afavoreix l'ús de l'anar a peu (7,4) i del transport públic (5,1).

Mode de transport	Context urbanístic			Context arquitectònic		
	Una urbanització	Barri perifèric	Barri del centre	Bloc de pisos	Casa adossada/mitjanera	Casa aïllada/xalet
Anar a peu	5,8	6,9	7,4	7,3	6,8	5,6
Transport públic	3,1	5,1	5,1	5,3	3,7	2,7
Cotxe	7,8	6,0	5,8	5,7	6,8	7,9
Moto	1,5	1,2	1,4	1,3	1,3	1,4

Motius per no usar el transport públic

El motiu més repetit per no utilitzar el transport públic és la curta distància dels trajectes a realitzar (57,8%), seguit de la manca d'idoneïtat del recorregut cap a la destinació (47,0%) i per la poca freqüència del servei (40,4%).

La millor dotació i el major abast de la xarxa de transport públic de la ciutat de Barcelona determina que, de forma general, els diferents motius per la seva no utilització tinguin menys recolzament que a la resta d'àmbits.

Motius de no utilització del transport públic	Àmbits territorials			
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta RMB	Total RMB
Perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu	53,0%	55,1%	59,8%	57,8%
Perquè no em porta allà on vaig habitualment	34,8%	46,8%	49,9%	47,0%
Perquè passa poc sovint	31,1%	42,0%	42,3%	40,6%
Perquè és lent	41,9%	46,9%	37,1%	40,0%
Perquè no em passa a prop d'on visc	30,7%	33,5%	37,2%	35,4%
Perquè he de fer massa transbordaments	31,7%	43,7%	32,9%	35,1%
Perquè és poc puntual	34,8%	41,1%	28,6%	32,3%
Perquè és incòmode	30,3%	28,4%	22,3%	24,9%



Motius per usar el transport privat

El principal motiu per fer ús del transport privat enfront del públic és la seva major comoditat (86,2%), seguit de la llibertat de moviment que atorga (79,6%) i la seva major rapidesa (75,8%). Per contra, presenten un menor percentatge de recolzament l'argument del seu menor cost enfront el transport públic (22,2%) o la manca de coneixement de l'oferta d'aquest (12,0%).

La major part dels motius al·legats presenten un major percentatge de suport a les corones metropolitanes que no pas a la ciutat de Barcelona, si bé en tots els àmbits territorials la major comoditat del vehicle privat és el principal argument esgrimit.

