



ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2008 (EMEF 2008)

Resultats per la Regió Metropolitana de Barcelona



Presentació	4
LA MOBILITAT EN DIA FEINER	8
1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents a la RMB	9
1.1. Perfils de mobilitat	10
1.2. Anàlisi territorial	11
1.3. Anàlisi sociodemogràfica	13
2. Motiu de desplaçament	14
2.1. Dades generals	15
2.2. Anàlisi territorial	19
3. Mode de transport	23
3.1. Dades generals	24
3.2. Anàlisi territorial	29
3.3. Multimodalitat i cadenes modals	33
3.4. Títol de transport	37
3.5. Lloc d'aparcament	39
4. Motiu de desplaçament i mode de transport	42
4.1. Dades generals	43
4.2. Anàlisi territorial	44
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments	46
5.1. Distribució horària dels desplaçaments	47
5.2. Durada mitjana dels desplaçaments	59

Índex

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat	63
6.1. Presentació	64
6.2. Corones metropolitanes	65
6.3. Comarques metropolitanes	75
6.4. Indicadors de síntesi	87
7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població	90
7.1. Grau de mobilitat	91
7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població	93
8. Comparativa EMEF 2007 – EMEF 2008	99

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

103

1. Ús subjectiu dels modes de transport	104
1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	105
1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats	111
2. Valoració dels modes de transport	125
2.1. Valoració dels mitjans de transport	126
2.2. Valoració de la qualitat del transport	130
3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat: avaluació ciutadana	139
3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat	140
3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic	144
4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat	153
4.1. Disponibilitat de permís de conduir	154
4.2. Disponibilitat de vehicle privat	158
5. Aparcament	161
5.1. Dades generals	162
5.2. Variables territorials	163
5.3. Variables sociodemogràfiques	166
Fitxa tècnica	167
Qüestionari	169

PRESENTACIÓ

Presentació

L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) l'any 2008 de la població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona de 16 i més anys.

L'informe s'ha dividit en dues parts:

- Una primera part on es tracten els aspectes de la mobilitat en dia feiner.
- Una segona part on es fa una anàlisi subjectiva de la mobilitat a partir de les percepcions dels entrevistats.

PART 1. LA MOBILITAT EN DIA FEINER

- La població es divideix en dos grans grups segons les seves pautes de mobilitat: d'una banda, la **població general** i, de l'altra, els **professionals de la mobilitat**, que engloba totes aquelles persones que es caracteritzen pel fet que l'acció de desplaçar-se és un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc).
- La informació recollida en aquesta primera part es centra sobre cadascun dels desplaçaments realitzats per la població general i es refereix als aspectes següents:
 - El motiu de desplaçament.
 - El mitjà de transport utilitzat.
 - L'hora d'inici del desplaçament.
 - La durada (en minuts) del desplaçament.
 - L'origen i la destinació del desplaçament.
 - La mobilitat diferencial segons el segment de població.
- Tot i que en aquest informe s'analitzen els desplaçaments de la població general, entre els que s'inclouen els desplaçaments *in itinere* dels professionals (ja que els realitza igualment qualsevol altre treballador), dins de l'anàlisi dels perfils de mobilitat s'han inclòs les dades dels professionals de la mobilitat relatives als desplaçaments *in labore*. El fet que en la resta de l'informe no es consideri la mobilitat professional es deu a que per les seves característiques no permet ser enregistrada amb la mateixa precisió que en el cas de la població general i, per tant, no es recull la mateixa informació. D'altra banda, la mostra obtinguda de professionals de la mobilitat no és prou gran per permetre analitzar-los com un col·lectiu independent.

Presentació

PART 2. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En aquesta segona part de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels ciutadans vers alguns dels elements que conflueixen en la mobilitat. Els temes tractats són:
 - L'ús subjectiu dels modes de transport.
 - La valoració dels modes de transport.
 - L'avaluació d'algunes actuacions i propostes en matèria de mobilitat.
 - La disponibilitat de permís de conduir, de vehicle privat i d'aparcament.

Presentació

- Els resultats presentats en aquest informe fan referència al conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona i, quan la grandària ho permet, a dues desagregacions territorials:
 - **Corones metropolitanes:** Barcelona, resta Primera Corona i resta de la Regió Metropolitana de Barcelona.
 - **Comarques metropolitanes:** Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental.
- A part de la referència territorial, al llarg de l'informe també es fa una anàlisi dels resultats segons variables sociodemogràfiques. En concret segons:
 - **Gènere**
 - **Grups d'edat**
 - **Situació professional**
- En la segona part de l'informe, la dimensió subjectiva de la mobilitat, s'introdueixen les variables territorials i sociodemogràfiques següents:
 - Context urbanístic
 - Context arquitectònic
 - Nivell d'estudis
 - Disposició de permís de conduir
 - Disponibilitat de vehicle motoritzat
 - País de naixement
 - Classe social

Per efecte dels arrodoniments en la ponderació dels desplaçaments, és possible que algunes dades desagregades no sumin exactament el nombre total de desplaçaments. Aquest fet només afecta el darrer dígit i no comporta una interpretació incorrecta.

LA MOBILITAT EN DIA FEINER

1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT DELS RESIDENTS A LA RMB

1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents a la RMB

1.1. Perfils de mobilitat

- Els residents a la RMB es poden classificar en dues tipologies bàsiques segons les seves pautes de mobilitat: població general i professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, etc). Dins del primer grup s'ha distingit entre població general amb mobilitat i sense mobilitat.
- En un dia feiner, la població general mòbil realitza un total de 14,3 milions de desplaçaments, que equival a 3,64 desplaçaments per persona, mentre que els professionals de la mobilitat, que representen l'1,0% del total de la població, realitzen un total de 724.544 desplaçaments, amb un promig diari de 16,81 desplaçaments per persona.

	Individus		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	3.919.817	92,9%	14.250.255	95,2%	3,64
Població general sense mobilitat	298.867	7,1%	0	0,0%	0,00
Total població general	4.218.684	100,0%	14.250.255	95,2%	3,38
Professionals	43.098*	1,0%	724.544	4,8%	16,81
Total	4.218.684	100,0%	14.974.799	100,0%	3,55

*Els 43.098 individus professionals formen part dels 3.919.817 individus de la població general amb mobilitat.

1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents a la RMB

1.2. Anàlisi territorial

- El promig de desplaçaments diaris de la població general no presenta diferències significatives segons corones metropolitanes.

		Individus		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.325.862	93,3%	4.768.916	3,60
	Població general sense mobilitat	95.071	6,7%	-	-
	Total	1.420.933	100,0%	4.768.916	3,36
Resta Primera Corona	Població general amb mobilitat	960.891	92,7%	3.395.658	3,53
	Població general sense mobilitat	76.169	7,3%	-	-
	Total	1.037.060	100,0%	3.395.658	3,27
Resta RMB	Població general amb mobilitat	1.633.063	92,8%	6.085.680	3,73
	Població general sense mobilitat	127.627	7,2%	-	-
	Total	1.760.690	100,0%	6.085.680	3,46
Total	Població general amb mobilitat	3.919.817	92,9%	14.250.255	3,64
	Població general sense mobilitat	298.867	7,1%	-	-
	Total	4.218.684	100,0%	14.250.255	3,38

1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents a la RMB

1.2. Anàlisi territorial

- Tot i que no s'observen diferències significatives en la distribució de la població mòbil i no mòbil ni dels desplaçaments segons la comarca de residència, el Barcelonès és la comarca amb un promig de desplaçaments per persona i dia més baix.

		Individus		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Alt Penedès	Població general amb mobilitat	78.537	91,9%	301.950	3,84
	Població general sense mobilitat	6.898	8,1%	-	-
	Total	85.435	100,0%	301.950	3,53
Baix Llobregat	Població general amb mobilitat	613.261	93,3%	2.210.269	3,60
	Població general sense mobilitat	44.383	6,7%	-	-
	Total	657.644	100,0%	2.210.269	3,36
Barcelonès	Població general amb mobilitat	1.825.743	93,0%	6.494.260	3,56
	Població general sense mobilitat	137.674	7,0%	-	-
	Total	1.963.418	100,0%	6.494.260	3,31
Garraf	Població general amb mobilitat	108.834	92,2%	414.786	3,81
	Població general sense mobilitat	9.171	7,8%	-	-
	Total	118.005	100,0%	414.786	3,51
Maresme	Població general amb mobilitat	331.548	93,1%	1.239.651	3,74
	Població general sense mobilitat	24.632	6,9%	-	-
	Total	356.180	100,0%	1.239.651	3,48
Vallès Occidental	Població general amb mobilitat	670.738	93,2%	2.526.417	3,77
	Població general sense mobilitat	48.970	6,8%	-	-
	Total	719.709	100,0%	2.526.417	3,51
Vallès Oriental	Població general amb mobilitat	291.154	91,5%	1.062.922	3,65
	Població general sense mobilitat	27.140	8,5%	-	-
	Total	318.294	100,0%	1.062.922	3,34
Total	Població general amb mobilitat	3.919.817	92,9%	14.250.255	3,64
	Població general sense mobilitat	298.867	7,1%	-	-
	Total	4.218.684	100,0%	14.250.255	3,38

1. Característiques bàsiques de la mobilitat dels residents a la RMB

1.3. Anàlisi sociodemogràfica

- Per tal de caracteritzar la població no mòbil, la taula següent mostra la seva distribució segons els segments sociodemogràfics considerats. S'hi observa com, respecte de la distribució de la població general, hi ha una major proporció de dones, de persones de 65 anys o més, de pensionistes o jubilats i de persones dedicades a les tasques de la llar que no es mouen.

	Distribució dins el grup no mòbil	Distribució pel total de la població RMB	Ràtio*
Homes	36,6%	49,8%	0,73
Dones	63,4%	50,2%	1,26
16 a 29 anys	10,6%	21,6%	0,49
30 a 64 anys	44,1%	61,1%	0,72
65 o més anys	45,3%	17,3%	2,62
Estudiant	5,6%	11,2%	0,50
Tasques de la llar	11,7%	8,3%	1,41
Jubilat o pensionista	51,7%	22,1%	2,33
Ocupats	25,3%	52,5%	0,48
Aturats	5,7%	5,9%	0,96
Total	100,0%	100,0%	1,00

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

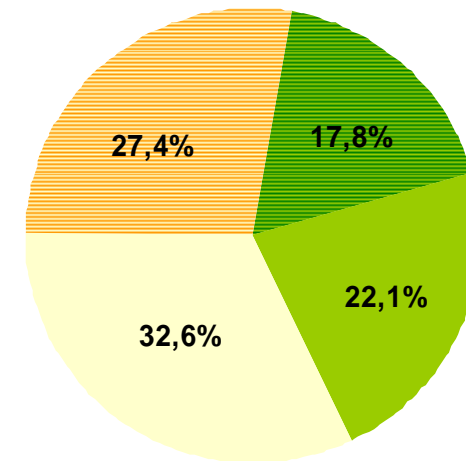
2. MOTIU DE DESPLAÇAMENT

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

- Dels 14,3 milions de desplaçaments diaris que realitza la població resident a la RMB, el 32,6% són per motius personals, un 22,1% són per motius ocupacionals i el 45,2% restant correspon a les tornades a casa (el 27,4% des d'un motiu personal i el 17,8% des d'un motiu ocupacional).
- La tornada a casa es distribueix d'acord amb el motiu de desplaçament al qual va associat, i el fet de que no siguin exactament iguals mostra que no tots els desplaçaments són pendulars.

Motiu de desplaçament	Desplaçaments	
	Absoluts	%
Mobilitat ocupacional	3.152.644	22,1%
Mobilitat personal	4.652.200	32,6%
Tornada a casa ocupacional	2.542.387	17,8%
Tornada a casa personal	3.903.024	27,4%
Total	14.250.255	100,0%



- Mobilitat ocupacional
- Mobilitat personal
- Tornada a casa ocupacional
- Tornada a casa personal

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

- L'anàlisi desagregada dels motius de desplaçament mostra com el treball és el motiu amb un percentatge de desplaçaments més elevat (17,9%) seguit, amb menor proporció, de les compres quotidianes (7,6%) i de l'acompanyar a persones (6,0%).

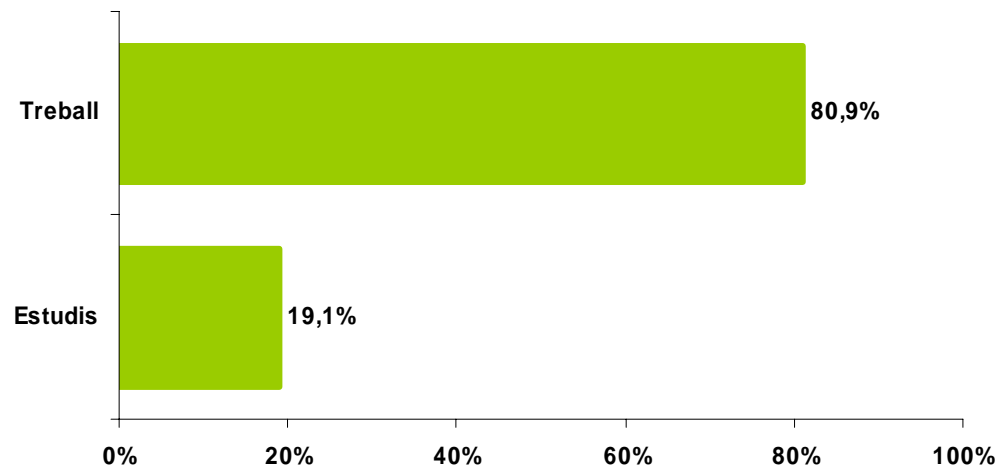
Motiu de desplaçament	Desplaçaments	%
Treball	2.551.715	17,9%
Estudis	600.929	4,2%
Mobilitat ocupacional	3.152.644	22,1%
Compres quotidianes	1.079.060	7,6%
Compres no quotidianes	155.435	1,1%
Metge/Hospital	315.512	2,2%
Visita amic/familiar	452.798	3,2%
Acompanyar persones	848.152	6,0%
Gestions personals	552.007	3,9%
Oci/diversió	721.942	5,1%
Dinar/sopar/restaurant	89.488	0,6%
Passeig	415.077	2,9%
Altres motius	22.727	0,2%
Mobilitat personal	4.652.200	32,6%
Tornada a casa ocupacional	2.542.387	17,8%
Tornada a casa personal	3.903.024	27,4%
Tornada a casa	6.445.410	45,2%
Total	14.250.255	100,0%

2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

Mobilitat ocupacional

- En la mobilitat ocupacional, els desplaçaments per motiu de treball (80,9%) predominen sobre els motivats pels estudis (19,1%).

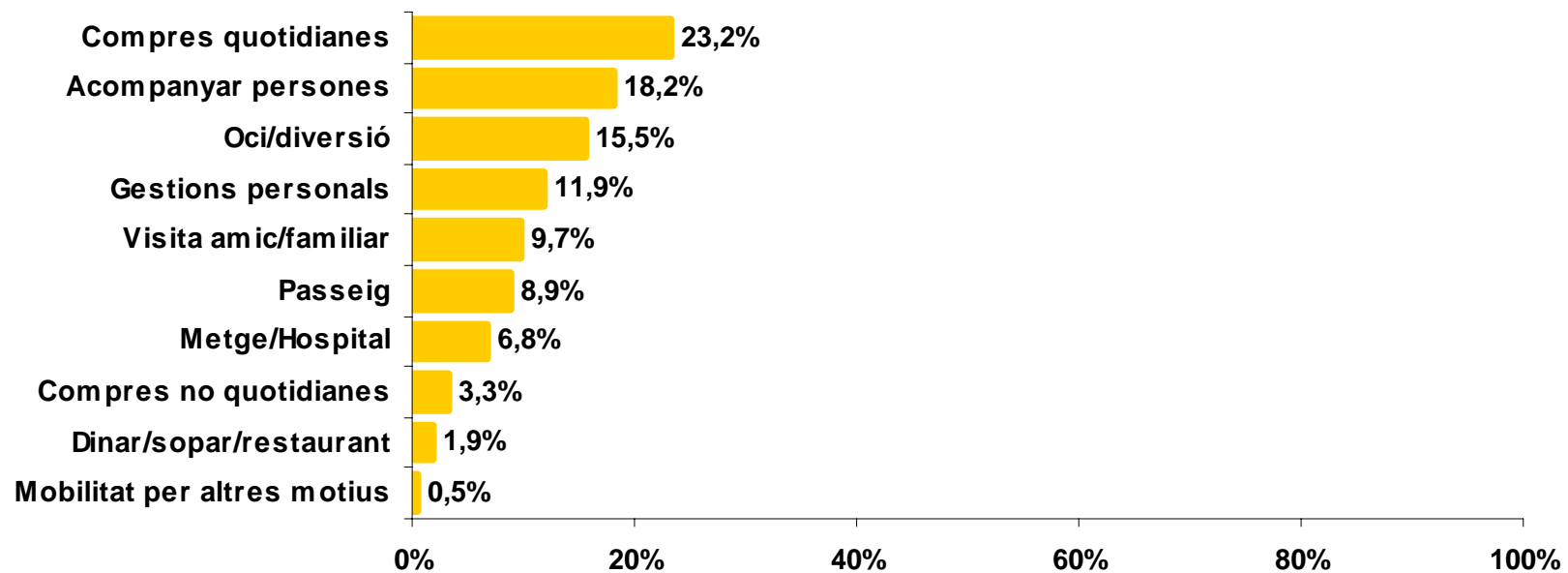


2. Motiu de desplaçament

2.1. Dades generals

Mobilitat personal

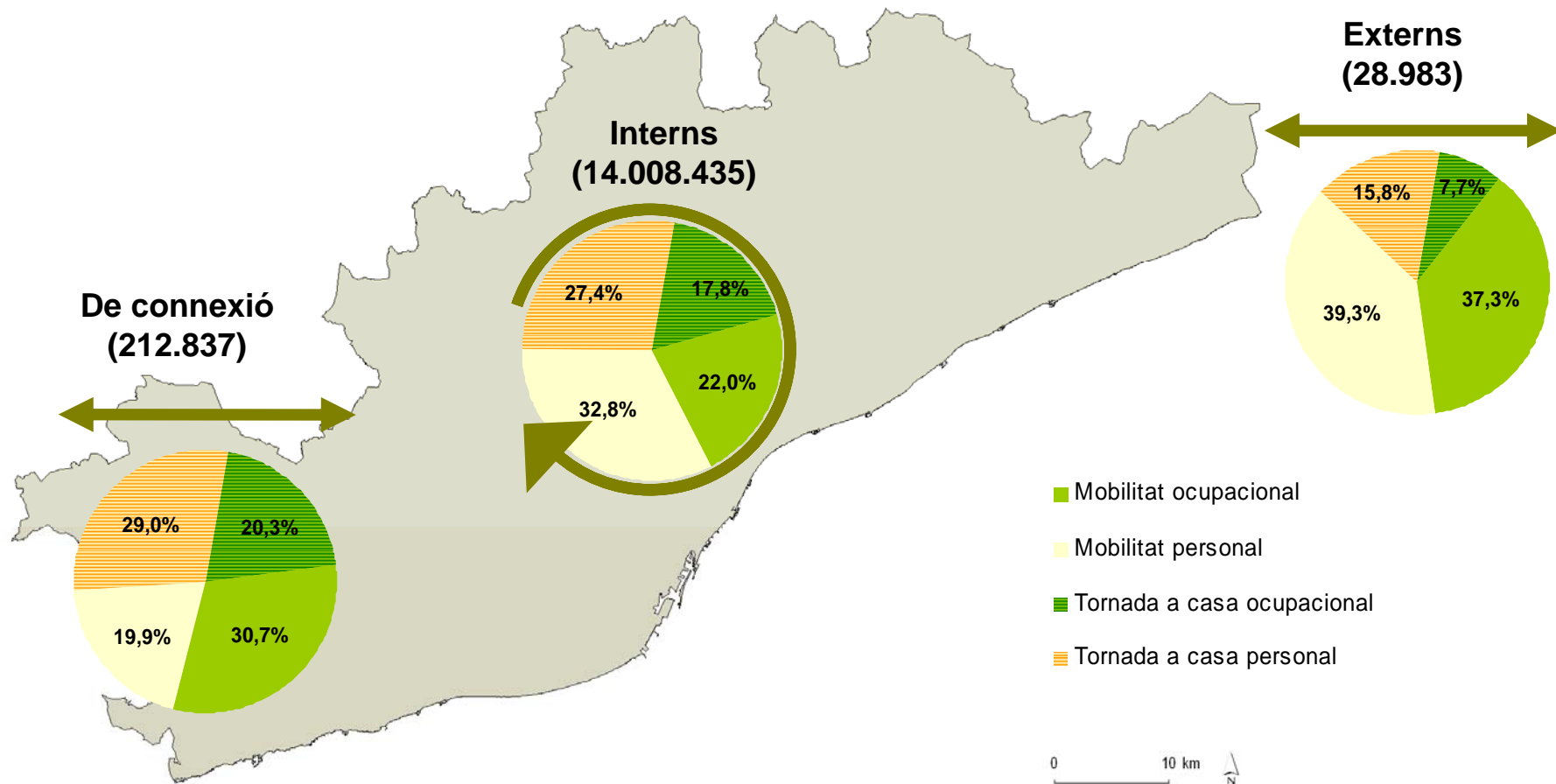
- Entre la mobilitat personal, les compres quotidianes són el motiu principal de desplaçament (23,2%), seguit de l'acompanyar a persones (18,2%), de l'oci i la diversió (15,5%), de les gestions personals (11,9%) i de les visites a amics o familiars (9,7%).



2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

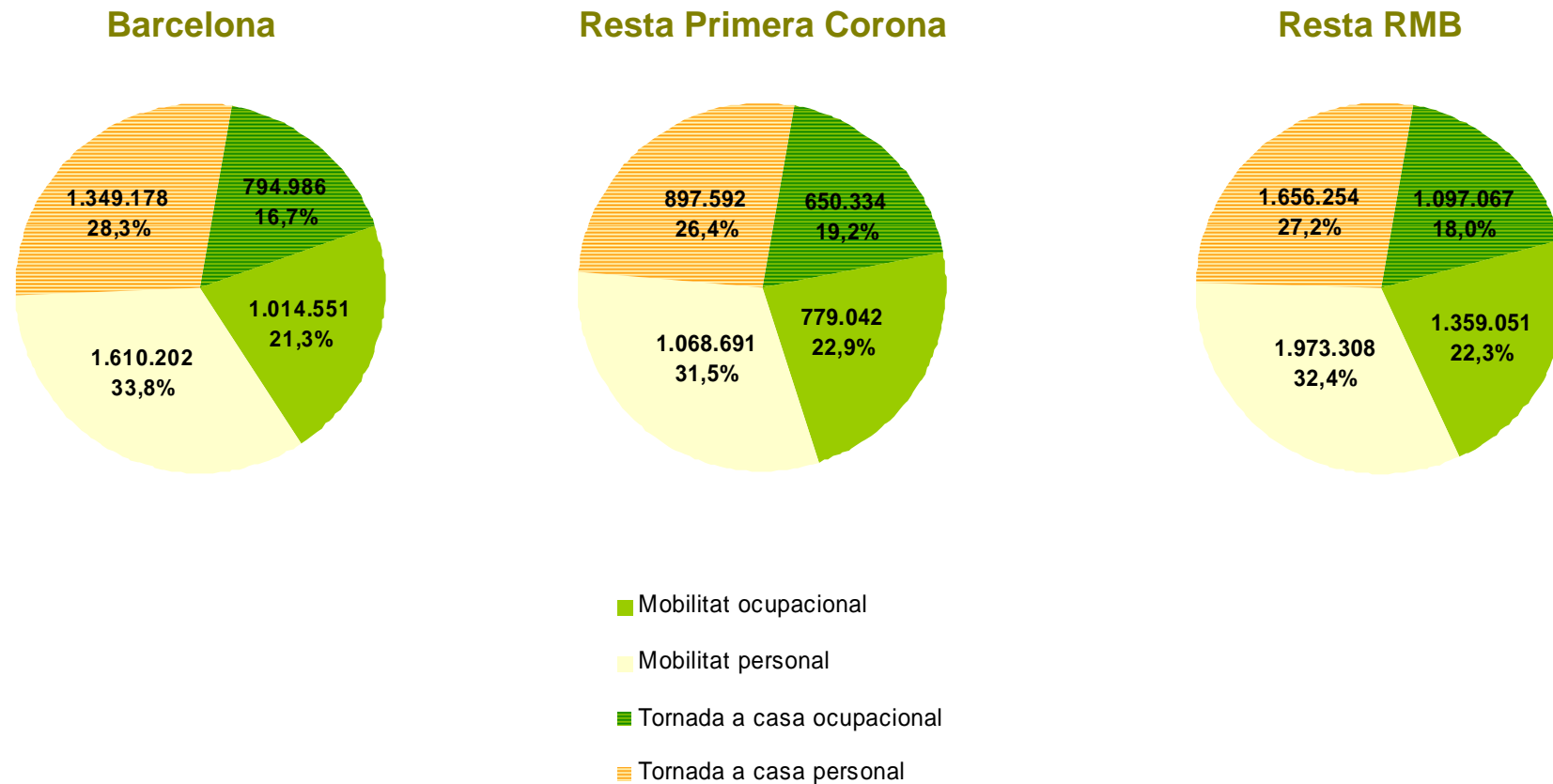
- La distribució dels motius varia segons el tipus de desplaçament: en els desplaçaments de caràcter intern a la RMB la mobilitat personal és majoritària, mentre que en els de connexió predomina la mobilitat ocupacional.



2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

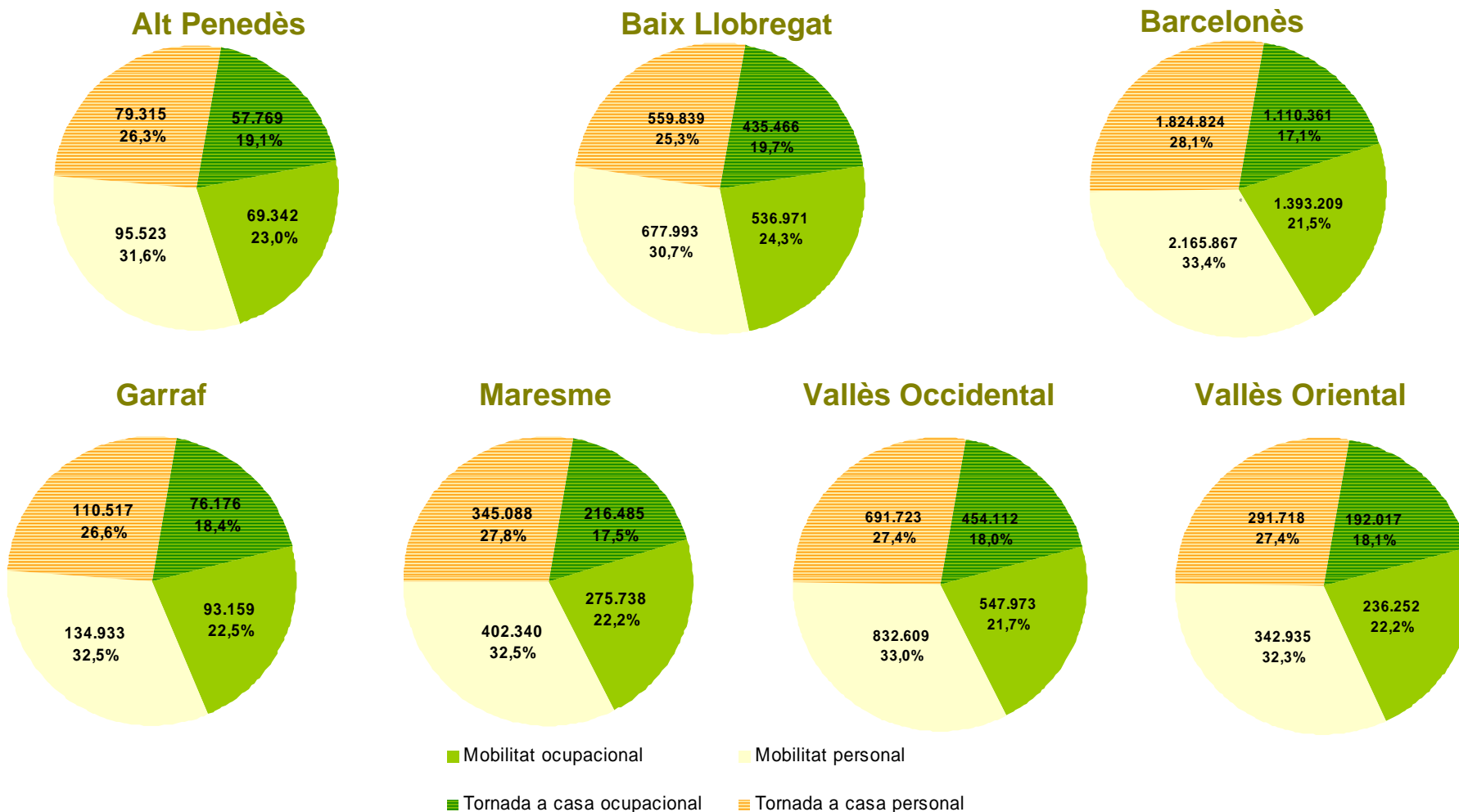
- La distribució dels motius de desplaçament és similar en les tres corones metropolitanes de la Regió Metropolitana de Barcelona, amb un predomini de la mobilitat personal sobre l'ocupacional.



2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

- L'anàlisi per comarques mostra també com la mobilitat personal predomina sobre l'ocupacional en tots els àmbits.



2. Motiu de desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

Motiu de desplaçament	Corona			Comarca						RMB	
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental		Vallès Oriental
Treball	795.586	631.316	1.124.813	57.368	444.673	1.103.939	79.041	232.589	438.408	195.699	2.551.715
Estudis	218.966	147.726	234.238	11.974	92.298	289.270	14.119	43.150	109.566	40.553	600.929
Mobilitat ocupacional	1.014.551	779.042	1.359.051	69.342	536.971	1.393.209	93.159	275.738	547.973	236.252	3.152.644
Compres quotidianes	367.859	253.285	457.917	22.202	153.422	500.568	36.623	93.538	198.358	74.349	1.079.060
Compres no quotidianes	70.323	31.192	53.920	1.452	18.115	88.399	1.948	11.335	24.681	9.503	155.435
Metge/Hospital	124.793	66.887	123.832	5.348	36.897	168.141	8.367	17.790	52.913	26.057	315.512
Visita amic/familiar	154.661	97.513	200.624	6.275	67.169	208.248	10.397	24.657	95.245	40.807	452.798
Acompnyar persones	227.818	223.270	397.064	23.358	154.409	323.878	24.899	81.714	159.983	79.912	848.152
Gestions personals	199.123	114.774	238.110	11.643	78.416	255.230	12.884	58.853	107.527	27.454	552.007
Oci/diversió	278.058	162.441	281.443	15.829	106.073	361.324	19.782	55.130	108.442	55.362	721.942
Dinar/sopar/restaurant	40.226	7.406	41.856	1.802	2.396	47.632	2.445	11.594	14.639	8.979	89.488
Passeig	143.227	104.589	167.262	7.613	56.380	205.377	15.483	46.174	64.951	19.100	415.077
Mobilitat per altres motius	4.113	7.333	11.281	0	4.715	7.070	2.105	1.555	5.870	1.413	22.727
Mobilitat personal	1.610.202	1.068.691	1.973.308	95.523	677.993	2.165.867	134.933	402.340	832.609	342.935	4.652.200
Tornada a casa ocupacional	794.986	650.334	1.097.067	57.769	435.466	1.110.361	76.176	216.485	454.112	192.017	2.542.387
Tornada a casa personal	1.349.178	897.592	1.656.254	79.315	559.839	1.824.824	110.517	345.088	691.723	291.718	3.903.024
Tornada a casa	2.144.163	1.547.925	2.753.322	137.084	995.305	2.935.184	186.694	561.573	1.145.835	483.735	6.445.410
Total	4.768.916	3.395.658	6.085.680	301.950	2.210.269	6.494.260	414.786	1.239.651	2.526.417	1.062.922	14.250.255

Motiu de desplaçament	Corona			Comarca						RMB	
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental		Vallès Oriental
Treball	16,7%	18,6%	18,5%	19,0%	20,1%	17,0%	19,1%	18,8%	17,4%	18,4%	17,9%
Estudis	4,6%	4,4%	3,8%	4,0%	4,2%	4,5%	3,4%	3,5%	4,3%	3,8%	4,2%
Mobilitat ocupacional	21,3%	22,9%	22,3%	23,0%	24,3%	21,5%	22,5%	22,2%	21,7%	22,2%	22,1%
Compres quotidianes	7,7%	7,5%	7,5%	7,4%	6,9%	7,7%	8,8%	7,5%	7,9%	7,0%	7,6%
Compres no quotidianes	1,5%	0,9%	0,9%	0,5%	0,8%	1,4%	0,5%	0,9%	1,0%	0,9%	1,1%
Metge/Hospital	2,6%	2,0%	2,0%	1,8%	1,7%	2,6%	2,0%	1,4%	2,1%	2,5%	2,2%
Visita amic/familiar	3,2%	2,9%	3,3%	2,1%	3,0%	3,2%	2,5%	2,0%	3,8%	3,8%	3,2%
Acompnyar persones	4,8%	6,6%	6,5%	7,7%	7,0%	5,0%	6,0%	6,6%	6,3%	7,5%	6,0%
Gestions personals	4,2%	3,4%	3,9%	3,9%	3,5%	3,9%	3,1%	4,7%	4,3%	2,6%	3,9%
Oci/diversió	5,8%	4,8%	4,6%	5,2%	4,8%	5,6%	4,8%	4,4%	4,3%	5,2%	5,1%
Dinar/sopar/restaurant	0,8%	0,2%	0,7%	0,6%	0,1%	0,7%	0,6%	0,9%	0,6%	0,8%	0,6%
Passeig	3,0%	3,1%	2,7%	2,5%	2,6%	3,2%	3,7%	3,7%	2,6%	1,8%	2,9%
Mobilitat per altres motius	0,1%	0,2%	0,2%	0,0%	0,2%	0,1%	0,5%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%
Mobilitat personal	33,8%	31,5%	32,4%	31,6%	30,7%	33,4%	32,5%	32,5%	33,0%	32,3%	32,6%
Tornada a casa ocupacional	16,7%	19,2%	18,0%	19,1%	19,7%	17,1%	18,4%	17,5%	18,0%	18,1%	17,8%
Tornada a casa personal	28,3%	26,4%	27,2%	26,3%	25,3%	28,1%	26,6%	27,8%	27,4%	27,4%	27,4%
Tornada a casa	45,0%	45,6%	45,2%	45,4%	45,0%	45,2%	45,0%	45,3%	45,4%	45,5%	45,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

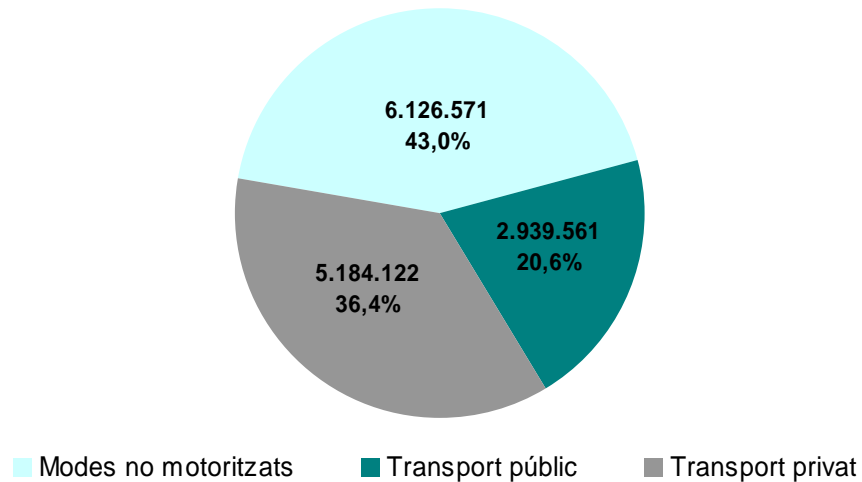
3. MODE DE TRANSPORT

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- Dels 14,3 milions de desplaçaments realitzats pels residents a la RMB en un dia feiner, el 43,0% es fan amb modes no motoritzats (a peu o en bicicleta), el 36,4% en transport privat i el 20,6% en transport públic.

Mode de transport	Desplaçaments	%
Modes no motoritzats	6.126.571	43,0%
Transport públic	2.939.561	20,6%
Transport privat	5.184.122	36,4%
Total	14.250.255	100,0%



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- Pel que fa al mitjà de transport principal, els desplaçaments a peu són majoritaris (42,0%), seguits dels realitzats en cotxe com a conductor (27,8%) i dels efectuats en transports públics regulars (metro, autobús, ferrocarril, etc).

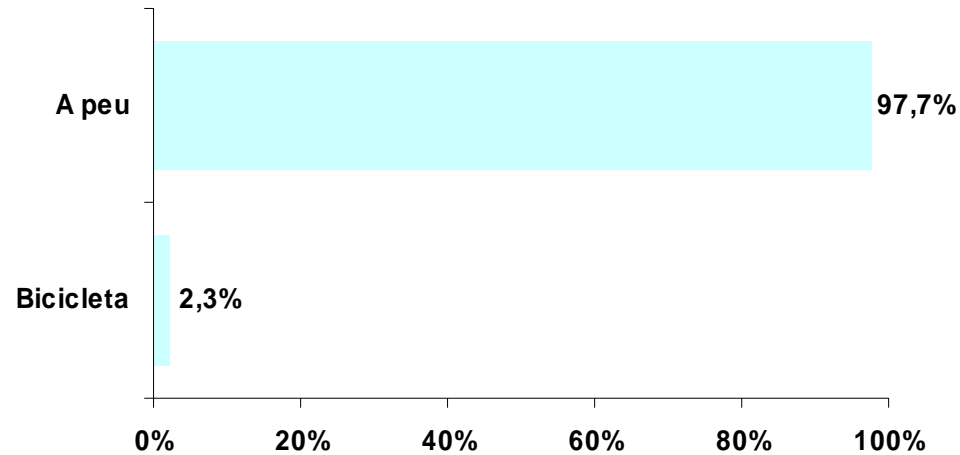
Mode de desplaçament	Desplaçaments	%
A peu	5.983.763	42,0%
Bicicleta	142.809	1,0%
Total modes no motoritzats	6.126.571	43,0%
Transport públic regular	2.824.944	19,8%
Autocars	43.054	0,3%
Taxi	60.969	0,4%
Altres transports públics	10.593	0,1%
Total transport públic	2.939.561	20,6%
Cotxe com a conductor	3.962.245	27,8%
Cotxe com a acompanyant	547.911	3,8%
Moto com a conductor	534.857	3,8%
Moto com a acompanyant	18.023	0,1%
Furgoneta/camió	119.302	0,8%
Altres vehicle privats	1.784	0,0%
Total transport privat	5.184.122	36,4%
TOTAL	14.250.255	100,0%

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Modes no motoritzats

- Gairebé la totalitat dels desplaçaments en modes no motoritzats es fan a peu (97,7%). La bicicleta només representa el 2,3% del total de desplaçaments realitzats en aquests modes.

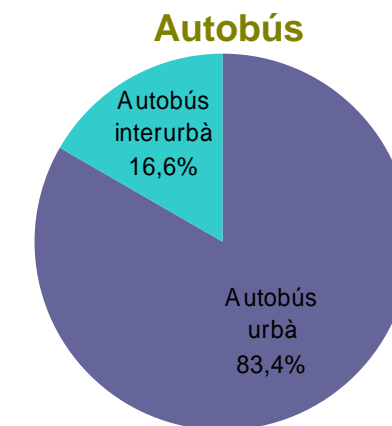
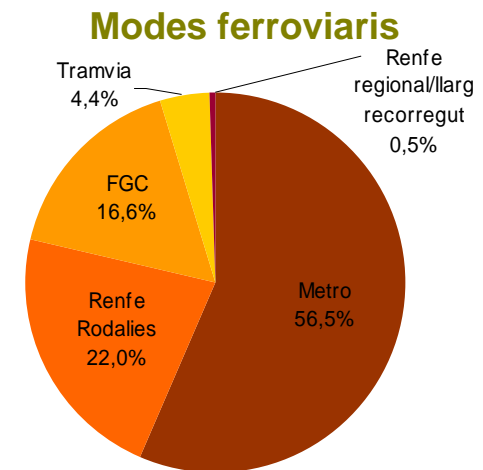
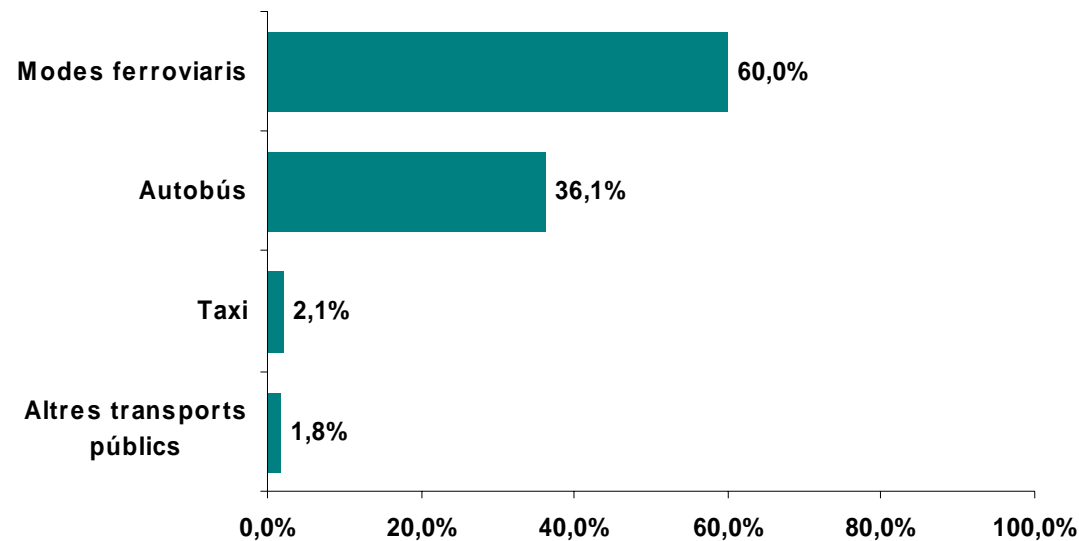


3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Transport públic

- En relació al transport públic, els mitjans més utilitzats són els modes ferroviaris (60,0%), seguits dels autobusos (36,1%). Entre els mitjans ferroviaris destaca el metro i el servei de Renfe Rodalies; en el cas de l'autobús, els serveis urbans són majoritaris.

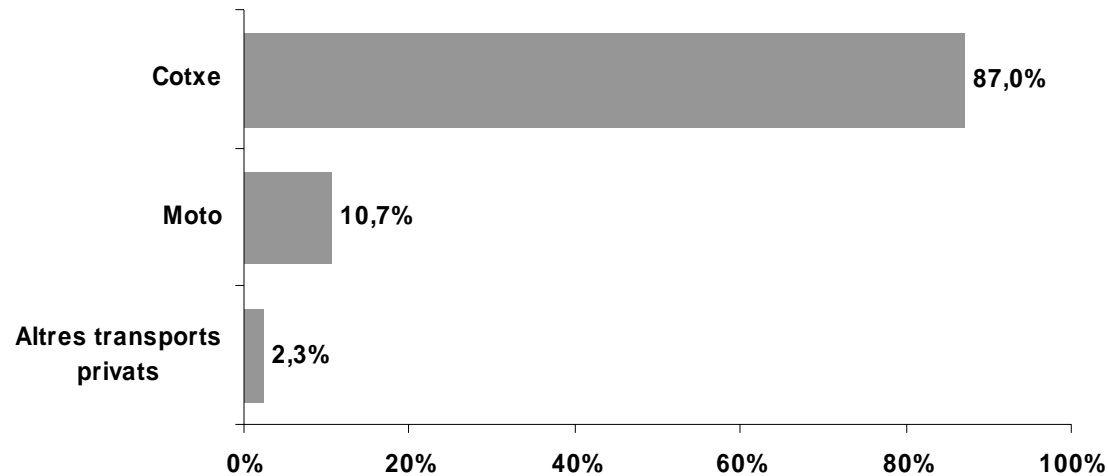


3. Mode de transport

3.1. Dades generals

Transport privat

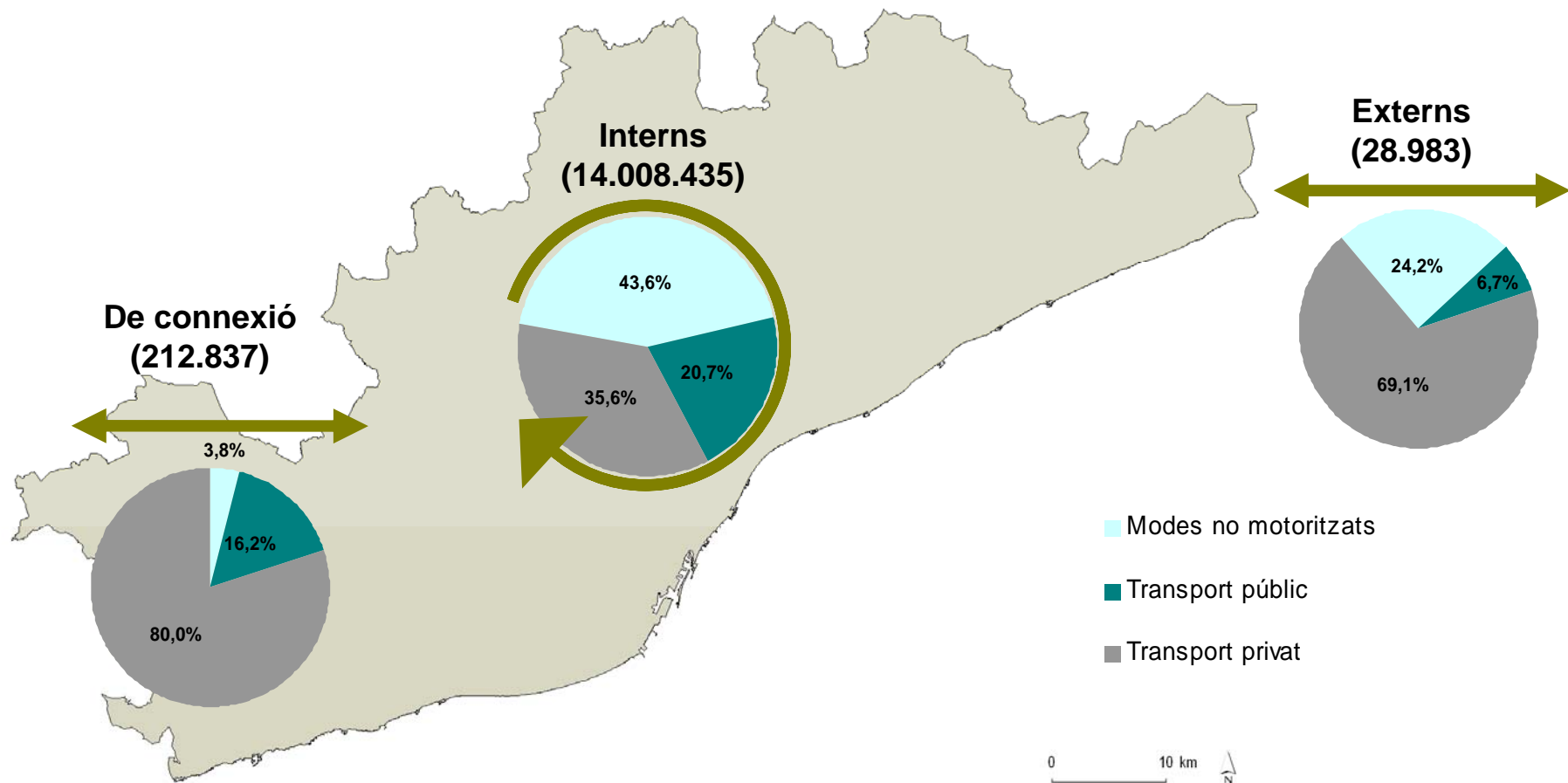
- Pel que fa als desplaçaments realitzats en transport privat, el cotxe és el vehicle predominant (87,0%), mentre que els desplaçaments en moto representen el 10,7% del total.



3. Mode de transport

3.2. Anàlisi territorial

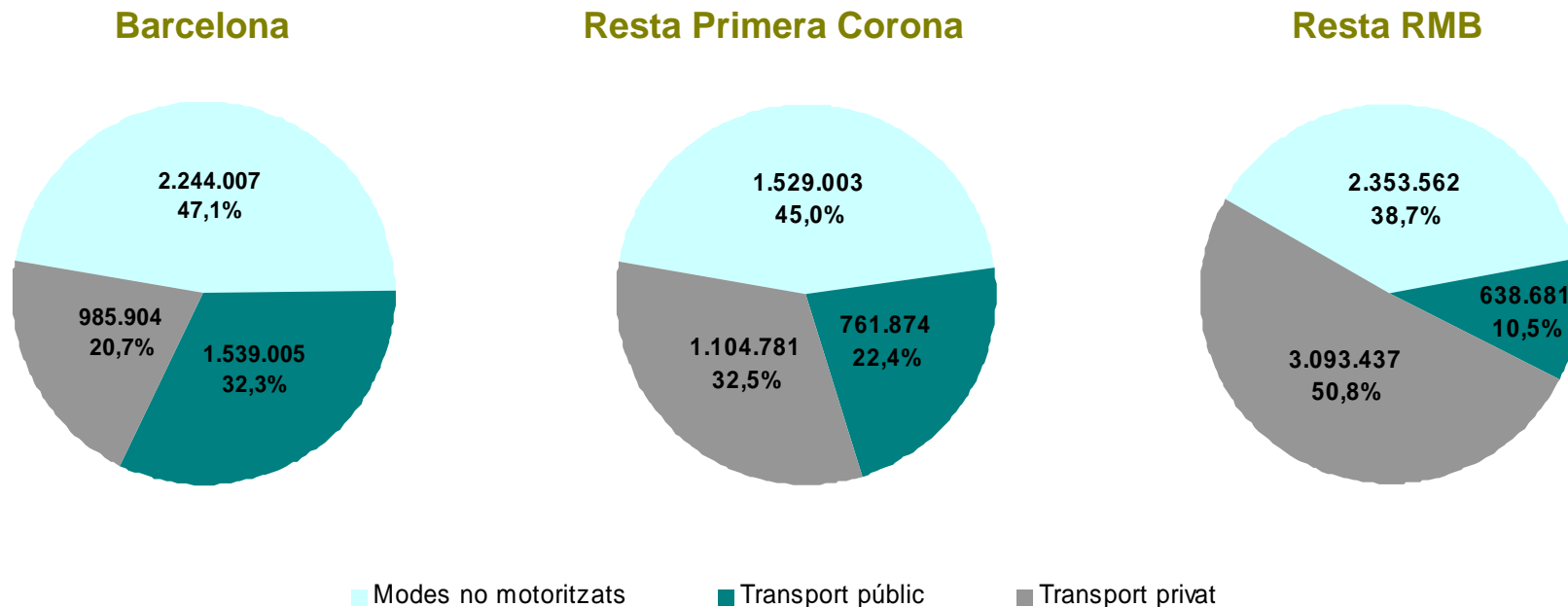
- La distribució modal varia significativament segons el tipus de desplaçament. Així, mentre que en els desplaçaments de caràcter intern predominen els modes no motoritzats (43,6%), en els de connexió pràcticament desapareixen i l'ús del transport públic es redueix a favor del transport privat (80,0%).



3. Mode de transport

3.2. Anàlisi territorial

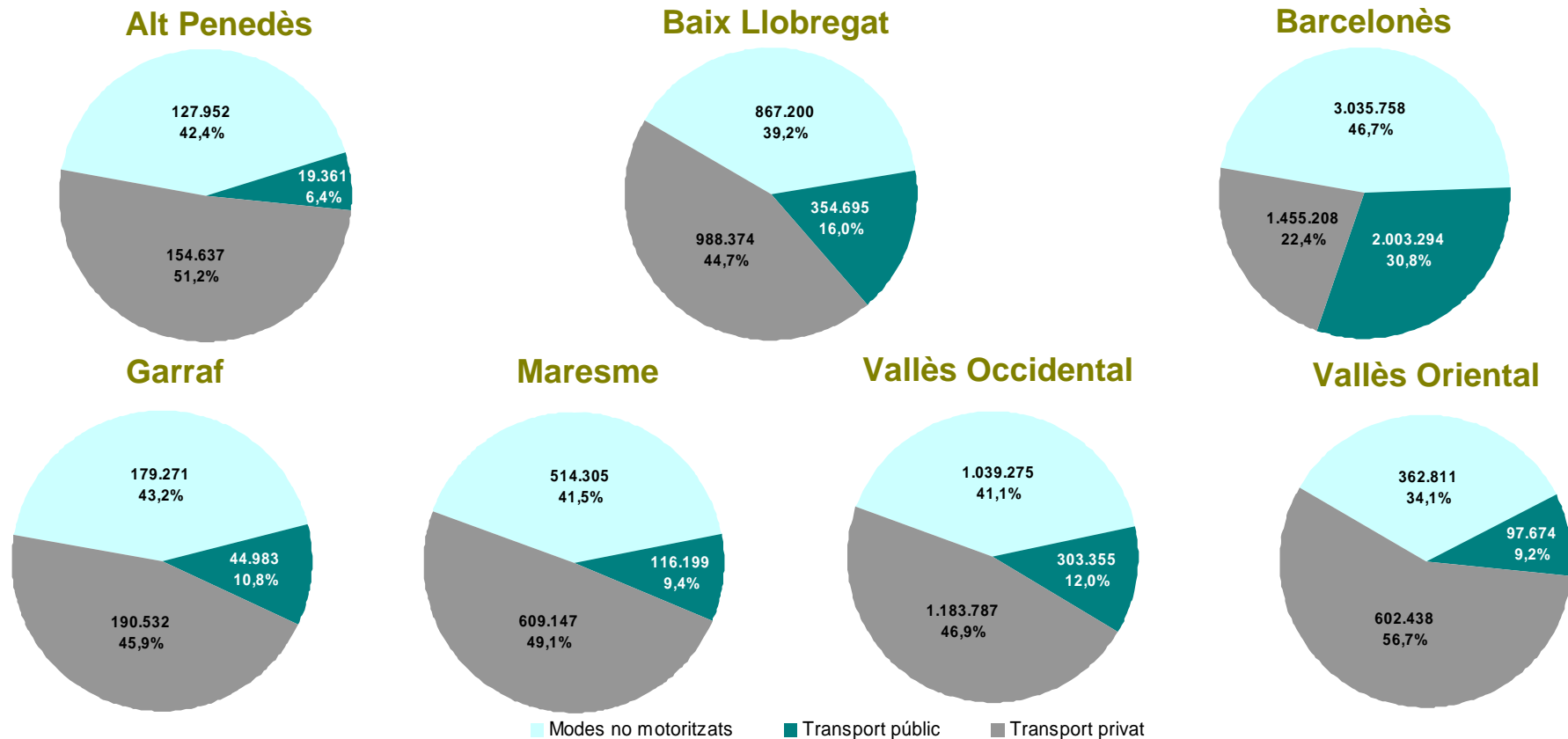
- La distribució modal dels desplaçaments varia significativament segons la corona de residència. La ciutat de Barcelona és l'àmbit on el transport públic té una major quota de mercat (32,3%), proporció que disminueix a mesura que ens allunyem de Barcelona en benefici del transport privat. Així, el transport privat esdevé majoritari a la resta de la RMB (50,8%). A Barcelona i a la resta de la Primera Corona els modes majoritaris són els no motoritzats (47,1% i 45,0%, respectivament), seguits del transport públic a Barcelona (32,3%) i del transport privat a la resta de la Primera Corona (32,5%).



3. Mode de transport

3.2. Anàlisi territorial

- La comarca del Barcelonès presenta un comportament modal diferent respecte de la resta de comarques, ja que és l'única on els desplaçaments realitzats en transport privat no són majoritaris: la seva quota de mercat (22,4%) és inferior a la del transport públic (30,8%) i, sobretot, a la dels modes no motoritzats (46,7%). El caràcter urbà i la major dotació de transport públic són els principals factors explicatius d'aquest fet.
- A la resta del territori metropolità el predomini del transport privat sobre el transport públic és clar, especialment al Vallès Oriental (56,7%) i a l'Alt Penedès (51,2%).



3. Mode de transport

3.2. Anàlisi territorial

	Corona			Comarca							RMB
	BCN	Resta Primera Corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	
A peu	2.179.942	1.501.804	2.302.017	126.174	854.113	2.959.766	174.491	498.547	1.017.559	353.112	5.983.763
Bicicleta	64.065	27.198	51.545	1.777	13.087	75.992	4.779	15.759	21.716	9.699	142.809
Total modes no motoritzats	2.244.007	1.529.003	2.353.562	127.952	867.200	3.035.758	179.271	514.305	1.039.275	362.811	6.126.571
Autobús	601.214	249.882	211.352	4.741	111.990	749.781	9.274	34.241	121.016	31.404	1.062.447
Metro	674.593	285.742	35.566	1.211	71.816	895.529	3.300	5.585	14.919	3.543	995.901
Tramvia	44.315	30.969	2.315	0	22.885	51.557	0	1.837	1.320	0	77.599
FGC	110.065	69.464	113.671	195	46.980	153.358	605	0	90.100	1.961	293.200
Rodalies Renfe	53.335	98.892	235.606	10.827	85.952	79.408	29.793	65.220	62.029	54.605	387.834
Taxi	45.899	9.567	5.503	0	4.031	52.538	150	1.056	2.231	964	60.969
Altres transports públics	9.584	17.358	34.669	2.388	11.041	21.123	1.862	8.261	11.740	5.197	61.611
Total transport públic	1.539.005	761.874	638.681	19.361	354.695	2.003.294	44.983	116.199	303.355	97.674	2.939.561
Cotxe com a conductor	569.919	842.168	2.550.157	134.251	812.277	917.115	147.842	483.741	959.147	507.872	3.962.245
Cotxe com a acompanyant	111.033	107.384	329.494	11.158	85.913	164.908	17.243	76.263	131.154	61.272	547.911
Moto com a conductor	278.272	129.626	126.959	7.358	78.893	327.481	20.644	30.413	50.817	19.251	534.857
Moto com a acompanyant	11.800	1.019	5.204	0	0	12.819	1.983	0	1.471	1.749	18.023
Altres transports privats	14.880	24.584	81.623	1.869	11.292	32.885	2.819	18.729	41.199	12.293	121.087
Total transport privat	985.904	1.104.781	3.093.437	154.637	988.374	1.455.208	190.532	609.147	1.183.787	602.438	5.184.122
Total	4.768.916	3.395.658	6.085.680	301.950	2.210.269	6.494.260	414.786	1.239.651	2.526.417	1.062.922	14.250.255

	Corona			Comarca							RMB
	BCN	Resta Primera Corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	
A peu	45,7%	44,2%	37,8%	41,8%	38,6%	45,6%	42,1%	40,2%	40,3%	33,2%	42,0%
Bicicleta	1,3%	0,8%	0,8%	0,6%	0,6%	1,2%	1,2%	1,3%	0,9%	0,9%	1,0%
Total modes no motoritzats	47,1%	45,0%	38,7%	42,4%	39,2%	46,7%	43,2%	41,5%	41,1%	34,1%	43,0%
Autobús	12,6%	7,4%	3,5%	1,6%	5,1%	11,5%	2,2%	2,8%	4,8%	3,0%	7,5%
Metro	14,1%	8,4%	0,6%	0,4%	3,2%	13,8%	0,8%	0,5%	0,6%	0,3%	7,0%
Tramvia	0,9%	0,9%	0,0%	0,0%	1,0%	0,8%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,5%
FGC	2,3%	2,0%	1,9%	0,1%	2,1%	2,4%	0,1%	0,0%	3,6%	0,2%	2,1%
Rodalies Renfe	1,1%	2,9%	3,9%	3,6%	3,9%	1,2%	7,2%	5,3%	2,5%	5,1%	2,7%
Taxi	1,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	0,8%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%
Altres transports públics	0,2%	0,5%	0,6%	0,8%	0,5%	0,3%	0,4%	0,7%	0,5%	0,5%	0,4%
Total transport públic	32,3%	22,4%	10,5%	6,4%	16,0%	30,8%	10,8%	9,4%	12,0%	9,2%	20,6%
Cotxe com a conductor	12,0%	24,8%	41,9%	44,5%	36,8%	14,1%	35,6%	39,0%	38,0%	47,8%	27,8%
Cotxe com a acompanyant	2,3%	3,2%	5,4%	3,7%	3,9%	2,5%	4,2%	6,2%	5,2%	5,8%	3,8%
Moto com a conductor	5,8%	3,8%	2,1%	2,4%	3,6%	5,0%	5,0%	2,5%	2,0%	1,8%	3,8%
Moto com a acompanyant	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,5%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%
Altres transports privats	0,3%	0,7%	1,3%	0,6%	0,5%	0,5%	0,7%	1,5%	1,6%	1,2%	0,8%
Total transport privat	20,7%	32,5%	50,8%	51,2%	44,7%	22,4%	45,9%	49,1%	46,9%	56,7%	36,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

3. Mode de transport

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

3.3.1. Dades generals

- Els desplaçaments poden ser unimodals (quan s'utilitza solament un mode de transport) o multimodals (quan se n'utilitza més d'un). Fins ara, la descripció dels desplaçaments s'ha realitzat a partir del mode de transport principal, però també és possible fer-ho des del punt de vista de la multimodalitat.
- El 92,9% dels desplaçaments a la RMB són unimodals. Només el 7,1% són multimodals (5,6% bimodals i 1,5% trimodals o més).
- El transport públic és el mode que presenta una major multimodalitat.

	Desplaçaments	%
Unimodal	13.232.634	92,9%
Bimodal	803.863	5,6%
Trimodal o més	213.757	1,5%
Total	14.250.255	100,0%

Mode de transport	Etapes	Desplaçaments	Ràtio etapes / desplaçaments
Modes no motoritzats	6.632.089	6.126.571	1,08
Transport públic	3.554.434	2.939.561	1,21
Transport privat	5.295.110	5.184.122	1,02
Total	15.481.633	14.250.255	1,09

3. Mode de transport

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

3.3.1. Dades generals

- En els desplaçaments unimodals, els modes no motoritzats són els més utilitzats (46,3%), seguit del transport privat (39,0%) i del transport públic (14,7%).
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de més d'un mitjà de transport públic (47,4%), seguides de la combinació dels modes no motoritzats amb el transport públic (39,3%).

Desplaçaments unimodals

Mode de desplaçament	Desplaçaments	%
Modes no motoritzats	6.126.148	46,3%
Transport públic	1.947.834	14,7%
Transport privat	5.158.653	39,0%
Total	13.232.634	100,0%

Desplaçaments multimodals. Principals cadenes

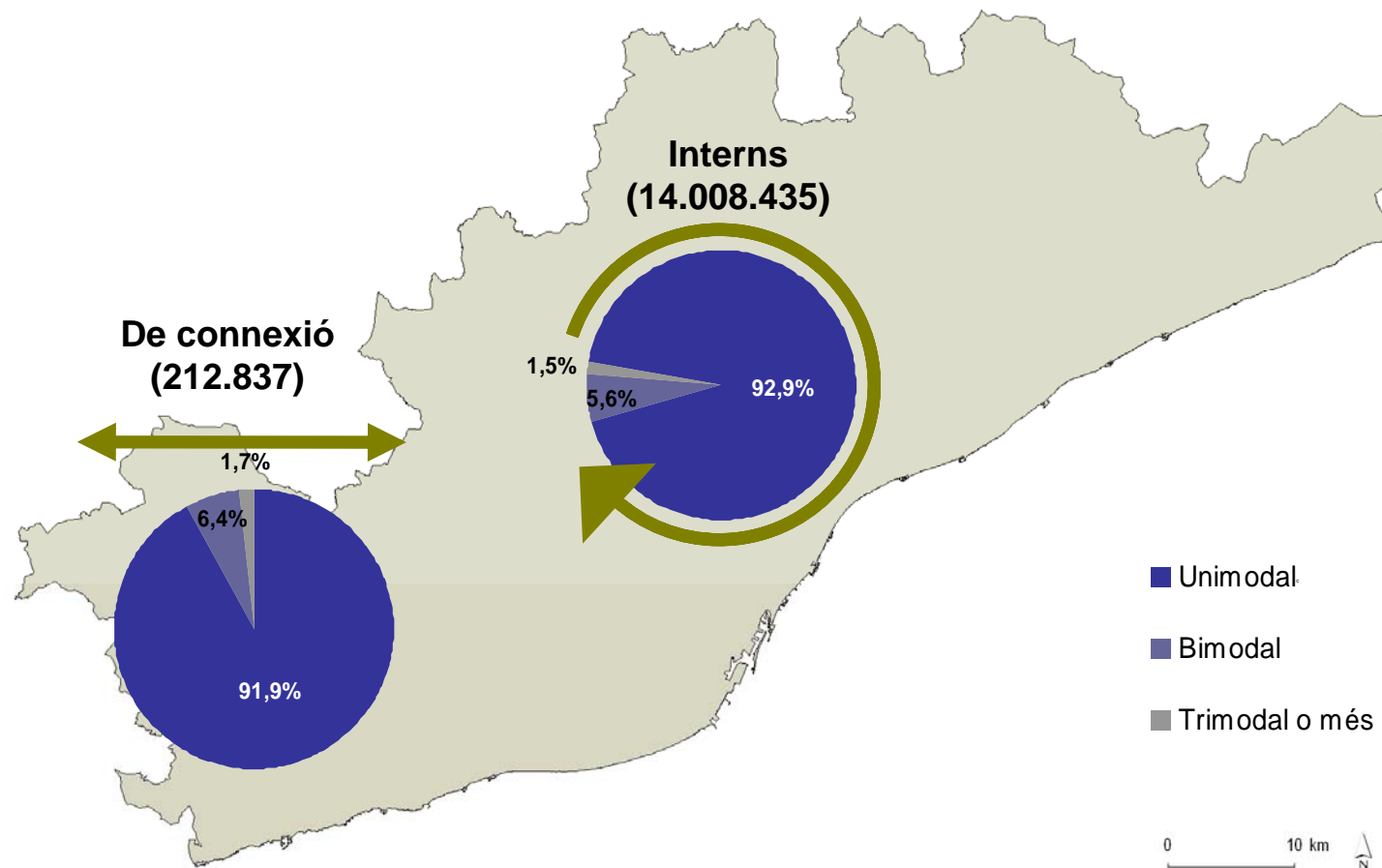
Cadenes modals	Desplaçaments	%
T. Públic + T. Públic	481.872	47,4%
No motoritzat + T. Públic	399.464	39,3%
T. Públic + T. Privat	87.549	8,6%
No motoritzat + T. Privat	24.873	2,4%
T. Privat + T. Públic + No motoritzat	22.842	2,2%
T. Privat + T. Privat	597	0,1%
No motoritzat + No motoritzat	424	0,0%
Total	1.017.621	100,0%

3. Mode de transport

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

3.3.2 Anàlisi territorial

- Els desplaçaments unimodals predominen en tots els tipus de desplaçaments, interns i de connexió.



3. Mode de transport

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

3.3.2 Anàlisi territorial

- La multimodalitat és major a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès que a la resta de territoris metropolitans.
- La integració tarifària en el transport públic afavoreix aquest resultat.

Tipus de desplaçament	Corona		
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB
Unimodal	4.349.864	3.123.267	5.759.504
Bimodal	357.940	210.548	235.375
Trimodal o més	61.112	61.844	90.801
Total	4.768.916	3.395.658	6.085.680

Tipus de desplaçament	Corona		
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB
Unimodal	91,2%	92,0%	94,6%
Bimodal	7,5%	6,2%	3,9%
Trimodal o més	1,3%	1,8%	1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Tipus de desplaçament	Comarca							Total RMB
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	
Unimodal	289.316	2.035.764	5.940.455	389.667	1.180.458	2.385.127	1.011.848	13.232.634
Bimodal	6.049	122.219	470.700	17.058	46.511	109.938	31.389	803.863
Trimodal o més	6.585	52.285	83.106	8.061	12.682	31.353	19.685	213.757
Total	301.950	2.210.269	6.494.260	414.786	1.239.651	2.526.417	1.062.922	14.250.255

Tipus de desplaçament	Comarca							Total RMB
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	
Unimodal	95,8%	92,1%	91,5%	93,9%	95,2%	94,4%	95,2%	92,9%
Bimodal	2,0%	5,5%	7,2%	4,1%	3,8%	4,4%	3,0%	5,6%
Trimodal o més	2,2%	2,4%	1,3%	1,9%	1,0%	1,2%	1,9%	1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

3. Mode de transport

3.4. Títol de transport

3.4.1. Dades generals

- El tipus de títol de transport més utilitzat en els desplaçaments en transport públic a la RMB és la targeta T-10 (55,9%).

Títol de transport	Desplaçaments	%
T-10	1.578.571	55,9%
Altres títols socials	443.303	15,7%
T-50/30	393.317	13,9%
Billet senzill	158.126	5,6%
T-Mes	107.244	3,8%
Altres títols de pagament	48.465	1,7%
T-Jove	33.855	1,2%
T-Trimestre	21.905	0,8%
T-Familiar	19.440	0,7%
Gratuit incidències Renfe	17.418	0,6%
No ho sap, no contesta	2.528	0,1%
Total	2.824.171	100,0%

3. Mode de transport

3.4. Títol de transport

3.4.2. Anàlisi territorial

- Territorialment, s'observa com l'ús dels títols integrats i dels títols socials és més elevat a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès que a la resta d'àmbits. Als territoris més allunyats de l'àmbit central, l'ús dels bitllets senzills (lligats a desplaçaments més esporàdics) és més elevat. Destaca, per causes excepcionals, el 20,0% d'utilització de bitllets gratuïts a la comarca del Garraf per incidències de Renfe.

Títol de transport	Corona			Comarca							Total RMB
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	
Billet senzill	40.617	28.446	89.063	2.426	21.738	54.162	7.088	9.295	41.656	21.762	158.126
T-10	834.065	414.079	330.426	12.153	217.093	1.060.976	19.433	58.051	162.519	48.346	1.578.571
T-50/30	185.547	151.657	56.113	1.380	66.346	278.100	3.667	10.550	25.943	7.330	393.317
T-Mes	64.596	21.111	21.537	0	5.874	80.936	1.355	8.439	6.703	3.938	107.244
T-Trimestre	7.772	9.077	5.056	0	0	16.849	0	1.378	3.678	0	21.905
T-Familiar	19.440	0	0	0	0	19.440	0	0	0	0	19.440
T-Jove	13.666	7.564	12.625	475	1.020	21.230	597	5.516	5.018	0	33.855
Altres títols de pagament	10.935	2.347	35.183	323	889	13.282	707	6.847	22.245	4.172	48.465
Altres títols socials	301.469	95.728	46.106	445	23.311	377.656	1.770	9.081	24.523	6.515	443.303
Gratuit incidències Renfe	5.414	3.352	8.651	0	3.352	5.414	8.651	0	0	0	17.418
No ho sap, no contesta	0	2.528	0	0	0	2.528	0	0	0	0	2.528
Total	1.483.522	735.888	604.760	17.202	339.622	1.930.572	43.268	109.156	292.285	92.064	2.824.171

Títol de transport	Corona			Comarca							Total RMB
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	
Billet senzill	2,7%	3,9%	14,7%	14,1%	6,4%	2,8%	16,4%	8,5%	14,3%	23,6%	5,6%
T-10	56,2%	56,3%	54,6%	70,6%	63,9%	55,0%	44,9%	53,2%	55,6%	52,5%	55,9%
T-50/30	12,5%	20,6%	9,3%	8,0%	19,5%	14,4%	8,5%	9,7%	8,9%	8,0%	13,9%
T-Mes	4,4%	2,9%	3,6%	0,0%	1,7%	4,2%	3,1%	7,7%	2,3%	4,3%	3,8%
T-Trimestre	0,5%	1,2%	0,8%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	1,3%	1,3%	0,0%	0,8%
T-Familiar	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
T-Jove	0,9%	1,0%	2,1%	2,8%	0,3%	1,1%	1,4%	5,1%	1,7%	0,0%	1,2%
Altres títols de pagament	0,7%	0,3%	5,8%	1,9%	0,3%	0,7%	1,6%	6,3%	7,6%	4,5%	1,7%
Altres títols socials	20,3%	13,0%	7,6%	2,6%	6,9%	19,6%	4,1%	8,3%	8,4%	7,1%	15,7%
Gratuit incidències Renfe	0,4%	0,5%	1,4%	0,0%	1,0%	0,3%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
No ho sap, no contesta	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament

3.5.1. Dades generals

- En relació al vehicle privat, s'ha preguntat quin és el lloc d'aparcament utilitzat.
- Tant en el cas del cotxe com en el de la moto, el lloc principal d'aparcament és al carrer en una plaça indicada a la calçada (40,0% i 32,3% respectivament), seguit de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió (27,6% i 26,2%).
- En el cas de la moto també és destacable l'aparcament sobre la vorera (22,1%).

Lloc d'aparcament del cotxe	Etales	%
(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	1.616.646	40,0%
(Al carrer) Sobre la vorera	84.075	2,1%
(Al carrer) En doble fila	27.284	0,7%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	1.112.457	27,6%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	108.360	2,7%
Zona blava	82.129	2,0%
Àrea verda	6.418	0,2%
Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	19.124	0,5%
Aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius	32.760	0,8%
Aparcament gratuït en destinació (per a empleats, per a clients)	733.517	18,2%
No aparca, sols para un moment	179.438	4,4%
Descampats i aparcaments gratuïts	13.480	0,3%
Altres	11.857	0,3%
No ho sap, no contesta	10.145	0,3%
Total	4.037.692	100,0%

Lloc d'aparcament de la moto	Etales	%
(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	176.750	32,3%
(Al carrer) Sobre la vorera	120.625	22,1%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	143.455	26,2%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	11.157	2,0%
Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	1.410	0,3%
Aparcament gratuït en destinació (per a empleats, per a clients)	68.820	12,6%
No aparca, sols para un moment	11.906	2,2%
Descampats i aparcaments gratuïts	3.041	0,6%
Altres	2.073	0,4%
No ho sap, no contesta	7.388	1,4%
Total	546.625	100,0%

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament

3.5.2. Anàlisi territorial

Lloc d'aparcament	Corona			Comarca						Total RMB		
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental		Vallès Oriental	
Cotxe	(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	155.854	365.037	1.095.755	59.167	336.098	308.213	72.906	202.601	410.814	226.847	1.616.646
	(Al carrer) Sobre la vorera	10.452	12.986	60.637	3.251	26.707	13.596	1.595	11.106	19.149	8.672	84.075
	(Al carrer) En doble fila	6.137	6.827	14.320	588	2.595	11.134	298	2.266	7.979	2.422	27.284
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	193.582	225.538	693.337	36.104	233.697	282.413	37.519	138.024	256.551	128.149	1.112.457
	Pàrking de pagament (per hores o minuts)	28.068	17.967	62.325	2.907	21.641	36.790	4.603	13.028	23.053	6.339	108.360
	Zona blava	14.620	15.345	52.163	1.788	16.630	23.092	2.330	8.835	20.247	9.208	82.129
	Àrea verda	4.820	0	1.598	0	704	4.820	199	0	695	0	6.418
	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	0	3.421	15.703	361	5.728	666	2.107	1.800	1.854	6.608	19.124
	Aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius	5.386	2.073	25.301	344	7.217	5.386	1.729	7.585	6.224	4.276	32.760
	Aparcament gratuït en destinació (per a empleats, per a clients)	120.672	167.705	445.140	25.398	147.248	187.309	24.770	77.181	174.979	96.633	733.517
	No aparca, sols para un moment	23.912	33.551	121.975	5.189	32.933	36.626	2.468	28.538	42.247	31.437	179.438
	Descampats i aparcaments gratuïts	978	507	11.996	537	1.823	978	1.075	730	5.818	2.519	13.480
	Altres	1.722	3.504	6.632	285	4.131	4.297	243	0	2.760	141	11.857
	No ho sap, no contesta	5.079	0	5.066	0	506	5.079	837	0	0	3.723	10.145
Total	571.283	854.460	2.611.948	135.919	837.658	920.399	152.677	491.695	972.371	526.973	4.037.692	
Moto	(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	97.317	38.842	40.590	2.743	21.419	116.633	12.072	8.045	10.945	4.893	176.750
	(Al carrer) Sobre la vorera	78.955	19.134	22.536	0	7.463	89.376	2.666	7.916	9.166	4.038	120.625
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	59.541	38.682	45.233	2.502	27.802	69.504	5.016	9.184	20.274	9.174	143.455
	Pàrking de pagament (per hores o minuts)	5.304	1.602	4.251	0	1.602	5.304	298	2.935	1.018	0	11.157
	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	0	0	1.410	0	0	0	226	1.184	0	0	1.410
	Aparcament gratuït en destinació (per a empleats, per a clients)	27.817	27.373	13.630	1.315	16.614	37.325	1.414	4.356	6.474	1.320	68.820
	No aparca, sols para un moment	8.450	1.468	1.988	0	1.468	8.450	0	0	1.302	685	11.906
	Descampats i aparcaments gratuïts	1.077	1.165	799	799	1.165	1.077	0	0	0	0	3.041
	Altres	2.073	0	0	0	0	2.073	0	0	0	0	2.073
	No ho sap, no contesta	0	4.171	3.217	0	4.171	0	0	645	2.572	0	7.388
Total	280.534	132.438	133.654	7.358	81.705	329.743	21.693	34.265	51.752	20.110	546.625	

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament

3.5.2. Anàlisi territorial

Lloc d'aparcament	Corona			Comarca							Total RMB	
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental		
Cotxe	(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	27,3%	42,7%	42,0%	43,5%	40,1%	33,5%	47,8%	41,2%	42,2%	43,0%	40,0%
	(Al carrer) Sobre la vorera	1,8%	1,5%	2,3%	2,4%	3,2%	1,5%	1,0%	2,3%	2,0%	1,6%	2,1%
	(Al carrer) En doble fila	1,1%	0,8%	0,5%	0,4%	0,3%	1,2%	0,2%	0,5%	0,8%	0,5%	0,7%
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	33,9%	26,4%	26,5%	26,6%	27,9%	30,7%	24,6%	28,1%	26,4%	24,3%	27,6%
	Pàrking de pagament (per hores o minuts)	4,9%	2,1%	2,4%	2,1%	2,6%	4,0%	3,0%	2,6%	2,4%	1,2%	2,7%
	Zona blava	2,6%	1,8%	2,0%	1,3%	2,0%	2,5%	1,5%	1,8%	2,1%	1,7%	2,0%
	Àrea verda	0,8%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,5%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%
	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	0,0%	0,4%	0,6%	0,3%	0,7%	0,1%	1,4%	0,4%	0,2%	1,3%	0,5%
	Aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius	0,9%	0,2%	1,0%	0,3%	0,9%	0,6%	1,1%	1,5%	0,6%	0,8%	0,8%
	Aparcament gratuït en destinació (per a empleats, per a clients)	21,1%	19,6%	17,0%	18,7%	17,6%	20,4%	16,2%	15,7%	18,0%	18,3%	18,2%
	No aparca, sols para un moment	4,2%	3,9%	4,7%	3,8%	3,9%	4,0%	1,6%	5,8%	4,3%	6,0%	4,4%
	Descampats i aparcaments gratuïts	0,2%	0,1%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,7%	0,1%	0,6%	0,5%	0,3%
	Altres	0,3%	0,4%	0,3%	0,2%	0,5%	0,5%	0,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,3%
No ho sap, no contesta	0,9%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,6%	0,5%	0,0%	0,0%	0,7%	0,3%	
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Moto	(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	34,7%	29,3%	30,4%	37,3%	26,2%	35,4%	55,7%	23,5%	21,1%	24,3%	32,3%
	(Al carrer) Sobre la vorera	28,1%	14,4%	16,9%	0,0%	9,1%	27,1%	12,3%	23,1%	17,7%	20,1%	22,1%
	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	21,2%	29,2%	33,8%	34,0%	34,0%	21,1%	23,1%	26,8%	39,2%	45,6%	26,2%
	Pàrking de pagament (per hores o minuts)	1,9%	1,2%	3,2%	0,0%	2,0%	1,6%	1,4%	8,6%	2,0%	0,0%	2,0%
	Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	3,5%	0,0%	0,0%	0,3%
	Aparcament gratuït en destinació (per a empleats, per a clients)	9,9%	20,7%	10,2%	17,9%	20,3%	11,3%	6,5%	12,7%	12,5%	6,6%	12,6%
	No aparca, sols para un moment	3,0%	1,1%	1,5%	0,0%	1,8%	2,6%	0,0%	0,0%	2,5%	3,4%	2,2%
	Descampats i aparcaments gratuïts	0,4%	0,9%	0,6%	10,9%	1,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
	Altres	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
	No ho sap, no contesta	0,0%	3,1%	2,4%	0,0%	5,1%	0,0%	0,0%	1,9%	5,0%	0,0%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

4. MOTIU DE DESPLAÇAMENT I MODE DE TRANSPORT

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

4.1. Dades generals

- En aquest apartat es relaciona el motiu de desplaçament amb el mode de transport principal.
 - En els desplaçaments per motius ocupacionals l'ús del transport privat és majoritari (48,2%), seguit del transport públic (28,1%) i dels modes no motoritzats (23,7%).
 - En la mobilitat personal predomina l'ús dels modes no motoritzats (55,2%), el transport privat presenta una utilització menor (28,8%) i el transport públic és el menys utilitzat (15,9%).
 - Aquesta distribució modal indica com els desplaçaments originats per motius de caràcter personal són de major proximitat que els de caràcter ocupacional.

Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total	
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal		
Desplaçaments	Modes no motoritzats	746.552	2.569.890	628.025	2.182.104	6.126.571
	Transport públic	885.019	741.285	719.348	593.909	2.939.561
	Transport privat	1.521.073	1.341.025	1.195.014	1.127.010	5.184.122
	Total	3.152.644	4.652.200	2.542.387	3.903.024	14.250.255
%	Modes no motoritzats	23,7%	55,2%	24,7%	55,9%	43,0%
	Transport públic	28,1%	15,9%	28,3%	15,2%	20,6%
	Transport privat	48,2%	28,8%	47,0%	28,9%	36,4%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

4.2. Anàlisi territorial

Àmbit territorial	Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total	
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal		
Corona	Barcelona	Modes no motoritzats	274.383	941.108	225.787	802.730	2.244.007
		Transport públic	438.374	425.499	341.525	333.608	1.539.005
		Transport privat	301.795	243.594	227.674	212.840	985.904
		Total	1.014.551	1.610.202	794.986	1.349.178	4.768.916
	Resta Primera Corona	Modes no motoritzats	182.510	634.504	167.776	544.212	1.529.003
		Transport públic	243.723	174.717	199.463	143.971	761.874
		Transport privat	352.809	259.470	283.094	209.408	1.104.781
		Total	779.042	1.068.691	650.334	897.592	3.395.658
	Resta RMB	Modes no motoritzats	289.659	994.278	234.462	835.163	2.353.562
		Transport públic	202.922	141.070	178.359	116.330	638.681
		Transport privat	866.469	837.961	684.246	704.762	3.093.437
		Total	1.359.051	1.973.308	1.097.067	1.656.254	6.085.680
Comarca	Alt Penedès	Modes no motoritzats	20.167	48.604	16.992	42.189	127.952
		Transport públic	6.256	4.586	4.944	3.575	19.361
		Transport privat	42.919	42.333	35.834	33.551	154.637
		Total	69.342	95.523	57.769	79.315	301.950
	Baix Llobregat	Modes no motoritzats	118.500	348.838	103.847	296.015	867.200
		Transport públic	121.748	74.562	101.771	56.614	354.695
		Transport privat	296.723	254.593	229.848	207.210	988.374
		Total	536.971	677.993	435.466	559.839	2.210.269
	Barcelonès	Modes no motoritzats	358.467	1.277.141	307.137	1.093.012	3.035.758
		Transport públic	579.493	539.728	455.347	428.726	2.003.294
		Transport privat	455.248	348.998	347.876	303.085	1.455.208
		Total	1.393.209	2.165.867	1.110.361	1.824.824	6.494.260
Garraf	Modes no motoritzats	23.207	76.233	18.802	61.028	179.271	
	Transport públic	14.182	9.773	12.924	8.105	44.983	
	Transport privat	55.770	48.927	44.450	41.385	190.532	
	Total	93.159	134.933	76.176	110.517	414.786	
Maresme	Modes no motoritzats	57.055	220.988	48.506	187.757	514.305	
	Transport públic	39.958	27.040	31.272	17.930	116.199	
	Transport privat	178.726	154.312	136.707	139.401	609.147	
	Total	275.738	402.340	216.485	345.088	1.239.651	
Vallès Occidental	Modes no motoritzats	122.910	443.541	99.865	372.959	1.039.275	
	Transport públic	93.160	62.480	87.622	60.093	303.355	
	Transport privat	331.903	326.588	266.625	258.672	1.183.787	
	Total	547.973	832.609	454.112	691.723	2.526.417	
Vallès Oriental	Modes no motoritzats	46.245	154.545	32.876	129.144	362.811	
	Transport públic	30.223	23.117	25.467	18.867	97.674	
	Transport privat	159.784	165.273	133.674	143.706	602.438	
	Total	236.252	342.935	192.017	291.718	1.062.922	

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

4.2. Anàlisi territorial

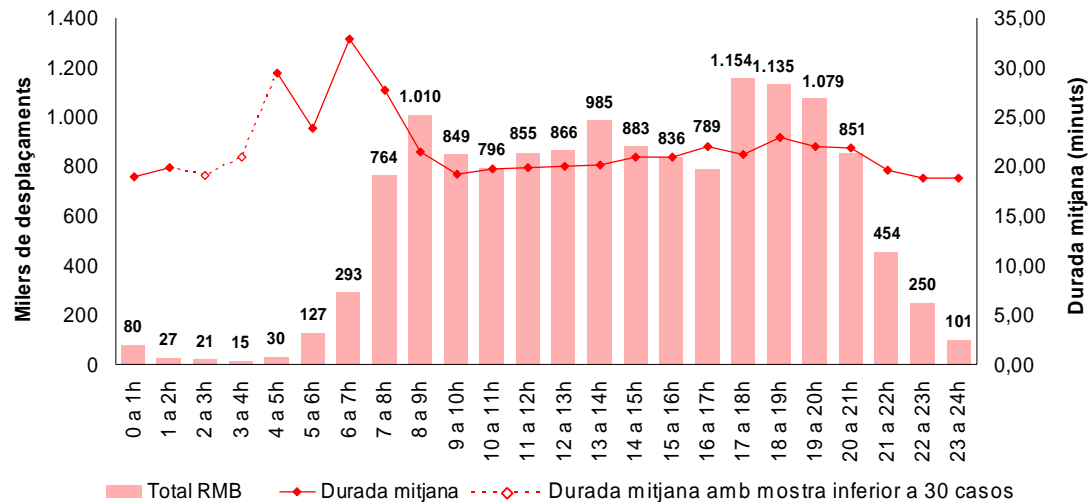
Àmbit territorial	Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total	
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal		
Corona	Barcelona	Modes no motoritzats	27,0%	58,4%	28,4%	59,5%	47,1%
		Transport públic	43,2%	26,4%	43,0%	24,7%	32,3%
		Transport privat	29,7%	15,1%	28,6%	15,8%	20,7%
		Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Resta Primera Corona	Modes no motoritzats	23,4%	59,4%	25,8%	60,6%	45,0%
		Transport públic	31,3%	16,3%	30,7%	16,0%	22,4%
		Transport privat	45,3%	24,3%	43,5%	23,3%	32,5%
		Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Resta RMB	Modes no motoritzats	21,3%	50,4%	21,4%	50,4%	38,7%
		Transport públic	14,9%	7,1%	16,3%	7,0%	10,5%
		Transport privat	63,8%	42,5%	62,4%	42,6%	50,8%
		Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Alt Penedès	Modes no motoritzats	29,1%	50,9%	29,4%	53,2%	42,4%	
	Transport públic	9,0%	4,8%	8,6%	4,5%	6,4%	
	Transport privat	61,9%	44,3%	62,0%	42,3%	51,2%	
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Baix Llobregat	Modes no motoritzats	22,1%	51,5%	23,8%	52,9%	39,2%	
	Transport públic	22,7%	11,0%	23,4%	10,1%	16,0%	
	Transport privat	55,3%	37,6%	52,8%	37,0%	44,7%	
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Comarca	Barcelonès	Modes no motoritzats	25,7%	59,0%	27,7%	59,9%	46,7%
		Transport públic	41,6%	24,9%	41,0%	23,5%	30,8%
		Transport privat	32,7%	16,1%	31,3%	16,6%	22,4%
		Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Garraf	Modes no motoritzats	24,9%	56,5%	24,7%	55,2%	43,2%
		Transport públic	15,2%	7,2%	17,0%	7,3%	10,8%
		Transport privat	59,9%	36,3%	58,4%	37,4%	45,9%
		Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Maresme	Modes no motoritzats	20,7%	54,9%	22,4%	54,4%	41,5%
		Transport públic	14,5%	6,7%	14,4%	5,2%	9,4%
		Transport privat	64,8%	38,4%	63,1%	40,4%	49,1%
		Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Vallès Occidental	Modes no motoritzats	22,4%	53,3%	22,0%	53,9%	41,1%	
	Transport públic	17,0%	7,5%	19,3%	8,7%	12,0%	
	Transport privat	60,6%	39,2%	58,7%	37,4%	46,9%	
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Vallès Oriental	Modes no motoritzats	19,6%	45,1%	17,1%	44,3%	34,1%	
	Transport públic	12,8%	6,7%	13,3%	6,5%	9,2%	
	Transport privat	67,6%	48,2%	69,6%	49,3%	56,7%	
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

5. DURADA I DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS DESPLAÇAMENTS

5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

- L'enquesta permet analitzar la distribució horària dels desplaçaments segons l'hora d'inici. Com es pot observar, la mobilitat en dia feiner presenta tres períodes punta o moments de màxima concentració, que coincideixen amb les hores d'entrada i de sortida del lloc de treball o d'estudi.
 - Entre les 07:00 i les 10:00 hores es realitzen el 18,4% dels desplaçaments diaris (2.623 milers de desplaçaments)
 - Entre les 13:00 hores i les 14.00 hores es produeixen 985 milers de desplaçaments (el 6,9% del total).
 - La màxima mobilitat de la tarda es concentra entre les 17:00 i les 20:00 hores, període en el qual es realitzen 3.367 milers de desplaçaments (el 23,6% del total).
- La durada dels desplaçaments varia en funció de la franja horària. Així, els desplaçaments iniciats a les primeres hores del matí, especialment de 6 a 7 hores, són els de major durada.

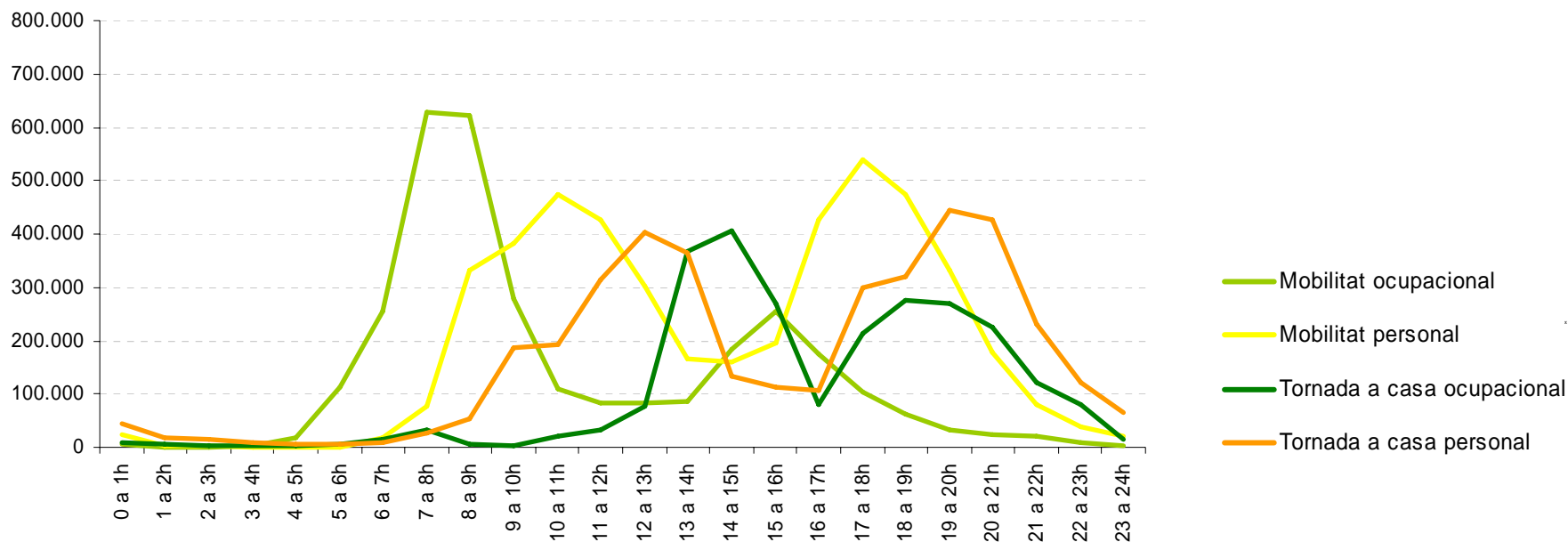


5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

- La mobilitat ocupacional presenta dues puntes horàries de major concentració de desplaçaments, una al matí (entre les 07:00 hores i les 09:00 hores) i l'altra al migdia-tarda (de 14:00 hores a 17:00 hores).
- La mobilitat personal presenta una distribució horària en general més homogènia, amb dues franges horàries de major intensitat al matí (entre les 08:00 hores i les 13:00 hores) i a la tarda (entre les 16:00 hores i les 19:00 hores).
- Les tornades a casa des d'un motiu ocupacional tenen lloc sobretot al migdia i a la tarda-vespre, mentre que les tornades personals són a última hora del matí i de la tarda.



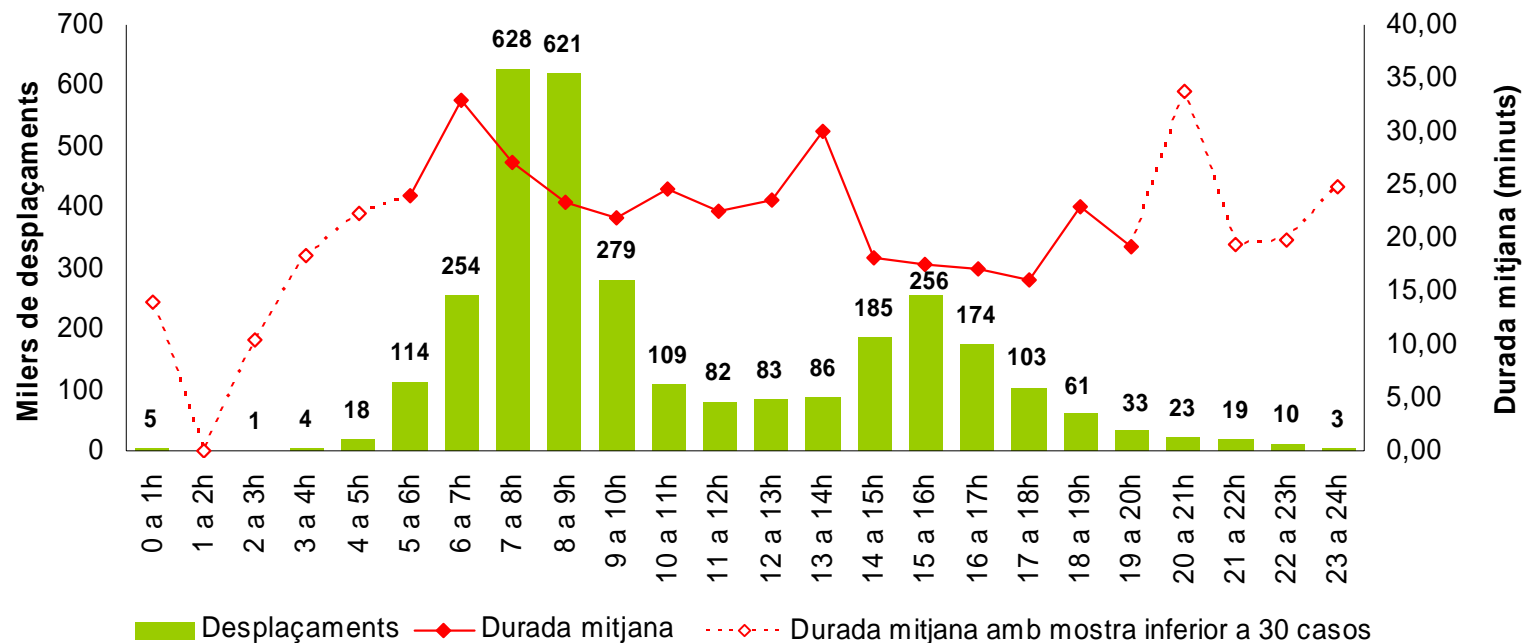
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

Mobilitat ocupacional

- El major volum de desplaçaments per mobilitat ocupacional es produeix en les hores d'entrada a la feina i als centres educatius (entre les 07:00 i les 09:00 hores del matí), amb un lleuger repunt al migdia (14:00 a 17:00 hores), fruit de la reincorporació al lloc de treball o d'estudi, principalment.
- La durada mitjana dels desplaçaments per motius ocupacionals és de 23,54 minuts.



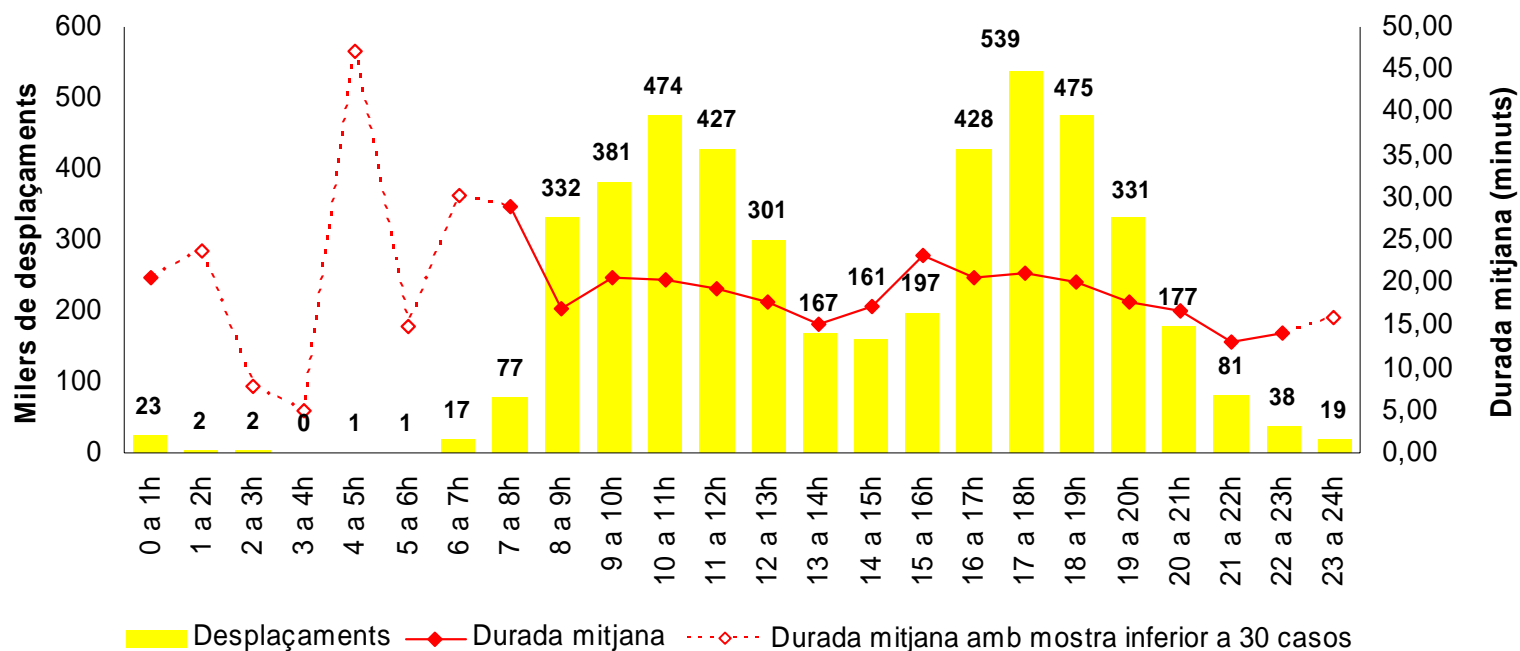
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

Mobilitat personal

- La mobilitat personal presenta una distribució horària menys rígida que l'ocupacional. Tot i això, es concentra a les hores centrals del matí (entre les 08:00 hores i les 13:00 hores) i, sobretot, a la tarda (entre les 16:00 hores i les 19:00 hores).
- La durada mitjana dels desplaçaments per motius personals és de 19,37 minuts.



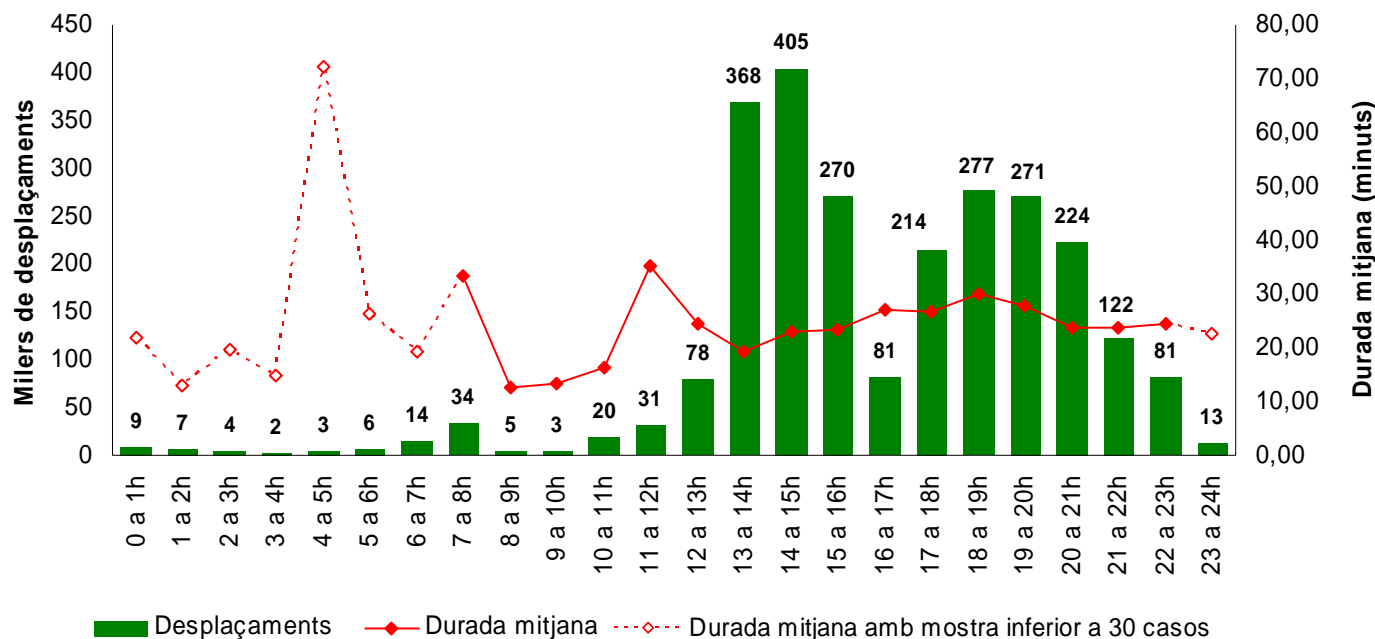
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

Tornada a casa motiu ocupacional

- Seguint la lògica de l'horari laboral, les tornades a casa per motius ocupacionals es produeixen majoritàriament al migdia (entre les 13:00 i les 15:00 hores) i, de forma menys concentrada, al llarg de tota la tarda (entre les 17:00 i les 21 hores). Així, mentre l'horari d'entrada al lloc de treball es concentra en 2 hores punta, les sortides es distribueixen en franges horàries més llargues.
- La durada mitjana dels desplaçaments per tornada a casa des d'un motiu ocupacional és de 24,62 minuts.



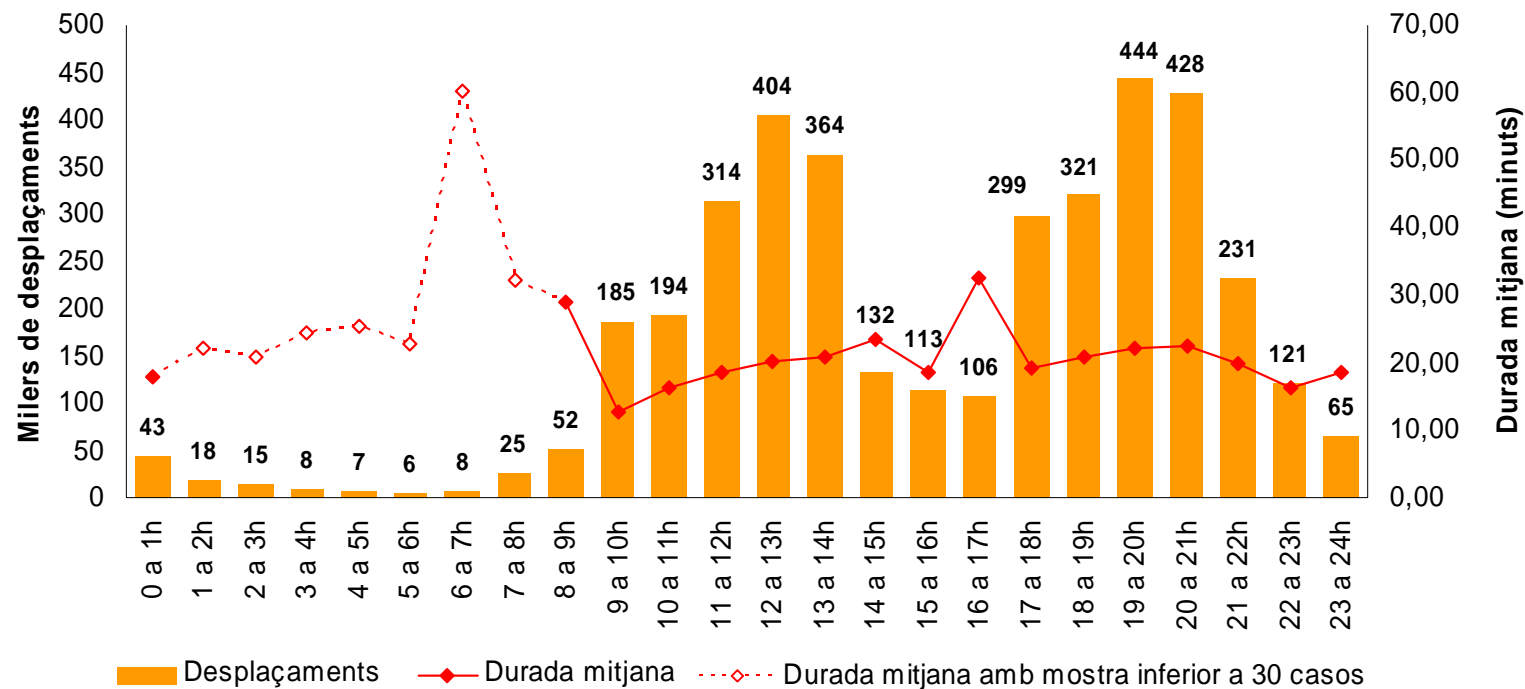
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

Tornada a casa motiu personal

- Les tornades a casa des d'un motiu personal presenten una pauta similar a la mobilitat personal, concentrant-se entre les 12 i les 14 hores i les 19 i 21 hores.
- La durada mitjana dels desplaçaments per tornada a casa des d'un motiu personal és de 20,55 minuts.

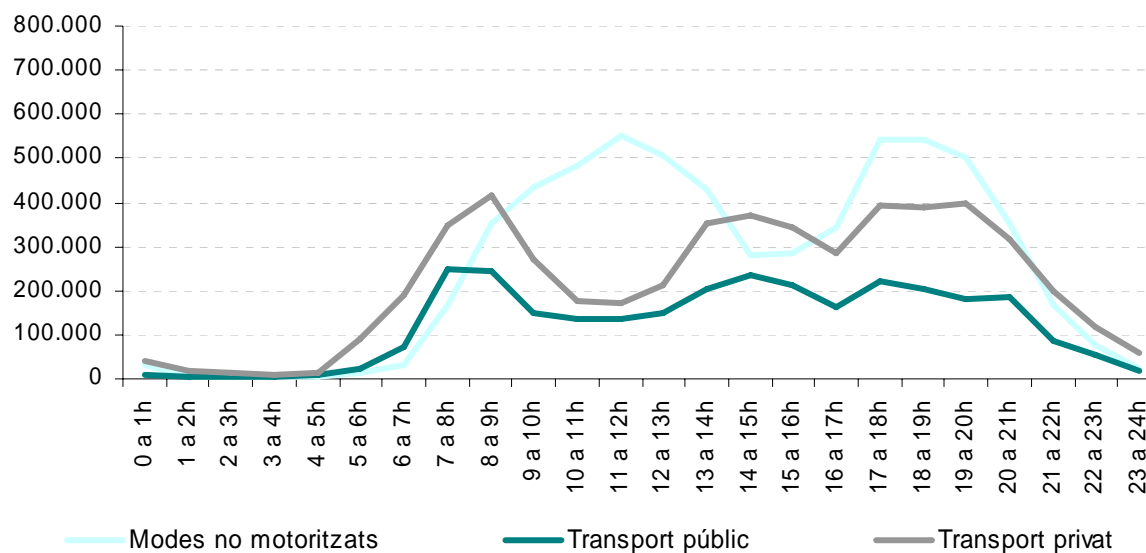


5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

- La distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport mostra dues pautes diferenciades:
 - D'una banda, l'ús del transport públic i del transport privat segueixen una pauta molt similar associada a la mobilitat ocupacional i la corresponent tornada a casa (amb les hores punta a primera hora del matí, al migdia i a la tarda).
 - De l'altra, la distribució horària dels desplaçaments en modes no motoritzats és molt similar a l'observada en la mobilitat personal: dues franges horàries molt àmplies de major intensitat de desplaçaments a les hores centrals del matí i de la tarda-vespre.



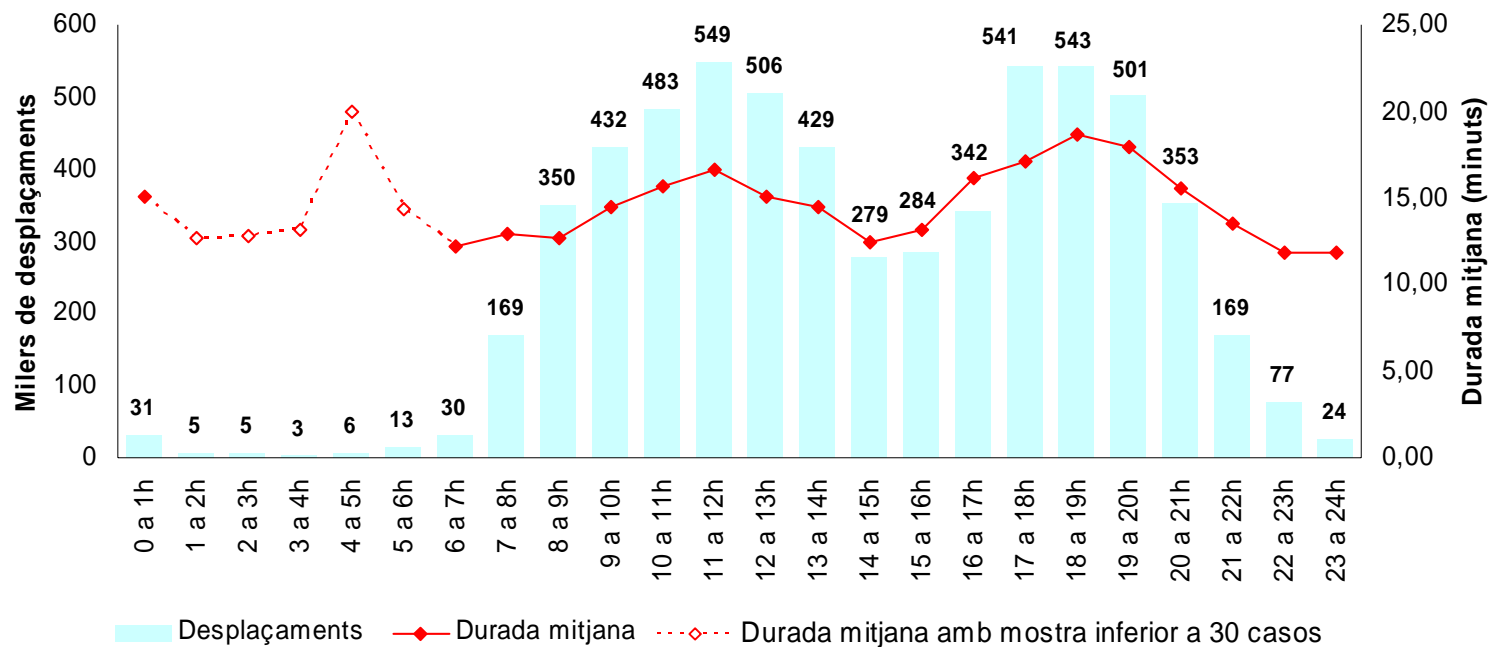
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

Modes no motoritzats

- El major volum de desplaçaments en modes no motoritzats es produeix al migdia i a les hores centrals de la tarda: entre les 11:00 i les 13:00 hores i entre les 17:00 i les 20:00 hores, quan el nombre de desplaçaments per hora supera el mig milió.
- La durada mitjana dels desplaçaments en modes no motoritzats és de 15,48 minuts.



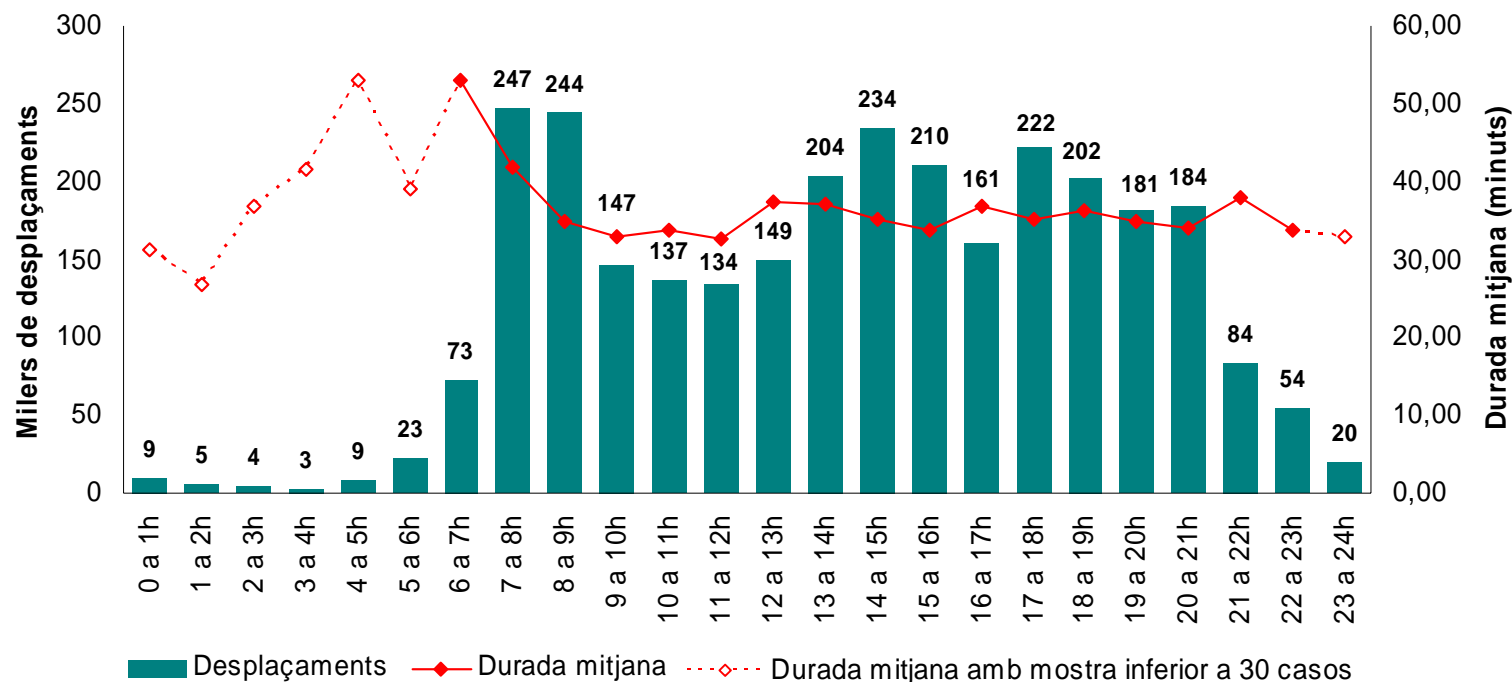
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

Transport públic

- El major volum de desplaçaments realitzats en transport públic es produeix a primera hora del matí, entre les 07:00 i les 09:00 hores, quan es realitzen 491 milers de desplaçaments amb aquest mode. Al migdia i a la tarda també es concentra un gruix elevat de desplaçaments: entre les 13:00 i les 16:00 hores (648 milers de desplaçaments), i entre les 17:00 i les 19:00 hores (424 milers de desplaçaments).
- La durada mitjana dels desplaçaments en transport públic és de 36,19 minuts.



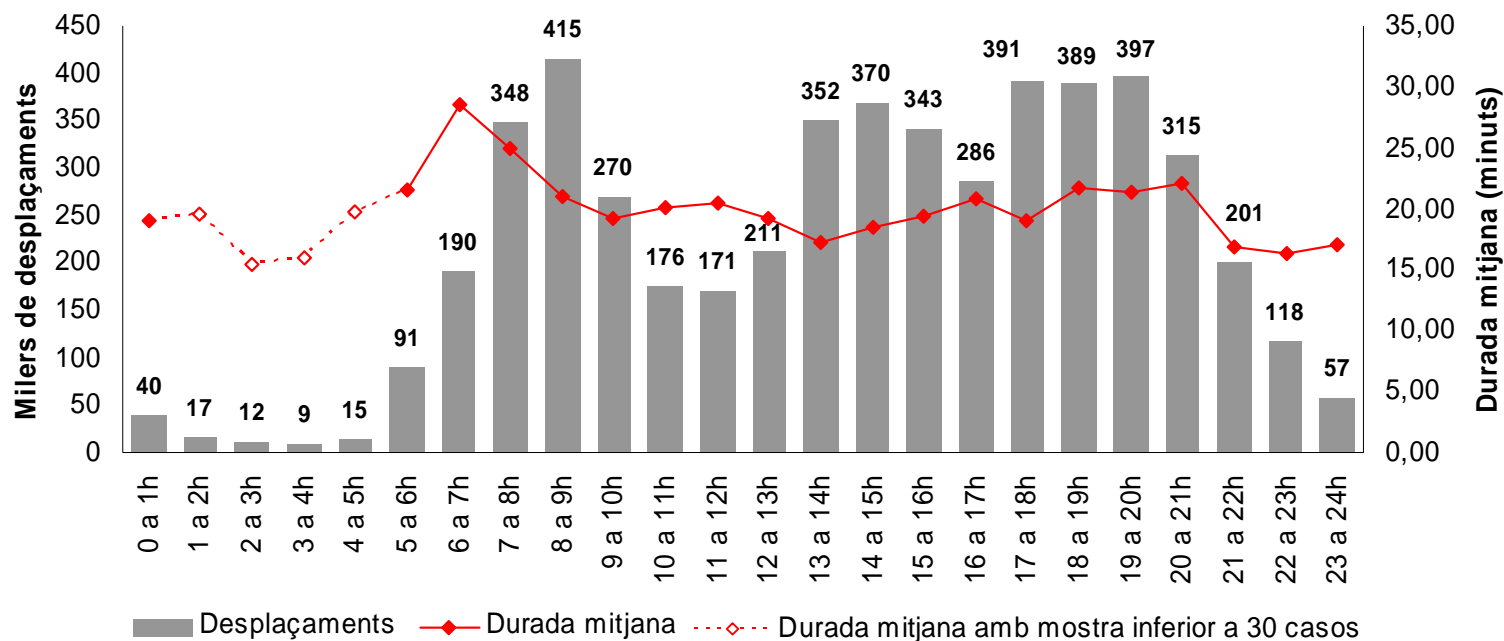
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

Transport privat

- El major volum de desplaçaments realitzats en transport privat té lloc a primera hora del matí, entre les 07:00 i les 09:00 hores, quan s'inicien 763 milers de desplaçaments. A partir del migdia el volum de desplaçaments torna a augmentar i es manté força estable fins a les 20:00 hores (amb més de 300 milers de desplaçaments cada hora).
- La durada mitjana dels desplaçaments en transport privat és de 20,43 minuts.



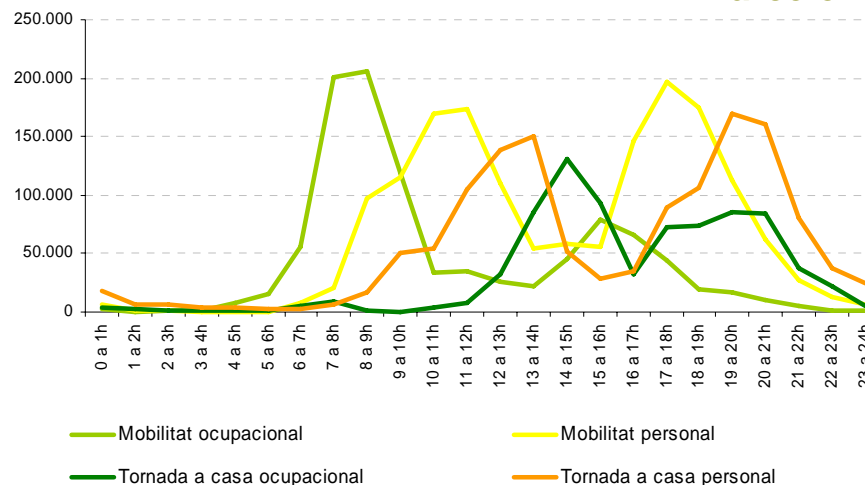
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

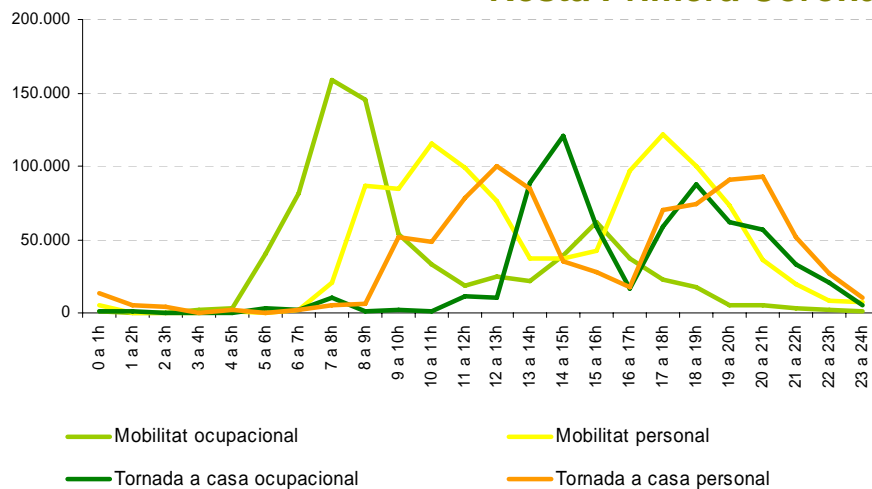
5.1.3. Anàlisi territorial

- No hi ha diferències rellevants en la distribució horària dels desplaçaments segons el motiu i la corona de residència. Les franges horàries de màxima intensitat descrites per al conjunt de la RMB es mantenen en cada un dels àmbits territorials analitzats.

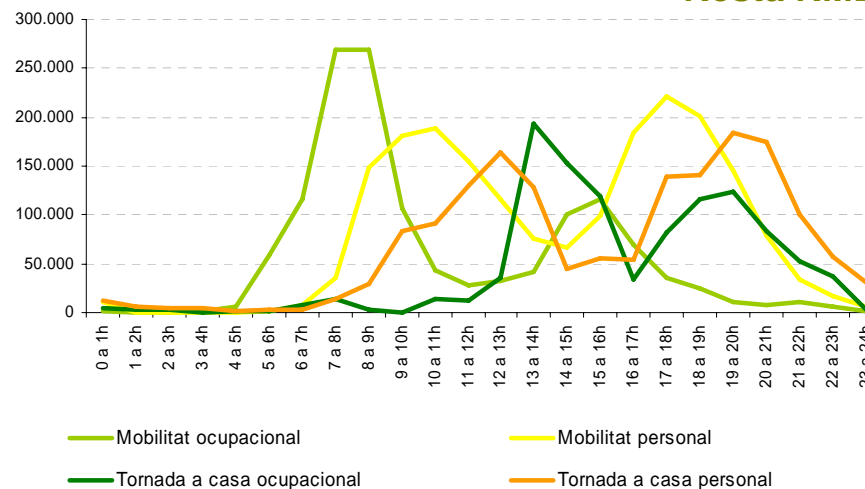
Barcelona



Resta Primera Corona



Resta RMB



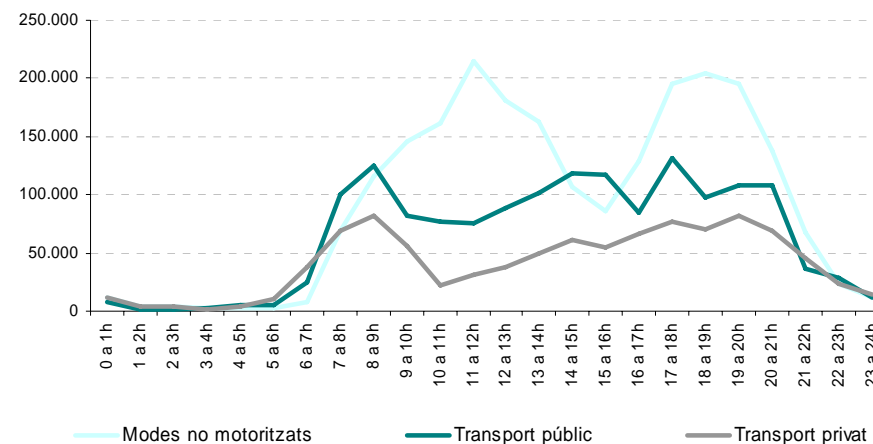
5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

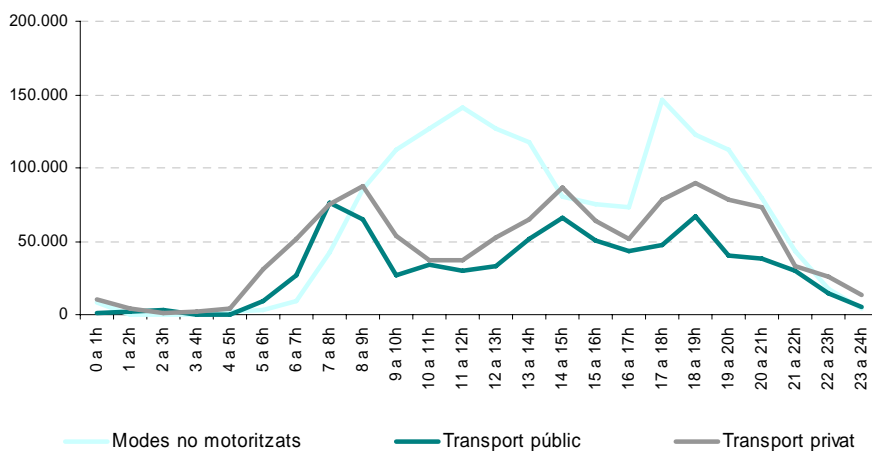
5.1.3. Anàlisi territorial

- La distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport és similar entre els diferents àmbits territorials, si bé existeixen diferències importants en la intensitat d'ús de cada un d'ells. Així, destaca la utilització majoritària, al llarg de gairebé tot el dia, dels modes no motoritzats a Barcelona i a la resta de la Primera Corona. També destaca l'ús superior del transport públic respecte del transport privat a la ciutat de Barcelona, per contra, a la resta de la RMB l'ús del transport privat és majoritari en gairebé totes les hores del dia.