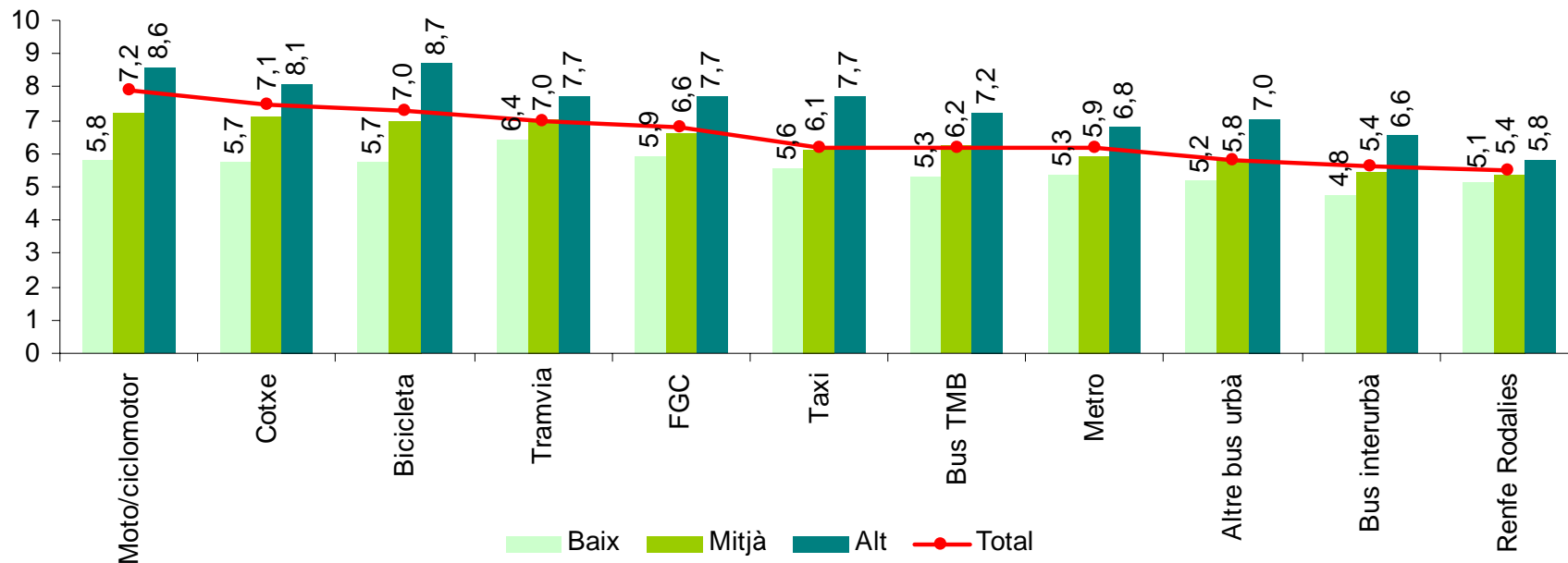
Motius per l'utilització del transport privat	Àmbits territorials			
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta RMB	Total RMB
Perquè és més còmode	83,2%	85,9%	88,4%	86,2%
Perquè té més llibertat	76,4%	79,4%	81,9%	79,6%
Perquè és més ràpid que el transport públic	68,9%	74,9%	81,3%	75,9%
Perquè és fàcil aparcar allà on vaig	45,9%	44,8%	51,5%	48,1%
Perquè no té altre remei	36,4%	42,2%	49,7%	43,7%
Perquè fa moltes gestions	24,3%	26,3%	35,0%	29,5%
Perquè és més barat que el transport públic	20,9%	20,7%	23,8%	22,1%
Perquè desconec el transport públic	6,8%	11,4%	16,2%	12,1%
Perquè queda mal aparcat per la nit i el poden sancionar	8,1%	8,1%	5,3%	6,9%



Valoració dels mitjans de transport

La valoració mitjana dels modes de transport és força diferent segons quin és el nivell d'ús que se'n fa. Així, s'ha establert tres categories de nivell d'ús: baix (amb nivells declarats de 2-4), mitjà (5-7) i alt (8-10).

La tendència general és que **les persones que fan un ús més elevat d'un mode de transport en fan una millor valoració** respecte del qui presenten nivells d'ús inferiors.



Valoració dels mitjans de transport segons corona de residència

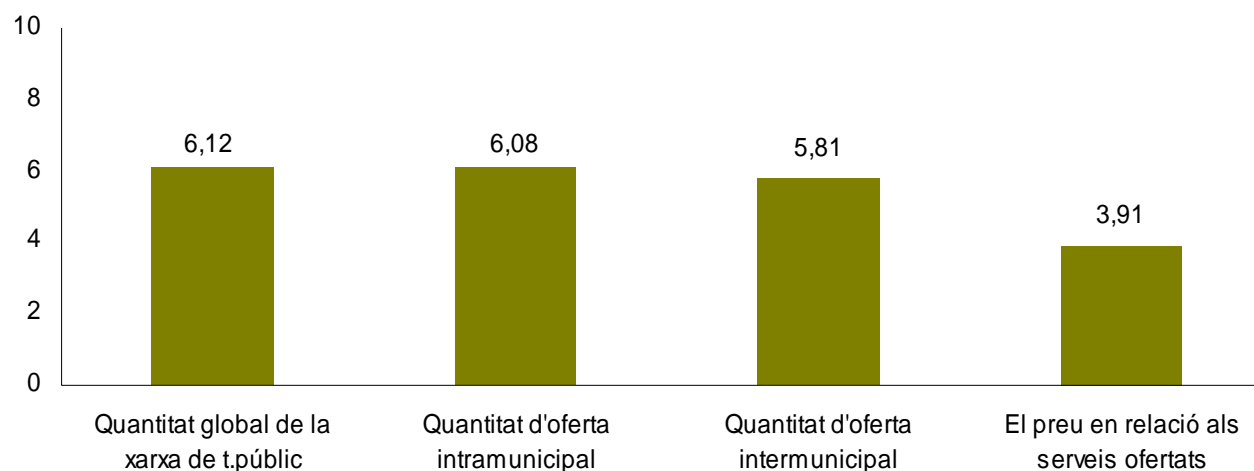
Pel total de població usuària, amb independència del nivell d'ús, **el transport públic urbà** (bus, metro, tramvia...) **obté les millors valoracions a la ciutat de Barcelona**, a causa, d'una banda, de la seva millor dotació, i, de l'altra, al major percentatge de població que n'és usuària habitual.