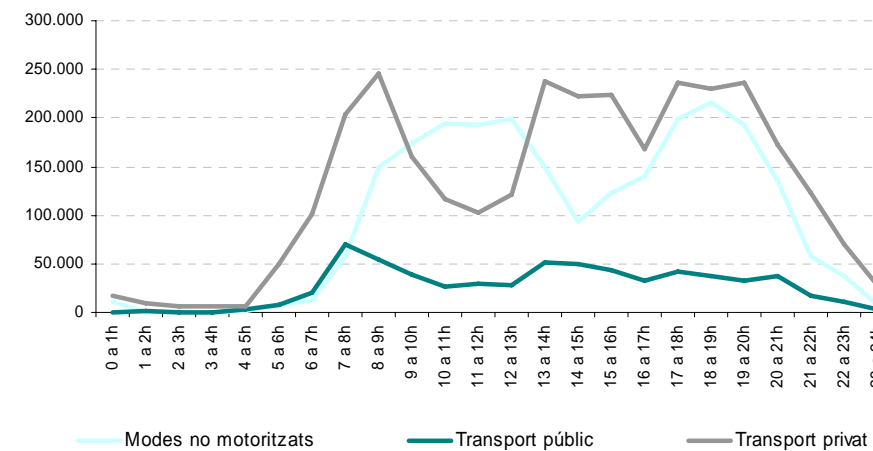
Barcelona



Resta Primera Corona



Resta RMB



5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.2. Durada mitjana dels desplaçaments

5.2.1. Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu

- La durada mitjana dels desplaçaments realitzats pels residents a la RMB en dia feiner és de 21,55 minuts.
- La durada mitjana dels desplaçaments varia segons el motiu: la mobilitat ocupacional i la respectiva tornada a casa són de major durada que els desplaçaments generats per motius personals, que tendeixen a ser de major proximitat.
- Els desplaçaments de major durada són els dedicats al passeig (36,64 minuts), seguits dels generats per les visites mèdiques (25,51), per motius d'estudi (24,08) i per treball (23,42).
- En canvi, els desplaçaments que menys temps requereixen són les compres quotidianes (12,93), l'acompanyar a persones (13,88), els dinars i sopars no considerats d'oci (15,36), i els desplaçaments generats per motius d'oci i diversió (18,22).

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Mobilitat ocupacional	23,54
Mobilitat personal	19,37
Tornada a casa ocupacional	24,62
Tornada a casa personal	20,55
Total	21,55

Temps expressat en minuts

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Treball	23,42
Estudis	24,08
Compres quotidianes	12,93
Compres no quotidianes	19,81
Metge/Hospital	25,51
Visita amic/familiar	22,83
Acompanyar persones	13,88
Gestions personals	22,65
Oci/diversió	18,22
Dinar/sopar/restaurant	15,36
Passeig	36,64
Mobilitat per altres motius	29,76
Tornada a casa ocupacional	24,62
Tornada a casa personal	20,55
Total	21,55

Temps expressat en minuts

5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.2. Durada mitjana dels desplaçaments

5.2.2. Durada mitjana dels desplaçaments segons mode de transport

- Els desplaçaments en modes no motoritzats són els de menor durada mitjana (15,48 minuts), per la proximitat de les destinacions.
- La durada mitjana dels desplaçaments en transport privat és força menor (20,43 minuts) que la dels realitzats en transport públic (36,19 minuts).

Mode de transport	Durada mitjana
Modes no motoritzats	15,48
Transport públic	36,19
Transport privat	20,43
Total	21,55

Temps expressat en minuts

Mitjà de transport	Durada mitjana
A peu	15,40
Bicicleta	18,79
Autobús urbà	29,95
Autobús interurbà	42,39
Metro	31,17
Tramvia	28,15
FGC	42,38
Renfe Rodalies	55,74
Autobús empresa	36,90
Autobús escolar	15,00
Autocar (excursions)	81,22
Taxi	21,81
Renfe regional/llarg recorregut	125,88
Altres transports públics	73,66
Cotxe com a conductor	20,34
Cotxe com a acompanyant	24,44
Moto com a conductor	14,97
Moto com a acompanyant	16,16
Furgoneta/camió	30,05
Altres vehicles privats	34,91
TOTAL	21,55

Temps expressat en minuts

5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.2. Durada mitjana dels desplaçaments

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

- En els desplaçaments interns als diferents àmbits de la RMB, el transport públic és el que presenta una durada mitjana més elevada.
- Pel que fa als desplaçaments de connexió (interior i exterior) i als externs, i amb independència de la corona d'origen i de destinació, el transport públic presenta un temps de desplaçament superior al del transport privat.

Corona d'origen i destinació		Mode de transport			Total
		Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Interns	Barcelona - Barcelona	16,19	28,93	17,67	20,51
	Resta 1ª Corona - Resta 1ª Corona	14,56	28,04	14,03	16,20
	Resta RMB - Resta RMB	15,23	31,46	14,50	15,85
De connexió interior	Barcelona - Resta 1ª Corona (i vicev.)	19,37*	40,45	24,26	32,73
	Resta 1ª Corona - Resta RMB (i vicev.)	40,99*	53,56	32,45	36,61
	Barcelona - Resta RMB (i vicev.)	25,88*	59,37	41,20	49,33
De connexió exterior	Barcelona - Fora RMB (i vicev.)	-	153,95	80,17	104,20
	Resta Primera Corona - Fora RMB (i vicev.)	-	93,68	87,80	88,75
	Resta RMB - Fora RMB (i vicev.)	25,12*	112,98	52,46	57,68
Externs	Fora RMB - Fora RMB	10,35	124,17	33,09	33,73
Total		15,48	36,19	20,43	21,55

Temps expressat en minuts

*Es tracta de desplaçaments limítrofes, en els que s'inclou la bicicleta, però s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística.

5. Durada i distribució horària dels desplaçaments

5.2. Durada mitjana dels desplaçaments

5.2.4. Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu i mode de transport

- L'anàlisi combinada de la durada mitjana dels desplaçaments segons el motiu i el mode de transport mostra com:
 - La durada mitjana dels desplaçaments segons el mode de transport és independent del motiu: en tots els casos, els desplaçaments en transport públic són els de més llarga durada, mentre que el cas contrari s'esdevé en els desplaçaments en modes no motoritzats.
 - Els desplaçaments generats per motius ocupacionals tenen una durada superior que els desplaçaments personals, excepte els efectuats en modes no motoritzats.

Motiu de desplaçament	Mode de transport			Total
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	
Mobilitat ocupacional	11,77	36,24	21,93	23,54
Mobilitat personal	16,55	32,46	17,55	19,37
Tornada a casa ocupacional	12,51	38,77	22,48	24,62
Tornada a casa personal	16,35	37,64	19,68	20,55
Total	15,48	36,19	20,43	21,55

Temps expressat en minuts

6. DINÀMIQUES TERRITORIALS DE LA MOBILITAT

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.1. Presentació

- L'anàlisi territorial de la mobilitat es realitzarà tenint en compte els tipus de desplaçaments següents:
 - **Desplaçaments interns:** aquells amb origen i destinació a la mateixa unitat territorial d'estudi, ja sigui corona o comarca de la RMB.
 - **Desplaçaments de connexió interior:** es tracta de desplaçaments interns a la Regió Metropolitana de Barcelona, que tenen l'origen i la destinació en diferents unitats territorials d'estudi (corones o comarques).
 - **Desplaçaments de connexió exterior:** es tracta de desplaçaments amb origen a la Regió Metropolitana de Barcelona i destinació fora de la RMB i viceversa.
 - **Desplaçaments externs:** són aquells desplaçaments amb origen i destinació fora de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- L'estudi de les dinàmiques territorials s'ha dividit en dues parts: una primera centrada en els fluxos entre corones metropolitanes i una segona relativa als fluxos comarcals.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.1. Panoràmica general

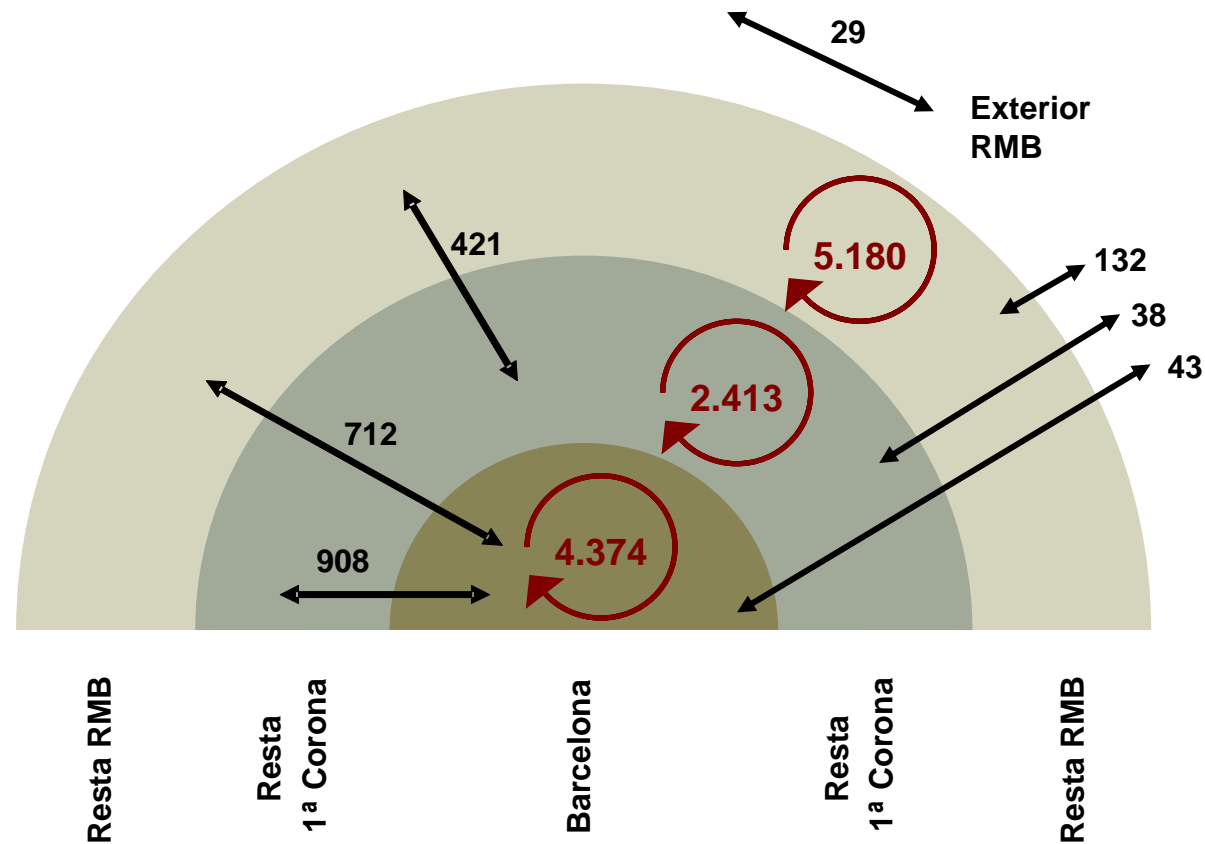
- Els residents a la Regió Metropolitana de Barcelona realitzen un total de 14.250.255 desplaçaments en un dia feiner.
- Els fluxos de caràcter intern són els majoritaris: el 84,0% dels desplaçaments realitzats en dia feiner pels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona tenen com a origen i destinació la mateixa corona metropolitana.
- Els desplaçaments de connexió representen el 15,8% del total. D'aquests fluxos de connexió, el 73,8% tenen com a origen o destinació la ciutat de Barcelona.

Origen i destinació	Desplaçaments	%
Barcelona - Barcelona	4.373.871	30,7%
Resta Primera Corona - Resta Primera Corona	2.412.713	16,9%
Resta RMB - Resta RMB	5.180.284	36,4%
Total interns	11.966.869	84,0%
Barcelona - Resta Primera Corona i viceversa	907.780	6,4%
Barcelona - Resta RMB i viceversa	712.428	5,0%
Resta Primera Corona - Resta RMB i viceversa	421.359	3,0%
Total de connexió interior	2.041.566	14,3%
Barcelona - Fora RMB i viceversa	42.903	0,3%
Resta Primera Corona - Fora RMB i viceversa	38.392	0,3%
Resta RMB - Fora RMB i viceversa	131.542	0,9%
Total de connexió exterior	212.837	1,5%
Fora RMB - Fora RMB	28.983	0,2%
Total externs	28.983	0,2%
Total	14.250.255	100,0%

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitananes

6.2.1. Panoràmica general



Desplaçaments expressats en milers

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.1. Panoràmica general

- La matriu d'òrigens i destinacions reflecteix el pes poblacional de cada un dels àmbits; així, aproximadament el 37% dels desplaçaments tenen origen o destinació a la ciutat de Barcelona, el 22% a la Primera Corona i el 41% a la resta de la RMB.
- El major percentatge de desplaçaments interns es dona a la resta de la RMB (89%) i a Barcelona (84%).

Desplaçaments

Orígens	Destinacions				
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Fora RMB	Total
Barcelona	4.373.871	452.906	359.053	24.391	5.210.222
Resta Primera Corona	454.874	2.412.713	215.085	19.769	3.102.441
Resta RMB	353.374	206.274	5.180.284	64.177	5.804.110
Fora RMB	18.512	18.623	67.365	28.983	133.482
Total	5.200.631	3.090.516	5.821.787	137.321	14.250.255

Percentatge sobre files (òrigens)

Orígens	Destinacions				
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Fora RMB	Total
Barcelona	83,9%	8,7%	6,9%	0,5%	100,0%
Resta Primera Corona	14,7%	77,8%	6,9%	0,6%	100,0%
Resta RMB	6,1%	3,6%	89,3%	1,1%	100,0%
Fora RMB	13,9%	14,0%	50,5%	21,7%	100,0%
Total	36,5%	21,7%	40,9%	1,0%	100,0%

Percentatge sobre columnes (destinacions)

Destinacions	Orígens				
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB	Fora RMB	Total
Barcelona	84,1%	14,7%	6,2%	17,8%	36,6%
Resta Primera Corona	8,7%	78,1%	3,7%	14,4%	21,8%
Resta RMB	6,8%	6,7%	89,0%	46,7%	40,7%
Fora RMB	0,4%	0,6%	1,2%	21,1%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.2 Motiu de desplaçament

- La distribució dels motius de desplaçament varia segons el tipus de flux analitzat:
 - En els fluxos interns, els desplaçaments per motius personals i la corresponent tornada a casa són majoritaris: el 64,8% dels desplaçaments interns corresponen a aquesta mobilitat. Es tracta, principalment, de desplaçaments de poca distància que cobreixen necessitats que es desenvolupen prop del lloc de residència (compres quotidianes, acompanyament de persones, passeig...).
 - En canvi, la major part dels fluxos de connexió es deuen a la mobilitat ocupacional. Un 36,6% dels desplaçaments en els fluxos de connexió interior a la RMB són per motiu de treball o d'estudi i un 30,4% per la corresponent tornada a casa. En els fluxos de connexió exterior a la RMB la mobilitat ocupacional i la respectiva tornada també és majoritària (51,0%), tot i que les diferències amb la mobilitat personal disminueixen.
 - En els desplaçaments externs les tornades a casa (tant les de caràcter ocupacional com personal) tenen una incidència molt reduïda, fet que indica la triangularitat d'aquests desplaçaments.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.2 Motiu de desplaçament

Origen i destinació	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
Barcelona - Barcelona	876.553	1.574.566	663.830	1.258.922	4.373.871
Resta Primera Corona - Resta Primera Corona	415.986	878.238	360.057	758.431	2.412.713
Resta RMB - Resta RMB	1.037.586	1.788.234	851.815	1.502.649	5.180.284
Total interns	2.330.126	4.241.038	1.875.703	3.520.003	11.966.869
Barcelona - Resta Primera Corona i viceversa	324.956	172.759	268.112	141.953	907.780
Barcelona - Resta RMB i viceversa	266.003	111.614	222.080	112.731	712.428
Resta Primera Corona - Resta RMB i viceversa	155.335	73.019	130.981	62.024	421.359
Total de connexió interior	746.293	357.392	621.174	316.708	2.041.566
Barcelona - Fora RMB i viceversa	7.283	9.600	2.968	23.053	42.903
Resta Primera Corona - Fora RMB i viceversa	11.300	8.505	8.752	9.835	38.392
Resta RMB - Fora RMB i viceversa	46.836	24.289	31.564	28.853	131.542
Total de connexió exterior	65.419	42.394	43.284	61.740	212.837
Fora RMB - Fora RMB	10.806	11.377	2.227	4.573	28.983
Total externs	10.806	11.377	2.227	4.573	28.983
Total	3.152.644	4.652.200	2.542.387	3.903.024	14.250.255

Origen i destinació	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
Barcelona - Barcelona	20,0%	36,0%	15,2%	28,8%	100,0%
Resta Primera Corona - Resta Primera Corona	17,2%	36,4%	14,9%	31,4%	100,0%
Resta RMB - Resta RMB	20,0%	34,5%	16,4%	29,0%	100,0%
Total interns	19,5%	35,4%	15,7%	29,4%	100,0%
Barcelona - Resta Primera Corona i viceversa	35,8%	19,0%	29,5%	15,6%	100,0%
Barcelona - Resta RMB i viceversa	37,3%	15,7%	31,2%	15,8%	100,0%
Resta Primera Corona - Resta RMB i viceversa	36,9%	17,3%	31,1%	14,7%	100,0%
Total de connexió interior	36,6%	17,5%	30,4%	15,5%	100,0%
Barcelona - Fora RMB i viceversa	17,0%	22,4%	6,9%	53,7%	100,0%
Resta Primera Corona - Fora RMB i viceversa	29,4%	22,2%	22,8%	25,6%	100,0%
Resta RMB - Fora RMB i viceversa	35,6%	18,5%	24,0%	21,9%	100,0%
Total de connexió exterior	30,7%	19,9%	20,3%	29,0%	100,0%
Fora RMB - Fora RMB	37,3%	39,3%	7,7%	15,8%	100,0%
Total externs	37,3%	39,3%	7,7%	15,8%	100,0%
Total	22,1%	32,6%	17,8%	27,4%	100,0%

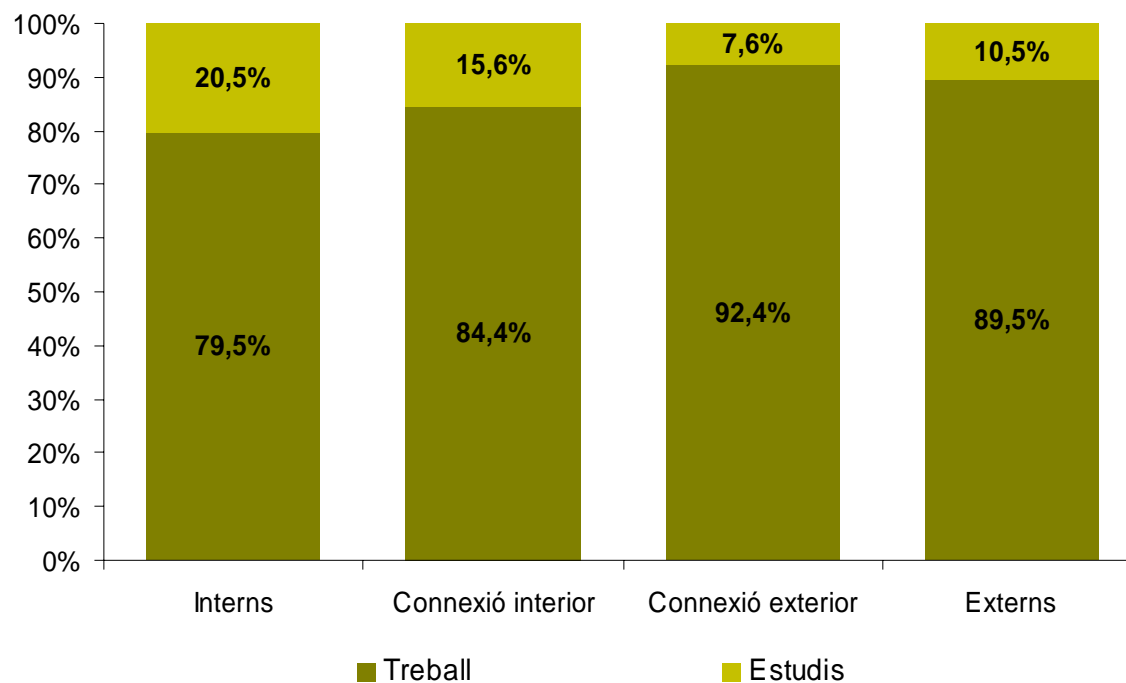
6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.2 Motiu de desplaçament

Mobilitat ocupacional

- S'han desagregat els motius de desplaçaments ocupacionals segons el tipus de recorregut. La majoria dels desplaçaments són per motiu de treball, independentment del tipus de flux: fluxos interns (79,5%), connexió (interior 84,4% i exterior 92,4%) i externs (89,5%).
- La major proporció de desplaçaments per estudis es troba en els desplaçaments interns (20,5%).



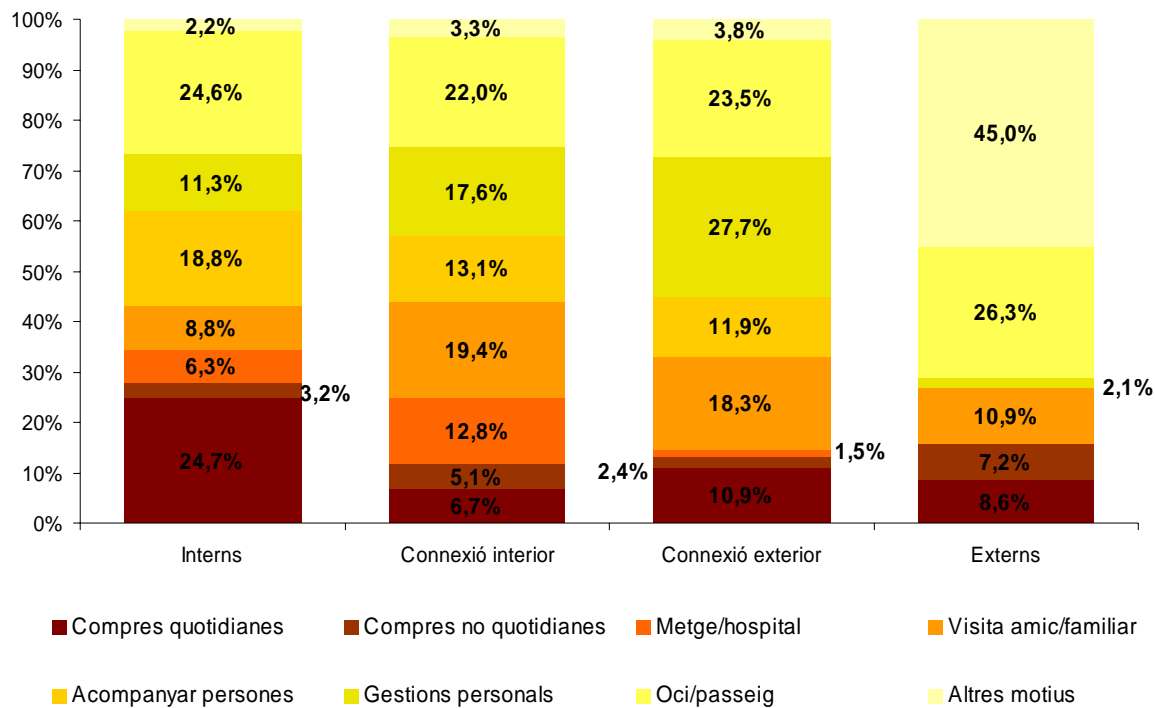
6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.2 Motiu de desplaçament

Mobilitat personal

- Pel que fa a la mobilitat personal, les compres quotidianes, l'oci/passeig i l'acompanyar a persones són els motius de major pes en els desplaçaments interns. En els desplaçaments de connexió (interior i exterior) l'oci/passeig, les gestions personals i l'acompanyar a persones són els motius que presenten un major pes relatiu.



6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.3. Mode de transport

- La distribució dels modes de transport varia segons el tipus de flux analitzat:
 - Els modes no motoritzats són els més utilitzats en els desplaçaments interns a totes les corones metropolitanes, seguit dels desplaçaments en transport privat, excepte a la ciutat de Barcelona on l'ús del transport públic supera l'ús del transport privat (32,7% i 15,8%, respectivament).
 - El transport privat és el mode més utilitzat en els desplaçaments de connexió (especialment en els de connexió amb l'exterior de la RMB). El transport públic presenta una quota d'ús destacable en els desplaçaments de connexió interior (43,6%), sobretot en els fluxos entre Barcelona i la resta de la Primera Corona (54,0%).

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.3. Mode de transport

Origen i destinació	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Barcelona - Barcelona	2.253.024	1.428.856	691.992	4.373.871
Resta Primera Corona - Resta Primera Corona	1.478.909	297.052	636.753	2.412.713
Resta RMB - Resta RMB	2.323.852	287.038	2.569.393	5.180.284
Total interns	6.055.785	2.012.947	3.898.137	11.966.869
Barcelona - Resta Primera Corona (i viceversa)	49.353	489.880	368.546	907.780
Barcelona - Resta RMB (i viceversa)	994	319.370	392.064	712.428
Resta Primera Corona - Resta RMB (i viceversa)	5.280	80.945	335.134	421.359
Total de connexió interior	55.626	890.196	1.095.744	2.041.566
Barcelona - Fora RMB (i viceversa)	0	13.734	29.169	42.903
Resta Primera Corona - Fora RMB (i viceversa)	0	6.940	31.452	38.392
Resta RMB - Fora RMB (i viceversa)	8.149	13.791	109.601	131.542
Total de connexió exterior	8.149	34.465	170.223	212.837
Fora RMB - Fora RMB	7.011	1.953	20.018	28.983
Total externs	7.011	1.953	20.018	28.983
Total	6.126.571	2.939.561	5.184.122	14.250.255

Origen i destinació	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Barcelona - Barcelona	51,5%	32,7%	15,8%	100,0%
Resta Primera Corona - Resta Primera Corona	61,3%	12,3%	26,4%	100,0%
Resta RMB - Resta RMB	44,9%	5,5%	49,6%	100,0%
Total interns	50,6%	16,8%	32,6%	100,0%
Barcelona - Resta Primera Corona (i viceversa)	5,4%	54,0%	40,6%	100,0%
Barcelona - Resta RMB (i viceversa)	0,1%	44,8%	55,0%	100,0%
Resta Primera Corona - Resta RMB (i viceversa)	1,3%	19,2%	79,5%	100,0%
Total de connexió interior	2,7%	43,6%	53,7%	100,0%
Barcelona - Fora RMB (i viceversa)	0,0%	32,0%	68,0%	100,0%
Resta Primera Corona - Fora RMB (i viceversa)	0,0%	18,1%	81,9%	100,0%
Resta RMB - Fora RMB (i viceversa)	6,2%	10,5%	83,3%	100,0%
Total de connexió exterior	3,8%	16,2%	80,0%	100,0%
Fora RMB - Fora RMB	24,2%	6,7%	69,1%	100,0%
Total externs	24,2%	6,7%	69,1%	100,0%
Total	43,0%	20,6%	36,4%	100,0%

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.2. Corones metropolitanes

6.2.4. Autocontenció

- Un dels principals indicadors a l'hora de resumir el caràcter de la mobilitat en un territori determinat és l'autocontenció, que es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència.

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

- A escala municipal, la major autocontenció es dona a la ciutat de Barcelona: el 89,3% dels desplaçaments dels barcelonins tenen l'origen i la destinació en aquesta ciutat. A la resta de la Primera Corona el percentatge és del 55,5% i a la resta de la RMB del 59,8%.
- Pel que fa a l'autocontenció per corones, els valors són més elevats, si bé la resta de la Primera Corona es continua mostrant com l'àmbit territorial amb un grau més baix d'autocontenció (70,4%).

Corona de residència	Autocontenció	
	Municipis	Corones
Barcelona	89,3%	89,3%
Resta Primera Corona	55,5%	70,4%
Resta RMB	59,8%	84,4%

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.1. Panoràmica general

- Pel que fa a l'anàlisi territorial segons comarques, el percentatge de desplaçaments interns s'eleva fins al 85,8%, en detriment dels desplaçaments de connexió (interior 12,5% i exterior 1,5%)
- En els desplaçaments de connexió interior a la RMB, el 82,8% tenen com a origen o destinació la comarca del Barcelonès.
- En els desplaçament de connexió exterior el Barcelonès és, juntament amb el Vallès Occidental, l'origen i/o destinació principals (el 24,9% i el 21,0%, respectivament, del total de fluxos amb fora de la RMB).

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

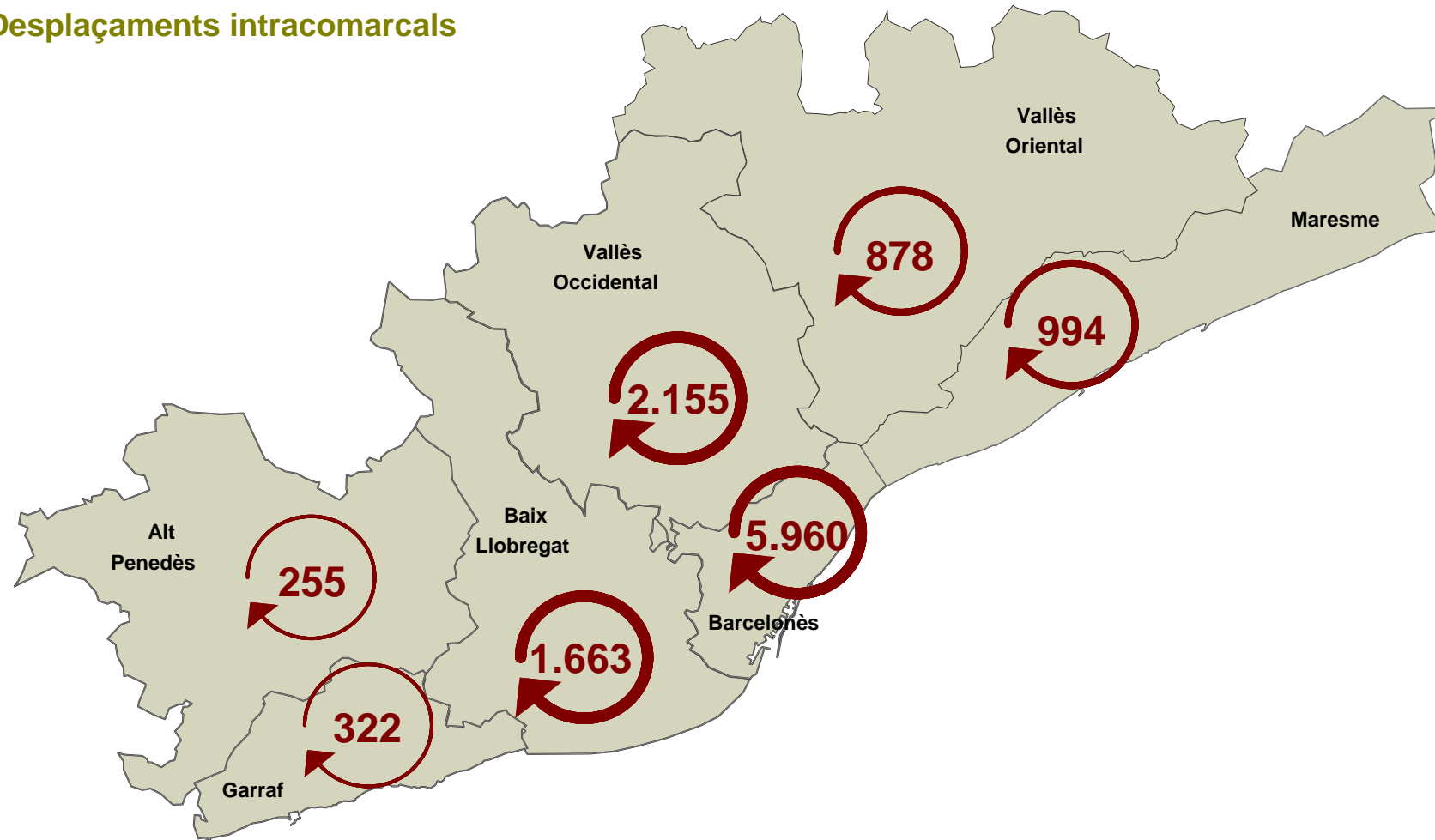
Origen i destinació	Desplaçaments	%
Alt Penedès - Alt Penedès	254.906	1,8%
Baix Llobregat - Baix Llobregat	1.662.951	11,7%
Barcelonès - Barcelonès	5.960.238	41,8%
Garraf - Garraf	321.896	2,3%
Maresme - Maresme	994.036	7,0%
Vallès Occidental - Vallès Occidental	2.155.047	15,1%
Vallès Oriental - Vallès Oriental	878.480	6,2%
Total interns	12.227.553	85,8%
Alt Penedès - Baix Llobregat i viceversa	14.994	0,1%
Alt Penedès - Barcelonès i viceversa	21.630	0,2%
Alt Penedès - Garraf i viceversa	12.520	0,1%
Alt Penedès - Maresme i viceversa	0	0,0%
Alt Penedès - Vallès Occidental i viceversa	4.158	0,0%
Alt Penedès - Vallès Oriental i viceversa	315	0,0%
Baix Llobregat - Barcelonès i viceversa	699.196	4,9%
Baix Llobregat - Garraf i viceversa	23.216	0,2%
Baix Llobregat - Maresme i viceversa	12.014	0,1%
Baix Llobregat - Vallès Occidental i viceversa	55.429	0,4%
Baix Llobregat - Vallès Oriental i viceversa	16.864	0,1%
Barcelonès - Garraf i viceversa	47.668	0,3%
Barcelonès - Maresme i viceversa	186.819	1,3%
Barcelonès - Vallès Occidental i viceversa	360.382	2,5%
Barcelonès - Vallès Oriental i viceversa	158.997	1,1%
Garraf - Maresme i viceversa	0	0,0%
Garraf - Vallès Occidental i viceversa	7.393	0,1%
Garraf - Vallès Oriental i viceversa	223	0,0%
Maresme - Vallès Occidental i viceversa	24.731	0,2%
Maresme - Vallès Oriental i viceversa	49.423	0,3%
Vallès Occidental - Vallès Oriental i viceversa	84.911	0,6%
Total de connexió interior	1.780.882	12,5%
Alt Penedès - Fora RMB i viceversa	11.641	0,1%
Baix Llobregat - Fora RMB i viceversa	38.187	0,3%
Barcelonès - Fora RMB i viceversa	52.922	0,4%
Garraf - Fora RMB i viceversa	10.731	0,1%
Maresme - Fora RMB i viceversa	32.161	0,2%
Vallès Occidental - Fora RMB i viceversa	44.686	0,3%
Vallès Oriental - Fora RMB i viceversa	22.509	0,2%
Total de connexió exterior	212.837	1,5%
Fora RMB - Fora RMB	28.983	0,2%
Total externs	28.983	0,2%
Total	14.250.255	100,0%

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.1. Panoràmica general

Desplaçaments intracomarcals



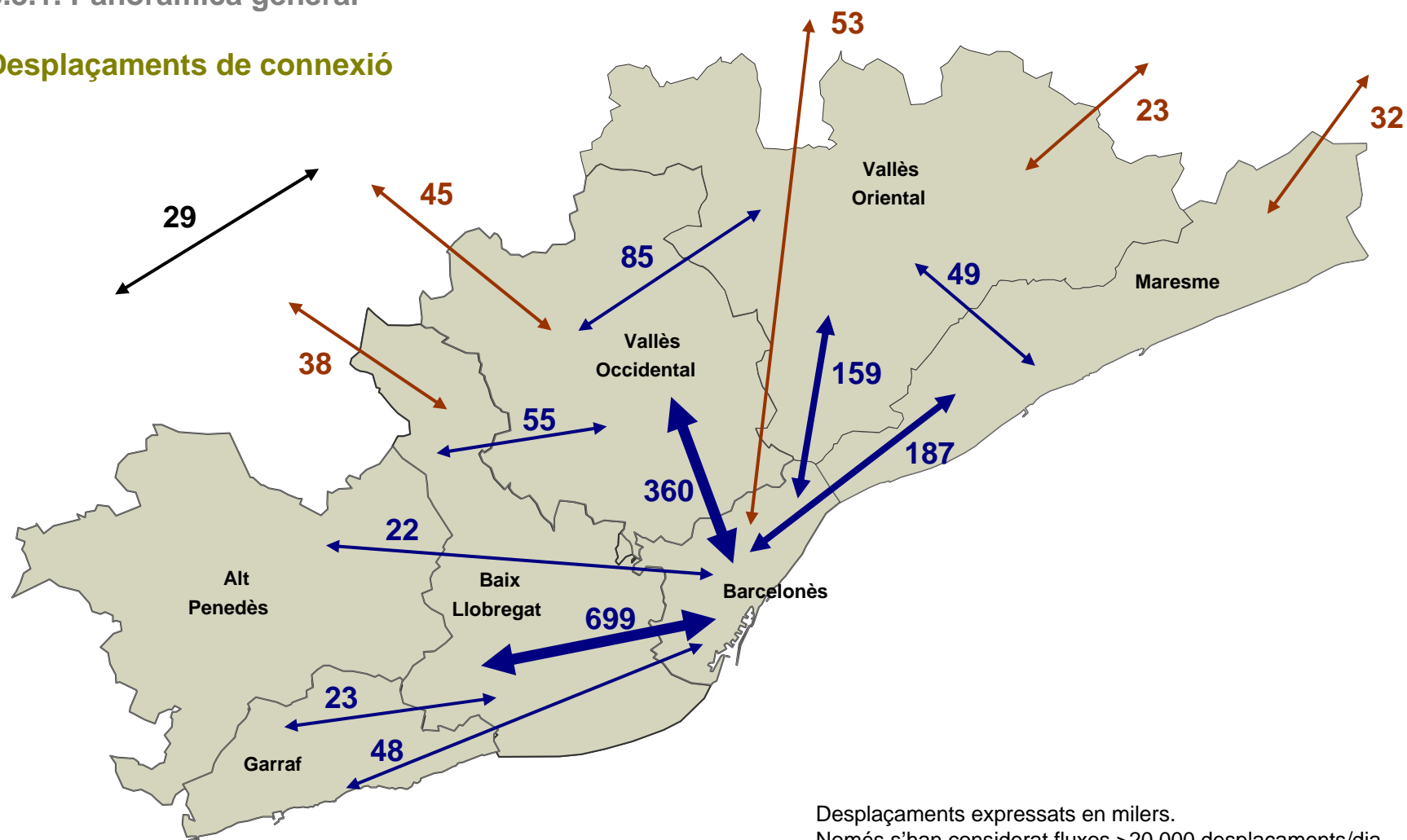
Desplaçaments expressats en milers.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.1. Panoràmica general

Desplaçaments de connexió



6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.1. Panoràmica general

- L'anàlisi de la matriu d'òrigens i destinacions comarcals permet observar els següents aspectes:
 - Les relacions internes (origen = destinació) són les majoritàries en totes les comarques, especialment a l'Alt Penedès, al Barcelonès i al Vallès Occidental, amb valors al voltant del 88%.
 - Els fluxos de connexió amb la resta de comarques metropolitanes segueixen una lògica de proximitat, de manera que els majors volums de desplaçaments de connexió són entre comarques veïnes. Són una excepció els desplaçaments amb origen o destinació a la comarca del Barcelonès, on el poder d'atracció / emissió de la ciutat de Barcelona fa que sigui la principal destinació dels desplaçaments de connexió de les diferents comarques metropolitanes.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.1. Panoràmica general

Desplaçaments

Orígens	Destinacions								
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Fora RMB	Total
Alt Penedès	254.906	7.428	10.703	6.081	0	2.079	157	5.770	287.125
Baix Llobregat	7.565	1.662.951	349.894	12.841	5.562	27.686	8.679	18.285	2.093.463
Barcelonès	10.927	349.302	5.960.238	24.183	97.132	180.562	80.058	29.963	6.732.365
Garraf	6.439	10.375	23.485	321.896	0	3.808	0	5.260	371.262
Maresme	0	6.452	89.687	0	994.036	12.973	24.883	16.152	1.144.182
Vallès Occidental	2.079	27.743	179.820	3.585	11.758	2.155.047	40.581	21.113	2.441.725
Vallès Oriental	157	8.186	78.939	223	24.541	44.330	878.480	11.795	1.046.650
Fora RMB	5.871	19.902	22.958	5.471	16.010	23.572	10.715	28.983	133.482
Total	287.944	2.092.339	6.715.724	374.279	1.149.038	2.450.057	1.043.552	137.321	14.250.255

Percentatge sobre files (origens)

Orígens	Destinacions								
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Fora RMB	Total
Alt Penedès	88,8%	2,6%	3,7%	2,1%	0,0%	0,7%	0,1%	2,0%	100,0%
Baix Llobregat	0,4%	79,4%	16,7%	0,6%	0,3%	1,3%	0,4%	0,9%	100,0%
Barcelonès	0,2%	5,2%	88,5%	0,4%	1,4%	2,7%	1,2%	0,4%	100,0%
Garraf	1,7%	2,8%	6,3%	86,7%	0,0%	1,0%	0,0%	1,4%	100,0%
Maresme	0,0%	0,6%	7,8%	0,0%	86,9%	1,1%	2,2%	1,4%	100,0%
Vallès Occidental	0,1%	1,1%	7,4%	0,1%	0,5%	88,3%	1,7%	0,9%	100,0%
Vallès Oriental	0,0%	0,8%	7,5%	0,0%	2,3%	4,2%	83,9%	1,1%	100,0%
Fora RMB	4,4%	14,9%	17,2%	4,1%	12,0%	17,7%	8,0%	21,7%	100,0%
Total	2,0%	14,7%	47,1%	2,6%	8,1%	17,2%	7,3%	1,0%	100,0%

Percentatge sobre columnes (destinacions)

Destinacions	Destinacions								
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Fora RMB	Total
Alt Penedès	88,5%	0,4%	0,2%	1,6%	0,0%	0,1%	0,0%	4,2%	2,0%
Baix Llobregat	2,6%	79,5%	5,2%	3,4%	0,5%	1,1%	0,8%	13,3%	14,7%
Barcelonès	3,8%	16,7%	88,8%	6,5%	8,5%	7,4%	7,7%	21,8%	47,2%
Garraf	2,2%	0,5%	0,3%	86,0%	0,0%	0,2%	0,0%	3,8%	2,6%
Maresme	0,0%	0,3%	1,3%	0,0%	86,5%	0,5%	2,4%	11,8%	8,0%
Vallès Occidental	0,7%	1,3%	2,7%	1,0%	1,0%	88,0%	3,9%	15,4%	17,1%
Vallès Oriental	0,1%	0,4%	1,2%	0,1%	2,1%	1,8%	84,2%	8,6%	7,3%
Fora RMB	2,0%	1,0%	0,3%	1,5%	1,4%	1,0%	1,0%	21,1%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.2. Motiu de desplaçament

- La distribució dels motius de desplaçament és força diferent segons el tipus de flux analitzat:
 - Com en el cas de les corones metropolitanes, en els fluxos interns els desplaçaments per motius personals i la corresponent tornada a casa són majoritaris. Així, a totes les comarques metropolitanes prop de dues terceres parts dels desplaçaments de caràcter intern responen a aquests motius.
 - La situació s'inverteix en el cas dels desplaçaments de connexió amb l'interior de la RMB, en què la majoria de desplaçaments són per motius de treball o d'estudis i per les respectives tornades a casa.
 - En els fluxos de connexió exteriors, la mobilitat ocupacional i les tornades a casa des d'aquests motius són majoritaris, tot i que les diferències amb els desplaçaments per motius personals disminueixen.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.2. Motiu de desplaçament

Origen i destinació	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
Alt Penedès - Alt Penedès	52.390	85.558	45.130	71.827	254.906
Baix Llobregat - Baix Llobregat	337.851	577.947	274.999	472.154	1.662.951
Barcelonès - Barcelonès	1.199.199	2.098.124	939.578	1.723.337	5.960.238
Garraf - Garraf	59.281	114.057	52.647	95.910	321.896
Maresme - Maresme	178.969	359.762	149.771	305.534	994.036
Vallès Occidental - Vallès Occidental	412.062	760.171	347.829	634.986	2.155.047
Vallès Oriental - Vallès Oriental	176.622	302.835	141.262	257.761	878.480
Total interns	2.416.374	4.298.454	1.951.215	3.561.509	12.227.553
Alt Penedès - Baix Llobregat i viceversa	4.053	4.057	2.949	3.934	14.994
Alt Penedès - Barcelonès i viceversa	7.103	4.220	5.682	4.625	21.630
Alt Penedès - Garraf i viceversa	4.547	2.769	3.846	1.358	12.520
Alt Penedès - Maresme i viceversa	0	0	0	0	0
Alt Penedès - Vallès Occidental i viceversa	1.768	311	1.768	311	4.158
Alt Penedès - Vallès Oriental i viceversa	157	0	157	0	315
Baix Llobregat - Barcelonès i viceversa	256.795	127.753	211.469	103.178	699.196
Baix Llobregat - Garraf i viceversa	7.192	5.839	5.898	4.287	23.216
Baix Llobregat - Maresme i viceversa	4.913	2.130	2.052	2.919	12.014
Baix Llobregat - Vallès Occidental i viceversa	27.533	3.894	20.434	3.567	55.429
Baix Llobregat - Vallès Oriental i viceversa	4.738	3.448	5.526	3.152	16.864
Barcelonès - Garraf i viceversa	16.050	6.651	14.792	10.175	47.668
Barcelonès - Maresme i viceversa	65.534	33.992	50.358	36.936	186.819
Barcelonès - Vallès Occidental i viceversa	138.903	48.717	125.264	47.498	360.382
Barcelonès - Vallès Oriental i viceversa	53.257	32.471	45.003	28.266	158.997
Garraf - Maresme i viceversa	0	0	0	0	0
Garraf - Vallès Occidental i viceversa	4.149	228	2.787	228	7.393
Garraf - Vallès Oriental i viceversa	0	0	0	223	223
Maresme - Vallès Occidental i viceversa	13.161	2.780	8.060	730	24.731
Maresme - Vallès Oriental i viceversa	17.801	6.601	15.352	9.669	49.423
Vallès Occidental - Vallès Oriental i viceversa	32.391	14.113	24.263	14.144	84.911
Total de connexió interior	660.045	299.975	545.661	275.201	1.780.882
Alt Penedès - Fora RMB i viceversa	3.749	2.684	2.615	2.593	11.641
Baix Llobregat - Fora RMB i viceversa	12.014	8.243	8.462	9.469	38.187
Barcelonès - Fora RMB i viceversa	9.469	11.737	5.154	26.562	52.922
Garraf - Fora RMB i viceversa	2.987	2.580	2.680	2.484	10.731
Maresme - Fora RMB i viceversa	11.187	5.364	9.830	5.781	32.161
Vallès Occidental - Fora RMB i viceversa	17.699	8.477	8.520	9.989	44.686
Vallès Oriental - Fora RMB i viceversa	8.315	3.309	6.023	4.861	22.509
Total de connexió exterior	65.419	42.394	43.284	61.740	212.837
Fora RMB - Fora RMB	10.806	11.377	2.227	4.573	28.983
Total externs	10.806	11.377	2.227	4.573	28.983
Total	3.152.644	4.652.200	2.542.387	3.903.024	14.250.255

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.2. Motiu de desplaçament

Origen i destinació	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
Alt Penedès - Alt Penedès	20,6%	33,6%	17,7%	28,2%	100,0%
Baix Llobregat - Baix Llobregat	20,3%	34,8%	16,5%	28,4%	100,0%
Barcelonès - Barcelonès	20,1%	35,2%	15,8%	28,9%	100,0%
Garraf - Garraf	18,4%	35,4%	16,4%	29,8%	100,0%
Maresme - Maresme	18,0%	36,2%	15,1%	30,7%	100,0%
Vallès Occidental - Vallès Occidental	19,1%	35,3%	16,1%	29,5%	100,0%
Vallès Oriental - Vallès Oriental	20,1%	34,5%	16,1%	29,3%	100,0%
Total interns	19,8%	35,2%	16,0%	29,1%	100,0%
Alt Penedès - Baix Llobregat i viceversa	27,0%	27,1%	19,7%	26,2%	100,0%
Alt Penedès - Barcelonès i viceversa	32,8%	19,5%	26,3%	21,4%	100,0%
Alt Penedès - Garraf i viceversa	36,3%	22,1%	30,7%	10,9%	100,0%
Alt Penedès - Maresme i viceversa	-	-	-	-	-
Alt Penedès - Vallès Occidental i viceversa	42,5%	7,5%	42,5%	7,5%	100,0%
Alt Penedès - Vallès Oriental i viceversa	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	100,0%
Baix Llobregat - Barcelonès i viceversa	36,7%	18,3%	30,2%	14,8%	100,0%
Baix Llobregat - Garraf i viceversa	31,0%	25,1%	25,4%	18,5%	100,0%
Baix Llobregat - Maresme i viceversa	40,9%	17,7%	17,1%	24,3%	100,0%
Baix Llobregat - Vallès Occidental i viceversa	49,7%	7,0%	36,9%	6,4%	100,0%
Baix Llobregat - Vallès Oriental i viceversa	28,1%	20,4%	32,8%	18,7%	100,0%
Barcelonès - Garraf i viceversa	33,7%	14,0%	31,0%	21,3%	100,0%
Barcelonès - Maresme i viceversa	35,1%	18,2%	27,0%	19,8%	100,0%
Barcelonès - Vallès Occidental i viceversa	38,5%	13,5%	34,8%	13,2%	100,0%
Barcelonès - Vallès Oriental i viceversa	33,5%	20,4%	28,3%	17,8%	100,0%
Garraf - Maresme i viceversa	-	-	-	-	-
Garraf - Vallès Occidental i viceversa	56,1%	3,1%	37,7%	3,1%	100,0%
Garraf - Vallès Oriental i viceversa	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Maresme - Vallès Occidental i viceversa	53,2%	11,2%	32,6%	3,0%	100,0%
Maresme - Vallès Oriental i viceversa	36,0%	13,4%	31,1%	19,6%	100,0%
Vallès Occidental - Vallès Oriental i viceversa	38,1%	16,6%	28,6%	16,7%	100,0%
Total de connexió interior	37,1%	16,8%	30,6%	15,5%	100,0%
Alt Penedès - Fora RMB i viceversa	32,2%	23,1%	22,5%	22,3%	100,0%
Baix Llobregat - Fora RMB i viceversa	31,5%	21,6%	22,2%	24,8%	100,0%
Barcelonès - Fora RMB i viceversa	17,9%	22,2%	9,7%	50,2%	100,0%
Garraf - Fora RMB i viceversa	27,8%	24,0%	25,0%	23,1%	100,0%
Maresme - Fora RMB i viceversa	34,8%	16,7%	30,6%	18,0%	100,0%
Vallès Occidental - Fora RMB i viceversa	39,6%	19,0%	19,1%	22,4%	100,0%
Vallès Oriental - Fora RMB i viceversa	36,9%	14,7%	26,8%	21,6%	100,0%
Total de connexió exterior	30,7%	19,9%	20,3%	29,0%	100,0%
Fora RMB - Fora RMB	37,3%	39,3%	7,7%	15,8%	100,0%
Total externs	37,3%	39,3%	7,7%	15,8%	100,0%
Total	22,1%	32,6%	17,8%	27,4%	100,0%

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.3. Mode de transport

- Les pautes sobre el repartiment modal observades en les corones metropolitanes són també vàlides en el cas dels fluxos entre comarques:
 - Els modes no motoritzats són els més utilitzats en els desplaçaments interns (49,9% en el conjunt de la RMB), molt per davant del transport privat (31,9%) i, sobretot, del transport públic (18,3%). Aquest últim és destacable en els desplaçaments interns a la comarca del Barcelonès (31,3%), essent l'única comarca on l'ús d'aquests mitjans supera l'ús del transport privat (17,6%).
 - En el cas dels fluxos intercomarcals (de connexió interior), i per motius relacionats amb la distància a recórrer, els desplaçaments en modes no motoritzats pràcticament desapareixen (0,8%) en benefici del transport públic (37,6%) i, sobretot, del transport privat (61,5%).
 - En els desplaçaments de connexió exterior la presència del transport privat augmenta fins al 80,0%.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.3. Mode de transport

Origen i destinació	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Alt Penedès - Alt Penedès	125.781	2.903	126.222	254.906
Baix Llobregat - Baix Llobregat	856.478	102.909	703.564	1.662.951
Barcelonès - Barcelonès	3.045.281	1.863.996	1.050.961	5.960.238
Garraf - Garraf	176.932	13.943	131.021	321.896
Maresme - Maresme	515.090	40.193	438.752	994.036
Vallès Occidental - Vallès Occidental	1.024.479	170.030	960.537	2.155.047
Vallès Oriental - Vallès Oriental	352.520	38.753	487.207	878.480
Total interns	6.096.560	2.232.728	3.898.264	12.227.553
Alt Penedès - Baix Llobregat i viceversa	0	1.648	13.346	14.994
Alt Penedès - Barcelonès i viceversa	146	14.225	7.258	21.630
Alt Penedès - Garraf i viceversa	0	0	12.520	12.520
Alt Penedès - Maresme i viceversa	0	0	0	0
Alt Penedès - Vallès Occidental i viceversa	0	1.027	3.131	4.158
Alt Penedès - Vallès Oriental i viceversa	0	0	315	315
Baix Llobregat - Barcelonès i viceversa	11.459	314.150	373.587	699.196
Baix Llobregat - Garraf i viceversa	0	4.898	18.318	23.216
Baix Llobregat - Maresme i viceversa	0	3.314	8.700	12.014
Baix Llobregat - Vallès Occidental i viceversa	570	11.236	43.623	55.429
Baix Llobregat - Vallès Oriental i viceversa	0	3.463	13.401	16.864
Barcelonès - Garraf i viceversa	0	27.331	20.337	47.668
Barcelonès - Maresme i viceversa	0	66.342	120.478	186.819
Barcelonès - Vallès Occidental i viceversa	1.940	156.459	201.982	360.382
Barcelonès - Vallès Oriental i viceversa	0	49.837	109.160	158.997
Garraf - Maresme i viceversa	0	0	0	0
Garraf - Vallès Occidental i viceversa	0	498	6.894	7.393
Garraf - Vallès Oriental i viceversa	0	0	223	223
Maresme - Vallès Occidental i viceversa	0	5.867	18.864	24.731
Maresme - Vallès Oriental i viceversa	0	1.311	48.112	49.423
Vallès Occidental - Vallès Oriental i viceversa	736	8.806	75.369	84.911
Total de connexió interior	14.850	670.414	1.095.618	1.780.882
Alt Penedès - Fora RMB i viceversa	864	591	10.187	11.641
Baix Llobregat - Fora RMB i viceversa	0	4.672	33.516	38.187
Barcelonès - Fora RMB i viceversa	0	17.169	35.752	52.922
Garraf - Fora RMB i viceversa	452	1.322	8.956	10.731
Maresme - Fora RMB i viceversa	1.938	2.087	28.136	32.161
Vallès Occidental - Fora RMB i viceversa	3.631	8.209	32.846	44.686
Vallès Oriental - Fora RMB i viceversa	1.264	415	20.830	22.509
Total de connexió exterior	8.149	34.465	170.223	212.837
Fora RMB - Fora RMB	7.011	1.953	20.018	28.983
Total externs	7.011	1.953	20.018	28.983
Total	6.126.571	2.939.561	5.184.122	14.250.255

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.3. Mode de transport

Origen i destinació	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Alt Penedès - Alt Penedès	49,3%	1,1%	49,5%	100,0%
Baix Llobregat - Baix Llobregat	51,5%	6,2%	42,3%	100,0%
Barcelonès - Barcelonès	51,1%	31,3%	17,6%	100,0%
Garraf - Garraf	55,0%	4,3%	40,7%	100,0%
Maresme - Maresme	51,8%	4,0%	44,1%	100,0%
Vallès Occidental - Vallès Occidental	47,5%	7,9%	44,6%	100,0%
Vallès Oriental - Vallès Oriental	40,1%	4,4%	55,5%	100,0%
Total interns	49,9%	18,3%	31,9%	100,0%
Alt Penedès - Baix Llobregat i viceversa	0,0%	11,0%	89,0%	100,0%
Alt Penedès - Barcelonès i viceversa	0,7%	65,8%	33,6%	100,0%
Alt Penedès - Garraf i viceversa	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Alt Penedès - Maresme i viceversa	-	-	-	-
Alt Penedès - Vallès Occidental i viceversa	0,0%	24,7%	75,3%	100,0%
Alt Penedès - Vallès Oriental i viceversa	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat - Barcelonès i viceversa	1,6%	44,9%	53,4%	100,0%
Baix Llobregat - Garraf i viceversa	0,0%	21,1%	78,9%	100,0%
Baix Llobregat - Maresme i viceversa	0,0%	27,6%	72,4%	100,0%
Baix Llobregat - Vallès Occidental i viceversa	1,0%	20,3%	78,7%	100,0%
Baix Llobregat - Vallès Oriental i viceversa	0,0%	20,5%	79,5%	100,0%
Barcelonès - Garraf i viceversa	0,0%	57,3%	42,7%	100,0%
Barcelonès - Maresme i viceversa	0,0%	35,5%	64,5%	100,0%
Barcelonès - Vallès Occidental i viceversa	0,5%	43,4%	56,0%	100,0%
Barcelonès - Vallès Oriental i viceversa	0,0%	31,3%	68,7%	100,0%
Garraf - Maresme i viceversa	-	-	-	-
Garraf - Vallès Occidental i viceversa	0,0%	6,7%	93,3%	100,0%
Garraf - Vallès Oriental i viceversa	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
Maresme - Vallès Occidental i viceversa	0,0%	23,7%	76,3%	100,0%
Maresme - Vallès Oriental i viceversa	0,0%	2,7%	97,3%	100,0%
Vallès Occidental - Vallès Oriental i viceversa	0,9%	10,4%	88,8%	100,0%
Total de connexió interior	0,8%	37,6%	61,5%	100,0%
Alt Penedès - Fora RMB i viceversa	7,4%	5,1%	87,5%	100,0%
Baix Llobregat - Fora RMB i viceversa	0,0%	12,2%	87,8%	100,0%
Barcelonès - Fora RMB i viceversa	0,0%	32,4%	67,6%	100,0%
Garraf - Fora RMB i viceversa	4,2%	12,3%	83,5%	100,0%
Maresme - Fora RMB i viceversa	6,0%	6,5%	87,5%	100,0%
Vallès Occidental - Fora RMB i viceversa	8,1%	18,4%	73,5%	100,0%
Vallès Oriental - Fora RMB i viceversa	5,6%	1,8%	92,5%	100,0%
Total de connexió exterior	3,8%	16,2%	80,0%	100,0%
Fora RMB - Fora RMB	24,2%	6,7%	69,1%	100,0%
Total externs	24,2%	6,7%	69,1%	100,0%
Total	43,0%	20,6%	36,4%	100,0%

Els valors en *cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, que està marcat en 30 casos reals.

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.3. Comarques metropolitanes

6.3.4. Autocontenció

- L'autocontenció municipal més elevada per comarques correspon al Barcelonès (80,6%), seguit amb valors menors del Vallès Occidental (65,8%) i del Garraf (61,4%), mentre que les autocontencions municipals més baixes de la RMB es donen al Baix Llobregat (52,9%) i al Vallès Oriental (51,2%).
- Pel que fa a l'autocontenció comarcal, el valor més elevat correspon a la comarca del Barcelonès, on el 90,2% dels desplaçaments dels residents tenen l'origen i la destinació a la mateixa comarca. Per contra, l'autocontenció comarcal més baixa correspon al Baix Llobregat (73,9%).

Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments (R=O)

Comarca de residència	Autocontenció	
	Municipal	Comarcal
Alt Penedès	59,4%	84,1%
Baix Llobregat	52,9%	73,9%
Barcelonès	80,6%	90,2%
Garraf	61,4%	77,5%
Maresme	59,6%	79,6%
Vallès Occidental	65,8%	84,9%
Vallès Oriental	51,2%	80,9%

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.4. Indicadors de síntesi

6.4.1. Presentació

- S'han calculat dos indicadors destinats a classificar els diversos àmbits territorials de la RMB en base a les seves relacions amb la resta del territori:
 - La **ràtio d'atracció i emissió (RAE)**, que 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)**, que 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).

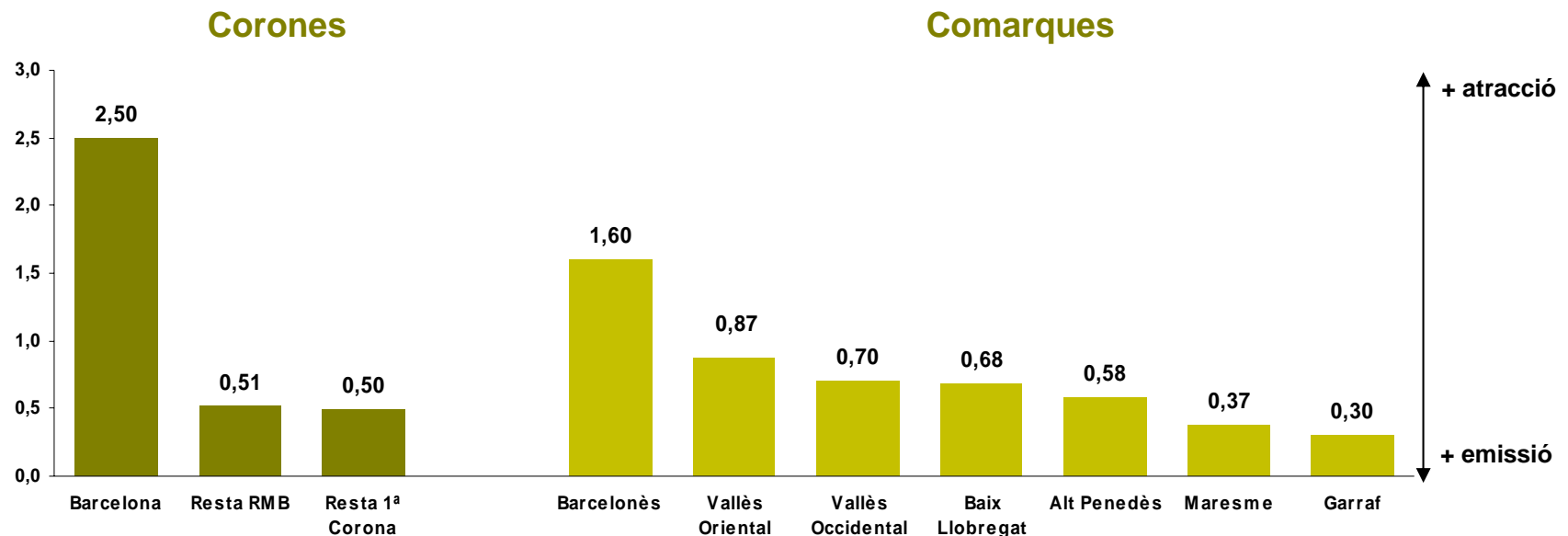
$$IO = \frac{\text{Desplaçaments de connexió de l'àmbit amb l'exterior}}{\text{Desplaçaments interns de l'àmbit}}$$

6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.4. Indicadors de síntesi

6.4.2. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

- Tan sols la ciutat de Barcelona i, per extensió la comarca del Barcelonès, presenta una RAE superior a 1, de manera que són els únics àmbits que es configuren com a clarament receptors de desplaçaments.
- En sentit oposat, i per l'efecte del poder d'atracció de la ciutat de Barcelona, es troba la resta del territori metropolità, on els fluxos emesos són gairebé el doble que els atrats. Aquest fet és especialment rellevant a les comarques del Maresme (RAE = 0,37) i del Garraf (RAE = 0,30).

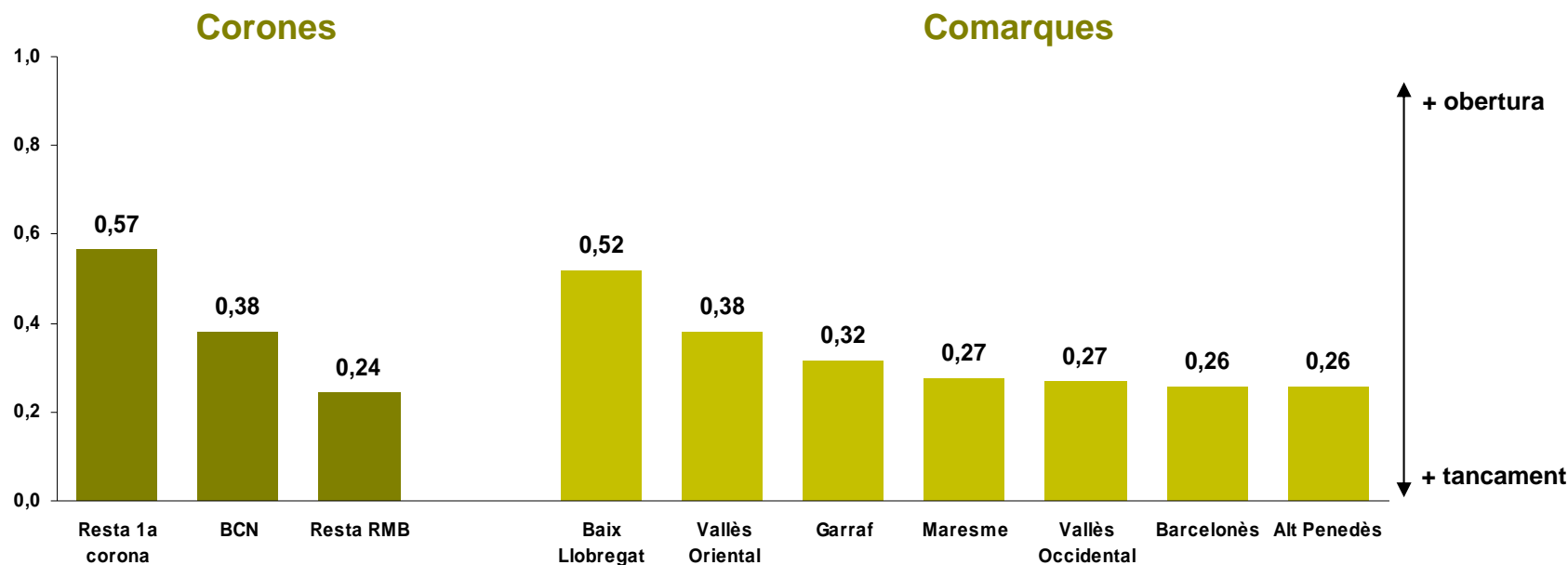


6. Dinàmiques territorials de la mobilitat

6.4. Indicadors de síntesi

6.4.3. Índex d'obertura (IO)

- En tots els territoris, la mobilitat interna prima sobre la connectiva ($IO < 1$) amb valors força similars, exceptuant el Baix Llobregat i, per extensió, la resta de la Primera Corona, que es mostren com els territoris amb una major obertura vers l'exterior. Aquest fet és degut al seu paper ambivalent en la realitat metropolitana barcelonina: d'una banda, és un territori intensament influenciat pel Barcelonès, emetent-hi un nombre elevat de desplaçaments, i, de l'altra, atreu un nombre destacable de desplaçaments procedents de la resta de la RMB a causa de la seva posició central i del gran nombre de llocs de treball que concentra.



7. ANÀLISI DE LA MOBILITAT SEGONS SEGMENTS DE POBLACIÓ

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.1. Grau de mobilitat

- En un dia feiner la població resident a la RMB major de 16 anys realitza un promig de 3,38 desplaçaments per persona, promig que augmenta fins a 3,64 si només es considera la població mòbil.
- La taula següent mostra la mitjana de desplaçaments realitzats per la població general (total i mòbil) segons les principals variables sociodemogràfiques (gènere, edat i situació professional).
 - **Gènere.** Gairebé no hi ha diferències però tot i així, a escala general, els homes realitzen un major nombre de desplaçaments que les dones. Quan només s'analitza la població mòbil, la major mobilitat correspon a les dones.
 - **Edat.** El grau de mobilitat és força estable fins als 64 anys, moment a partir del qual la mitjana de desplaçaments diaris disminueix.
 - **Situació professional.** Els estudiants i les persones dedicades a les tasques de la llar són els que presenten un major nombre mitjà de desplaçaments, tant pel que fa a la població total com a la mòbil.

Segment de població	Mitjana de desplaçaments	
	Total població general	Població general mòbil
Homes	3,42	3,61
Dones	3,34	3,66
De 16 a 29 anys	3,51	3,64
De 30 a 64 anys	3,58	3,78
De 65 i més	2,59	3,11
Estudiant	3,65	3,79
Tasques de la llar	3,69	4,08
Jubilat o pensionista	2,78	3,28
Ocupat	3,54	3,67
Aturat	3,49	3,74
Total	3,38	3,64

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.1. Grau de mobilitat

- Territorialment, les diferències en el grau de mobilitat dels segments de població són poc importants i reproduïen les pautes generals descrites pel conjunt de la RMB.

Segment de població	Barcelona		Resta Primera		Resta RMB	
	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil
Homes	3,39	3,56	3,32	3,54	3,49	3,68
Dones	3,33	3,63	3,23	3,53	3,42	3,77
De 16 a 29 anys	3,48	3,60	3,51	3,64	3,54	3,68
De 30 a 64 anys	3,60	3,78	3,41	3,62	3,67	3,87
De 65 i més	2,65	3,10	2,53	3,06	2,56	3,15
Estudiant	3,64	3,79	3,51	3,63	3,76	3,90
Tasques de la llar	3,88	4,13	3,59	4,01	3,60	4,10
Jubilat i pensionista	2,77	3,20	2,71	3,23	2,84	3,38
Ocupat	3,51	3,64	3,41	3,55	3,63	3,76
Aturat	3,67	3,92	3,13	3,38	3,57	3,82
Total	3,36	3,60	3,27	3,53	3,46	3,73

Segment de població	Alt Penedès		Baix Llobregat		Barcelonès		Garraf		Maresme		Vallès Occidental		Vallès Oriental	
	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil
Homes	3,51	3,80	3,35	3,54	3,34	3,53	3,43	3,67	3,60	3,81	3,58	3,73	3,41	3,60
Dones	3,55	3,89	3,37	3,67	3,28	3,58	3,60	3,95	3,36	3,67	3,45	3,81	3,26	3,71
De 16 a 29 anys	3,85	3,87	3,44	3,50	3,48	3,62	3,59	3,76	3,37	3,64	3,72	3,85	3,41	3,55
De 30 a 64 anys	3,76	4,01	3,59	3,76	3,50	3,70	3,61	3,86	3,79	3,92	3,69	3,89	3,54	3,80
De 65 i més	2,41	3,15	2,36	3,04	2,67	3,10	3,08	3,69	2,52	3,10	2,56	3,10	2,44	3,14
Estudiant	4,04	4,04	3,55	3,55	3,58	3,75	4,05	4,20	3,50	3,78	4,03	4,16	3,33	3,45
Tasques de la llar	3,30	3,52	4,08	4,56	3,62	3,90	3,71	4,15	3,48	3,89	3,88	4,27	3,11	4,02
Jubilat i pensionista	2,74	3,56	2,54	3,24	2,77	3,20	2,90	3,45	2,95	3,50	2,96	3,43	2,64	3,17
Ocupat	3,73	3,88	3,55	3,64	3,45	3,60	3,58	3,76	3,65	3,75	3,60	3,74	3,65	3,77
Aturat	4,15	4,52	2,53	2,70	3,62	3,89	3,72	4,06	4,01	4,14	3,51	3,76	3,66	4,07
Total	3,53	3,84	3,36	3,60	3,31	3,56	3,51	3,81	3,48	3,74	3,51	3,77	3,34	3,65

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

7.2.1. Gènere

Motiu de desplaçament

- En relació al gènere de l'entrevistat, i pel que fa al conjunt de la RMB, s'observa com les dones presenten una major mobilitat per motius personals i la corresponent tornada a casa (66,3%) que els homes, en què el pes de la mobilitat ocupacional és major (46,4%), malgrat que la mobilitat personal segueix sent majoritària (53,6%). Aquest comportament pot ser degut al fet que sobre les dones recau bona part de la càrrega familiar i de la llar.

	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
Home	25,7%	28,9%	20,7%	24,7%	100,0%
Dona	18,6%	36,3%	15,1%	30,0%	100,0%
Total	22,1%	32,6%	17,8%	27,4%	100,0%

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

7.2.1. Gènere

Mode de transport

- En tant que la població femenina té una major mobilitat per motius personals, i aquesta s'associa a l'ús de modes no motoritzats i del transport públic (per la menor durada dels trajectes, per la seva proximitat,...), l'ús que fan d'aquests modes és molt superior que en el cas dels homes.
- Per contra, l'ús del transport privat és superior en els homes (44,4%) que en les dones (28,6%).

	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Home	37,6%	18,0%	44,4%	100,0%
Dona	48,2%	23,2%	28,6%	100,0%
Total	43,0%	20,6%	36,4%	100,0%

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

7.2.2. Edat

Motiu de desplaçament

- Pel que fa a l'edat, la població més jove (16-29 anys) és l'únic col·lectiu on la mobilitat ocupacional és major que la personal (59,5% enfront el 40,5%).
- El pes de la mobilitat personal augmenta amb l'edat, fins arribar a prop del 100% en les persones de 65 i més anys, que majoritàriament estan fora del mercat de treball.

	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
De 16 a 29 anys	32,2%	22,2%	27,3%	18,2%	100,0%
De 30 a 64 anys	23,3%	32,1%	18,4%	26,2%	100,0%
De 65 i més anys	2,2%	50,4%	1,5%	45,9%	100,0%
Total	22,1%	32,6%	17,8%	27,4%	100,0%

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

7.2.2. Edat

Mode de transport

- Pel que fa al repartiment modal segons l'edat, entre la població de 65 i més anys predomina l'ús dels modes no motoritzats (65,1%), molt per sobre de la resta de modes. Entre els altres dos grups d'edat, la distribució entre el transport privat i els modes no motoritzats és força similar, tot i que entre la població més jove és superior l'ús del transport privat (39,3%), i entre la població de 30 a 64 anys l'ús dels modes no motoritzats (41,8%). També és destacable la proporció d'ús del transport públic entre el col·lectiu més jove (29,2%).

	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
De 16 a 29 anys	31,4%	29,2%	39,3%	100,0%
De 30 a 64 anys	41,8%	17,6%	40,6%	100,0%
De 65 i més anys	65,1%	20,9%	14,0%	100,0%
Total	43,0%	20,6%	36,4%	100,0%

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

7.2.3. Situació professional

Motiu de desplaçament

- En relació a la situació professional, s'observa una mobilitat diferencial entre les persones que es troben dins el mercat laboral o els estudiants i la resta de població. Així, els ocupats i els estudiants són els únics col·lectius que es desplacen en major proporció per motius ocupacionals que no pas per motius personals.

	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Total
Estudiants	32,9%	21,0%	28,8%	17,3%	100,0%
Tasques de la llar	1,5%	53,4%	0,9%	44,2%	100,0%
Jubilats i pensionistes	1,1%	51,7%	0,8%	46,4%	100,0%
Ocupats	33,1%	22,6%	26,3%	18,0%	100,0%
Aturats	7,3%	48,0%	5,4%	39,3%	100,0%
Total	22,1%	32,6%	17,9%	27,4%	100,0%

7. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

7.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

7.2.3. Situació professional

Mode de transport

- El transport privat tan sols és majoritari entre la població ocupada (48,2%), ja que la resta de col·lectius, es desplacen majoritàriament en modes no motoritzats. La població estudiant, en una situació intermèdia, combina els desplaçaments en modes no motoritzats (37,5%, associat a distàncies curtes) amb els desplaçaments en transport públic (33,2%).

	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Estudiants	37,5%	33,2%	29,3%	100,0%
Tasques de la llar	66,7%	13,4%	19,9%	100,0%
Jubilats i pensionistes	63,6%	18,7%	17,7%	100,0%
Ocupats	31,5%	20,4%	48,2%	100,0%
Aturats	48,8%	16,6%	34,6%	100,0%
Total	43,0%	20,6%	36,4%	100,0%

8. COMPARATIVA EMEF 2007 – EMEF 2008

8. Comparativa EMEF 2007 – EMEF 2008

- La comparativa entre l'EMEF 2007 i l'EMEF 2008 mostra com aquest any hi ha hagut un descens del nombre total de desplaçaments del 3,0%, mentre que la població ha crescut un 1,9%.

	Comparació		Variació	
	2007	2008	Absoluts	%
Individus	4.138.822	4.218.684	79.862	1,9%
Desplaçaments població general	14.687.696	14.250.255	-437.441	-3,0%
Mitjana desplaçaments diaris	3,55	3,38	-0,17	-4,8%

8. Comparativa EMEF 2007 – EMEF 2008

Motiu de desplaçament

- Segons el motiu del desplaçament s'observa com, en general, aquest descens de la mobilitat és més accentuat en el cas dels desplaçaments per motius ocupacionals.

		Desplaçaments		Variació	
		2007	2008	Absoluts	%
Barcelona	Mobilitat ocupacional	1.094.897	1.014.551	-80.345	-7,3%
	Mobilitat personal	1.578.141	1.610.202	32.061	2,0%
	Tornada a casa	2.131.235	2.144.163	12.928	0,6%
	Total	4.804.273	4.768.916	-35.357	-0,7%
Resta 1ª corona	Mobilitat ocupacional	789.624	779.042	-10.582	-1,3%
	Mobilitat personal	1.181.626	1.068.691	-112.936	-9,6%
	Tornada a casa	1.609.954	1.547.925	-62.029	-3,9%
	Total	3.581.204	3.395.658	-185.546	-5,2%
Resta RMB	Mobilitat ocupacional	1.458.405	1.359.051	-99.355	-6,8%
	Mobilitat personal	2.057.000	1.973.308	-83.692	-4,1%
	Tornada a casa	2.786.813	2.753.322	-33.491	-1,2%
	Total	6.302.218	6.085.680	-216.538	-3,4%
TOTAL RMB	Mobilitat ocupacional	3.342.926	3.152.644	-190.282	-5,7%
	Mobilitat personal	4.816.767	4.652.200	-164.567	-3,4%
	Tornada a casa	6.528.002	6.445.410	-82.592	-1,3%
	TOTAL	14.687.696	14.250.255	-437.441	-3,0%

8. Comparativa EMEF 2007 – EMEF 2008

Mode de transport

- Pel que fa al mode de transport, el descens de la mobilitat es reflecteix sobretot en la disminució de l'ús del transport privat (-8,7%), especialment destacable a la ciutat de Barcelona (-11,9%). Els modes no motoritzats es mantenen estables, excepte a la resta de la Primera Corona on disminueixen un 5,8% i a la ciutat de Barcelona que augmenten un 5,0%. En canvi, els desplaçaments realitzats en transport públic en el conjunt de la RMB augmenten lleugerament, fet que es deriva especialment de l'increment d'aquest mode a la resta de la RMB (11,6%).

		Desplaçaments		Variació	
		2007	2008	Absoluts	%
Barcelona	Modes no motoritzats	2.137.345	2.244.007	106.663	5,0%
	Transport públic	1.548.410	1.539.005	-9.404	-0,6%
	Transport privat	1.118.519	985.904	-132.615	-11,9%
	Total	4.804.273	4.768.916	-35.357	-0,7%
Resta 1ª corona	Modes no motoritzats	1.622.387	1.529.003	-93.384	-5,8%
	Transport públic	745.783	761.874	16.091	2,2%
	Transport privat	1.213.035	1.104.781	-108.253	-8,9%
	Total	3.581.204	3.395.658	-185.546	-5,2%
Resta RMB	Modes no motoritzats	2.382.728	2.353.562	-29.166	-1,2%
	Transport públic	572.423	638.681	66.258	11,6%
	Transport privat	3.347.067	3.093.437	-253.630	-7,6%
	Total	6.302.218	6.085.680	-216.538	-3,4%
TOTAL RMB	Modes no motoritzats	6.142.459	6.126.571	-15.888	-0,3%
	Transport públic	2.866.616	2.939.561	72.945	2,5%
	Transport privat	5.678.620	5.184.122	-494.498	-8,7%
	TOTAL	14.687.696	14.250.255	-437.441	-3,0%

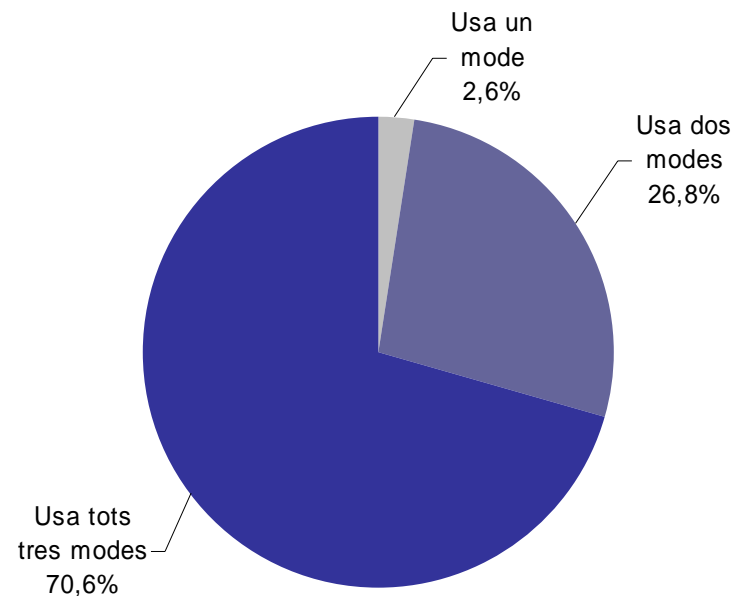
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. ÚS SUBJECTIU DELS MODES DE TRANSPORT

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

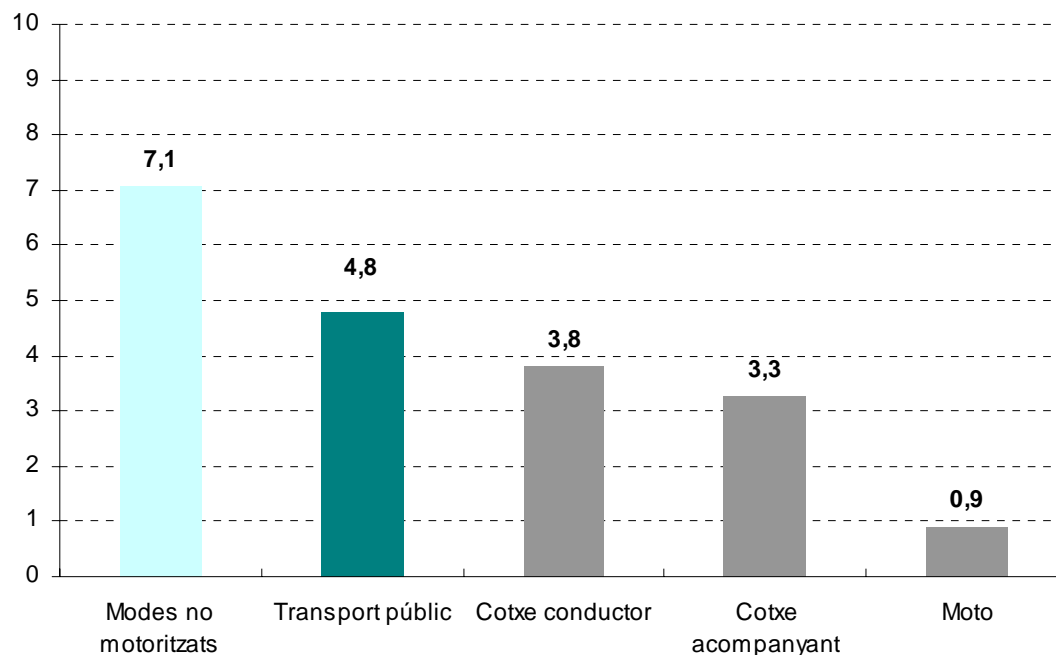
- En aquest apartat s'analitza el nivell d'ús que els entrevistats declaren fer de cadascun dels tres modes de transport (modes no motoritzats, transport públic i transport privat).
- Malgrat que pugui existir certa especialització en l'ús dels diferents modes de transport, s'observa com un 70,6% de la població es considera usuari de tots tres modes i el 26,8% de dos modes. En l'extrem oposat, només el 2,6% de la població indiquen que fan servir un dels tres modes indicats.