Mode de transport	Àmbit territorial			
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta RMB	Total RMB
Moto/ciclomotor	8,1	7,9	7,7	7,9
Cotxe	7,0	7,6	7,9	7,5
Bicicleta	7,6	7,1	7,3	7,3
Tramvia	7,3	7,0	6,4	7,0
FGC	6,9	6,6	6,8	6,8
Metro	6,4	6,1	6,1	6,2
Taxi	6,3	5,8	6,4	6,2
Bus TMB	6,4	6,0	5,7	6,2
Altres bus urbà	5,5	6,1	5,8	5,8
Bus interurbà	5,5	5,6	5,6	5,6
Renfe Rodalies	5,4	5,7	5,4	5,5



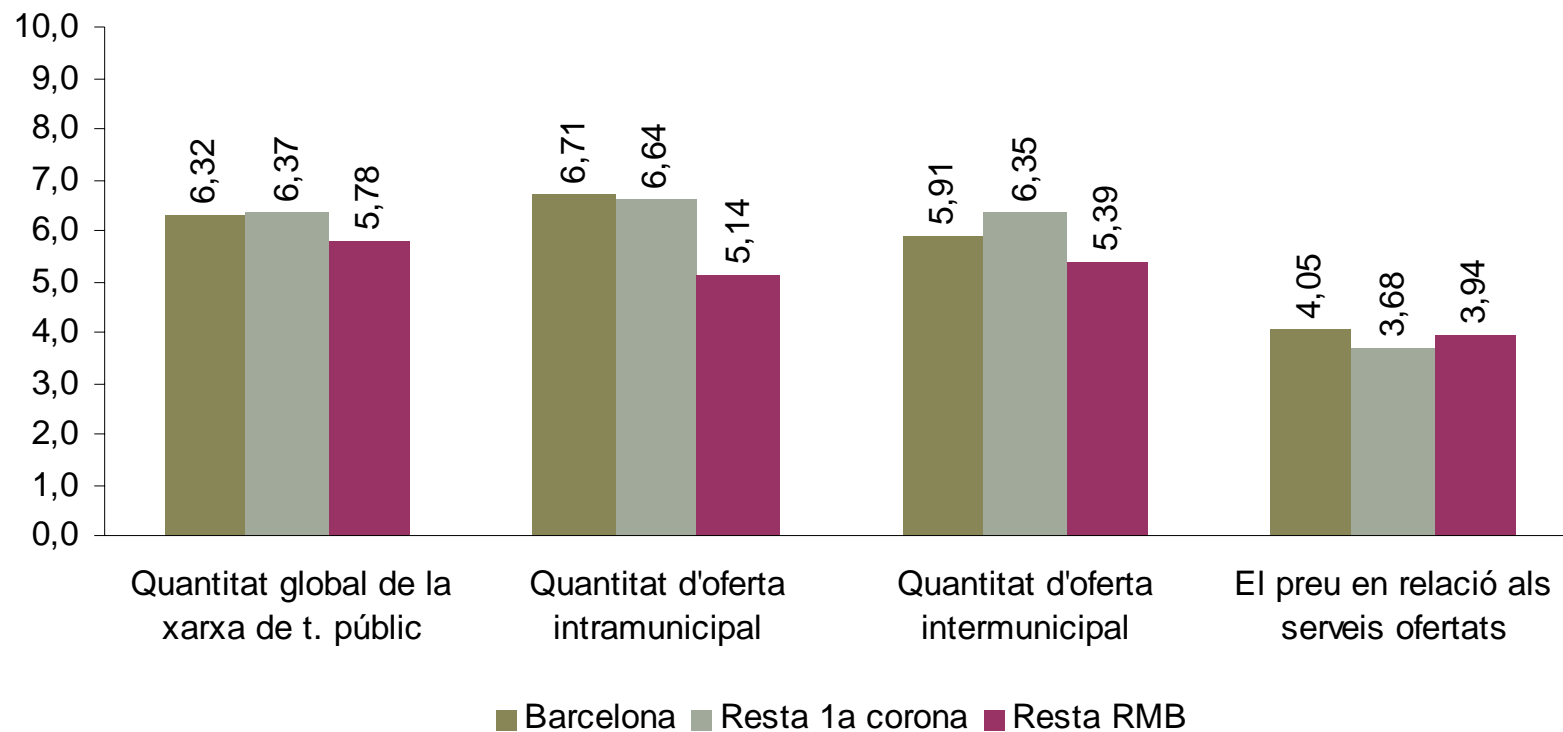
Per tal d'aprofundir més en la valoració dels diferents mitjans de transport, s'ha demanat als entrevistats que facin una **valoració de l'oferta de transport públic** (tant si en són usuaris habituals o esporàdics) en les següents matèries:

- Quantitat global de la xarxa de transport públic
- Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi
- Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona
- El preu del transport públic en relació als serveis oferts.



Valoració de la xarxa de transport públic segons corona de residència

Les persones residents fora de la Primera Corona de Barcelona (resta de la RMB) són els que valoren més negativament la quantitat ofertada de transport públic en tots els nivells preguntats (global, intramunicipal i intermunicipal).



Valoració de la qualitat dels modes de transport

S'ha preguntat la valoració de la qualitat dels diferents modes de transport.

Els ciutadans valoren per sobre de la resta de modes la **rapidesa** i la **comoditat** del **transport privat**.

Ítem	A peu	Bicicleta	Transport públic	Transport privat	
				Cotxe	Moto
Rapidesa	6,22	5,93	6,68	7,30	8,65
Comoditat	6,70	5,73	6,82	8,55	7,78
Seguretat*	6,99	4,32	6,82	7,10	4,41
Impacte ambiental	-	8,54	6,27	4,51	5,14

*En el cas del transport públic es tracta de la seguretat personal, mentre que en la resta de modes fa referència a l'accidentalitat

Valoració de la qualitat dels mitjans de transport públic

- **Freqüència de pas i rapidesa:** en general, els modes de transport ferroviaris (el metro i els FGC especialment) són els més ben valorats, enfront del servei d'autobusos urbans i interurbans.
- **Fiabilitat:** es manté la millor valoració dels modes ferroviaris, excepte del servei de rodalies prestat per Renfe.
- **Comoditat:** el tramvia és notablement el servei més ben valorat (8,01), seguit dels FGC (7,40), mentre que entre la resta de modes no s'aprecien pràcticament diferències.
- **Seguretat personal:** tramvia i FGC són els modes percebuts com més segurs, mentre que en l'extrem contrari se situa el metro.
- **Impacte ambiental:** en general, els modes ferroviaris, i especialment el tramvia (7,51), són els més ben valorats.

Ítem	Tramvia	FGC	Metro	Bus TMB	Altres bus urbà	Bus interurbà	Renfe Rodalies	Transport públic
Freqüència de pas	6,56	7,17	7,15	5,50	5,55	5,23	6,04	6,26
Rapidesa	7,18	7,43	7,79	6,09	5,92	5,69	6,25	6,68
Fiabilitat	7,57	7,54	7,21	5,79	5,88	5,70	5,23	6,58
Comoditat	8,01	7,39	6,26	6,33	6,44	6,31	6,30	6,82
Seguretat personal	7,59	7,31	5,81	6,40	6,78	6,64	6,28	6,82
Impacte ambiental	7,48	6,78	6,50	5,41	5,74	5,43	6,18	6,27
Valoració global	7,04	6,82	6,22	6,18	5,85	5,58	5,46	6,61

Les mesures dirigides a aprofundir en la seguretat viària, a favor del vianant i pacificadores del trànsit (control fotogràfic als semàfors, major temps de pas als vianants, etc) **són més ben acceptades que les relatives a la gestió de l'espai viari**, especialment que les que aposten per reduir l'espai d'aparcament gratuït, que obtenen les pitjors valoracions.