1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- Entrant en detall, s'ha demanat als entrevistats que facin una avaluació de quin és el seu nivell d'ús dels diferents modes de transport en una escala del 0 (“no el faig servir mai”) al 10 (“el faig servir sempre”).
- L'anàlisi dels resultats mostra com les persones entrevistades consideren que els modes no motoritzats són els que utilitzen de forma més intensa (7,1), seguit amb menor intensitat del transport públic (4,8).



1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.1. Segons variables territorials

- El mode de transport que els habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona declaren utilitzar amb major freqüència són els modes no motoritzats, independentment de l'àmbit de residència.

Mode de transport	Corones		
	Barcelona	Resta Primera Corona	Resta RMB
Modes no motoritzats	7,2	7,1	6,8
Transport públic	6,2	5,1	3,4
Cotxe conductor	2,5	3,6	5,0
Cotxe acompanyant	2,8	3,4	3,6
Moto	1,1	0,8	0,8

- Pel que fa a la resta de modes de transport, els residents a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès destaquen per l'elevat nivell d'ús que declaren del transport públic (6,2 i 6,0, respectivament), molt superior que a la resta d'àmbits. L'ús del transport públic disminueix a mesura que ens allunyem de l'àmbit central, de manera que als àmbits més perifèrics, l'ús declarat del transport privat és superior, darrera dels modes no motoritzats.

Mode de transport	Comarques						
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental
Modes no motoritzats	6,9	7,0	7,2	7,0	6,9	6,9	6,7
Transport públic	2,7	4,2	6,0	3,4	3,3	3,9	3,1
Cotxe conductor	5,5	4,5	2,7	4,6	5,1	4,8	5,3
Cotxe acompanyant	3,5	3,6	2,9	3,6	3,7	3,6	3,6
Moto	0,7	0,9	1,0	1,4	0,9	0,7	0,7

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.1. Segons variables territorials

- El nivell d'ús declarat dels modes de transport també varia segons el context urbanístic i arquitectònic de residència:
 - Viure al centre del municipi facilita l'ús dels modes no motoritzats (7,3), i, en segon terme, del transport públic (4,9); mentre que a mesura que ens n'allunyem, el cotxe, especialment com a conductor, augmenta fins a esdevenir el mode més utilitzat a les urbanitzacions (6,4).
 - Un fet similar esdevé en el cas del context arquitectònic, que guarda certa relació amb el tipus de barri on es resideix: viure en un bloc de pisos —i, per tant, probablement al centre de la ciutat, amb la proximitat dels desplaçaments que això implica— afavoreix l'ús dels modes no motoritzats (7,2) i del transport públic (5,2), mentre que viure en una casa aïllada o xalet afavoreix un comportament contrari, amb un ús predominant del cotxe com a conductor (6,0).

Mode de transport	Context urbanístic			Context arquitectònic		
	Urbanització	Barri Perifèric	Barri del centre	Bloc de pisos	Casa adossada / mitjanera	Casa aïllada / xalet
Modes no motoritzats	5,2	7,0	7,3	7,2	6,7	5,6
Transport públic	2,9	5,0	4,9	5,2	3,5	3,5
Cotxe conductor	6,4	3,8	3,5	3,4	4,8	6,0
Cotxe acompanyant	3,9	3,3	3,2	3,2	3,4	3,6
Moto	1,3	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.2. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe.** Les dones fan un major ús dels modes no motoritzats (7,3) i del transport públic (5,2) que no pas els homes (6,8 i 4,3, respectivament). Al mateix temps, quan usen el vehicle privat, ho fan principalment com a acompanyants (4,2), a diferència dels homes que utilitzen més el cotxe com a conductor (4,9).
- **Edat.** A mesura que augmenta l'edat, també ho fa el nivell d'ús dels modes no motoritzats (6,9 entre la població de 16 a 29 anys i 7,5 pels majors de 65 anys). El grup de 16 a 29 anys és el que fa un major ús del transport públic (5,4), mentre que la població de 30 a 44 anys té un major nivell d'ús del cotxe com a conductor (5,2).
- **Nivell d'estudis i situació professional.** La població sense estudis i amb estudis primaris és la que fa un major ús dels modes no motoritzats en els seus desplaçaments (7,3), mentre que la població amb estudis universitaris són els que fan un ús més elevat del transport públic (5,2). Les persones dedicades a les tasques de la llar i jubilades declaren un major nivell d'ús dels modes no motoritzats (7,7 i 7,5, respectivament), mentre que els ocupats són el col·lectiu que declara un nivell d'ús més elevat del cotxe com a conductor (5,3).
- **Disposició de permís de conduir i de vehicle privat.** No tenir carnet de conduir ni vehicle propi afavoreix l'ús dels modes no motoritzats i del transport públic.
- **País de naixement.** S'observa un major nivell d'ús dels modes no motoritzats, del transport públic i del cotxe com acompanyant per part de la població nascuda a l'estranger, mentre que la població espanyola té un major nivell d'ús del cotxe conductor.
- **Classe social.** A mesura que augmenta la classe social, també ho fa el nivell d'ús dels modes de transport privats.

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

1.1.2. Segons variables sociodemogràfiques

Característiques sociodemogràfiques		Nivell d'ús dels modes de transport				
		Modes no motoritzats	Transport públic	Cotxe conductor	Cotxe acompanyant	Moto
Gènere	Home	6,8	4,3	4,9	2,3	1,2
	Dona	7,3	5,2	2,8	4,2	0,6
Edat	De 16 a 29 anys	6,9	5,4	3,2	4,5	1,7
	De 30 a 44 anys	6,9	4,1	5,2	3,2	1,4
	De 45 a 64 anys	7,1	4,8	4,3	3,1	0,5
	Més de 65 anys	7,5	5,0	1,7	2,4	0,1
Nivell d'estudis	Sense estudis	7,3	4,2	1,1	2,6	0,2
	Primaris	7,3	4,7	2,9	3,5	0,6
	Secundaris	6,8	4,7	4,7	3,3	1,2
	Estudis universitaris	6,9	5,2	4,7	3,0	1,0
Situació professional	Estudiant	7,0	6,0	1,9	4,5	2,0
	Tasques de la llar	7,7	4,7	2,1	5,0	0,2
	Jubilat o pensionista	7,5	5,0	2,2	2,4	0,2
	Actiu en atur	6,9	4,5	4,1	3,9	0,9
	Actiu ocupat	6,8	4,4	5,3	3,1	1,2
Permís de conduir	Sí	6,8	4,3	5,5	3,0	1,2
	No	7,6	6,0	0,0	3,8	0,3
Disponibilitat de vehicle motoritzat	Sí	6,8	4,3	5,0	3,4	1,1
	No	7,7	6,3	0,2	2,9	0,2
País de naixement	Espanya	7,0	4,7	3,9	3,2	0,9
	Altres	7,3	5,7	2,8	3,6	1,1
Classe social	Alta / Mitjana-alta	6,7	5,1	4,2	3,5	1,5
	Mitjana	7,1	4,8	4,0	3,4	0,9
	Baixa / Mitjana-Baixa	7,1	4,8	3,3	3,1	0,7

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

- S'ha demanat als individus que manifesten no usar habitualment el transport públic, quins són els motius per no fer-lo servir, plantejant-los nou possibles respostes. El tractament que s'ha fet d'aquesta informació és doble: en primer lloc, s'ha calculat el percentatge de població que es mostra d'acord amb cada un dels enunciats plantejats i, en segon lloc, s'analitza quin pes té cada un dels motius sobre el discurs global dels individus.
- El motiu que presenta una major freqüència d'acord és “perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu o bicicleta” (66,0%), motiu que respon a la no necessitat d'ús, seguit de la preferència del transport privat al transport públic (59,6%), de la manca d'idoneïtat del recorregut cap a la destinació (47,3%) i de la poca freqüència de pas (40,7%).

Motius per no usar el transport públic	Percentatge d'acord	Estructura normalitzada
Perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta	66,0%	17,9%
Perquè prefereixo el transport privat al transport públic	59,6%	16,2%
Perquè no em porta allà on vaig habitualment	47,3%	12,8%
Perquè passa poc sovint	40,7%	11,1%
Perquè és lent	35,5%	9,6%
Perquè he de fer massa transbordaments	33,4%	9,1%
Perquè no em passa a prop d'on visc	30,9%	8,4%
Perquè és poc puntual	30,1%	8,2%
Perquè és incòmode	25,1%	6,8%
Total	-	100,0%



1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

a) Segons variables territorials

- Territorialment, la millor dotació i el major abast de la xarxa de transport públic de la ciutat de Barcelona i la comarca del Barcelonès determina que, de forma general, els diferents motius per la seva no utilització tinguin menys recolzament que a la resta d'àmbits. Per contra, es posa de manifest la poca adequació de les xarxes de transport públic en entorns perifèrics de baixa densitat de població.

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

a) Segons variables territorials

Àmbits territorials	Motius per no usar el transport públic. Percentatge d'acord								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Barcelona	68,6%	54,9%	34,0%	35,9%	37,3%	35,4%	24,7%	39,5%	32,4%
Resta Primera Corona	67,3%	59,3%	44,8%	35,6%	31,5%	36,3%	26,8%	31,2%	25,4%
Resta RMB	64,9%	60,8%	51,2%	43,6%	36,4%	31,9%	33,8%	27,5%	23,4%
Alt Penedès	57,5%	53,6%	49,0%	55,1%	26,6%	20,5%	38,7%	22,1%	21,7%
Baix Llobregat	65,3%	61,8%	48,4%	44,0%	36,9%	36,6%	28,0%	30,8%	25,8%
Barcelonès	68,7%	56,3%	36,7%	31,7%	33,4%	34,7%	26,0%	34,1%	29,9%
Garraf	62,9%	58,2%	49,5%	40,6%	39,1%	26,3%	35,7%	34,1%	26,5%
Maresme	64,6%	64,6%	51,1%	40,7%	37,9%	26,8%	40,8%	25,6%	25,0%
Vallès Occidental	66,0%	58,8%	52,3%	45,0%	38,2%	38,7%	29,8%	30,1%	23,4%
Vallès Oriental	66,5%	61,0%	51,7%	41,8%	31,4%	29,3%	33,0%	26,8%	18,6%
Urbanització	51,1%	62,4%	59,8%	54,7%	41,2%	38,3%	44,0%	29,1%	20,1%
Barri perifèric	66,7%	61,8%	46,5%	43,0%	39,1%	35,2%	34,4%	35,9%	27,1%
Barri del centre	69,2%	57,3%	44,8%	35,6%	31,6%	30,8%	25,2%	26,2%	25,2%
Bloc de pisos	70,5%	60,1%	44,5%	37,3%	36,0%	33,0%	26,6%	32,9%	27,6%
Casa adossada / mitjanera	63,4%	59,4%	50,3%	44,2%	33,7%	34,6%	35,7%	25,9%	18,7%
Casa aïllada / xalet	45,3%	57,0%	57,2%	53,5%	36,3%	33,5%	46,6%	21,9%	23,3%

1. Perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta

2. Perquè prefereixo el transport privat al transport públic

3. Perquè no em porta allà on vaig habitualment

4. Perquè passa poc sovint

5. Perquè és lent

6. Perquè he de fer massa transbordaments

7. Perquè no em passa a prop d'on visc

8. Perquè és poc puntual

9. Perquè és incòmode

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

a) Segons variables territorials

Àmbits territorials	Motius per no usar el transport públic. Estructura normalitzada									Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Barcelona	18,9%	15,1%	9,4%	9,9%	10,3%	9,8%	6,8%	10,9%	8,9%	100,0%
Resta Primera Corona	18,8%	16,6%	12,5%	9,9%	8,8%	10,1%	7,5%	8,7%	7,1%	100,0%
Resta RMB	17,4%	16,3%	13,7%	11,7%	9,8%	8,5%	9,0%	7,4%	6,3%	100,0%
Alt Penedès	16,7%	15,6%	14,2%	16,0%	7,7%	5,9%	11,2%	6,4%	6,3%	100,0%
Baix Llobregat	17,3%	16,4%	12,8%	11,6%	9,8%	9,7%	7,4%	8,2%	6,8%	100,0%
Barcelonès	19,5%	16,0%	10,5%	9,0%	9,5%	9,9%	7,4%	9,7%	8,5%	100,0%
Garraf	16,9%	15,6%	13,3%	10,9%	10,5%	7,0%	9,6%	9,1%	7,1%	100,0%
Maresme	17,1%	17,1%	13,5%	10,8%	10,1%	7,1%	10,8%	6,8%	6,6%	100,0%
Vallès Occidental	17,3%	15,4%	13,7%	11,8%	10,0%	10,1%	7,8%	7,9%	6,1%	100,0%
Vallès Oriental	18,5%	16,9%	14,4%	11,6%	8,7%	8,1%	9,2%	7,4%	5,2%	100,0%
Urbanització	12,8%	15,6%	14,9%	13,6%	10,3%	9,6%	11,0%	7,3%	5,0%	100,0%
Barri perifèric	17,1%	15,9%	11,9%	11,0%	10,0%	9,0%	8,8%	9,2%	6,9%	100,0%
Barri del centre	20,0%	16,6%	12,9%	10,3%	9,1%	8,9%	7,3%	7,6%	7,3%	100,0%
Bloc de pisos	19,1%	16,3%	12,1%	10,1%	9,8%	8,9%	7,2%	8,9%	7,5%	100,0%
Casa adossada / mitjanera	17,3%	16,2%	13,7%	12,1%	9,2%	9,4%	9,8%	7,1%	5,1%	100,0%
Casa aïllada / xalet	12,1%	15,2%	15,3%	14,3%	9,7%	8,9%	12,4%	5,8%	6,2%	100,0%

1. Perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta
2. Perquè prefereixo el transport privat al transport públic
3. Perquè no em porta allà on vaig habitualment
4. Perquè passa poc sovint
5. Perquè és lent

6. Perquè he de fer massa transbordaments
7. Perquè no em passa a prop d'on visc
8. Perquè és poc puntual
9. Perquè és incòmode

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

b) Segons variables sociodemogràfiques

- L'anàlisi dels motius per no usar el transport públic segons els diferents segments de població mostra com aquells col·lectius més usuaris del transport públic presenten un menor grau d'acord en gairebé tots els motius plantejats, excepte en l'argument que planteja la no necessitat d'us ("perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu"). Per contra, els col·lectius amb un menor ús del transport públic són els que presenten un major grau d'acord en els diferents motius, especialment en el fet de preferir el transport privat al transport públic.

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

b) Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Motius per no usar el transport públic. Percentatge d'acord								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gènere	Home	63,9%	60,7%	50,4%	41,2%	34,8%	35,7%	32,2%	28,4%	21,6%
	Dona	68,7%	58,1%	43,2%	40,1%	36,4%	30,3%	29,3%	32,3%	29,8%
Edat	De 16 a 29 anys	63,0%	78,4%	52,2%	42,3%	52,0%	42,2%	35,3%	45,6%	33,7%
	De 30 a 44 anys	62,0%	65,7%	55,3%	50,3%	39,6%	40,4%	29,7%	30,1%	27,3%
	De 45 a 64 anys	66,9%	53,6%	49,1%	41,2%	34,4%	33,4%	32,8%	29,9%	22,0%
	Més de 65 anys	73,7%	44,2%	24,7%	21,2%	15,4%	12,9%	25,2%	16,4%	20,1%
Nivell d'estudis	Sense estudis	80,0%	41,5%	22,0%	25,2%	15,4%	15,0%	27,3%	19,7%	20,8%
	Primaris	73,8%	59,5%	40,9%	35,2%	30,8%	24,7%	26,4%	29,1%	23,9%
	Secundaris	60,0%	65,6%	52,5%	44,4%	40,1%	39,6%	31,7%	32,1%	26,2%
	Estudis universitaris	56,8%	53,2%	58,0%	49,8%	42,2%	44,8%	40,0%	31,3%	27,0%
Situació professional	Estudiant	66,9%	79,3%	50,7%	46,2%	57,8%	42,8%	32,4%	51,5%	34,7%
	Tasques de la llar	87,0%	61,5%	38,1%	35,8%	31,8%	28,9%	24,7%	35,2%	31,0%
	Jubilat o pensionista	75,6%	48,3%	25,9%	23,2%	20,4%	13,8%	22,5%	18,2%	20,8%
	Actiu en atur	67,3%	61,0%	46,2%	46,5%	38,6%	39,8%	38,0%	38,9%	30,2%
Permís de conduir	Actiu ocupat	59,6%	61,5%	55,7%	46,4%	39,1%	39,3%	33,8%	30,8%	24,5%
	Sí	62,9%	61,7%	52,2%	43,5%	38,3%	36,7%	32,9%	30,5%	25,3%
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	80,8%	49,2%	23,2%	27,2%	21,6%	16,9%	21,5%	28,0%	24,3%
	Sí	63,9%	62,3%	50,3%	42,9%	38,0%	36,0%	32,0%	31,0%	25,6%
País de naixement	No	82,5%	37,8%	22,8%	23,3%	15,7%	12,1%	22,5%	23,2%	21,8%
	Espanya	66,0%	59,6%	47,2%	40,8%	35,2%	33,1%	30,8%	30,1%	25,1%
Classe social	Altres	64,3%	60,0%	48,0%	39,7%	44,2%	41,7%	33,5%	29,7%	27,1%
	Alta / Mitjana-alta	55,3%	64,5%	59,1%	42,0%	45,2%	40,4%	31,9%	33,6%	29,0%
	Mitjana	65,6%	62,2%	48,8%	42,5%	35,9%	34,2%	31,5%	31,9%	25,9%
	Baixa / Mitjana-Baixa	70,0%	52,3%	40,0%	39,2%	32,6%	32,1%	28,7%	26,7%	23,6%

1. Perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta

2. Perquè prefereixo el transport privat al transport públic

3. Perquè no em porta allà on vaig habitualment

4. Perquè passa poc sovint

5. Perquè és lent

6. Perquè he de fer massa transbordaments

7. Perquè no em passa a prop d'on visc

8. Perquè és poc puntual

9. Perquè és incòmode

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.1. Motius per no usar el transport públic

b) Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Motius per no usar el transport públic. Estructura normalitzada									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
Gènere	Home	17,3%	16,5%	13,7%	11,2%	9,4%	9,7%	8,7%	7,7%	5,9%	100,0%
	Dona	18,7%	15,8%	11,7%	10,9%	9,9%	8,2%	8,0%	8,8%	8,1%	100,0%
Edat	De 16 a 29 anys	14,2%	17,6%	11,7%	9,5%	11,7%	9,5%	7,9%	10,3%	7,6%	100,0%
	De 30 a 44 anys	15,5%	16,4%	13,8%	12,6%	9,9%	10,1%	7,4%	7,5%	6,8%	100,0%
	De 45 a 64 anys	18,4%	14,8%	13,5%	11,3%	9,5%	9,2%	9,0%	8,2%	6,1%	100,0%
	Més de 65 anys	29,0%	17,4%	9,7%	8,4%	6,1%	5,1%	9,9%	6,5%	7,9%	100,0%
Nivell d'estudis	Sense estudis	30,0%	15,5%	8,3%	9,4%	5,8%	5,6%	10,2%	7,4%	7,8%	100,0%
	Primaris	21,4%	17,3%	11,9%	10,2%	8,9%	7,2%	7,7%	8,5%	6,9%	100,0%
	Secundaris	15,3%	16,7%	13,4%	11,3%	10,2%	10,1%	8,1%	8,2%	6,7%	100,0%
	Estudis universitaris	14,1%	13,2%	14,4%	12,4%	10,5%	11,1%	9,9%	7,8%	6,7%	100,0%
Situació professional	Estudiant	14,5%	17,2%	11,0%	10,0%	12,5%	9,3%	7,0%	11,1%	7,5%	100,0%
	Tasques de la llar	23,3%	16,5%	10,2%	9,6%	8,5%	7,7%	6,6%	9,4%	8,3%	100,0%
	Jubilat o pensionista	28,1%	18,0%	9,7%	8,6%	7,6%	5,1%	8,4%	6,8%	7,7%	100,0%
	Actiu en atur	16,5%	15,0%	11,4%	11,4%	9,5%	9,8%	9,3%	9,6%	7,4%	100,0%
Permís de conduir	Actiu ocupat	15,3%	15,7%	14,3%	11,9%	10,0%	10,1%	8,7%	7,9%	6,3%	100,0%
	Sí	16,4%	16,1%	13,6%	11,3%	10,0%	9,6%	8,6%	7,9%	6,6%	100,0%
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	27,6%	16,8%	7,9%	9,3%	7,4%	5,8%	7,3%	9,6%	8,3%	100,0%
	Sí	16,7%	16,3%	13,2%	11,2%	9,9%	9,4%	8,4%	8,1%	6,7%	100,0%
País de naixement	No	31,5%	14,5%	8,7%	8,9%	6,0%	4,6%	8,6%	8,8%	8,3%	100,0%
	Espanya	18,0%	16,2%	12,8%	11,1%	9,6%	9,0%	8,4%	8,2%	6,8%	100,0%
Classe social	Altres	16,6%	15,5%	12,4%	10,2%	11,4%	10,7%	8,6%	7,7%	7,0%	100,0%
	Alta / Mitjana-alta	13,8%	16,1%	14,7%	10,5%	11,3%	10,1%	8,0%	8,4%	7,2%	100,0%
	Mitjana	17,3%	16,4%	12,9%	11,2%	9,5%	9,0%	8,3%	8,4%	6,8%	100,0%
	Baixa / Mitjana-Baixa	20,3%	15,2%	11,6%	11,4%	9,5%	9,3%	8,3%	7,7%	6,8%	100,0%

- Perquè em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta
- Perquè prefereixo el transport privat al transport públic
- Perquè no em porta allà on vaig habitualment
- Perquè passa poc sovint
- Perquè és lent
- Perquè he de fer massa transbordaments
- Perquè no em passa a prop d'on visc
- Perquè és poc puntual
- Perquè és incòmode

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

- De la mateixa manera que en el cas dels motius per no usar el transport públic, s'ha requerit a les persones entrevistades que declaren fer un ús gairebé exclusiu del vehicle privat que avaluessin els motius que justifiquen la seva elecció per aquest tipus de mode de transport. Se'ls ha plantejat 11 motius.
- Com es pot observar, el principal motiu per l'ús del transport privat enfront del transport públic és la seva major comoditat (82,7%), seguit de la llibertat de moviment que atorga (79,7%) i la seva major rapidesa (77,3%). Per contra, presenten un percentatge baix de recolzament el fet que es volen evitar sancions pel mal aparcament a la nit (6,1%) i la manca de coneixement de l'oferta de transport públic (11,9%).

Motius per usar el transport privat	Percentatge d'acord	Estructura normalitzada
Perquè és més còmode	82,7%	16,7%
Perquè té més llibertat	79,7%	16,1%
Perquè és més ràpid que el transport públic	77,3%	15,6%
Perquè prefereix el transport privat al transport públic	51,4%	10,4%
Perquè no té altre remei	46,9%	9,5%
Perquè és fàcil aparcar allà on vaig	44,3%	9,0%
Perquè el porten	35,4%	7,2%
Perquè fa moltes gestions	33,2%	6,7%
Perquè és més barat que el transport públic	25,4%	5,1%
Perquè desconec el transport públic	11,9%	2,4%
Perquè queda mal aparcament a la nit i volen evitar sancions	6,1%	1,2%
Total	-	100,0%



1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

a) Segons variables territorials

- A nivell territorial, s'observa com la major part dels motius al·legats per usar el transport privat presenten un menor percentatge de suport a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès, si bé en tots els àmbits territorials la major comoditat del vehicle privat és el principal argument exposat. D'altra banda, a l'àmbit central el coneixement de l'oferta de transport públic és més elevat que no pas a la resta del territori metropolità.

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

a) Segons variables territorials

Àmbits territorials	Motius per usar el transport privat. Percentatge d'acord										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Barcelona	80,3%	76,1%	71,2%	43,0%	37,4%	44,7%	40,0%	29,5%	26,4%	7,2%	6,1%
Resta Primera Corona	83,0%	77,7%	78,4%	52,0%	43,0%	42,3%	38,6%	30,8%	26,2%	11,5%	8,3%
Resta RMB	84,0%	82,7%	80,2%	55,8%	54,2%	45,1%	31,3%	36,5%	24,3%	14,7%	5,1%
Alt Penedès	78,0%	79,5%	76,7%	52,7%	65,7%	45,3%	28,3%	32,7%	15,1%	14,0%	2,9%
Baix Llobregat	84,2%	80,0%	78,3%	54,1%	51,9%	47,5%	34,7%	35,9%	24,6%	11,1%	6,5%
Barcelonès	80,7%	76,6%	73,4%	45,7%	37,9%	42,3%	40,3%	29,0%	26,4%	8,3%	7,4%
Garraf	80,3%	83,0%	81,1%	54,2%	48,9%	48,0%	30,6%	39,2%	18,7%	17,0%	8,7%
Maresme	88,2%	84,2%	83,6%	58,4%	50,7%	51,9%	30,4%	36,4%	28,1%	16,0%	4,0%
Vallès Occidental	83,4%	81,7%	79,1%	51,6%	51,1%	42,6%	32,7%	37,1%	26,5%	12,9%	5,7%
Vallès Oriental	83,8%	82,2%	80,0%	61,1%	57,5%	40,9%	30,7%	32,8%	22,0%	19,7%	3,3%
Urbanització	83,3%	82,2%	79,9%	59,3%	57,4%	48,6%	25,8%	43,4%	25,1%	15,7%	4,2%
Barri perifèric	82,6%	79,3%	79,0%	49,6%	46,4%	44,6%	35,2%	33,6%	27,5%	11,8%	6,5%
Barri del centre	82,7%	79,5%	75,6%	51,0%	45,1%	43,4%	37,4%	31,2%	23,9%	11,3%	6,2%
Bloc de pisos	82,3%	79,2%	76,5%	50,8%	43,4%	43,6%	37,5%	30,9%	26,6%	11,1%	7,0%
Casa adossada / mitjanera	86,0%	81,0%	79,4%	53,8%	55,4%	45,9%	31,1%	37,9%	22,8%	14,3%	3,9%
Casa aïllada / xalet	80,9%	81,3%	80,0%	52,2%	61,0%	47,7%	25,5%	44,0%	20,0%	13,8%	3,0%

- | | |
|---|---|
| 1. Perquè és més còmode | 6. Perquè és fàcil aparcar allà on vaig |
| 2. Perquè té més llibertat | 7. Perquè el porten |
| 3. Perquè és més ràpid que el transport públic | 8. Perquè fa moltes gestions |
| 4. Perquè prefereix el transport privat al transport públic | 9. Perquè és més barat que el transport públic |
| 5. Perquè no té altre remei | 10. Perquè desconec el transport públic |
| | 11. Perquè queda mal aparcat a la nit i volen evitar sancions |

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

a) Segons variables territorials

Àmbits territorials	Motius per usar el transport privat. Estructura normalitzada											Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Barcelona	17,4%	16,5%	15,4%	9,3%	8,1%	9,7%	8,7%	6,4%	5,7%	1,6%	1,3%	100,0%
Resta Primera Corona	16,9%	15,8%	15,9%	10,6%	8,7%	8,6%	7,8%	6,3%	5,3%	2,3%	1,7%	100,0%
Resta RMB	16,3%	16,1%	15,6%	10,9%	10,5%	8,8%	6,1%	7,1%	4,7%	2,9%	1,0%	100,0%
Alt Penedès	15,9%	16,2%	15,6%	10,7%	13,4%	9,2%	5,8%	6,7%	3,1%	2,8%	0,6%	100,0%
Baix Llobregat	16,5%	15,7%	15,4%	10,6%	10,2%	9,3%	6,8%	7,1%	4,8%	2,2%	1,3%	100,0%
Barcelonès	17,2%	16,4%	15,7%	9,8%	8,1%	9,0%	8,6%	6,2%	5,6%	1,8%	1,6%	100,0%
Garraf	15,8%	16,3%	15,9%	10,6%	9,6%	9,4%	6,0%	7,7%	3,7%	3,3%	1,7%	100,0%
Maresme	16,6%	15,8%	15,7%	11,0%	9,5%	9,8%	5,7%	6,8%	5,3%	3,0%	0,8%	100,0%
Vallès Occidental	16,5%	16,2%	15,7%	10,2%	10,1%	8,4%	6,5%	7,4%	5,2%	2,6%	1,1%	100,0%
Vallès Oriental	16,3%	16,0%	15,6%	11,9%	11,2%	8,0%	6,0%	6,4%	4,3%	3,8%	0,6%	100,0%
Urbanització	15,9%	15,7%	15,2%	11,3%	10,9%	9,3%	4,9%	8,3%	4,8%	3,0%	0,8%	100,0%
Barri perifèric	16,6%	16,0%	15,9%	10,0%	9,3%	9,0%	7,1%	6,8%	5,5%	2,4%	1,3%	100,0%
Barri del centre	17,0%	16,3%	15,5%	10,5%	9,3%	8,9%	7,7%	6,4%	4,9%	2,3%	1,3%	100,0%
Bloc de pisos	16,8%	16,2%	15,6%	10,4%	8,9%	8,9%	7,7%	6,3%	5,4%	2,3%	1,4%	100,0%
Casa adossada / mitjanera	16,8%	15,8%	15,5%	10,5%	10,8%	9,0%	6,1%	7,4%	4,5%	2,8%	0,8%	100,0%
Casa aïllada / xalet	15,9%	16,0%	15,7%	10,2%	12,0%	9,4%	5,0%	8,6%	3,9%	2,7%	0,6%	100,0%

- | | |
|---|---|
| 1. Perquè és més còmode | 6. Perquè és fàcil aparcar allà on vaig |
| 2. Perquè té més llibertat | 7. Perquè el porten |
| 3. Perquè és més ràpid que el transport públic | 8. Perquè fa moltes gestions |
| 4. Perquè prefereix el transport privat al transport públic | 9. Perquè és més barat que el transport públic |
| 5. Perquè no té altre remei | 10. Perquè desconec el transport públic |
| | 11. Perquè queda mal aparcat a la nit i volen evitar sancions |

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

b) Segons variables sociodemogràfiques

- No s'observen diferències significatives en els motius exposats per usar el transport privat entre els col·lectius analitzats. Així, en gairebé tots els col·lectius estudiats la major comoditat del vehicle privat enfront del transport públic és el principal argument exposat pel seu ús. Per contra, el motiu de desconeixement de l'oferta de transport públic, juntament amb el fet de que volen evitar sancions pel mal aparcament a la nit, són els que presenten uns percentatges d'acord menors.

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

b) Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Motius per usar el transport privat. Percentatge d'acord										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gènere	Home	81,8%	81,1%	79,0%	53,9%	49,6%	52,5%	19,8%	36,2%	24,8%	13,5%	5,7%
	Dona	83,8%	78,2%	75,4%	48,8%	44,2%	35,7%	51,7%	30,1%	26,0%	10,2%	6,5%
Edat	De 16 a 29 anys	88,3%	83,0%	85,2%	62,3%	32,8%	44,9%	47,2%	31,8%	36,7%	7,4%	7,4%
	De 30 a 44 anys	83,8%	82,2%	80,7%	55,8%	50,6%	51,0%	22,6%	39,2%	25,8%	12,5%	6,5%
	De 45 a 64 anys	79,5%	77,9%	73,8%	42,5%	53,3%	42,3%	32,4%	31,9%	22,0%	13,3%	5,9%
	Més de 65 anys	79,5%	72,8%	64,2%	48,0%	45,8%	33,6%	52,4%	26,1%	12,0%	14,9%	3,1%
Nivell d'estudis	Sense estudis	84,8%	75,4%	73,7%	55,3%	50,5%	29,7%	65,8%	26,0%	13,7%	25,2%	5,1%
	Primaris	83,7%	78,8%	76,6%	55,5%	46,8%	40,3%	48,6%	30,8%	26,7%	13,4%	7,7%
	Secundaris	84,0%	81,4%	79,0%	54,6%	45,4%	46,2%	27,6%	34,9%	26,9%	11,0%	5,6%
	Estudis universitaris	79,3%	78,8%	75,8%	39,9%	49,0%	48,9%	25,0%	35,1%	22,0%	9,7%	4,8%
Situació professional	Estudiant	87,7%	80,8%	85,0%	60,9%	24,5%	41,0%	56,9%	26,3%	38,9%	7,6%	7,2%
	Tasques de la llar	87,1%	80,0%	72,1%	52,4%	45,6%	27,1%	67,9%	31,6%	23,3%	9,5%	4,7%
	Jubilat o pensionista	78,9%	75,6%	66,6%	45,3%	45,7%	35,2%	41,8%	25,4%	17,2%	15,0%	4,5%
	Actiu en atur	84,0%	85,7%	79,2%	58,3%	43,2%	39,0%	40,6%	41,0%	30,8%	15,6%	11,3%
Permis de conduir	Actiu ocupat	82,0%	79,9%	79,3%	50,3%	52,3%	50,7%	24,0%	36,1%	24,6%	11,8%	6,0%
	Sí	82,9%	81,5%	78,6%	52,1%	49,2%	49,0%	21,2%	36,5%	24,3%	12,4%	5,8%
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	82,0%	72,6%	71,9%	48,5%	37,9%	25,7%	92,2%	20,1%	29,4%	10,0%	7,2%
	Sí	83,4%	81,0%	78,7%	52,5%	48,6%	47,0%	28,8%	35,1%	25,1%	11,7%	5,8%
País de naixement	No	77,5%	69,1%	65,6%	42,3%	33,2%	22,4%	88,8%	17,8%	27,7%	13,1%	8,9%
	Espanya	83,1%	79,8%	77,2%	51,6%	47,2%	44,4%	35,0%	33,1%	25,1%	12,0%	5,9%
Classe social	Altres	75,9%	78,7%	78,8%	47,7%	41,8%	43,3%	44,4%	36,5%	31,3%	9,9%	10,4%
	Alta / Mitjana-alta	85,2%	82,3%	81,5%	52,6%	37,8%	50,4%	32,3%	38,5%	25,3%	12,1%	5,1%
	Mitjana	83,7%	79,9%	77,4%	52,0%	46,7%	45,0%	35,8%	32,5%	26,5%	11,7%	5,6%
	Baixa / Mitjana-Baixa	79,1%	78,6%	76,3%	48,9%	51,9%	39,8%	35,2%	32,7%	21,7%	12,1%	8,9%

1. Perquè és més còmode
2. Perquè té més llibertat
3. Perquè és més ràpid que el transport públic
4. Perquè prefereix el transport privat al transport públic
5. Perquè no té altre remei
6. Perquè és fàcil aparcar allà on vaig
7. Perquè el porten
8. Perquè fa moltes gestions
9. Perquè és més barat que el transport públic
10. Perquè desconec el transport públic
11. Perquè queda mal aparcat a la nit i volen evitar sancions

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.2. Motius per l'ús dels modes mecanitzats

1.2.2. Motius per usar el transport privat

b) Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Motius per usar el transport privat. Estructura normalitzada											Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Gènere	Home	16,4%	16,3%	15,9%	10,8%	10,0%	10,5%	4,0%	7,3%	5,0%	2,7%	1,2%	100,0%
	Dona	17,1%	15,9%	15,4%	9,9%	9,0%	7,3%	10,5%	6,1%	5,3%	2,1%	1,3%	100,0%
Edat	De 16 a 29 anys	16,7%	15,7%	16,2%	11,8%	6,2%	8,5%	9,0%	6,0%	7,0%	1,4%	1,4%	100,0%
	De 30 a 44 anys	16,4%	16,1%	15,8%	10,9%	9,9%	10,0%	4,4%	7,7%	5,0%	2,4%	1,3%	100,0%
	De 45 a 64 anys	16,8%	16,4%	15,5%	8,9%	11,2%	8,9%	6,8%	6,7%	4,6%	2,8%	1,3%	100,0%
	Més de 65 anys	17,6%	16,1%	14,2%	10,6%	10,1%	7,4%	11,6%	5,8%	2,7%	3,3%	0,7%	100,0%
Nivell d'estudis	Sense estudis	16,8%	14,9%	14,6%	10,9%	10,0%	5,9%	13,0%	5,1%	2,7%	5,0%	1,0%	100,0%
	Primaris	16,4%	15,5%	15,1%	10,9%	9,2%	7,9%	9,5%	6,1%	5,3%	2,6%	1,5%	100,0%
	Secundaris	16,9%	16,4%	15,9%	11,0%	9,1%	9,3%	5,6%	7,0%	5,4%	2,2%	1,1%	100,0%
	Estudis universitaris	16,9%	16,8%	16,2%	8,5%	10,5%	10,4%	5,3%	7,5%	4,7%	2,1%	1,0%	100,0%
Situació professional	Estudiant	17,0%	15,6%	16,4%	11,8%	4,7%	7,9%	11,0%	5,1%	7,5%	1,5%	1,4%	100,0%
	Tasques de la llar	17,4%	16,0%	14,4%	10,5%	9,1%	5,4%	13,5%	6,3%	4,6%	1,9%	0,9%	100,0%
	Jubilat o pensionista	17,5%	16,8%	14,8%	10,0%	10,1%	7,8%	9,3%	5,6%	3,8%	3,3%	1,0%	100,0%
	Actiu en atur	15,9%	16,2%	15,0%	11,0%	8,2%	7,4%	7,7%	7,8%	5,8%	2,9%	2,1%	100,0%
Permis de conduir	Actiu ocupat	16,5%	16,1%	16,0%	10,1%	10,5%	10,2%	4,8%	7,3%	5,0%	2,4%	1,2%	100,0%
	Sí	16,8%	16,5%	15,9%	10,6%	10,0%	9,9%	4,3%	7,4%	4,9%	2,5%	1,2%	100,0%
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	16,5%	14,6%	14,5%	9,7%	7,6%	5,2%	18,5%	4,0%	5,9%	2,0%	1,5%	100,0%
	Sí	16,8%	16,3%	15,8%	10,5%	9,8%	9,4%	5,8%	7,1%	5,0%	2,4%	1,2%	100,0%
País de naixement	No	16,6%	14,8%	14,1%	9,1%	7,1%	4,8%	19,0%	3,8%	5,9%	2,8%	1,9%	100,0%
	Espanya	16,8%	16,1%	15,6%	10,4%	9,5%	9,0%	7,1%	6,7%	5,1%	2,4%	1,2%	100,0%
Classe social	Altres	15,2%	15,8%	15,8%	9,6%	8,4%	8,7%	8,9%	7,3%	6,3%	2,0%	2,1%	100,0%
	Alta / Mitjana-alta	16,9%	16,4%	16,2%	10,5%	7,5%	10,0%	6,4%	7,6%	5,0%	2,4%	1,0%	100,0%
	Mitjana	16,8%	16,1%	15,6%	10,5%	9,4%	9,1%	7,2%	6,5%	5,3%	2,4%	1,1%	100,0%
	Baixa / Mitjana-Baixa	16,3%	16,2%	15,7%	10,1%	10,7%	8,2%	7,3%	6,7%	4,5%	2,5%	1,8%	100,0%

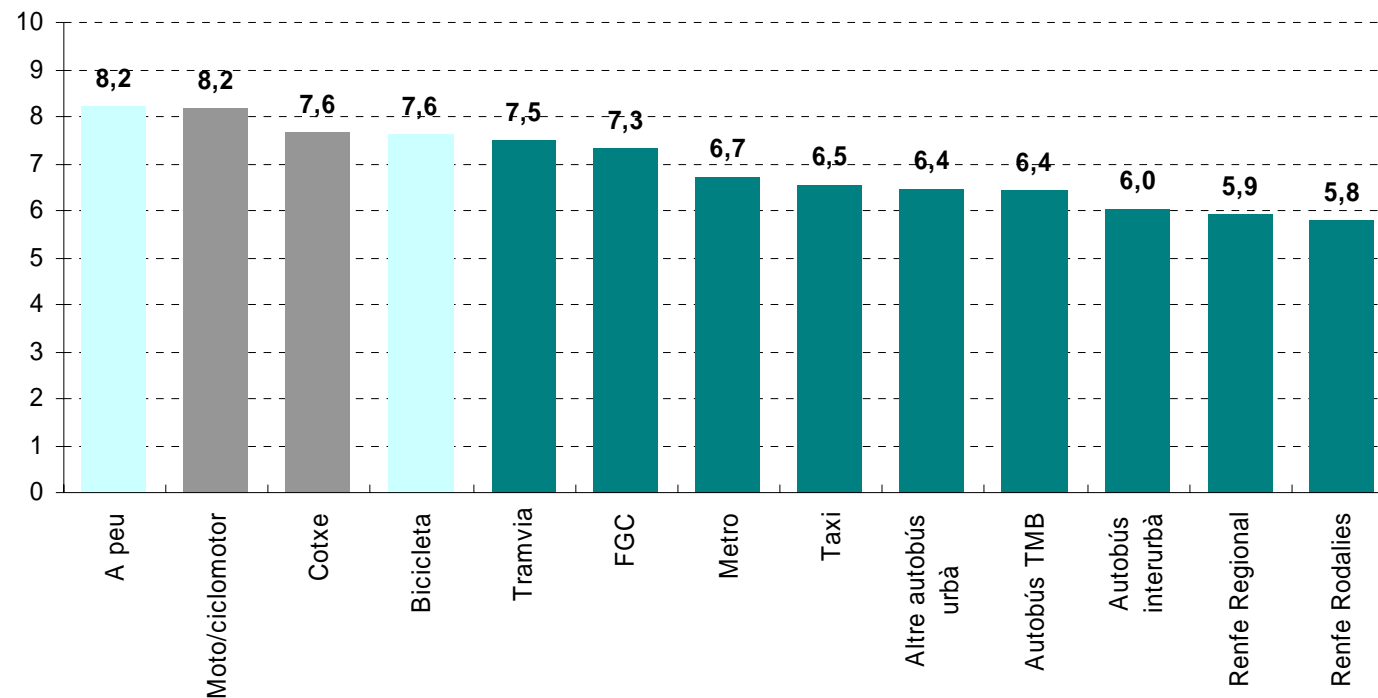
- | | |
|---|---|
| 1. Perquè és més còmode | 6. Perquè és fàcil aparcar allà on vaig |
| 2. Perquè té més llibertat | 7. Perquè el porten |
| 3. Perquè és més ràpid que el transport públic | 8. Perquè fa moltes gestions |
| 4. Perquè prefereix el transport privat al transport públic | 9. Perquè és més barat que el transport públic |
| 5. Perquè no té altre remei | 10. Perquè desconec el transport públic |
| | 11. Perquè queda mal aparcat a la nit i volen evitar sancions |

2. VALORACIÓ DELS MODES DE TRANSPORT

2. Valoració dels modes de transport

2.1. Valoració dels mitjans de transport

- S'ha demanat als entrevistats que avaluïn, en una escala del 0 (nul·la satisfacció) al 10 (plena satisfacció), els diversos mitjans públics i privats que conformen l'oferta de transport.
- L'anar a peu obté la major valoració, igual que la moto/ciclomotor (8,2). A continuació trobem al cotxe i la bicicleta (7,6). En l'extrem oposat, amb les valoracions més baixes, se situen els diferents serveis de Renfe: Regionals (5,9) i Rodalies (5,8).
- És important destacar que tots els mitjans de transport avaluats reben puntuacions per sobre del 5, llindar de l'aprovat.

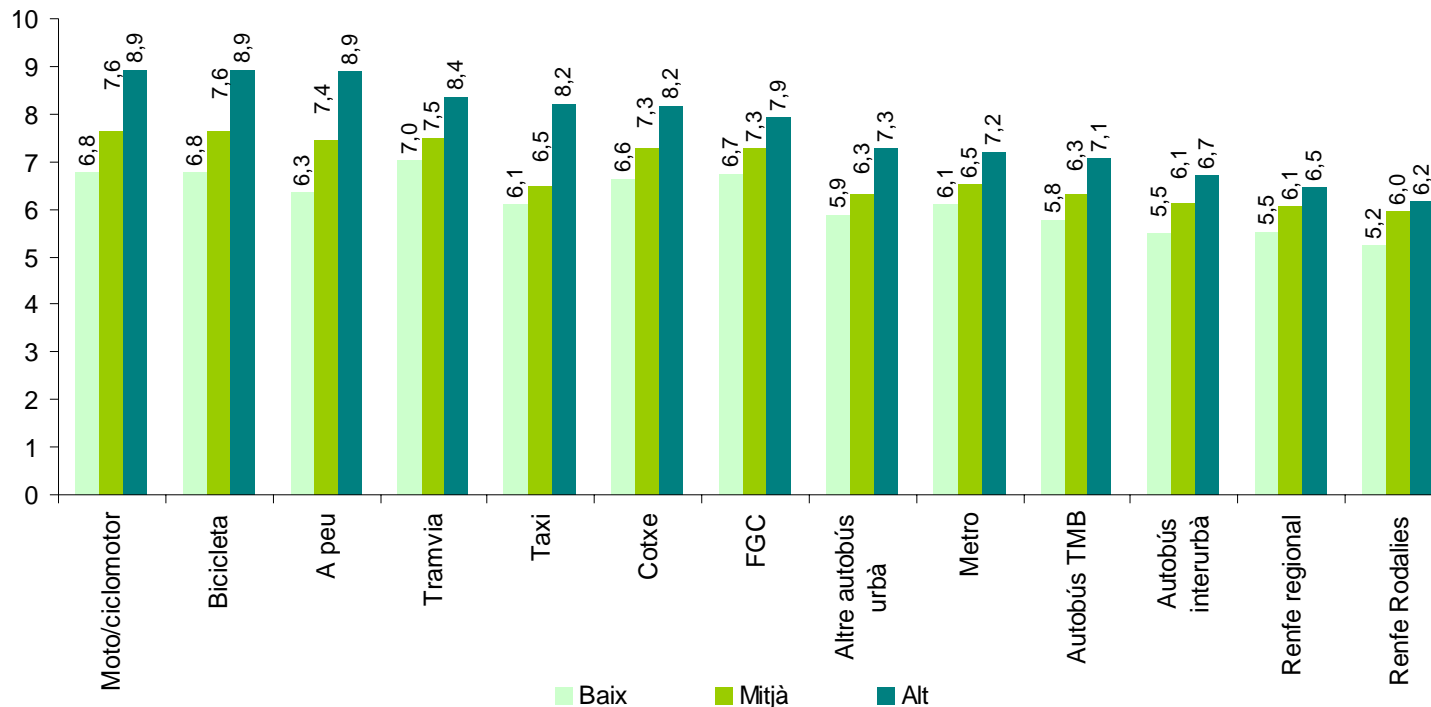


2. Valoració dels modes de transport

2.1. Valoració dels mitjans de transport

2.1.1. Segons el nivell d'ús subjectiu

- La valoració mitjana dels modes de transport és força diferent segons el nivell d'ús que se'n fa. Així, s'ha optat per calcular el grau de satisfacció de cada un dels mitjans analitzats segons si la persona entrevistada fa un ús baix, mitjà o alt dels diferents mitjans de transport.
- La tendència general és que els usuaris habituals valoren més positivament els mitjans que utilitzen, en comparació amb els que en fan un ús més baix. Aquest fet és destacable en tots els mitjans, excepte en el servei de Renfe Rodalies que obté unes valoracions similars entre els usuaris mitjans i alts.



2. Valoració dels modes de transport

2.1. Valoració dels mitjans de transport

2.1.2. Segons variables territorials

- A nivell general, no s'observen diferències estadísticament significatives en les valoracions dels diferents mitjans de transport segons els àmbits territorials. Tot i això, en el cas dels FGC i del tramvia destaca com en els àmbits amb un major nivell d'ús és on es donen unes valoracions majors.

Àmbits territorials	Mitjà de transport										
	A peu	Moto / ciclomotor	Cotxe	Bicicleta	Tramvia	FGC	Metro	Taxi	Altre autobús urbà	Autobús TMB	Autobús interurbà
Barcelona	8,3	8,4	7,2	7,5	7,5	7,2	6,8	6,5	6,1	6,5	5,9
Resta Primera Corona	8,2	8,3	7,9	7,8	7,7	7,4	6,7	6,7	6,6	6,5	6,2
Resta RMB	8,2	7,8	7,8	7,7	6,9	7,4	6,5	6,7	6,5	6,2	6,0
Alt Penedès	8,0	8,1	7,6	7,2	6,8	6,6	7,1	6,5	6,8	6,7	5,9
Baix Llobregat	8,1	8,1	8,0	7,7	7,8	7,3	6,7	7,0	6,5	6,4	6,0
Barcelonès	8,3	8,4	7,4	7,6	7,5	7,2	6,8	6,5	6,3	6,5	6,0
Garraf	8,3	7,9	7,7	7,6	7,1	6,7	6,6	6,5	5,8	6,3	5,7
Maresme	8,1	7,3	7,9	7,8	6,8	7,1	6,7	7,2	6,5	6,1	6,5
Vallès Occidental	8,2	8,0	7,7	7,8	6,5	7,5	6,3	6,5	6,6	6,2	5,7
Vallès Oriental	8,1	8,4	7,8	7,8	6,6	7,1	6,8	6,1	6,6	6,2	6,4
Urbanització	7,6	7,9	8,2	7,6	6,7	7,6	6,7	6,5	6,0	6,1	5,7
Barri perifèric	8,1	8,2	7,5	7,6	7,3	7,2	6,7	6,6	6,6	6,5	6,0
Barri del centre	8,3	8,2	7,6	7,7	7,6	7,3	6,7	6,5	6,4	6,4	6,1
Bloc de pisos	8,3	8,2	7,6	7,6	7,5	7,3	6,8	6,5	6,5	6,4	6,1
Casa adossada / mitjanera	8,0	8,1	7,7	7,8	7,2	7,1	6,7	6,6	6,5	6,2	5,8
Casa aïllada / xalet	7,9	8,0	7,7	7,4	7,4	7,4	6,5	7,1	6,0	6,1	6,0

Els valors *en cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística que està marcat en 30 casos.

2. Valoració dels modes de transport

2.1. Valoració dels mitjans de transport

2.1.3. Segons variables sociodemogràfiques

- La valoració atorgada per les dones als diferents modes de transport —especialment als públics— és més elevada que no pas la dels homes, ja que en són més usuàries. Això mateix succeeix amb la població major de 65 anys, els jubilats i els pensionistes, la població nascuda a l'estranger i les classes socials baixa i mitjana-baixa. Alhora, no disposar de permís de conduir i de vehicle motoritzat propi són dos elements importants de cara a valorar més positivament el transport públic.

Variables sociodemogràfiques		Mitjà de transport												
		A peu	Moto / ciclomotor	Cotxe	Bicicleta	Tramvia	FGC	Metro	Taxi	Altre autobús urbà	Autobús TMB	Autobús interurbà	Renfe Regional	Renfe Rodalies
Gènere	Home	8,1	8,3	7,4	7,7	7,4	7,1	6,9	6,3	6,4	6,3	5,9	5,8	5,6
	Dona	8,3	7,9	7,9	7,4	7,6	7,5	6,6	6,7	6,5	6,5	6,2	6,0	5,9
Edat	De 16 a 29 anys	7,8	8,3	8,1	7,6	7,0	6,8	6,1	6,5	6,1	6,0	5,8	5,6	5,3
	De 30 a 44 anys	8,2	8,3	7,5	7,8	7,5	7,3	6,3	6,6	6,2	6,0	5,9	5,9	5,5
	De 45 a 64 anys	8,4	7,7	7,4	7,6	7,8	7,6	7,0	6,5	6,5	6,5	6,1	5,9	6,1
	Més de 65 anys	8,4	8,0	7,7	7,5	8,3	7,8	7,6	6,8	7,3	7,1	6,6	6,8	6,8
Nivell d'estudis	Sense estudis	8,4	9,5	8,1	6,4	8,3	7,0	7,6	6,8	7,7	7,6	6,3	7,1	7,2
	Primaris	8,3	8,0	7,9	7,6	7,6	7,4	7,0	6,9	6,8	6,7	6,3	6,2	6,4
	Secundaris	8,1	8,3	7,6	7,6	7,4	7,2	6,5	6,5	6,1	6,2	5,8	5,7	5,5
	Estudis universitaris	8,2	7,9	7,2	7,6	7,5	7,3	6,5	6,2	6,0	6,2	5,8	5,7	5,2
Situació professional	Estudiant	7,7	8,2	8,1	7,4	6,9	6,7	6,2	6,3	6,0	6,0	5,7	5,6	5,3
	Tasques de la llar	8,7	8,0	8,1	7,8	7,9	7,6	6,9	7,0	6,7	7,0	6,4	6,6	6,5
	Jubilat o pensionista	8,4	7,7	7,6	7,5	8,3	7,9	7,6	6,5	7,1	7,0	6,3	6,3	6,5
	Actiu en atur	8,3	7,9	8,1	8,2	7,6	7,2	6,7	6,4	6,4	6,3	6,2	6,4	6,1
Permis de conduir	Actiu ocupat	8,1	8,2	7,5	7,7	7,5	7,2	6,5	6,6	6,2	6,1	5,9	5,7	5,6
	Sí	8,2	8,2	7,5	7,6	7,5	7,3	6,7	6,4	6,3	6,2	5,8	5,8	5,6
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	8,3	7,8	8,1	7,6	7,5	7,3	6,9	6,8	6,7	6,7	6,3	6,0	6,1
	Sí	8,2	8,2	7,6	7,6	7,5	7,3	6,6	6,4	6,3	6,3	5,9	5,9	5,7
País de naixement	No	8,3	7,4	7,8	7,9	7,6	7,4	7,1	6,8	6,8	6,7	6,3	5,9	5,9
	Espanya	8,2	8,1	7,6	7,6	7,5	7,3	6,7	6,6	6,5	6,4	6,0	5,9	5,8
Classe social	Altres	8,1	8,4	7,7	8,0	7,2	7,1	6,8	6,5	6,3	6,6	6,2	6,4	6,0
	Alta / Mitjana-alta	8,1	8,5	7,8	7,3	7,3	7,5	6,5	6,6	6,1	6,5	5,7	6,1	5,6
	Mitjana	8,2	8,0	7,7	7,7	7,5	7,3	6,8	6,6	6,4	6,5	6,1	5,9	5,8
	Baixa / Mitjana-Baixa	8,2	8,2	7,4	7,8	7,5	7,2	6,7	6,3	6,5	6,2	6,0	5,8	5,9

Els valors *en cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística que està marcat en 30 casos.

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.1. Dades generals

- Per aprofundir en la valoració dels modes de transport s'ha volgut consultar la valoració de la qualitat dels diferents modes de transport tenint en compte diferents aspectes: freqüència de pas, rapidesa, fiabilitat.... Com que els ítems plantejats per cada un dels tipus de modes de transport són diferents, s'ha optat per realitzar primer una anàlisi comparativa de tots ells en les matèries comunes i, posteriorment, una anàlisi individualitzada per cada mode.
- A partir de la taula següent poden observar-se dos grups de valoració clarament diferenciats: per un costat tenim aquelles valoracions que es troben per sota del 5 i, per altre costat, aquelles valoracions més altes, amb valors al voltant del 9.
 - Ítems que suspelen: hi ha dos modes de transport on en alguns dels ítems contemplats reben una valoració inferior al 5. Aquests modes són la bicicleta i el transport privat que suspelen en seguretat, en el primer cas, i en impacte ambiental, en el segon.
 - Ítems amb major puntuació: en aquest grup se situen l'impacte ambiental en el cas de la bicicleta, i la comoditat en el transport privat.

Ítem	Mode de transport		
	Bicicleta	Transport públic	Transport privat
Freqüència de pas	-	6,5	-
Rapidesa	6,5	6,9	7,4
Fiabilitat	-	6,8	-
Comoditat	6,1	6,9	8,4
Seguretat ¹	4,8	7,0	7,3
Impacte ambiental ²	9,4	6,2	4,4

¹En el cas del transport públic es tracta de la seguretat personal, mentre que en la resta de modes fa referència a l'accidentalitat

²S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir molt impacte ambiental.

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.2. Bicicleta

a) Segons variables territorials

- En la valoració dels desplaçaments en bicicleta no s'observen diferències significatives segons l'àmbit territorial de residència. Així doncs, els valors en seguretat són els més baixos en tots els àmbits, mentre que l'impacte ambiental és l'aspecte més ben valorat.

Àmbits territorials	Bicicleta			
	Rapidesa	Comoditat	Seguretat (accidentalitat)	Impacte ambiental*
Barcelona	6,8	6,2	4,6	9,2
Resta Primera Corona	6,2	5,9	4,8	9,4
Resta RMB	6,3	6,1	5,0	9,5
Alt Penedès	5,8	5,6	5,2	9,7
Baix Llobregat	6,3	6,0	4,8	9,2
Barcelonès	6,6	6,1	4,7	9,3
Garraf	6,4	6,2	4,9	9,4
Maresme	6,5	6,7	5,1	9,8
Vallès Occidental	6,4	6,2	4,6	9,5
Vallès Oriental	6,2	5,8	5,4	9,3
Urbanització	5,7	5,6	4,6	9,8
Barri perifèric	6,4	6,0	4,8	9,3
Barri del centre	6,6	6,3	4,9	9,3
Bloc de pisos	6,5	6,2	4,8	9,3
Casa adossada / mitjanera	6,5	6,2	5,0	9,6
Casa aïllada / xalet	6,0	5,7	4,9	9,6
TOTAL	6,5	6,1	4,8	9,4

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir molt impacte ambiental.

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.2. Bicicleta

b) Segons variables sociodemogràfiques

- No s'observen diferències significatives en la valoració dels desplaçaments en bicicleta segons les variables sociodemogràfiques.

Variables sociodemogràfiques		Bicicleta			
		Rapidesa	Comoditat	Seguretat (accidentalitat)	Impacte ambiental*
Gènere	Home	6,5	6,1	4,9	9,4
	Dona	6,5	6,2	4,6	9,4
Edat	De 16 a 29 anys	6,4	5,9	5,1	9,3
	De 30 a 44 anys	6,5	6,2	4,6	9,4
	De 45 a 64 anys	6,5	6,3	4,7	9,4
	Més de 65 anys	6,8	6,6	5,0	9,1
Nivell d'estudis	Sense estudis	5,8	6,0	4,9	10,0
	Primaris	6,7	6,3	5,2	9,5
	Secundaris	6,4	6,1	4,7	9,3
	Estudis universitaris	6,3	6,0	4,7	9,3
Situació professional	Estudiant	6,4	5,7	5,1	9,6
	Tasques de la llar	6,9	7,1	4,3	9,3
	Jubilat o pensionista	6,5	6,6	5,0	9,6
	Actiu en atur	6,8	7,0	5,3	9,4
Permís de conduir	Actiu ocupat	6,4	6,1	4,6	9,3
	Sí	6,4	6,1	4,8	9,3
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	6,6	6,1	5,0	9,4
	Sí	6,4	6,1	4,8	9,4
País de naixement	No	6,8	6,4	5,0	9,2
	Espanya	6,4	6,1	4,7	9,3
Classe social	Altres	7,0	6,9	5,8	9,6
	Alta / Mitjana-alta	6,3	6,0	5,2	9,3
	Mitjana	6,5	6,2	4,8	9,4
TOTAL	Baixa / Mitjana-Baixa	6,4	6,1	4,6	9,2
		6,5	6,1	4,8	9,4

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental.

Els valors *en cursiva* s'han de considerar de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística que està marcat en 30 casos.

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.3. Transport públic

- **Freqüència de pas i rapidesa.** En general, els modes de transport ferroviaris (especialment el tramvia, els FGC i el metro) 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 i regionals prestats per Renfe, que reben valoracions molt més baixes.
- **Comoditat.** El tramvia és el servei més ben valorat (8,1), seguit dels FGC (7,6), mentre que entre la resta de modes no s'aprecien pràcticament diferències, amb valors al voltant del 6.
- **Seguretat personal.** Tramvia i FGC són els modes més segurs (7,7 i 7,5, respectivament), mentre que en l'extrem contrari se situa el metro (6,3).
- **Impacte ambiental.** En general, els modes ferroviaris, i especialment el tramvia (7,8), són els més ben valorats, per sobre dels serveis d'autobusos, per la seva dependència dels combustibles fòssils i l'emissió de gasos contaminants.

Ítem	Tramvia	FGC	Metro	Altre autobús urbà	Autobús TMB	Autobús interurbà	Renfe Regional	Renfe Rodalies	Transport públic ²
Freqüència de pas	6,9	7,7	7,5	5,9	5,5	5,7	5,7	6,0	6,5
Rapidesa	7,6	7,7	8,1	6,2	6,0	6,1	6,1	6,3	6,9
Fiabilitat	7,8	8,0	7,6	6,2	5,7	6,2	5,6	5,3	6,8
Comoditat	8,1	7,6	6,7	6,6	6,4	6,6	6,3	6,2	6,9
Seguretat personal	7,7	7,5	6,3	7,0	6,8	6,9	6,4	6,4	7,0
Impacte ambiental ¹	7,8	6,7	6,6	5,4	5,4	5,6	6,2	6,3	6,2
Avaluació global	7,5	7,3	6,7	6,4	6,4	6,0	5,9	5,8	6,7

¹S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental

²Valoració global de la xarxa de transport públic propera a la residència

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.3. Transport públic

a) Segons variables territorials

- Segons els àmbits territorials no s'observen diferències destacables. Tot i això, els habitants de la ciutat de Barcelona són els qui atorguen valoracions més elevades al transport públic en tots els seus aspectes, valors que disminueixen a mesura que ens n'allunyem.

Àmbits territorials	Transport públic					
	Freqüència de pas	Rapidesa	Fiabilitat	Comoditat	Seguretat personal	Impacte ambiental*
Barcelona	6,5	7,1	6,8	6,9	6,9	6,3
Resta Primera Corona	6,5	6,8	6,7	7,0	6,9	6,2
Resta RMB	6,6	6,7	6,7	6,8	7,1	6,1
Alt Penedès	6,0	6,4	6,4	6,6	7,0	6,1
Baix Llobregat	6,5	6,7	6,8	7,0	6,9	6,3
Barcelonès	6,5	7,0	6,8	7,0	6,9	6,3
Garraf	6,1	6,4	6,2	6,5	6,9	5,9
Maresme	6,5	6,7	6,6	6,7	7,0	6,0
Vallès Occidental	6,8	6,9	6,9	7,0	7,1	6,1
Vallès Oriental	6,4	6,5	6,3	6,6	6,9	6,4
Urbanització	6,7	6,9	6,9	6,8	7,1	6,4
Barri perifèric	6,5	6,9	6,7	6,9	6,9	6,2
Barri del centre	6,5	6,9	6,8	6,9	7,0	6,3
Bloc de pisos	6,5	6,9	6,7	6,9	6,9	6,2
Casa adossada / mitjanera	6,5	6,7	6,8	6,8	7,2	6,3
Casa aïllada / xalet	6,6	7,0	6,8	6,9	7,2	6,2

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.3. Transport públic

b) Segons variables sociodemogràfiques

- Les valoracions del transport públic segons cada un dels segments de població responen, en certa mesura, al nivell d'ús que en fa cada col·lectiu. Així, la població femenina, la gent gran, la població sense estudis, els jubilats i pensionistes i la població nascuda a l'estranger en fan una millor valoració general, en tant que en són més usuaris.
- Pel que fa a la disponibilitat de permís de conduir i vehicle motoritzat, aquella població que no en disposa atorga valoracions més elevades.

Variables sociodemogràfiques		Transport públic					
		Freqüència de pas	Rapidesa	Fiabilitat	Comoditat	Seguretat personal	Impacte ambiental*
Gènere	Home	6,5	6,8	6,8	6,9	7,1	6,4
	Dona	6,5	6,9	6,7	6,9	6,9	6,0
Edat	De 16 a 29 anys	6,1	6,4	6,2	6,5	6,6	5,9
	De 30 a 44 anys	6,1	6,6	6,4	6,6	6,9	6,3
	De 45 a 64 anys	6,6	7,0	7,0	7,1	7,1	6,4
	Més de 65 anys	7,3	7,6	7,4	7,5	7,4	6,2
Nivell d'estudis	Sense estudis	6,9	7,3	7,1	7,3	7,1	6,0
	Primaris	6,7	7,1	6,9	7,1	7,0	6,1
	Secundaris	6,3	6,6	6,5	6,7	6,7	6,2
Situació professional	Estudis universitaris	6,5	6,8	6,8	6,8	7,2	6,4
	Estudiant	6,0	6,3	6,2	6,6	6,7	5,8
	Tasques de la llar	6,5	7,0	6,9	7,1	6,9	5,9
Situació professional	Jubilat o pensionista	7,1	7,4	7,3	7,4	7,3	6,3
	Actiu en atur	6,5	6,7	6,6	6,9	7,0	6,0
	Actiu ocupat	6,4	6,8	6,6	6,7	6,9	6,4
Permis de conduir	Sí	6,5	6,8	6,7	6,8	7,0	6,3
	No	6,6	7,0	6,8	7,1	7,0	6,0
Disponibilitat de vehicle motoritzat	Sí	6,5	6,8	6,7	6,8	6,9	6,3
	No	6,6	7,2	6,9	7,1	7,1	6,1
País de naixement	Espanya	6,5	6,9	6,7	6,9	6,9	6,2
	Altres	6,4	7,1	7,0	7,3	7,5	6,6
Classe social	Alta / Mitjana-alta	6,6	6,9	7,0	6,9	7,1	6,4
	Mitjana	6,5	6,9	6,7	6,9	6,9	6,2
	Baixa / Mitjana-Baixa	6,4	6,8	6,7	6,8	6,9	6,1

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.4. Transport privat

- **Rapidesa i comoditat.** Són, sens dubte, els punts forts del vehicle privat enfront de la resta de modes, ja que, comparativament, obtenen puntuacions molt elevades. Així, mentre que la moto obté una valoració molt alta pel que fa a la rapidesa (8,6), en el cas del cotxe es valora especialment la comoditat (8,5).
- **Seguretat (accidentalitat).** En contra del que es podria pensar, la seguretat al volant és un factor ben valorat pels ciutadans (7,8), si bé en el cas de la moto el major risc d'accidentalitat en fa reduir la valoració (4,9).
- **Impacte ambiental.** La conscienciació ciutadana en matèria ambiental determina que la moto i, sobretot, el cotxe, siguin els modes de transport menys ben valorats (5,3 i 4,2, respectivament) pel seu elevat impacte ambiental (contaminació, soroll...).

Ítem	Cotxe	Moto	Transport privat
Rapidesa	7,2	8,6	7,4
Comoditat	8,5	7,7	8,4
Seguretat (accidentalitat)	7,8	4,9	7,3
Impacte ambiental*	4,2	5,3	4,4

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.4. Transport privat

a) Segons variables territorials

- La distribució territorial de les valoracions del transport privat és inversa a la del transport públic: les pitjors valoracions s'obtenen a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès, mentre que a mesura que ens n'allunyem, les puntuacions atorgades són més elevades.

Àmbits territorials	Transport privat			
	Rapidesa	Comoditat	Seguretat (accidentalitat)	Impacte ambiental*
Barcelona	7,2	8,3	7,0	4,3
Resta Primera Corona	7,6	8,5	7,4	4,3
Resta RMB	7,5	8,4	7,4	4,5
Alt Penedès	7,4	8,3	7,1	4,4
Baix Llobregat	7,7	8,5	7,5	4,6
Barcelonès	7,2	8,3	7,1	4,2
Garraf	7,8	8,5	7,0	4,7
Maresme	7,7	8,3	7,2	4,5
Vallès Occidental	7,4	8,4	7,5	4,4
Vallès Oriental	7,7	8,4	7,5	4,5
Urbanització	7,8	8,5	7,4	4,7
Barri perifèric	7,4	8,4	7,2	4,3
Barri del centre	7,4	8,4	7,3	4,4
Bloc de pisos	7,4	8,4	7,3	4,3
Casa adossada / mitjanera	7,5	8,3	7,4	4,6
Casa aïllada / xalet	7,5	8,4	7,2	4,6

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental

2. Valoració dels modes de transport

2.2. Valoració de la qualitat del transport

2.2.4. Transport privat

b) Segons variables sociodemogràfiques

- Les dones atorguen puntuacions més elevades que no pas els homes als diferents aspectes del transport privat avaluats, excepte en el cas de l'impacte ambiental.
- La població major de 65 anys i els jubilats i pensionistes són els que valoren menys la rapidesa i la comoditat del transport privat, en contraposició a la valoració atorgada per la població més jove.

Variables sociodemogràfiques		Transport privat			
		Rapidesa	Comoditat	Seguretat (accidentalitat)	Impacte ambiental*
Gènere	Home	7,3	8,1	7,1	4,6
	Dona	7,6	8,7	7,4	4,2
Edat	De 16 a 29 anys	7,9	8,5	7,0	4,1
	De 30 a 44 anys	7,6	8,4	7,1	4,3
	De 45 a 64 anys	7,2	8,3	7,4	4,5
	Més de 65 anys	7,1	8,3	7,7	4,8
Nivell d'estudis	Sense estudis	7,4	8,4	7,4	4,7
	Primaris	7,5	8,6	7,6	4,5
	Secundaris	7,6	8,3	7,2	4,5
	Estudis universitaris	7,1	8,2	7,0	4,1
Situació professional	Estudiant	7,8	8,3	6,8	4,0
	Tasques de la llar	7,6	9,0	8,0	4,5
	Jubilat o pensionista	7,0	8,3	7,6	4,7
	Actiu en atur	7,4	8,4	7,4	4,5
	Actiu ocupat	7,5	8,3	7,1	4,3
Permís de conduir	Sí	7,4	8,3	7,2	4,4
	No	7,6	8,6	7,7	4,2
Disponibilitat de vehicle motoritzat	Sí	7,4	8,4	7,2	4,4
	No	7,5	8,5	7,6	4,2
País de naixement	Espanya	7,4	8,4	7,3	4,4
	Altres	7,7	8,5	7,5	4,9
Classe social	Alta / Mitjana-alta	7,7	8,6	7,3	4,6
	Mitjana	7,4	8,4	7,3	4,3
	Baixa / Mitjana-Baixa	7,4	8,4	7,2	4,4

*S'ha de tenir en compte que l'avaluació de l'impacte ambiental, la nota 10 vol dir poc o gens impacte ambiental i la 0 vol dir impacte ambiental

3. ACTUACIONS I PROPOSTES EN MATÈRIA DE MOBILITAT: AVALUACIÓ CIUTADANA

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

3.1.1. Dades generals

- En aquest apartat s'estudia l'avaluació dels ciutadans de diverses mesures dirigides a introduir canvis en l'actual model de mobilitat.
- S'ha demanat als entrevistats que indiquin, en una escala del 0 (gens d'acord) a 10 (molt d'acord), la seva opinió sobre nou propostes per a la millora d'alguns aspectes d'actualitat relatius a la mobilitat ciutadana.
- Com que es tracta de propostes aplicables principalment en espais urbans de certa grandària, només se n'ha demanat l'opinió als residents a municipis amb una població mínima de 30.000 habitants. En concret, les qüestions sobre les que s'ha preguntat són les següents:
 1. S'han de treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat.
 2. S'ha de deixar més espai per a la càrrega i descàrrega a canvi de disminuir l'espai lliure per aparcar.
 3. Els residents als centres de la ciutat han de tenir un tractament especial per aparcar en el seu barri.
 4. S'han de col·locar sistemes de control fotogràfic als semàfors per aquells vehicles que els passen en vermell.
 5. En les cruïlles amb semàfors s'ha de donar més temps de pas als autobusos i tramvies, encara que suposi un major retard pel cotxe.
 6. S'han de crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes.
 7. S'han de transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants.
 8. Als semàfors de les grans avingudes, s'ha de donar més temps de pas als vianants.
 9. A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h.

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

3.1.1. Dades generals

- Si analitzem la valoració obtinguda de cada una de les propostes realitzades, s'observa com aquelles que, directa o indirectament, aposten per reduir el nombre de places d'aparcament gratuït obtenen la pitjor valoració, al mateix temps que la proposta de facilitar l'accés a l'aparcament al barri on es resideix obté una de les puntuacions més elevades (6,9), per darrera de la col·locació de sistemes de control fotogràfic als semàfors (8,1) i de donar més temps de pas als vianants als semàfors de les grans avingudes (7,5).
- Les mesures pacificadores del trànsit (com ara la reducció de la velocitat en zones residencials) i a favor del vianant (major temps als semàfors, ampliació de les peatonalitzacions de carrers, etc.) i, en general, les mesures dirigides a millorar en la seguretat viària (control fotogràfic als semàfors) són més ben acceptades que les relatives a la gestió de l'espai viari.

Mesures de mobilitat: valoració mitjana	Valoració mitjana
S'han de col·locar sistemes de control fotogràfic als semàfors	8,1
Als semàfors de les grans avingudes, s'ha de donar més temps de pas als vianants	7,5
Els residents als centres de la ciutat han de tenir un tractament especial per aparcar en el seu barri	6,9
S'han de transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,8
A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h	6,8
S'han de crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes	6,7
A les cruïlles amb semàfors s'ha de donar més temps de pas als autobusos i tramvies	6,0
S'ha de deixar més espai per a la càrrega i descàrrega	4,6
S'han de treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat	2,6



3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

3.1.2. Segons variables territorials

Variables territorials	Mesures de mobilitat: valoració mitjana								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Barcelona	8,1	7,7	7,3	6,8	6,4	6,4	6,0	4,7	2,9
Resta Primera Corona	8,3	7,4	6,8	6,9	7,1	6,9	6,0	4,5	2,3
Resta RMB	8,0	7,2	6,4	6,7	7,1	6,9	6,1	4,7	2,5
Alt Penedès	7,4	6,4	6,8	6,6	7,0	7,2	5,7	4,6	2,8
Baix Llobregat	8,1	7,2	7,0	6,9	7,1	7,0	5,8	4,3	2,0
Barcelonès	8,2	7,7	7,1	6,8	6,6	6,5	6,0	4,7	2,8
Garraf	8,2	7,2	7,1	6,4	7,1	7,1	6,2	4,7	2,9
Maresme	7,9	7,7	6,4	6,7	7,5	6,6	6,4	4,6	2,9
Vallès Occidental	8,0	7,1	6,4	6,7	7,0	6,9	6,1	4,7	2,3
Vallès Oriental	8,2	7,3	6,6	6,6	6,6	6,9	5,8	4,5	2,8
Urbanització	7,7	7,4	6,7	6,8	7,0	7,2	5,9	4,7	2,6
Barri perifèric	8,2	7,5	6,6	6,8	6,8	6,8	6,1	4,6	2,4
Barri del centre	8,1	7,5	7,1	6,8	6,7	6,5	6,0	4,6	2,8
Bloc de pisos	8,2	7,6	7,0	6,8	6,7	6,6	6,0	4,5	2,6
Casa adossada / mitjanera	7,8	6,9	6,6	6,8	6,9	6,8	6,1	5,2	2,5
Casa aïllada / xalet	7,9	7,2	6,4	6,7	7,4	7,2	6,3	4,9	2,5

1. S'han de col·locar sistemes de control fotogràfic als semàfors
2. Als semàfors de les grans avingudes, s'ha de donar més temps de pas als vianants
3. Els residents als centres de la ciutat han de tenir un tractament especial per aparcar en el seu barri
4. S'han de transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants
5. A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h
6. S'han de crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes
7. A les cruïlles amb semàfors s'ha de donar més temps de pas als autobusos i tramvies
8. S'ha de deixar més espai per a la càrrega i descàrrega
9. S'han de treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.1. Avaluació de les polítiques de mobilitat

3.1.3. Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Mesures de mobilitat: valoració mitjana								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gènere	Home	7,8	7,2	6,7	6,8	6,4	6,7	6,1	4,8	2,7
	Dona	8,4	7,8	7,2	6,8	7,1	6,6	6,0	4,4	2,5
Edat	De 16 a 29 anys	7,2	7,1	7,0	6,7	6,0	7,2	5,6	3,6	2,0
	De 30 a 44 anys	7,9	7,3	6,9	6,7	6,8	7,3	5,8	4,2	2,4
	De 45 a 64 anys	8,4	7,6	7,0	6,9	7,0	6,3	6,2	5,0	2,8
	Més de 65 anys	8,9	7,9	6,7	6,9	7,3	6,0	6,5	5,7	3,3
Nivell d'estudis	Sense estudis	9,0	8,3	6,3	7,4	7,8	6,5	6,8	5,9	3,1
	Primaris	8,5	7,8	6,9	7,0	7,3	6,5	6,1	5,2	2,6
	Secundaris	7,8	7,2	6,8	6,5	6,4	6,7	5,8	4,2	2,4
	Estudis universitaris	7,7	7,2	7,3	6,8	6,3	6,9	6,2	4,2	2,9
Situació professional	Estudiant	7,0	7,1	7,0	6,8	5,9	7,5	5,6	3,8	2,2
	Tasques de la llar	8,9	8,0	7,3	7,1	7,9	6,3	6,2	5,0	3,0
	Jubilat o pensionista	8,8	7,9	6,8	6,9	7,1	6,0	6,4	5,6	3,2
	Actiu en atur	7,8	7,5	7,1	6,7	6,7	6,8	6,1	4,5	2,3
	Actiu ocupat	7,9	7,3	6,9	6,7	6,6	6,8	5,9	4,4	2,5
Permís de conduir	Sí	7,9	7,2	6,9	6,6	6,5	6,6	5,8	4,4	2,5
	No	8,6	8,2	7,1	7,3	7,3	6,8	6,5	5,2	2,9
Disponibilitat de vehicle motoritzat	Sí	8,0	7,2	6,8	6,6	6,6	6,6	5,8	4,4	2,4
	No	8,4	8,2	7,2	7,3	7,4	6,9	6,6	5,3	3,2
País de naixement	Espanya	8,1	7,5	6,9	6,8	6,7	6,6	6,0	4,6	2,6
	Altres	8,9	8,0	7,6	7,1	7,4	8,1	6,2	4,5	3,4
Classe social	Alta / Mitjana-alta	7,6	7,3	7,3	6,9	6,3	6,6	5,6	4,0	2,4
	Mitjana	8,1	7,5	7,0	6,8	6,7	6,7	6,0	4,6	2,6
	Baixa / Mitjana-Baixa	8,4	7,6	6,7	6,8	7,1	6,6	6,2	4,9	2,6

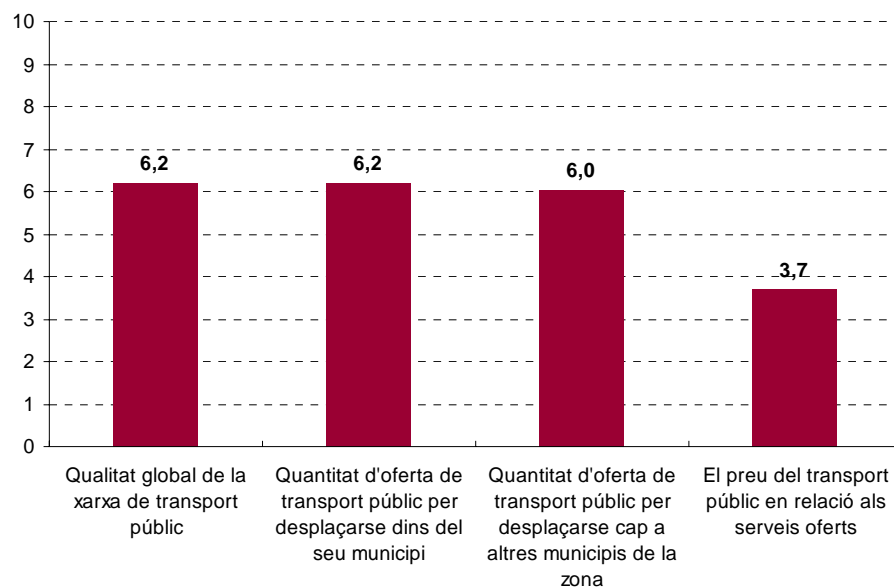
1. S'han de col·locar sistemes de control fotogràfic als semàfors
2. Als semàfors de les grans avingudes, s'ha de donar més temps de pas als vianants
3. Els residents als centres de la ciutat han de tenir un tractament especial per aparcar en el seu barri
4. S'han de transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants
5. A les zones residencials la velocitat de circulació dels vehicles s'ha de reduir a 30 km/h
6. S'han de crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes
7. A les cruïlles amb semàfors s'ha de donar més temps de pas als autobusos i tramvies
8. S'ha de deixar més espai per a la càrrega i descàrrega
9. S'han de treure els aparcaments gratuïts als centres de la ciutat

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.1. Dades generals

- Per tal d'aprofundir més en l'avaluació de les actuacions o propostes de mobilitat, 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:
 - Qualitat 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.
- L'avaluació atorgada als ítems de qualitat de la xarxa i quantitat d'oferta, ja sigui intramunicipal o intermunicipal es situa per sobre de l'aprovat (6,2 i 6,0), mentre que la valoració del preu del transport en relació als serveis oferts suspèn (3,7).



3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.2. Segons variables territorials

- Territorialment, les valoracions semblen presentar una distribució concèntrica respecte la ciutat de Barcelona, que és, en general, on s'obtenen les valoracions més positives. Així, les valoracions disminueixen a mesura que ens n'allunyem, fins a obtenir els valors més baixos en comarques com el Garraf, l'Alt Penedès o el Maresme.
- Segons el context urbanístic i arquitectònic s'observa com en els àmbits amb majors densitats de població, les valoracions dels diferents ítems són més elevades.

- Cal tenir en compte que la valoració del preu del transport públic rep els valors més baixos en aquells àmbits on la resta d'ítems han estat més ben valorats, i que són alhora, aquells on s'hi fa un major ús.

Variables territorials	1	2	3	4
Barcelona	6,2	7,0	6,2	3,6
Resta Primera Corona	6,6	6,9	6,6	3,7
Resta RMB	5,9	5,0	5,6	3,8
Alt Penedès	5,3	3,4	4,7	4,2
Baix Llobregat	6,2	6,1	6,2	3,8
Barcelonès	6,4	7,1	6,4	3,6
Garraf	5,6	4,8	5,5	4,1
Maresme	5,9	4,6	5,7	4,0
Vallès Occidental	6,1	5,7	5,7	3,6
Vallès Oriental	5,8	4,7	5,6	4,0
Urbanització	5,5	4,2	5,0	4,0
Barri perifèric	6,2	6,3	6,0	3,5
Barri del centre	6,3	6,4	6,2	3,8
Bloc de pisos	6,3	6,6	6,2	3,6
Casa adossada / mitjanera	5,8	4,9	5,5	3,8
Casa aïllada / xalet	5,5	4,1	4,9	4,2

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

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.3. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe.** La població femenina fa una valoració més positiva de la xarxa de transport públic que no pas la masculina, excepte pel que fa al seu preu.
- **Edat.** A mesura que augmenta l'edat s'atorga una millor valoració del servei ofert.
- **Nivell d'estudis.** A causa de la correlació amb la variable edat, les persones amb un menor nivell d'estudis (i, probablement, de major edat) fan una millor valoració dels diferents aspectes del transport públic considerats.
- **Situació professional.** Es tracta d'un nou exemple de correlació amb altres variables, de manera que les persones que desenvolupen tasques de la llar (majoritàriament dones) i les persones jubilades (majors, per tant, de 65 anys en la seva majoria) són els col·lectius que fan una millor valoració de la xarxa de transport públic.
- **Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat.** En tots dos casos, les valoracions són força més elevades si no es disposa dels dos elements ressenyats, excepte en el cas del preu pels serveis oferts, que es manté igual independentment de la disposició de permís i de vehicle.
- **País de naixement.** S'observa una millor valoració de la xarxa de transport públic per part de la població nascuda a l'estranger.