Mesures de mobilitat: valoració mitjana	RMB	Barcelona
S'han de col·locar sistemes de control fotogràfic als semàfors	7,86	7,98
Als semàfors de les grans avingudes, s'ha de donar més temps de pas als vianants	7,28	7,56
Els residents als centres de la ciutat han de tenir un tractament especial per aparcar en el seu barri	7,06	7,40
A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h	6,90	6,67
S'han de crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes	6,71	6,61
S'han de transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,49	6,46
A les cruïlles amb semàfors s'ha de donar més temps de pas als autobusos i tramvies	5,97	6,12
S'ha de deixar més espai per a la càrrega i descàrrega	4,99	4,97
S'han de treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat	2,67	2,94

S'ha demanat als entrevistats que disposen de cotxe o moto quin és el lloc on aparcuen aquests vehicles habitualment.

L'aparcament en propietat, lloguer o concessió és majoritari, tant en el cas de la moto (77,6%) com en el del cotxe (70,4%), molt per sobre de l'aparcament al carrer (27,3%).

Lloc d'aparcament	Tipus de vehicle			
	Cotxe		Moto	
(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	662.165	26,1%	82.797	15,1%
(Al carrer) Sobre la vorera	29.465	1,2%	29.348	5,3%
(Al carrer) En doble fila	2.969	0,1%	-	-
Al carrer	694.599	27,3%	112.145	20,4%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	1.789.169	70,4%	426.108	77,6%
Zona blava	12.839	0,5%	-	-
Àrea verda	31.757	1,2%	-	-
Aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius	1.395	0,1%	-	-
Altres	11.924	0,5%	10.743	2,0%
Altres zones de pagament	57.914	2,3%	10.743	2,0%
Total	2.541.682	100,0%	548.996	100,0%

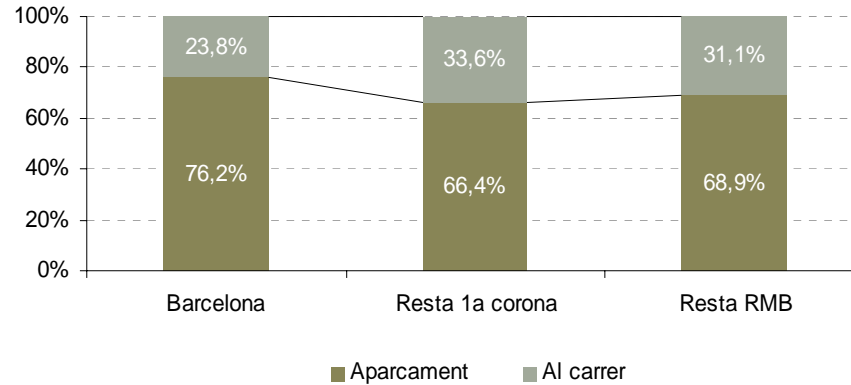
L'aparcament segons corona de residència



Autoritat
del Transport
Metropolità

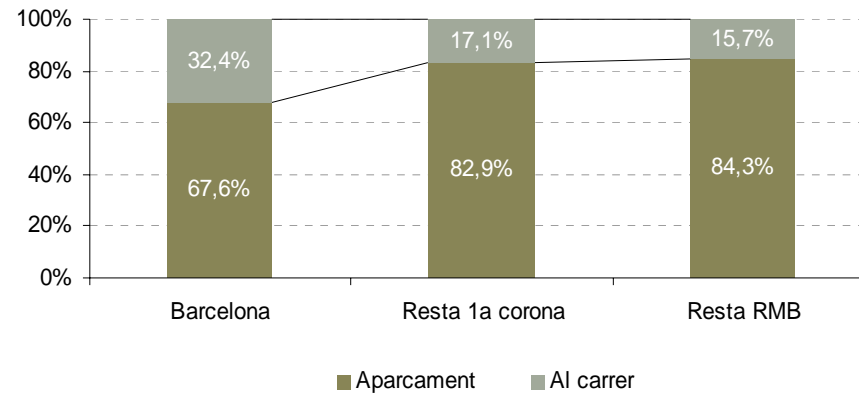


Cotxe



- Pel que fa al cotxe, la ciutat de **Barcelona és l'àmbit on més ús es fa de l'aparcament privat.**

Moto



- Per contra, **Barcelona és on més s'aparca la moto al carrer.**

9. Fitxa tècnica

Univers.- Residents a la RMB de 16 i més anys.

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 4.754 individus a la RMB i per 1.509 a la ciutat de Barcelona. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,5\%$ (residents RMB) i $\pm 2,6\%$ (residents Barcelona).

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp.- Instituto DYM.

Període d'enquestació.- Del 16 de maig al 15 de juny de 2007

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).