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.3. Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		1	2	3	4
Gènere	Home	6,1	6,1	5,8	3,9
	Dona	6,3	6,3	6,3	3,5
Edat	De 16 a 29 anys	5,9	6,1	6,0	3,2
	De 30 a 44 anys	5,9	5,9	5,6	3,5
	De 45 a 64 anys	6,2	6,1	6,0	3,7
	Més de 65 anys	7,0	6,9	6,9	4,8
Nivell d'estudis	Sense estudis	7,0	7,1	7,0	3,9
	Primaris	6,6	6,5	6,5	3,7
	Secundaris	5,9	5,9	5,8	3,5
	Estudis universitaris	5,7	5,9	5,5	4,0
Situació professional	Estudiant	6,0	6,2	6,1	3,3
	Tasques de la llar	6,6	6,8	6,8	3,6
	Jubilat o pensionista	6,8	6,7	6,7	4,5
	Actiu en atur	6,0	5,9	5,8	3,3
Permís de conduir	Actiu ocupat	5,9	5,9	5,7	3,5
	Sí	6,0	5,9	5,7	3,7
Disponibilitat de vehicle motoritzat	No	6,6	6,8	6,7	3,7
	Sí	6,0	6,0	5,9	3,7
País de naixement	No	6,6	6,9	6,6	3,7
	Espanya	6,2	6,2	6,0	3,7
Classe social	Altres	6,7	6,7	6,1	3,8
	Alta / Mitjana-alta	6,2	6,0	6,0	4,0
	Mitjana	6,2	6,2	6,1	3,7
	Baixa / Mitjana-Baixa	6,2	6,2	5,9	3,5

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

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.4. Anàlisi causal

- Per tal d'intentar explicar els factors que determinen la valoració global de la xarxa de transport públic, s'ha realitzat una anàlisi més complexa, basada en l'elaboració d'un model de regressió lineal múltiple.
- La tècnica pretén explicar el valor mitjà d'una variable exògena o dependent (en aquest cas, la valoració de la xarxa de transport) a partir d'una combinació dels valors mitjans de la resta de variables (dites endògenes o independents). En tant que es busca la relació causa – efecte, cada variable queda ubicada clarament en relació a la seva funció dins del model.
- En concret, les variables del model són les següents:
 - **Variable exògena:** valoració mitjana de la xarxa de transport públic de la zona on es resideix.
 - **Variables endògenes:**
 - Valoració dels següents elements de la xarxa de transport públic: qualitat global de la xarxa, quantitat d'oferta intramunicipal, quantitat d'oferta intermunicipal i el preu en relació als serveis oferts.
 - Nivell d'ús dels diferents modes de transport.
- El coeficient de correlació (r^2) dóna informació sobre quina part de la variació global de la variable exògena queda explicada pel conjunt de variables endògenes del model. En estudis reals coeficients de determinació majors al 40% són poc habituals, ja que hi ha molts factors desconeguts.

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.4. Anàlisi causal: Model global

- El model elaborat explica el 40,2% de la valoració global de la xarxa de transport públic a la RMB
- Les variables que més influeixen en la valoració que els entrevistats fan del transport públic són la quantitat d'oferta per desplaçar-se dins el seu municipi (oferta intramunicipal), seguit de la qualitat global de la xarxa.
- Mentre l'ús declarat del bus TMB, l'autobús urbà, la bicicleta i l'anar a peu intervenen positivament, l'ús del cotxe, tant com a conductor com acompanyant, de Renfe Rodalies i del bus interurbà intervenen negativament. Així, quan més usuari s'és del cotxe pitjor valoració es fa de la xarxa de transport públic.

Variable explicada: Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: RMB	Avaluació	Pes (beta)	Producte
R² = 0,402			
Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: RMB	6,58		6,94
CONSTANT		2,35	2,35
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins dels seu municipi	6,20	0,32	1,97
Qualitat global de la xarxa de transport públic	6,19	0,24	1,47
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,04	0,15	0,91
Ús que fa del cotxe com a conductor	3,82	-0,06	-0,23
Ús que fa del bus TMB	2,85	0,06	0,16
Ús que fa d'anar a peu	7,05	0,05	0,32
Ús que fa de Renfe Rodalies	2,35	-0,04	-0,10
Ús que fa d'altre bus urbà	1,58	0,04	0,06
Ús que fa de la bicicleta	1,37	0,03	0,04
Ús que fa del bus interurbà	1,15	-0,02	-0,03
El preu del transport públic en relació als serveis oferts	3,70	0,02	0,08
Ús que fa del cotxe com acompanyant	3,27	-0,02	-0,07

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.4. Anàlisi causal: Model segons territori

Barcelona

- El model elaborat explica el 29,8% de la valoració global de la xarxa de transport públic a Barcelona.
- Les variables que més influeixen en la valoració que els entrevistats fan del transport públic són la qualitat global de la xarxa, seguit de la quantitat d'oferta per desplaçar-se dins de la ciutat.
- Respecte l'ús dels diferents mitjans, ser usuari del metro, del taxi i de l'anar a peu o amb bicicleta intervé positivament en la valoració de la xarxa, mentre que ser usuari de moto/ciclomotor hi intervé negativament. Així, a la ciutat de Barcelona on l'ús de la moto és significativament més elevat que a la resta de la RMB, ser usuari d'aquest mitjà esdevé un factor negatiu a l'hora de valorar el transport públic.

Variable explicada: Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: Barcelona R ² = 0,298	Avaluació	Pes (beta)	Producte
Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: Barcelona	7,15		7,83
CONSTANT		3,15	3,15
Qualitat global de la xarxa de transport públic	6,24	0,25	1,54
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	7,02	0,23	1,63
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,15	0,15	0,91
Ús que fa de la moto/ciclomotor	1,19	-0,06	-0,07
Ús que fa del metro	5,59	0,05	0,29
Ús que fa del Taxi	1,98	0,05	0,09
Ús que fa d'anar a peu/bicicleta	7,24	0,04	0,30

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.4. Anàlisi causal: Model segons territori

Resta Primera Corona

- El model elaborat explica el 43,4% de la valoració global de la xarxa de transport públic als municipis de la Primera Corona exceptuant Barcelona.
- Les variables que més influeixen en la valoració que els entrevistats fan del transport públic són la quantitat d'oferta per desplaçar-se dins el seu municipi (oferta intramunicipal), seguit de la qualitat global de la xarxa i la quantitat d'oferta intermunicipal.
- Respecte l'ús dels diferents mitjans, ser usuari de FGC i de la bicicleta intervé positivament en la valoració de la xarxa de transport públic, mentre que ser usuari del cotxe com a conductor hi intervé negativament.

Variable explicada: Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: Resta Primera Corona R ² = 0,434	Avaluació	Pes (beta)	Producte
Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: Resta Primera Corona	6,94		7,30
CONSTANT		2,44	2,44
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	6,87	0,29	2,02
Qualitat global de la xarxa de transport públic	6,56	0,24	1,58
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	6,61	0,22	1,45
Ús que fa del cotxe com a conductor	3,55	-0,10	-0,34
Ús que fa del FGC	1,58	0,05	0,08
Ús que fa de la bicicleta	1,31	0,05	0,07

3. Actuacions i propostes en matèria de mobilitat

3.2. Avaluació de la xarxa de transport públic

3.2.4. Anàlisi causal: Model segons territori

Resta RMB

- El model elaborat explica el 39,9% de la valoració global de la xarxa de transport públic a la resta de la RMB.
- Les variables que més influeixen en la valoració que els entrevistats fan del transport públic són, un cop més, la quantitat d'oferta per desplaçar-se dins del seu municipi i la qualitat global de la xarxa.
- Mentre que l'ús de l'autobús urbà i de l'anar a peu o en bicicleta intervé positivament en la valoració de la xarxa de transport públic, ser usuari de Renfe Regional, el metro i, en menor mesura, del cotxe com a conductor, hi intervé negativament.
- En aquest àmbit la valoració del preu respecte els serveis oferts també esdevé una variable que incideix significativament en la valoració de la xarxa de transport públic.

Variable explicada: Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: Resta RMB R ² = 0,399	Avaluació	Pes (beta)	Producte
Valoració mitjana de la xarxa de transport públic a l'àmbit on resideix: Resta RMB	5,87		6,05
CONSTANT		1,89	1,89
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi	5,04	0,30	1,53
Qualitat global de la xarxa de transport públic	5,90	0,26	1,51
Quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona	5,61	0,12	0,70
Ús que fa d'altre bus urbà	1,61	0,08	0,13
Ús que fa del metro	1,86	-0,07	-0,13
Ús que fa de Renfe Regional	0,74	-0,07	-0,05
Ús que fa d'anar a peu/bicicleta	6,85	0,07	0,48
El preu del transport públic en relació als serveis oferts	3,77	0,06	0,21
Ús que fa del cotxe com a conductor	5,04	-0,04	-0,22

4. DISPONIBILITAT DE PERMÍS DE CONDUIR I DE VEHICLE PRIVAT

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.1. Disponibilitat de permís de conduir

4.1.1. Dades generals

- Les pautes de mobilitat de la població vénen determinades, en part, per la disponibilitat de permís de conduir i de vehicle propi.
- Així, les dades revelen que el 69,4% dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona majors de 16 anys disposen d'algun tipus de permís de conduir.
- No obstant, aquesta proporció varia força segons el tipus de vehicle: en el cas de la motocicleta, la proporció de tinença de permís de conduir és només del 18,5%, mentre que en el cas del cotxe és del 67,7%.
- Cal destacar el 29,7% d'individus que disposen de llicència de ciclomotor, ja que són gent que es treu aquesta llicència abans de treure's el permís de conduir del cotxe. Aquest fet, mostra la importància del ciclomotor a la RMB, especialment a Barcelona.

Tipus de permís	Disponibilitat de permís de conduir		
	Sí	No	Total
Ciclomotor	29,7%	70,3%	100,0%
Motocicleta	18,5%	81,5%	100,0%
Cotxe	67,7%	32,3%	100,0%
General	69,4%	30,6%	100,0%

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.1. Disponibilitat de permís de conduir

4.1.2. Segons variables territorials

- Territorialment, la disponibilitat de permís de conduir —sense atendre a quin tipus en concret—, segueix una distribució força clara:
- D'una banda, el percentatge de població que disposa de permís de conduir augmenta a mesura que ens allunyem de Barcelona i de la comarca del Barcelonès: els habitants d'aquests àmbits presenten els valors més baixos de la RMB (65,4% i 64,6%, respectivament). Per contra, a la resta de la RMB i a les comarques més allunyades de l'àmbit central, els valors són més elevats (Alt Penedès 78,5%). Aquesta dada no deixa de ser un reflex de les pautes de mobilitat en cada un dels àmbits.
- De l'altra, el tipus de zona de residència mostra com els residents a les urbanitzacions i en cases aïllades disposen en major proporció de permís de conducció ja que tenen unes pautes d'utilització del vehicle privat més elevades que no pas la resta de població.

Variables territorials	Disponibilitat de permís de conduir		
	Sí	No	Total
Barcelona	65,4%	34,6%	100,0%
Resta Primera Corona	64,3%	35,7%	100,0%
Resta RMB	75,5%	24,5%	100,0%
Alt Penedès	78,5%	21,5%	100,0%
Baix Llobregat	69,9%	30,1%	100,0%
Barcelonès	64,6%	35,4%	100,0%
Garraf	76,5%	23,5%	100,0%
Maresme	77,9%	22,1%	100,0%
Vallès Occidental	73,2%	26,8%	100,0%
Vallès Oriental	74,3%	25,7%	100,0%
Urbanització	83,4%	16,6%	100,0%
Barri perifèric	68,5%	31,5%	100,0%
Barri del centre	68,1%	31,9%	100,0%
Bloc de pisos	67,3%	32,7%	100,0%
Casa adossada / mitjanera	74,4%	25,6%	100,0%
Casa aïllada / xalet	81,7%	18,3%	100,0%

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.1. Disponibilitat de permís de conduir

4.1.3. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe.** Les diferències entre homes i dones són destacables. Mentre el 83,6% dels homes disposen d'algun tipus de carnet de conduir, en el cas de les dones la proporció és de només el 55,8%.
- **Edat.** Els dos col·lectius que disposen en menor mesura de carnet de conduir són els més joves, per un efecte d'edat, i els majors de 65 anys, per un efecte de generació. Per contra, la població de 30 a 44 anys són els que tenen una disponibilitat de carnet de conduir més elevada (87,3%).
- **Nivell d'estudis.** La proporció de tinença de permís de conduir creix a mesura que ho fa el nivell d'estudis.
- **Situació professional.** Les persones ocupades són les que disposen en major proporció de permís de conduir (85,8%), mentre que les persones dedicades a les tasques de la llar i els estudiants són els que en disposen en menor percentatge (48,0% i 48,1%, respectivament). Cal tenir en compte que part del col·lectiu d'estudiants encara no té l'edat mínima per poder disposar de permís de conduir cotxe, que és el tipus de permís majoritari.
- **País de naixement.** La proporció d'espanyols que disposen d'algun permís de conduir (69,9%) és lleugerament superior a la proporció d'estrangers que en disposa (59,1%).
- **Classe social.** Existeix una clara diferenciació social: mentre el 77,9% dels membres de la classe alta / mitjana - alta disposen de carnet de conduir, la proporció descendeix fins al 63,6% entre els de la classe baixa i mitjana-baixa.

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.1. Disponibilitat de permís de conduir

4.1.3. Segons variables sociodemogràfiques

Variables sociodemogràfiques		Disponibilitat de permís de conduir		
		Sí	No	Total
Gènere	Home	83,6%	16,4%	100,0%
	Dona	55,8%	44,2%	100,0%
Edat	De 16 a 29 anys	60,8%	39,2%	100,0%
	De 30 a 44 anys	87,3%	12,7%	100,0%
	De 45 a 64 anys	77,6%	22,4%	100,0%
	Més de 65 anys	40,9%	59,1%	100,0%
Nivell d'estudis	Sense estudis	25,6%	74,4%	100,0%
	Primaris	54,7%	45,3%	100,0%
	Secundaris	79,5%	20,5%	100,0%
	Estudis universitaris	87,7%	12,3%	100,0%
Situació professional	Estudiant	48,1%	51,9%	100,0%
	Tasques de la llar	48,0%	52,0%	100,0%
	Jubilat o pensionista	51,0%	49,0%	100,0%
	Actiu en atur	74,8%	25,2%	100,0%
	Actiu ocupat	85,8%	14,2%	100,0%
País de naixement	Espanya	69,9%	30,1%	100,0%
	Altres	59,1%	40,9%	100,0%
Classe social	Alta / Mitjana-alta	77,9%	22,1%	100,0%
	Mitjana	71,3%	28,7%	100,0%
	Baixa / Mitjana-Baixa	63,6%	36,4%	100,0%

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.2. Disponibilitat de vehicle privat

4.2.1. Dades generals

- El segon element que condiciona les pautes de mobilitat de la població és la disponibilitat de vehicle privat.
- Les dades mostren com més de tres quartes parts de la població disposa de vehicle motoritzat (76,2%), xifra que s'eleva fins al 81,0% si s'amplia al conjunt de vehicles privats, inclosa la bicicleta.
- Segons el tipus de vehicle, les dades posen de manifest la prevalença del cotxe respecte a la resta de vehicles: un 73,3% de la població disposa de cotxe, xifra molt superior a la disposició de ciclomotor (8,3%) i de motos independentment de la seva cilindrada.

Tipus de vehicle	Disponibilitat de vehicle		
	Sí	No	Total
Cotxe	73,3%	26,7%	100,0%
Ciclomotor	8,3%	91,7%	100,0%
Moto < 125 cc	5,7%	94,3%	100,0%
Moto > 125 cc	6,6%	93,4%	100,0%
Furgoneta o altres	6,1%	93,9%	100,0%
Vehicle motoritzat	76,2%	23,8%	100,0%
Bicicleta	40,6%	59,4%	100,0%
Vehicle en general	81,0%	19,0%	100,0%

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.2. Disponibilitat de vehicle privat

4.2.2. Variables territorials

- La distribució territorial de la disponibilitat de vehicle privat és molt semblant a la de la disposició de permís de conduir, la qual, al seu torn, és un reflex de les pautes de mobilitat de cada un dels àmbits de la RMB.
- Així, a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès és on aquesta proporció és més baixa (es tracta dels àmbits on el vehicle privat s'utilitza menys a causa de la dotació de transport públic) i augmenta a mesura que ens n'allunyem.
- Paral·lelament, la densitat de la trama urbana també contribueix a una menor disponibilitat de vehicle privat.

Àmbits territorials	Disponibilitat de vehicle motoritzat		
	Sí	No	Total
Barcelona	68,0%	32,0%	100,0%
Resta Primera Corona	74,6%	25,4%	100,0%
Resta RMB	83,7%	16,3%	100,0%
Alt Penedès	87,9%	12,1%	100,0%
Baix Llobregat	79,9%	20,1%	100,0%
Barcelonès	69,3%	30,7%	100,0%
Garraf	83,8%	16,2%	100,0%
Maresme	83,8%	16,2%	100,0%
Vallès Occidental	81,4%	18,6%	100,0%
Vallès Oriental	84,8%	15,2%	100,0%
Urbanització	89,2%	10,8%	100,0%
Barri perifèric	76,5%	23,5%	100,0%
Barri del centre	74,3%	25,7%	100,0%
Bloc de pisos	73,8%	26,2%	100,0%
Casa adossada / mitjanera	82,9%	17,1%	100,0%
Casa aïllada / xalet	88,2%	11,8%	100,0%

4. Disponibilitat de permís de conduir i de vehicle privat

4.2. Disponibilitat de vehicle privat

4.2.3. Variables sociodemogràfiques

- Com en el cas de les variables territorials, la disponibilitat de vehicle privat presenta una distribució segons segments de població molt semblant a la disponibilitat de permís de conduir.
- Així, si bé en aquest cas les proporcions són, de forma generalitzada, més baixes, es mantenen les diferències entre els diferents segments de població ressenyades anteriorment.

Variables sociodemogràfiques		Disponibilitat de vehicle motoritzat		
		Sí	No	Total
Gènere	Home	83,8%	16,2%	100,0%
	Dona	68,9%	31,1%	100,0%
Edat	De 16 a 29 anys	75,3%	24,7%	100,0%
	De 30 a 44 anys	87,2%	12,8%	100,0%
	De 45 a 64 anys	83,4%	16,6%	100,0%
	Més de 65 anys	49,8%	50,2%	100,0%
Nivell d'estudis	Sense estudis	38,3%	61,7%	100,0%
	Primaris	69,2%	30,8%	100,0%
	Secundaris	83,7%	16,3%	100,0%
Situació professional	Estudis universitaris	84,0%	16,0%	100,0%
	Estudiant	70,4%	29,6%	100,0%
	Tasques de la llar	75,4%	24,6%	100,0%
	Jubilat o pensionista	57,3%	42,7%	100,0%
Permís de conduir	Actiu en atur	77,8%	22,2%	100,0%
	Actiu ocupat	86,5%	13,5%	100,0%
	Sí	91,7%	8,3%	100,0%
País de naixement	No	41,1%	58,9%	100,0%
	Espanya	76,8%	23,2%	100,0%
Classe social	Altres	64,9%	35,1%	100,0%
	Alta / Mitjana-alta	81,8%	18,2%	100,0%
	Mitjana	79,4%	20,6%	100,0%
	Baixa / Mitjana-Baixa	67,6%	32,4%	100,0%

5. APARCAMENT

5. Aparcament

5.1. Dades generals

- En aquest apartat s'analitza la disponibilitat i els hàbits generals d'aparcament de les persones entrevistades. Així, s'ha demanat als entrevistats que disposen de cotxe o moto on aparquen aquests vehicles habitualment.
- Les dades mostren com l'aparcament en propietat, lloguer o concessió és majoritari, tant en el cas de la moto (80,8%) com en el del cotxe (70,1%), molt per sobre de la plaça indicada a la calçada (12,1% i 26,2% respectivament).

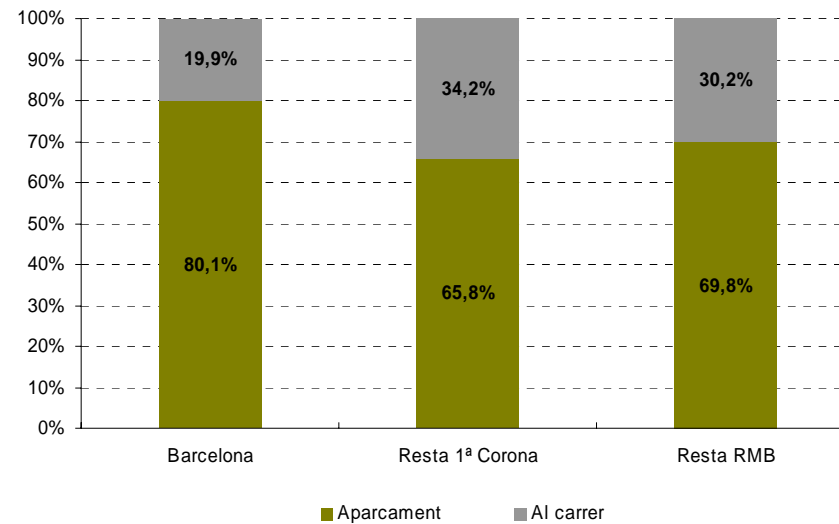
Lloc d'aparcament	Tipus de vehicle			
	Cotxe		Moto	
(Al carrer) En plaça indicada a la calçada	802.859	26,2%	83.609	12,1%
(Al carrer) Sobre la vorera	40.723	1,3%	33.766	4,9%
(Al carrer) En doble fila	2.196	0,1%	-	-
Al carrer	845.778	27,6%	117.375	17,0%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	2.152.060	70,1%	557.195	80,8%
Zona blava	9.002	0,3%	-	-
Àrea verda	29.836	1,0%	-	-
Aparcament gratuït permès en franja nocturna o festius	15.299	0,5%	-	-
Altres	16.509	0,5%	14.640	2,1%
Altres zones	70.646	2,3%	14.640	2,1%
Total	3.068.485	100,0%	689.210	100,0%

5. Aparcament

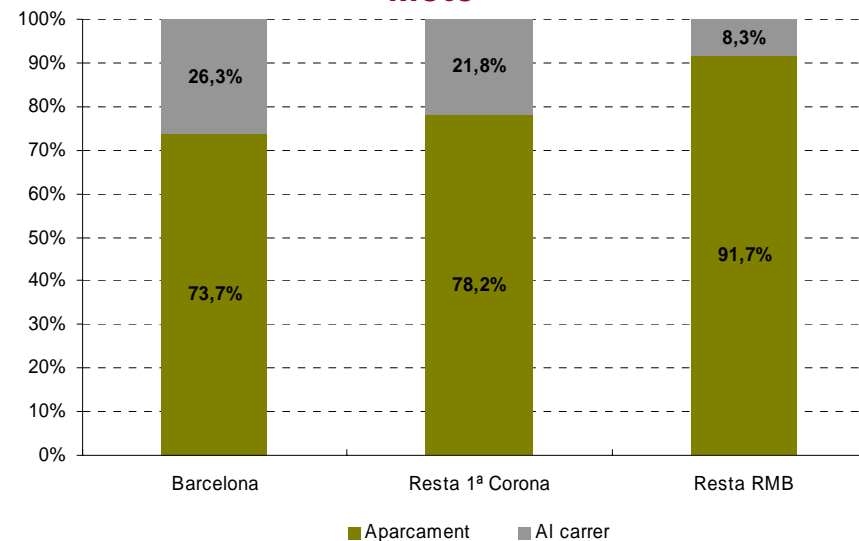
5.2. Variables territorials

- Pel que fa al cotxe, la manca de places d'aparcament al carrer determina que la ciutat de Barcelona sigui l'àmbit on més es disposa d'aparcament privat.
- En el cas de la moto, en canvi, Barcelona és on més s'aparca al carrer, comportament que es redueix a mesura que ens allunyem territorialment.

Cotxe



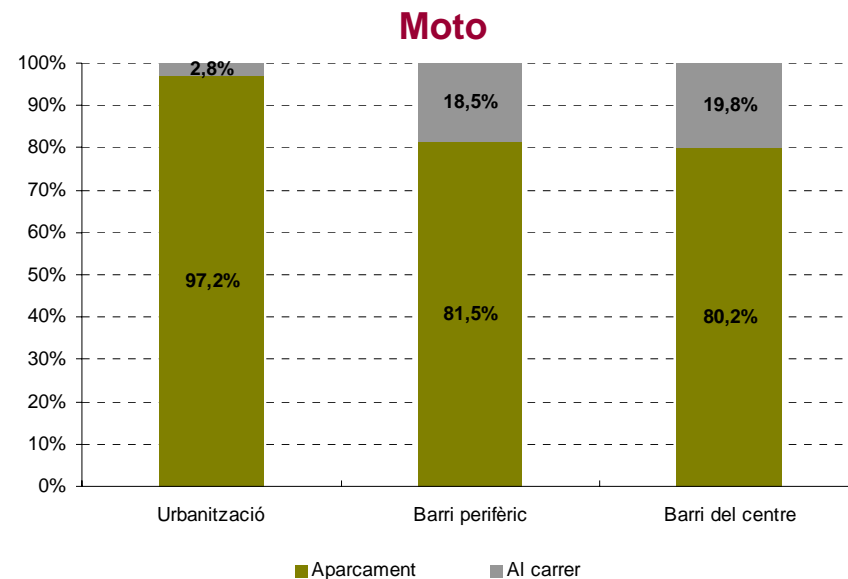
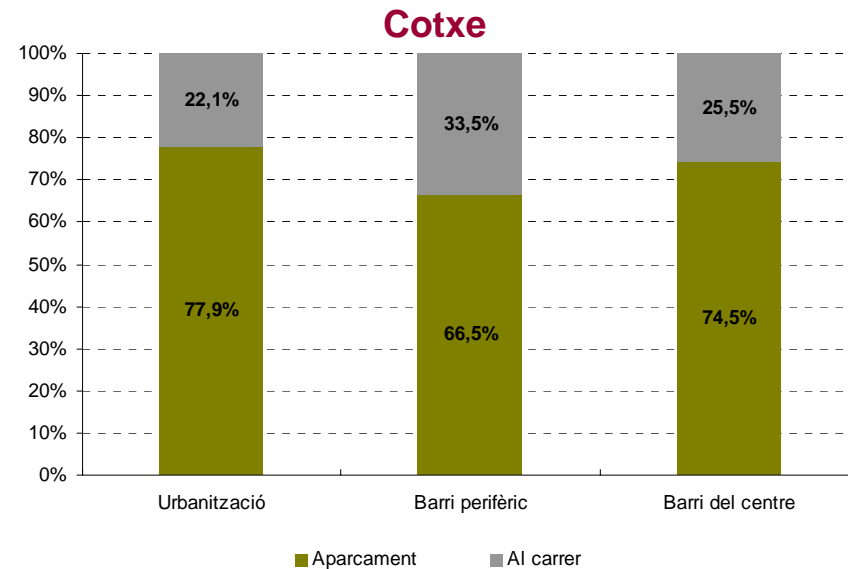
Moto



5. Aparcament

5.2. Variables territorials

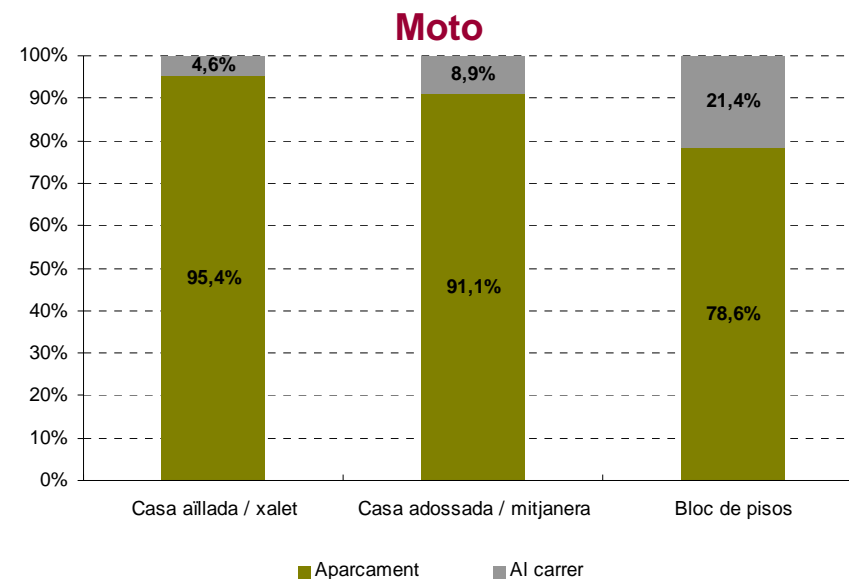
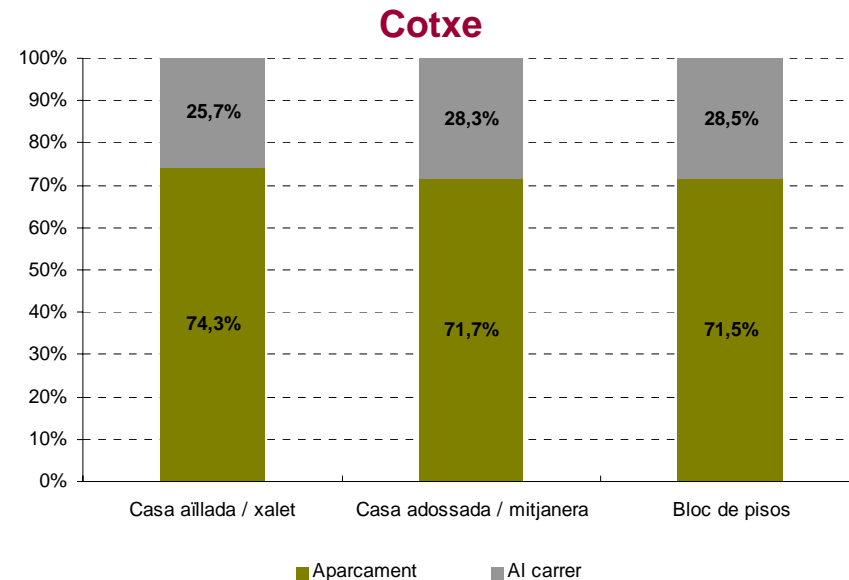
- Segons el context urbanístic, s'observa com l'aparcament de propietat, lloguer o concessió és superior a les urbanitzacions, tant pel que fa al cotxe (77,9%) com la moto (97,2%).
- L'aparcament al carrer en el cas del cotxe és superior als barris perifèrics (33,5%), mentre que en el cas de la moto és més habitual als barris cèntrics (19,8%).



5. Aparcament

5.2. Variables territorials

- En el cas del cotxe i segons el context arquitectònic, no s'observen diferències destacades entre els àmbits analitzats, tot i això, l'aparcament en propietat, lloguer o concessió a la casa aïllada o xalet pren major proporció (74,3%) que a la resta d'àmbits.
- L'aparcament de la moto en un aparcament de propietat, lloguer o concessió disminueix a mesura que es redueix la densitat arquitectònica, així al bloc de pisos és on l'aparcament al carrer pren major importància (21,4%).



5. Aparcament

5.3. Variables sociodemogràfiques

- A grans trets, destaca que l'ús de l'aparcament al carrer —molt probablement per la manca de disposició d'un aparcament propi—és més elevat entre la població jove, la població en atur, la població estrangera i les classes socials baixa i mitjana baixa. Aquesta pauta és la mateixa tant pel cas del cotxe com de la moto.

Variables sociodemogràfiques		Tipus de vehicle i aparcament							
		Cotxe				Moto			
		Aparcament	Al carrer	Altres	Total	Aparcament	Al carrer	Altres	Total
Gènere	Home	70,6%	26,9%	2,4%	100,0%	77,9%	17,8%	4,3%	100,0%
	Dona	69,3%	28,2%	2,6%	100,0%	83,5%	15,5%	1,0%	100,0%
Edat	De 16 a 29 anys	63,4%	33,6%	3,0%	100,0%	77,8%	18,7%	3,5%	100,0%
	De 30 a 44 anys	67,3%	30,6%	2,1%	100,0%	78,0%	19,4%	2,6%	100,0%
	De 45 a 64 anys	72,9%	24,7%	2,4%	100,0%	85,2%	12,9%	1,9%	100,0%
	Més de 65 anys	76,6%	20,6%	2,8%	100,0%	84,1%	8,5%	7,4%	100,0%
Nivell d'estudis	Sense estudis	69,3%	25,7%	5,0%	100,0%	56,3%	43,7%	0,0%	100,0%
	Primaris	66,7%	31,8%	1,5%	100,0%	80,5%	15,5%	4,0%	100,0%
	Secundaris	68,2%	28,9%	2,8%	100,0%	79,2%	17,6%	3,2%	100,0%
	Estudis universitaris	77,6%	19,4%	3,0%	100,0%	82,3%	16,4%	1,3%	100,0%
Situació professional	Estudiant	69,2%	27,8%	2,9%	100,0%	78,9%	16,4%	4,7%	100,0%
	Tasques de la llar	68,2%	30,4%	1,4%	100,0%	79,8%	19,3%	0,9%	100,0%
	Jubilat o pensionista	75,3%	21,8%	2,9%	100,0%	85,2%	9,3%	5,5%	100,0%
	Actiu en atur	63,5%	33,6%	2,9%	100,0%	81,4%	16,1%	2,5%	100,0%
	Actiu ocupat	69,3%	28,3%	2,4%	100,0%	79,8%	17,9%	2,3%	100,0%
Permís de conduir	Sí	70,9%	27,0%	2,1%	100,0%	80,9%	16,6%	2,4%	100,0%
	No	65,6%	30,0%	4,4%	100,0%	74,4%	18,9%	6,8%	100,0%
País de naixement	Espanya	70,8%	26,7%	2,5%	100,0%	81,8%	15,1%	3,1%	100,0%
	Altres	52,5%	46,0%	1,5%	100,0%	54,9%	45,1%	0,0%	100,0%
Classe social	Alta / Mitjana-alta	81,8%	15,0%	3,3%	100,0%	87,4%	11,0%	1,6%	100,0%
	Mitjana	71,0%	26,7%	2,3%	100,0%	82,4%	15,1%	2,5%	100,0%
	Baixa / Mitjana-Baixa	60,8%	36,3%	3,0%	100,0%	66,3%	28,1%	5,6%	100,0%

FITXA TÈCNICA

Fitxa tècnica

Univers.- Residents a Catalunya de 16 i més anys.

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. La mostra està integrada per 12.488 individus a Catalunya, dels quals 5.740 pertanyen a la RMB. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error és $\pm 1,3\%$ per als residents de la RMB.

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

Treball de camp.- Instituto OPINA.

Període d'enquestació.- Del 26 de març al 30 de maig de 2008.

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).

	Mostra	Error (%)
Barcelona	1.522	2,6%
Resta Primera Corona	1.182	2,9%
Resta RMB	3.036	1,8%
Total RMB	5.740	1,3%
Alt Penedès	502	4,5%
Baix Llobregat	804	3,5%
Barcelonès	2.127	2,2%
Garraf	502	4,5%
Maresme	500	4,5%
Vallès Occidental	801	3,5%
Vallès Oriental	504	4,5%
Total RMB	5.740	1,3%

QÜESTIONARI

Qüestionari

19. NORMALMENT LA GENT ES DESPLAÇA A PEU, EN TRANSPORT PÚBLIC (METRO, BUS, ETC), O EN TRANSPORT PRIVAT (COTXE, MOTO...). PODRIA AVALUAR L'ÚS QUE VOSTÉ FA D'AQUESTS TRES SISTEMES EN UNA ESCALA DE 0 (NO HI VA MAL) A 10 (HI VA SEMPRE):

- | | |
|--|----------------------|
| A. a peu / en bicicleta | <input type="text"/> |
| B. en transport públic (metro, bus, taxi, tren, tramvia) | <input type="text"/> |
| C. en cotxe com a conductor | <input type="text"/> |
| D. en cotxe com a acompanyant | <input type="text"/> |
| E. en moto | <input type="text"/> |

20. (només si no usa el transport públic, P19b < 3) PERQUÈ NO UTILITZA O UTILITZA POC EL TRANSPORT PÚBLIC?
Rotació de conceptes

- | | | |
|--|----|----|
| A. em moc prop de casa i prefereixo anar a peu / bicicleta | SI | No |
| B. no em porta allà on vaig habitualment | SI | No |
| C. no passa a prop d'on visc | SI | No |
| D. he de fer massa transbordaments | SI | No |
| E. és lent | SI | No |
| F. es poc puntual | SI | No |
| G. és incòmode | SI | No |
| H. passa poc sovint | SI | No |
| I. Prefereixo el transport privat al transport públic | SI | No |

21. (només si usa el cotxe o moto, P19(c-e) >= 5) PERQUÈ UTILITZA EL [cotxe, moto]?
Preguntar per un únic mitjà, escollint el que tingui un nivell d'ús més alt en P20 entre les opcions c, d, e, f. En cas d'empat, escollir moto.
Rotació de conceptes

- | | | |
|---|----|----|
| A. és més barat que el transport públic | SI | No |
| B. és més ràpid que el transport públic | SI | No |
| C. desoonec el transport públic | SI | No |
| D. és fàcil aparcar allà on vaig | SI | No |
| E. és més còmode | SI | No |
| F. vaig en cotxe/moto perquè tinc més llibertat | SI | No |
| G. vaig en cotxe/moto perquè no tinc altre remei | SI | No |
| H. faig moltes gestions/acompanyo gent | SI | No |
| I. queda mal aparcat per la nit i em poden sancionar si no el moc | SI | No |
| J. Perquè em porten | SI | No |
| K. Prefereixo el transport privat al transport públic | SI | No |

22. PARLANT ARA DELS MITJANS DE TRANSPORT: VOLDRIEM QUE ENS INDICÀS QUI EN FA APROXIMADAMENT DE CADASCUN DELS SEGÜENTS MITJANS, EN UNA ESCALA DE 0 (GENS) A 10 (MOLT).

- | | | |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|
| A. metro | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| B. bus TMB | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| C. altre bus urba | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| D. bus interurbà | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| E. tramvia | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| F. Renfe rodalies | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| G. Renfe regional/mitja distància | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| H. FGC | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| I. taxi | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| J. cotxe | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| K. moto/ciclomotor | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| L. bicicleta | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| M. a peu | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

23. (només en els mitjans d'ús P22(x) >= 3) AVALUÏ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (GENS) A 10 (TOTAL).

24. (transport públic) AVALUÏ ELS SEGÜENTS ASPECTES DE LA QUALITAT DEL [nom del mitjà de transport específic] ENTRE 0 (molt malament) I 10 (molt bé):

si en P22: (C, D, E, G o H) >= 3, escollir un aleatoriament i preguntar ítems.
si en P22: (C, D, E, G o H) < 3, i (A, B o F) >= 2, escollir aleatoriament entre (A, B o F) i preguntar ítems

- | | | | |
|--|----------------------|---|----------------------|
| 1. Freqüència de pas | <input type="text"/> | 4. Comoditat | <input type="text"/> |
| 2. Rapidesa | <input type="text"/> | 5. Seguretat personal | <input type="text"/> |
| 3. Fiabilitat (puntualitat, regularitat, funcionament) | <input type="text"/> | 6. Impacte ambiental (soroll, contaminació) | <input type="text"/> |

25. (transport privat) AVALUÏ ELS SEGÜENTS ASPECTES DE LA QUALITAT DEL [nom del mitjà de transport específic] ENTRE 0 (molt malament) I 10 (molt bé):

si en P22: K >= 3, preguntar ítems sobre K.
si en P22: K < 3, i J >= 2, preguntar ítems sobre J. → (preguntes excloents)

si en P22: L >= 3, també preguntar ítems sobre L.

- | | | | |
|--------------|----------------------|---|----------------------|
| 1. Rapidesa | <input type="text"/> | 3. Seguretat (accidentalitat) | <input type="text"/> |
| 2. Comoditat | <input type="text"/> | 4. Impacte ambiental (soroll, contaminació) | <input type="text"/> |

26. A LA ZONA ON VIU HI HA UNA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC. AVALUÏ-LA DE FORMA GENERAL, EN UNA ESCALA ENTRE 0 (GENS SATISFACTÒRIA) A 10 (MOLT SATISFACTÒRIA).

DADES PERSONALS

27. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTÈ? 19

28. QUIN ÉS EL SEU PAÍS DE NAIXEMENT ?

- Espanya
- Altres (especificar):

29. (només si P28 = 2) QUIN ANY VA ARRIBAR A ESPANYA ?

30. ESTUDIS (acabats):

- sense estudis
- primaris (primària completa, EGB, graduat escolar)
- secundaris (ESO, Batxillerat, FP, BUP, COU; cicles formatius de grau mitjà)
- estudis superiors (estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
- altres, especificar:

31. SITUACIÓ PROFESSIONAL (no cal tornar a preguntar, només s'ha de recuperar de P1)

- estudiant
- tasques de la llar
- jubilat o pensionista
- actiu ocupat
- actiu en atur
- altres, especificar:

32. DIGU'NS SI US PLAU, A QUIN DELS SEGÜENTS GRUPS O CLASSE SOCIAL CREU QUE PERTANY ?

- classe alta
- classe mitjana-alta
- classe mitjana
- classe mitjana-baixa
- classe baixa

(llegrir: En nom de l'ATM, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, moltes gràcies per la seva col·laboració.

OBSERVACIONS: