

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2022 (EMEF 2022)

La mobilitat a l'àmbit territorial de
l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

Juliol de 2023

MARC DE REFERÈNCIA	5
LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	11
1 Característiques bàsiques de la mobilitat	12
1.1 Perfils de mobilitat	12
1.2 Anàlisi territorial	13
1.3 Grau de mobilitat	16
1.4 Població no mòbil	18
2 Motiu del desplaçament	21
2.1 Dades generals	21
2.2 Teletreball el dia anterior laborable	23
3 Mode de transport	24
3.1 Dades generals	24
3.2 Motiu del desplaçament i mode de transport	30
3.3 Anàlisi territorial	31
3.4 Multimodalitat i cadenes modals	33
3.5 Lloc d'aparcament del vehicle privat	34
4 El temps de la mobilitat	37
4.1 Distribució horària dels desplaçaments	37
4.2 Durada mitjana dels desplaçaments	40
5 La distància dels desplaçaments	44
5.1 Dades generals	44
5.2 Distància segons motiu del desplaçament	45
5.3 Distància segons mode de transport	46
5.4 Anàlisi territorial	47
6 La mobilitat segons segments de població	48
6.1 Pautes de mobilitat segons segments de població	48

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA	52
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. 2022	53
1 Avaluació de la xarxa de transport públic	53
1.1 Segons variables territorials	53
1.2 Segons variables sociodemogràfiques	54
2 Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport	55
2.1 Segons variables territorials	55
2.2 Segons variables sociodemogràfiques	56
3 Percepció de seguretat al transport públic	57
3.2 Segons variables sociodemogràfiques	57
4 Grau de confiança dels mitjans de transport	58
4.1 Dades generals	58
5 Accés a l'escola dels menors de 16 anys	59
5.1 Dades generals	59
6 Nivell d'ocupació dels mitjans de transport públic segons franges horàries	60
6.1 Dades generals	60
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. COMPARATIVA ENTRE ONADES	61
1 Ús habitual dels títols de transport públic	61
1.1 Dades generals	61
1.2 Segons variables territorials	62
2 Teletreball habitual	63
2.1 Dades generals	63
3 Canvi de mitjà de transport	64
3.1 Segons variables territorials	64
4 Motius per canviar de mitjà de transport	65
4.1 Dades generals	65

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. ESPECÍFIC ONADES		66
1	Intermodalitat al transport públic amb mobilitat activa. 1ra onada	66
1.1	Dades generals	66
2	Compres en línia. 1a onada	67
2.1	Dades generals	67
3	Preus dels títols del transport públic. 2a onada	68
3.1	Dades generals	68
4	Preus dels combustibles. 2a onada	69
4.1	Dades generals	69
LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SIMMB		70
1	Dinàmiques territorials de la mobilitat	71
1.1	Tipus de fluxos	71
1.2	Motiu del desplaçament	74
1.3	Mode de transport	75
1.4	Autocontenció	79
1.5	Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	80
COMPARATIVA TEMPORAL		81
1	Comparativa temporal EMEF 2011 - EMEF 2022	82
1.1	Presentació	82
1.2	Principals indicadors de mobilitat	83
FITXA TÈCNICA		96
QÜESTIONARI		100

MARC DE REFERÈNCIA

- **L'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF)** és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 és estadística oficial.
- L'objectiu d'aquest informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2022, de la població de 16 i més anys resident a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- En l'edició del 2022, el treball de camp es va dur a terme en dues onades:
 - La primera, durant els mesos de maig i juny de 2022.
 - La segona, durant els mesos d'octubre i novembre de 2022.
- Durant el període de treball de camp s'ha realitzat un seguiment constant dels principals condicionants externs els quals podien ser motiu de modificació de pautes de mobilitat com les incidències en la xarxa viària (SCT) i en la xarxa de transport públic (ATM), les condicions meteorològiques (Meteocat) i les mesures per a la prevenció i la seguretat relacionades amb la pandèmia de la covid-19. El treball de camp no s'ha interromput en cap moment.
- Algunes **consideracions externes** que cal tenir en compte en aquest període:
 - a) Augment important del preu dels combustibles al llarg de tot l'any 2022, especialment durant el primer trimestre de l'any.
 - b) Alteració dels preus del transport públic a partir del setembre de 2022; gratuïtat als títols propis de Renfe Rodalies i mitja distància i rebaixa als títols dels serveis de l'STI de l'ATM Barcelona.
 - c) Des del 19 de setembre fins al 2 de desembre s'han fet les obres de l'Estació de la Sagrera-Sant Andreu, que han comportat una modificació en el servei de les línies R2 Nord i R11 del servei de Rodalies Renfe de Barcelona.
 - d) No hi ha hagut restriccions de mobilitat territorial ni horària relacionada amb la covid-19. Sí que es manté l'ús obligatori de la mascareta a: l'interior dels mitjans de transport públic de viatgers (no en andanes ni estacions); als centres, serveis i establiments sanitaris (inclòs les farmàcies); i les residències (tant per persones treballadores com per visitants).

- Algunes **consideracions de la mateixa enquesta** que cal considerar son:
 - a) L'univers està format per les persones de 16 i més anys residents a l'àmbit de planificació de l'ATM, el SIMMB.
 - b) No es recull informació de la mobilitat de les persones que es desplacen per aquest àmbit però que no són residents, com ara població flotant, turistes o visitants.
 - c) L'EMEF recull informació de la mobilitat en dia feiner, per tant, no s'obté informació de la mobilitat en caps de setmana, ni dels dies festius.
 - d) En l'anàlisi de la mobilitat en dia feiner no es consideren els desplaçaments de les persones que fan 8 desplaçaments laborals diaris o més, població en què l'acció de desplaçar-se és un element clau en la seva ocupació, com taxistes, missatgers, transportistes, comercials, tècnics, serveis d'urgències i emergències, etc. D'aquesta població només s'inclouen els desplaçaments in itinere (per accedir a la feina).
- L'informe s'estructura en cinc blocs:

BLOC I. MARC DE REFERÈNCIA

- Contextualització d'algunes consideracions bàsiques de l'enquesta, característiques territorials i de la situació demogràfica a l'àrea metropolitana de Barcelona.

BLOC II. LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

- Al segon apartat s'analitza la mobilitat en dia feiner de les persones residents a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona de 16 i més anys. Concretament, s'inclou informació sobre els següents aspectes:
 - El motiu de desplaçament
 - El mode/mitjà de transport utilitzat
 - El temps de la mobilitat
 - La distància dels desplaçaments
 - La mobilitat diferencial segons el segment de població

BLOC III. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En el tercer bloc de l'informe s'estudia la dimensió subjectiva de la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. En aquesta edició hi ha tres tipus d'anàlisi:
 - Anàlisi que fa referència al conjunt de l'operació, amb dades pel total del 2022. Són preguntes que s'han fet en les dues onades i que entre d'altres es pregunta sobre l'avaluació de la xarxa de transport públic, la satisfacció en l'ús dels mitjans de transport, la percepció de seguretat al transport públic, el grau de confiança als mitjans de transport, 'accés a l'escola dels menors de 16 anys i el nivell d'ocupació dels mitjans de transport públic segons franges horàries
 - Anàlisi en el que es poden comparar les dades entre les dues onades, ja que fan referència a moments temporals diferents. S'estudien els canvis de pautes de mobilitat entre la situació en el moment del treball de camp de les dues onades i la previsible a curt termini, a partir de la tardor del 2022 i del hivern del 2023, segons onades.
 - Anàlisi amb les dades específiques de cada onada, amb les preguntes que només s'han fet en el període esmentat. De la primera onada s'analitzen dades en relació a la intermodalitat al transport públic amb bicicleta i patinet, i dades en relació a les compres en línia. Les preguntes específiques de la segona onada fan referència a l'impacte en la mobilitat diària dels preus dels títols de transport públic i de l'augment dels preus dels combustibles.

BLOC IV. LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

- En aquesta quarta part s'analitza la mobilitat en dia feiner a l'àrea metropolitana de Barcelona dels i les residents al Sistema de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).
- S'analitzen les dinàmiques territorials que es produeixen en aquest territori tenint en compte la mobilitat de totes les persones residents al SIMMB i des de la perspectiva de l'origen i la destinació.

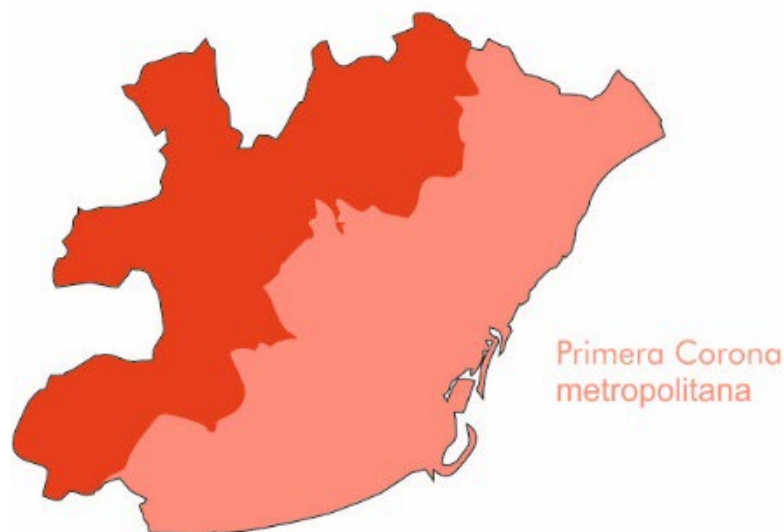
BLOC V. COMPARATIVA TEMPORAL

- En el darrer apartat es fa una evolució temporal dels principals indicadors de mobilitat durant el període 2011 – 2022 i per les corones metropolitanes: Barcelona, resta de la 1a corona metropolitana i la 2a corona metropolitana.

Marc de referència

- L'àmbit territorial d'estudi és l'àrea metropolitana de Barcelona, integrada per 36 municipis, amb la següent divisió territorial:
 - La primera corona metropolitana de Barcelona integrada per 18 municipis
 - El total de àrea metropolitana de Barcelona integrada per 36 municipis

Total Àrea metropolitana
de Barcelona (Primera Corona metropolitana + Resta AMB)



- L'anàlisi de la mobilitat en aquest territori s'ha fet a partir de la segmentació en corones metropolitanes: Barcelona, resta primera corona metropolitana i segona corona metropolitana.
- Complementàriament a la referència territorial, al llarg de l'informe també es fa una anàlisi de resultats segons variables sociodemogràfiques: sexe, grups d'edat, situació professional i nivell d'estudis acabats.

Nota: 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.

- L'àrea metropolitana de Barcelona està formada per 36 municipis, amb una extensió de 638 km². La superfície de sòl urbà (287,5 km²), representa el 45,1% del total de l'àmbit.
- La població d'aquest territori (3,30 milions) es manté pràcticament estable respecte l'any 2021.

Àrea Metropolitana Barcelona	2022	Font d'informació
Superfície (km ²)	638,0	Idescat
Superfície en sòl urbà* (km ²)	287,5	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM
Densitat total (hab/km ²)	5.179,1	Idescat
Densitat per sòl urbà (hab/km ²)	11.491,7	IERMB a partir de Mapa de Cobertes de Sòl de Catalunya (2009), CREAM

* Sòl urbà: urbanitzat residencial compacte i lax, vies de comunicació, zones d'esport i lleure, zones industrials i comercials, zones verdes urbanes, sòls nus urbans i altres improductiu artificial.

Informació bàsica demogràfica i social		2021		2022		Diferències 2021-2022		Font d'informació
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total àrea metropolitana de Barcelona	3.303.927	100%	3.304.275	100%	348	0,0%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.636.732	49,5%	1.636.193	49,5%	-539	0,0%	
	Resta 1a corona	1.267.498	38,4%	1.266.244	38,3%	-1.254	-0,1%	
	Total 1a corona	2.904.230	87,9%	2.902.437	87,8%	-1.793	-0,1%	
	Segona corona metropolitana	399.697	12,1%	401.838	12,2%	2.141	0,5%	
	Evolució població 2009-2022 (AMB)					86.204	2,6%	
Taxa d'atur	Província de Barcelona		9,6%		10,1%		0,5%	INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona		6,6%		9,0%		2,4%	

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils de mobilitat

- Segons les seves pautes de mobilitat, la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona es classifica en: població general (mòbil i no mòbil) i professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, taxistes, repartidors a domicili, etc.).
- En dia feiner, la població mòbil realitza 11,9 milions de desplaçaments, 4,2 desplaçaments per persona al dia.
 - Sense tenir en compte els desplaçaments en missió dels professionals (durant la jornada laboral), la mitjana de desplaçaments per persona i dia de la població general és de 4,0.
 - Els professionals de la mobilitat representen el 1,7% del la població i fan 674.143 desplaçaments *in labore*, suposant una mitjana diària per persona de 14,3 desplaçaments.

	Individus 16 i més anys		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	2.607.796	92,2%	11.183.157	94,3%	4,3
Població general sense mobilitat	220.660	7,8%	0	0,0%	-
Total població general	2.828.456	100%	11.183.157	94%	4,0
Professionals	*47.259	1,7%	674.143	5,7%	14,3
Total àrea metropolitana Barcelona	2.828.456	100%	11.857.300	100%	4,2

* Els 47.259 individus professionals estan integrats als 2.828.456 individus de la població general amb mobilitat

L'apartat sobre la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona considera les dades referents a la població general (mòbil i no mòbil): **2.828.456** individus que realitzen **11.183.157** desplaçaments en un dia laborable.

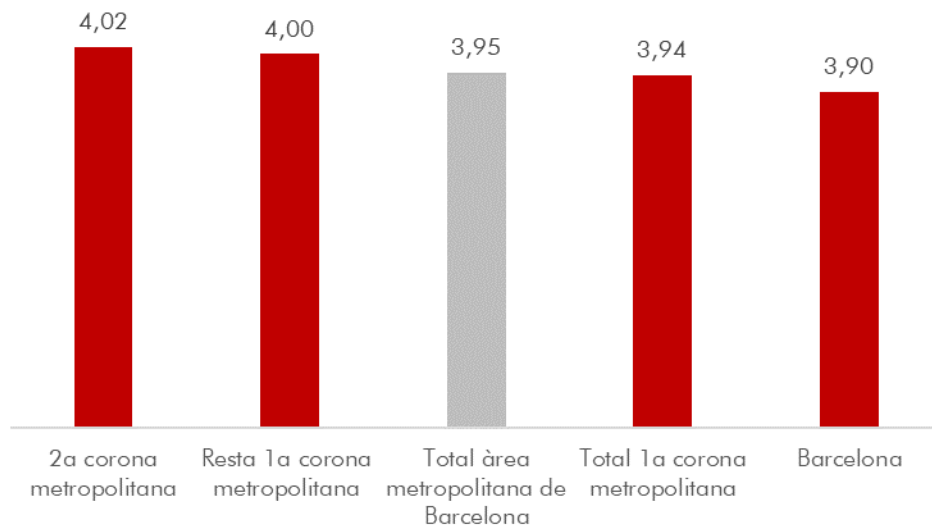
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

- En funció de la corona de residència, no s'observen grans diferències en el grau de mobilitat (desplaçaments/persona-dia).

Corona de residència		Individus 16 i més anys		Desplaçaments	Mitjana
		Absoluts	%		
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.319.732	92,4%	5.573.280	4,2
	Població general sense mobilitat	108.730	7,6%	-	-
	Total	1.428.462	100%	5.573.280	3,9
Resta 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	980.805	91,9%	4.272.080	4,4
	Població general sense mobilitat	86.562	8,1%	-	-
	Total	1.067.367	100%	4.272.080	4,0
Total 1a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	2.300.537	92,2%	9.845.360	4,3
	Població general sense mobilitat	195.292	7,8%	-	-
	Total	2.495.829	100%	9.845.360	3,9
2a corona metropolitana	Població general amb mobilitat	307.259	92,4%	1.337.798	4,4
	Població general sense mobilitat	25.368	7,6%	-	-
	Total	332.627	100%	1.337.798	4,0
Total àrea metropolitana Barcelona	Població general amb mobilitat	2.607.796	92,2%	11.183.157	4,3
	Població general sense mobilitat	220.660	7,8%	-	-
	Total	2.828.456	100%	11.183.157	4,0

Mitjana de desplaçaments segons corona de residència



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

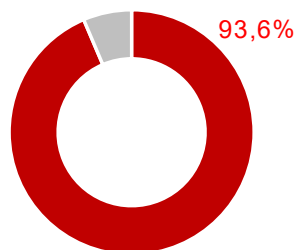
1.2. Anàlisi territorial

1.2.1 Tipus de fluxos

- El 93,6% dels desplaçaments efectuats per les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són interns a aquest àmbit, un 4,7% són de connexió, i només el 1,7% dels seus desplaçaments són externs, és a dir, es realitzen fora d'aquest àmbit.

Interns

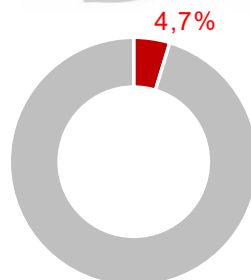
Desplaçaments que tenen com a origen i destinació municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.



10.465.458 desplaçaments

De connexió exterior

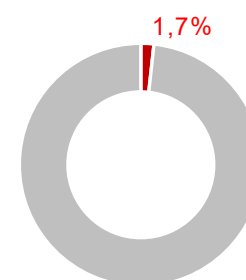
Desplaçaments que connecten l'àrea metropolitana de Barcelona i l'exterior.



524.030 desplaçaments

Externs

Desplaçaments realitzats fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.



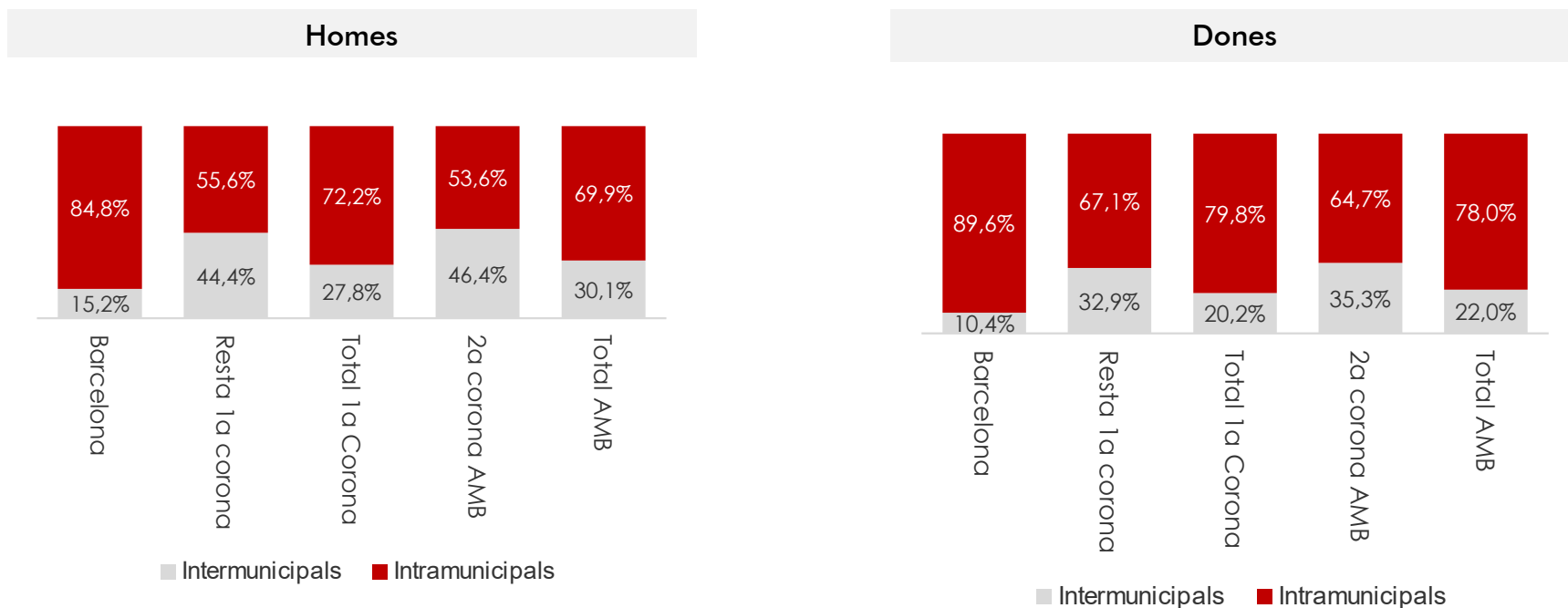
193.670 desplaçaments

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

1.2.2 Tipus de fluxos per sexe i àmbits de residència

- Les dones tenen una mobilitat de més proximitat, en realitzar una major proporció de desplaçaments intramunicipals que els homes. Pel que fa a l'àmbit de residència, Barcelona és on es produeixen més desplaçaments intramunicipals, tant entre els homes com entre les dones.



Desplaçaments intramunicipals: desplaçaments dins del mateix municipi

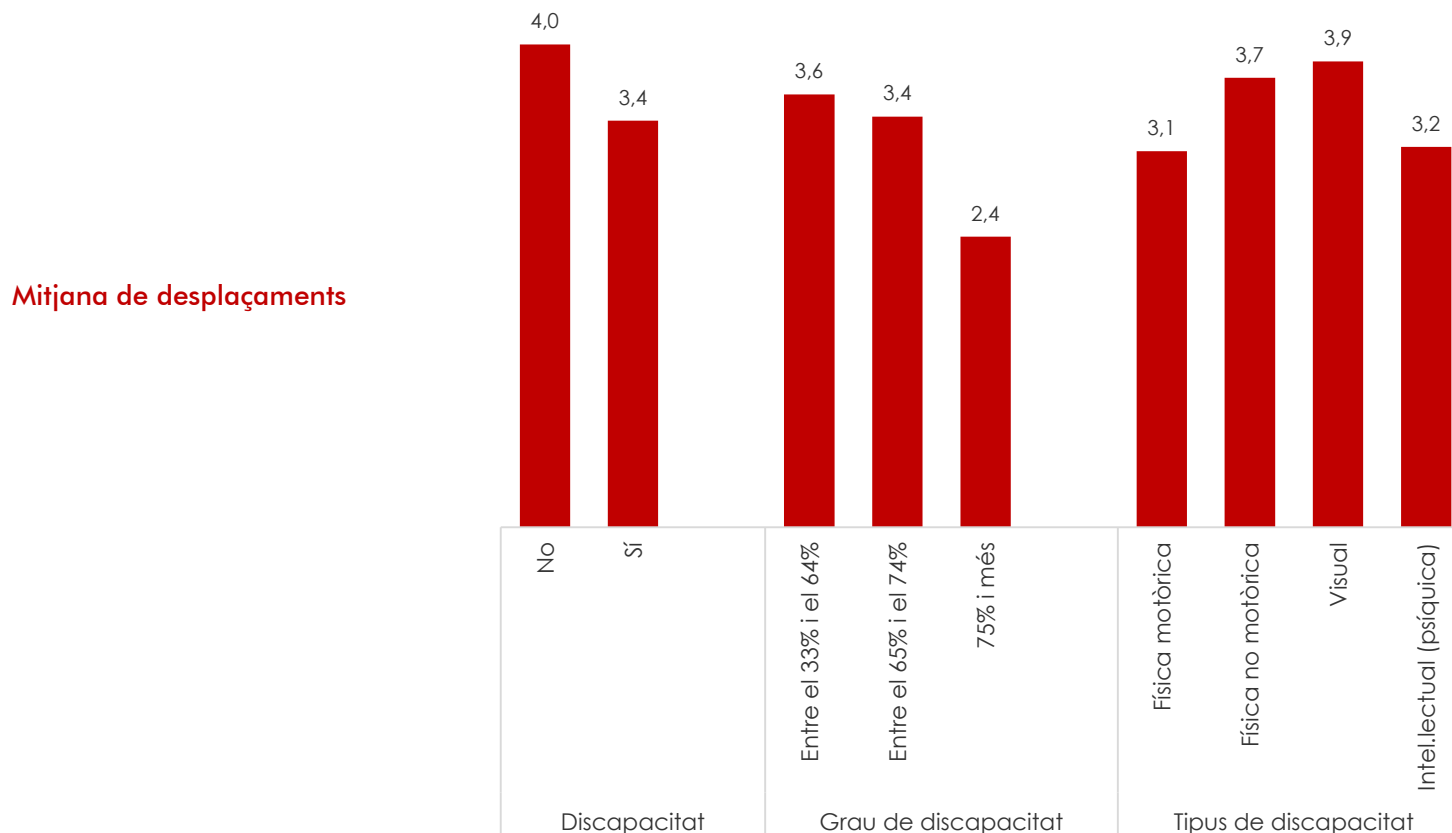
Desplaçaments intermunicipals: desplaçaments entre municipis diferents

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

1.3.1 Segons discapacitat reconeguda legalment

- **Discapacitat.** La població amb discapacitat té un grau de mobilitat menor que la població sense discapacitat.
- **Grau de discapacitat.** De les persones amb discapacitat, la mitjana de desplaçaments per persona es redueix quan més augmenta el grau de discapacitat.

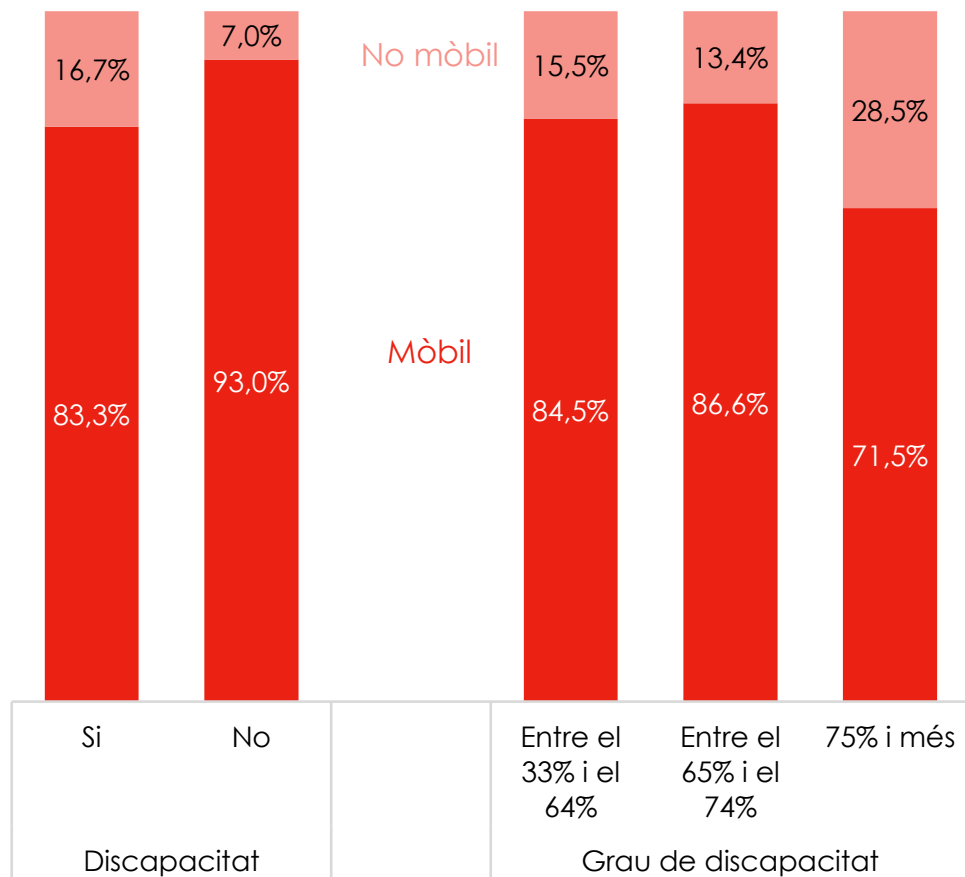


1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.3. Grau de mobilitat

1.3.2 Segons població mòbil i no mòbil

- El 16,7% de la població amb discapacitat reconeguda legalment no es va moure el dia anterior a l'enquesta, mentre que entre aquelles persones que declararen no tenir cap discapacitat, aquesta proporció baixa fins el 7,0%.

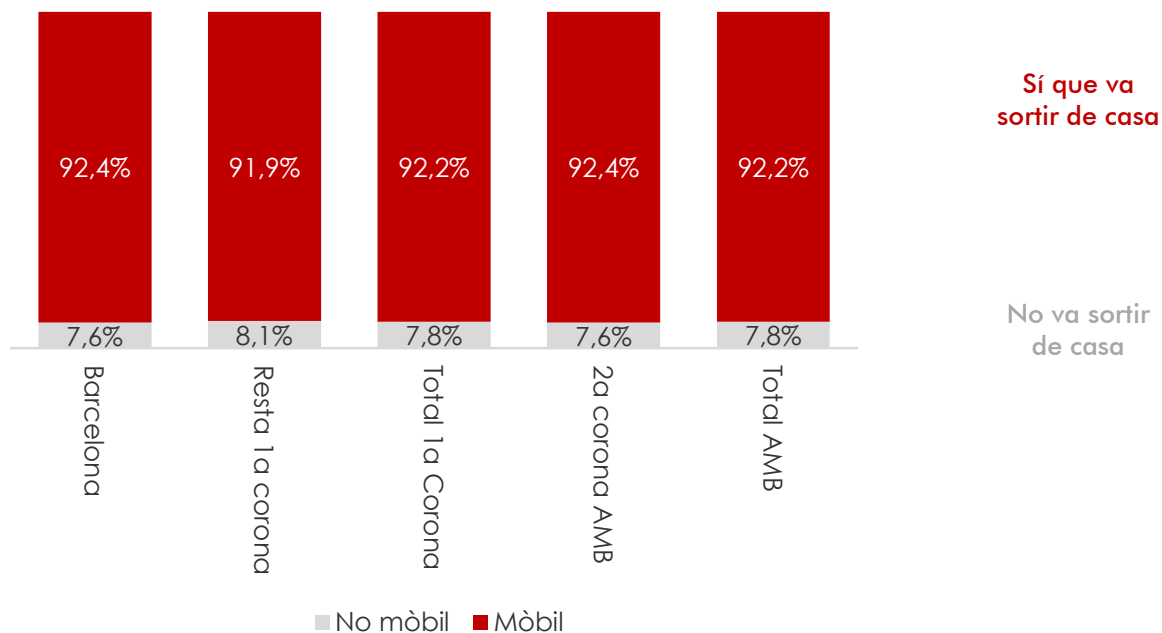


1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.4. Població no mòbil

1.4.1. Anàlisi territorial

- En funció de la corona de residència dins l'àrea metropolitana de Barcelona, els percentatges de població no mòbil són pràcticament els mateixos, sent el menor el de Barcelona i la segona corona metropolitana, amb un 7,6% d'entrevistats que no van sortir de casa el dia anterior a l'enquesta.
- Al conjunt de l'àmbit, un 7,8% de la població no va sortir de casa el dia anterior a l'enquesta.



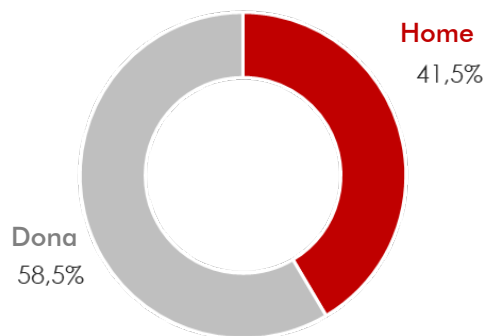
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.4. Població no mòbil

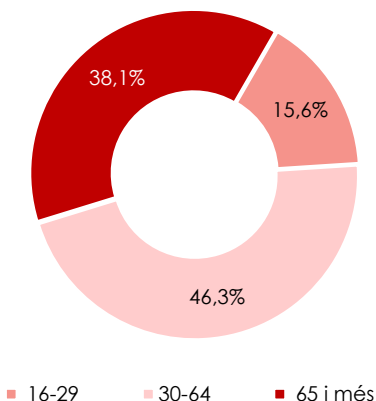
1.4.2. Anàlisi per dades sociodemogràfiques

- El col·lectiu amb un major percentatge de població no mòbil, per sexe, són les dones, que representen un 58,5% del total de persones entrevistades que declaren no haver sortit de casa el dia anterior.
- Per franja d'edat el col·lectiu de 30 a 64 anys és el majoritari i representa un 46,3% de població no mòbil resident a l'àrea metropolitana de Barcelona.
- En funció de la situació professional, un 39,2% de la població no mòbil està representada per persones actives ocupades on s'entreveu clarament l'impacte del teletreball, i destaca també el 5,4% d'estudiants dins aquesta població no mòbil.

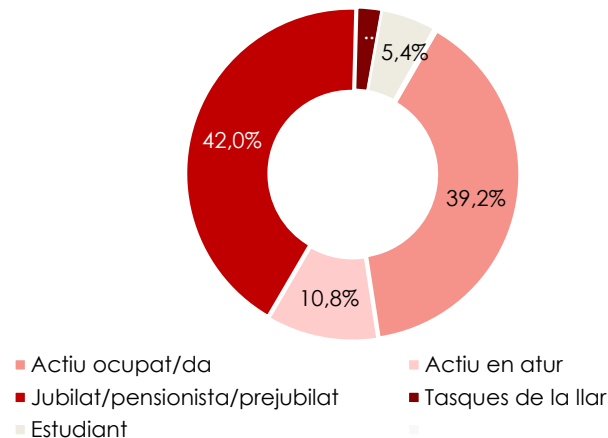
Sexe de la població no mòbil



Grup d'edat de la població no mòbil



Situació professional de la població no mòbil



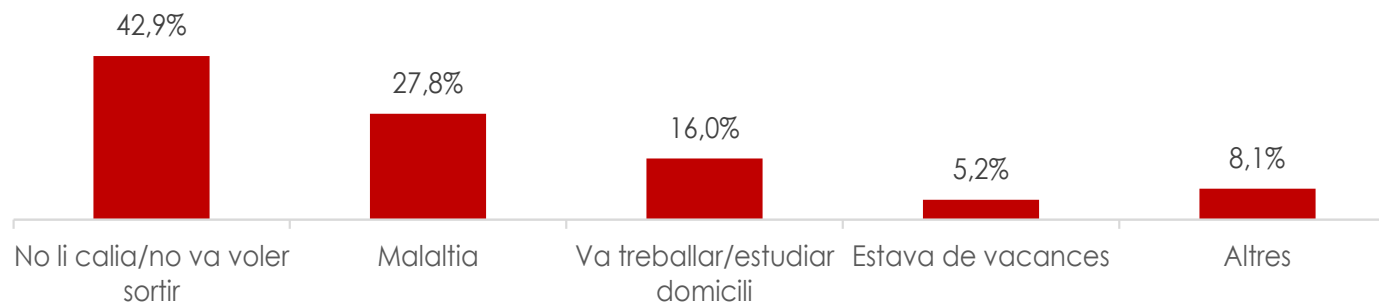
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.4. Població no mòbil

1.4.3. Motius de no sortida

- Els principals motius per no sortir de casa són variats. El grup majoritari està format per persones que no tenen la necessitat de desplaçar-se, o bé no volen (42,9%), seguit dels que declaren estar malalts i malaltes (27,8%) i dels que van treballar o estudiar des de casa (16,0%).

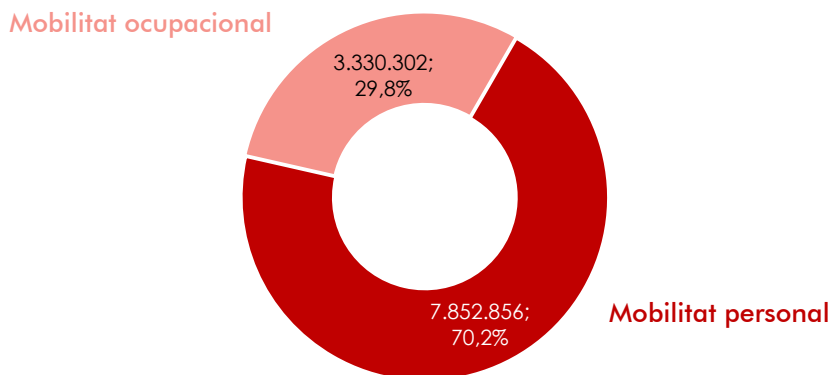
Motius de no sortida



2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

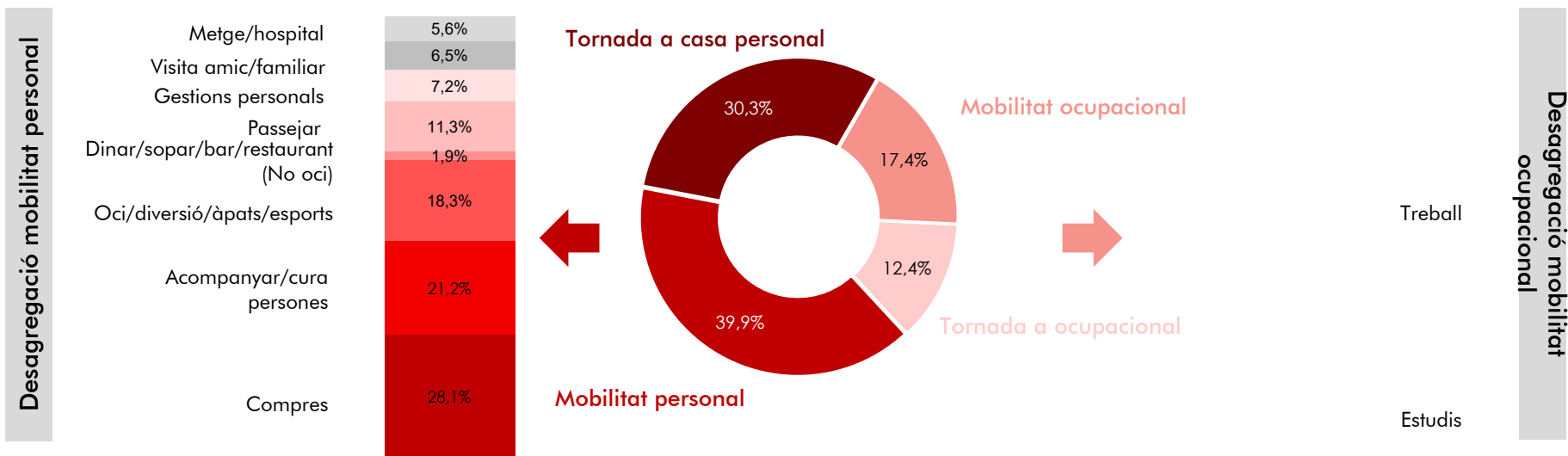
- La mobilitat per motius personals és majoritària, ja que engloba el 70,2% de la mobilitat.



- El principal motiu de desplaçament entre les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és l'anar a treballar, seguit de l'anar a comprar i de l'acompanyar o tenir cura de persones.

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

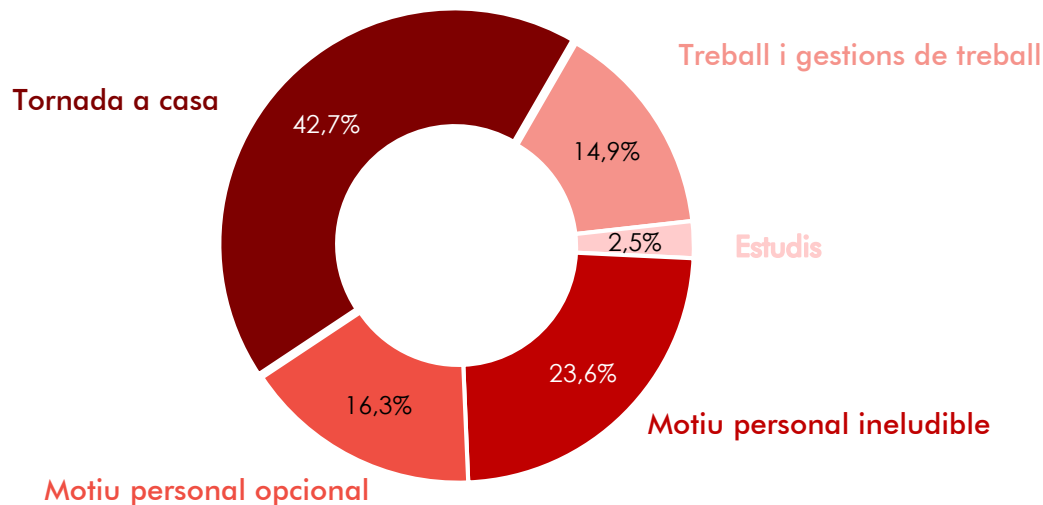
² Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.



2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- La mobilitat personal ineludible engloba activitats com les compres quotidianes, anar al metge, acompanyar a persones, entre altres; aquesta representa el 23,6% del total de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona.
- La mobilitat personal opcional, relacionada amb tasques d'oci, de passeig, entre d'altres, és el 16,3% de la mobilitat total.



*Personal ineludible: compres quotidianes + metge + acompanyar + gestions personals + dinar, sopar no oci

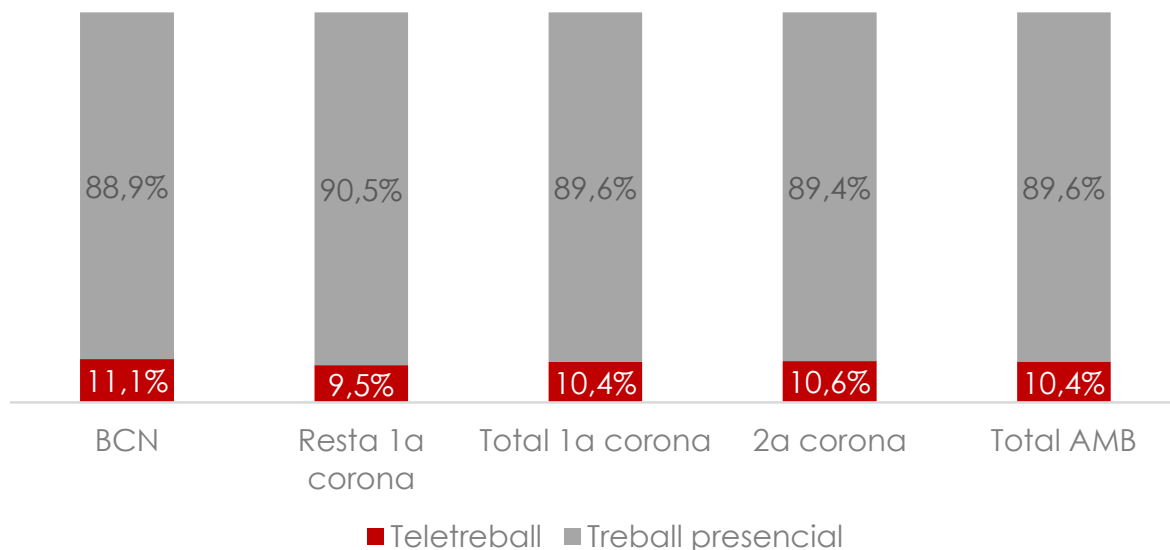
Personal opcional: compres no quotidianes + visita + oci + passeig + altres

2. Motiu del desplaçament

2.2. Teletreball el dia anterior laborable

2.2.1. Anàlisi territorial: corones

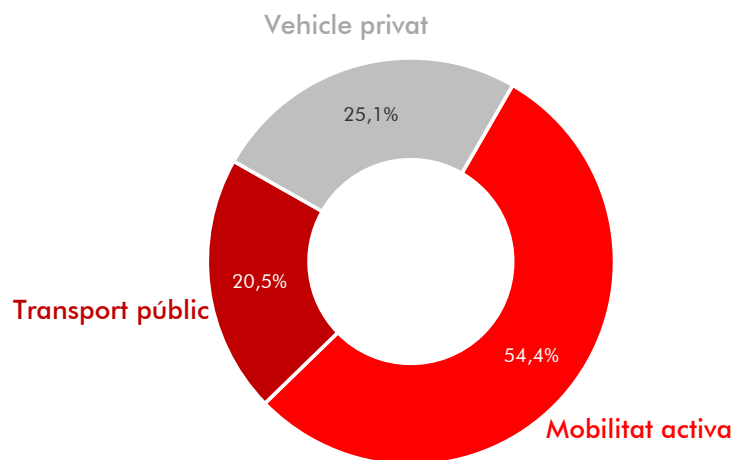
- El 10,4% de les persones actives ocupades residents a l'àrea metropolitana de Barcelona van teletreballar en un dia feiner tipus l'any 2022.
- Per àmbits territorials, la població activa de Barcelona va ser qui ho va fer amb major proporció (11,1%), mentre que la població de la resta de la primera corona qui ho va fer en menor proporció (9,5%).



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- Els desplaçaments caminant són majoritaris; representen el 51,4% de la mobilitat. El 2,1% dels desplaçaments es fan en bicicleta.
- La quota d'ús del vehicle privat és superior a la del transport públic, amb 4,6 punts percentuals de diferència:
 - Entre els mitjans de transport públic destaca l'ús del metro (8,4% del global diari) i de l'autobús de TMB (4,9%).
 - El cotxe com a conductor és el segon mitjà de transport més utilitzat, amb un 15,5% del global de desplaçaments diaris.



Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	5.747.283	51,4%
Bicicleta	231.502	2,1%
Cadira de rodes i mitjans de mobilitat reduïda
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	97.830	0,9%
Total mobilitat activa	6.083.068	54,4%
Autobús TMB	547.647	4,9%
Altres autobus	258.271	2,3%
Metro	935.102	8,4%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	459.830	4,1%
Resta transport públic	346.958	3,1%
Total transport públic	2.289.537	20,5%
Cotxe conductor	1.738.232	15,5%
Cotxe acompanyant	402.299	3,6%
Moto	491.915	4,4%
Ciclomotor	44.998	0,4%
Resta vehicle privat	133.109	1,2%
Total vehicle privat	2.810.552	25,1%
Total	11.183.157	100%

*Nota: El total de la mostra de cadira de rodes o scooter és 10

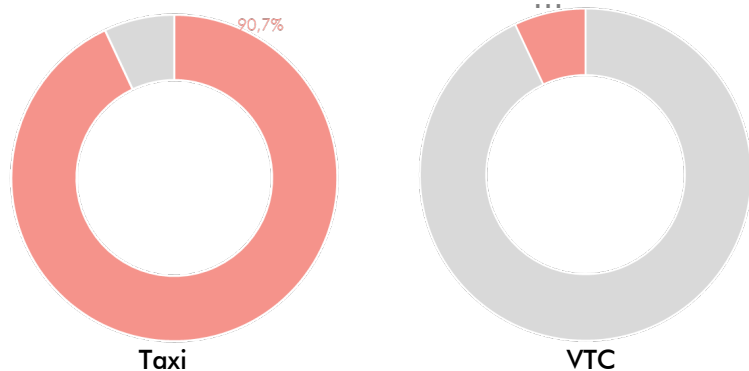
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

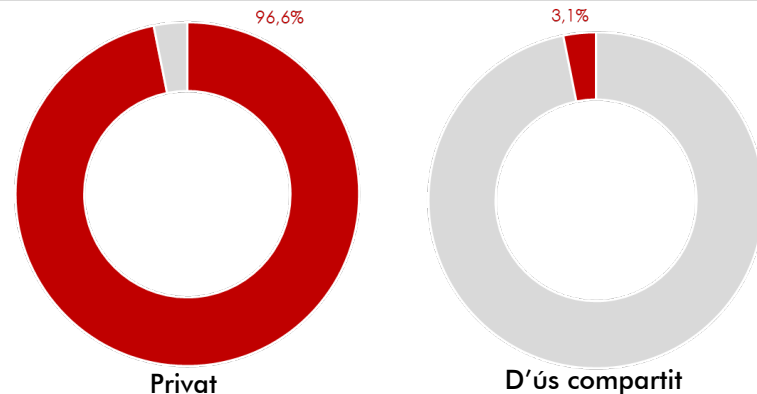
3.1.1. Mobilitat d'ús compartit

- A aquelles persones que es desplacen en cotxe, moto, bicicleta o patinets se'ls ha preguntat si ho van fer amb algun servei de mobilitat compartida, mentre que els que ho fan en taxi, si era un taxi convencional o un vehicle de transport amb conductor (VTC). Destaquen els desplaçaments en Bicing (24%).

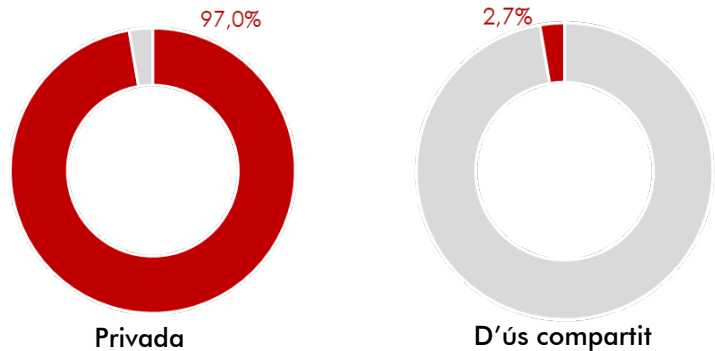
Taxi/VTC



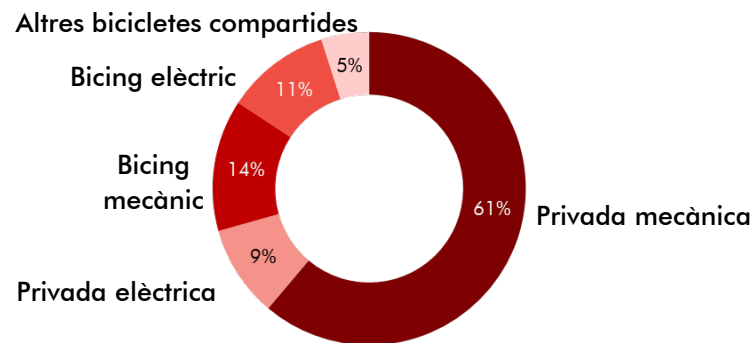
Cotxe



Moto



Bicicleta



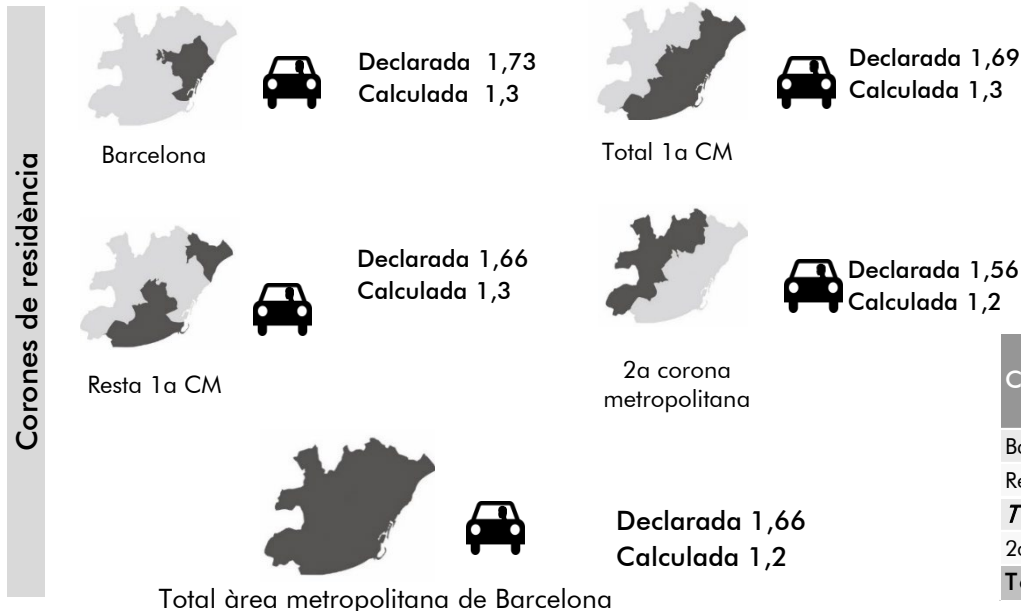
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

3.1.2. Ocupació mitjana declarada i calculada – cotxe, moto i furgoneta/camió

- El 68,9% dels viatges en cotxe realitzats per les persones residents en aquest territori es fan amb un únic ocupant. En el cas de les motos, els viatges amb un sol ocupant representen el 88%. En el cas de la furgoneta, els viatges amb un sol ocupant representen el 75,6%.
- L'ocupació mitjana declarada dels cotxes en els viatges que fan les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és d'1,66 persones/cotxe, d'1,15 en el cas de la moto, d'1,28 en el cas de ciclomotor i d'1,35 en el cas de la furgoneta.
- No s'observen diferències destacades quant a l'ocupació (persones/vehicle) declarada segons zona de residència.

Ocupació mitjana declarada i calculada



% en l'ocupació del cotxe

Persones/cotxe	% viatges
1	68,9%
2	22,0%
3	6,5%
4 i més	2,7%
Total	100%

Corones de residència	Ocupació mitjana declarada			
	Cotxe	Moto	Ciclomotor	Furgoneta
Barcelona	1,73	1,17	1,35	1,55
Resta 1a CM	1,66	1,12	1,16	1,24
Total 1a CM	1,69	1,15	1,28	1,33
2a CM	1,56	1,17	..	1,41
Total AMB	1,66	1,15	1,28	1,35

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

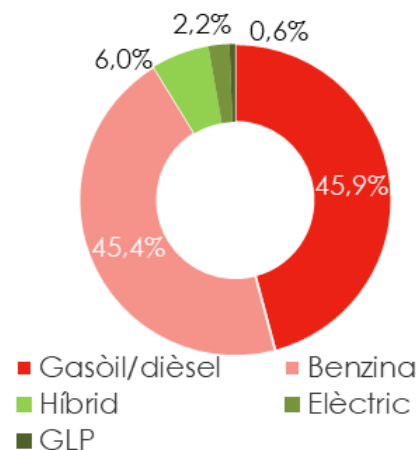
3.1.3. Característiques del parc circulant – cotxe, moto i furgoneta/camió

- Entre les persones que han respost que es desplacen en cotxe, moto o ciclomotor com a conductor, furgoneta o camió, se'ls ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de propulsió utilitzat.
- Quant a l'antiguitat, el 71,2% dels viatges es fan amb vehicles de 10 anys o menys. Pel que fa a les motos i furgonetes, el parc de vehicles circulant és més nou: el 75,6% dels viatges en moto i el 80,6% dels viatges en furgonetes tenen 10 o menys anys.
- Els viatges en cotxe de gasoil representen una proporció pràcticament igual als de benzina, el 45,9% i el 45,4%, respectivament. Els cotxes híbrids o elèctrics encara tenen poca presència, el 6% i el 2,2% respectivament de la mobilitat diària. Els viatges en moto es fan pràcticament en la seva totalitat amb benzina, tot i que un 2,2% es fan en vehicles elèctrics. Els viatges en furgoneta o camió es fan majoritàriament en vehicles de gasoil, el 89,5%.

Antiguitat del parc de vehicles
(% sobre total de viatges)

Antiguitat	Cotxe	Moto	Furgoneta	Total
Menys d'un any	4,0%	5,7%	..	4,2%
De 1 a 5 anys	44,4%	40,3%	60,2%	44,5%
De 6 a 10 anys	22,8%	29,6%	17,1%	23,9%
De 11 a 15 anys	17,1%	18,9%	13,2%	17,3%
De 16 i més anys	11,7%	5,5%	6,2%	10,1%
Total	100%	100%	100%	100%

Propulsió utilitzada en cotxe
(% sobre total de viatges)

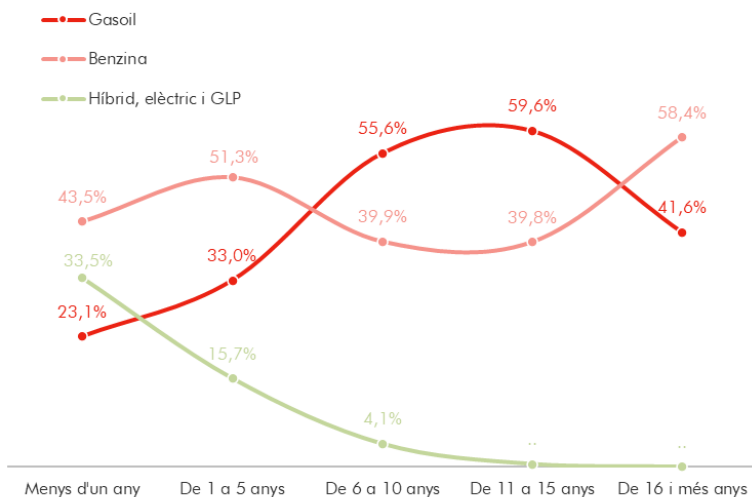


3.1. Dades generals

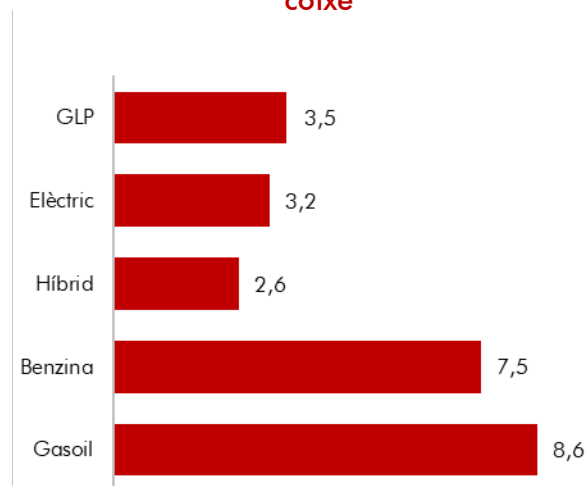
3.1.3. Característiques del parc circulant - cotxe

- La relació entre la propulsió utilitzada i l'antiguitat del vehicle ens permet afirmar que:
 - El parc de cotxes circulant de gasoil és superior a la benzina pels que tenen una antiguitat de 6 a 15 anys, pels vehicles més nous (5 anys o menys) i els més antics (de 16 i més anys), la benzina supera al gasoil.
 - La quota de cotxes híbrids, elèctrics i GLP de menys d'un any arriba fins al 33,5%.
 - Els vehicles de benzina son lleugerament més nous que els de gasoil tenen una antiguitat mitjana de 7,5 anys i 8,6 anys, respectivament.
 - Els cotxes híbrids i elèctrics són els més nous, amb una antiguitat mitjana de 2,6 i 3,2 anys respectivament.

Tipus de propulsió segons antiguitat del cotxe



Antiguitat mitjana segons tipus de propulsió del cotxe



3. Mode de transport

3.1. Dades generals

3.1.4. Perfil de persones usuària segons mitjà de transport

- S'ha establert quin és el grup poblacional que realitza el volum més gran de desplaçaments dels mitjans de transport, d'acord a tres variables sociodemogràfiques (sexe, edat i situació professional) i també al motiu pel qual es desplacen. De l'anàlisi se n'extreu que de les persones residents al conjunt de l'AMB:
 - Els homes ocupats d'entre 30 i 64 anys i que es mouen per motius ocupacionals són els principals usuaris tipus de la bici, el cotxe conductor i la moto conductor.
 - Les dones són el perfil de persona usuària majoritària dels mitjans de transport públic (l'autobús i els modes ferroviaris), els desplaçaments a peu i del cotxe acompanyant. Els desplaçaments en modes ferroviaris o en autobús són per motius ocupacionals, mentre que les dones que fan desplaçaments a peu ho fan més per motius personals.
 - Les dones que fan desplaçaments en cotxe com acompanyant són de 65 anys i més i són jubilades o pensionistes i ho fan per motius personals.



	Peu	Bici	Autobús	Modes ferroviaris	Cotxe conductor	Cotxe acompanyant	Moto conductor
Sexe	Dona	Home	Dona	Dona	Home	Dona	Home
Edat	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys
Situació professional	Activa ocupada	Actiu ocupat	Activa ocupada	Activa ocupada	Activa ocupada	Jubilada o pensionista	Actiu ocupat
Motiu del desplaçament*	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional

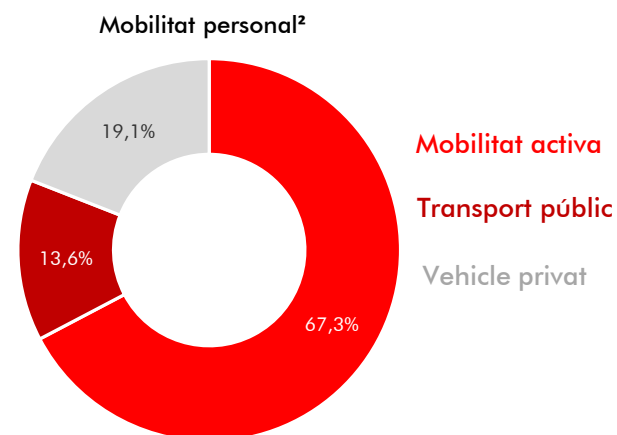
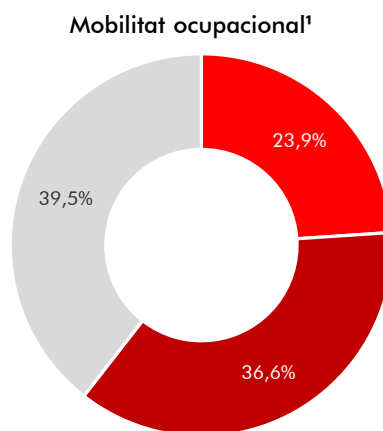
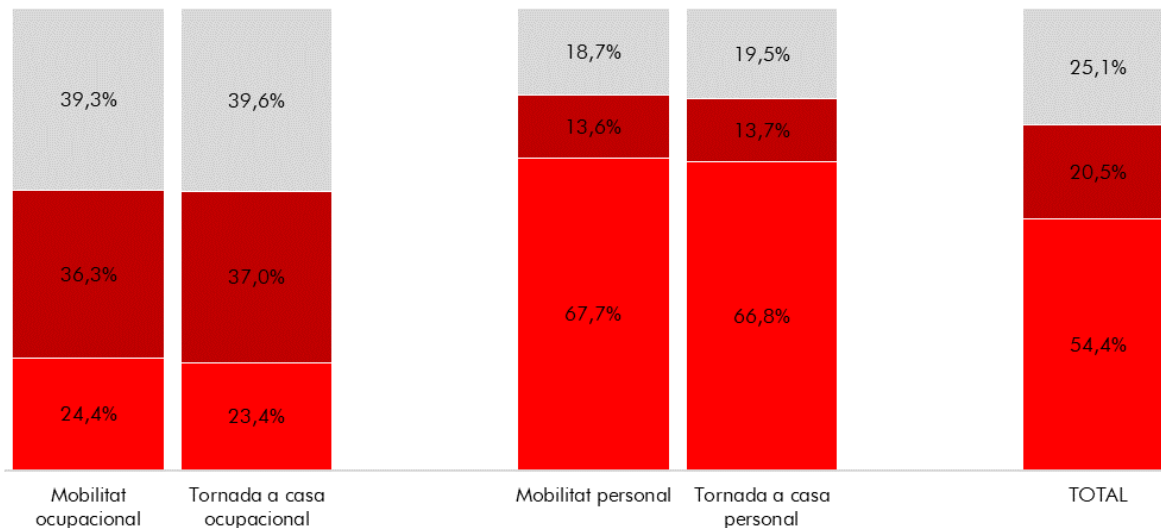
* S'inclou l'anada i la tornada a casa segons motiu

** Modes ferroviaris (Tramvia, Rodalies Catalunya, FGC)

3. Mode de transport

3.2. Motiu del desplaçament i mode de transport

- En la mobilitat personal i les corresponents tornades a casa, predomina l'ús dels modes de mobilitat activa.
- Els modes de transport motoritzats s'usen majoritàriament en els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.
- La quota de vehicle privat és sempre superior a la quota de transport públic.



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

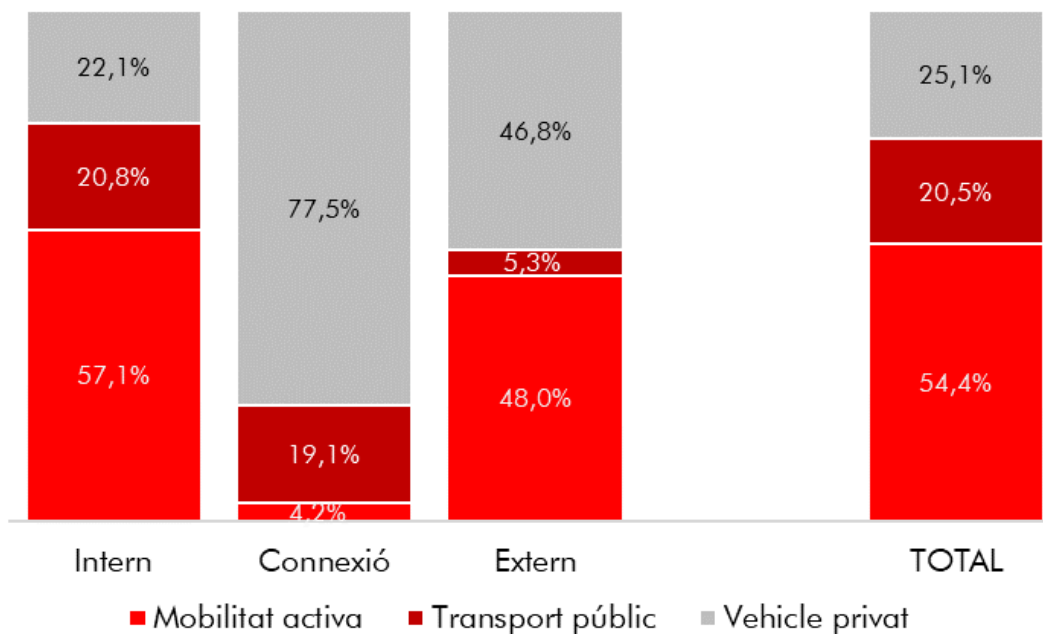
²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

3.3.1 Tipus de fluxos

- En la mobilitat interna de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona, la mobilitat activa és predominant (amb un 57,1% dels desplaçaments).
- La ràtio públic/privat en els desplaçaments interns és de 0,9.
- Per contra, el 77,5% dels desplaçaments de connexió són realitzats en vehicle privat.
- La ràtio públic/privat en els desplaçaments de connexió és de 0,2.

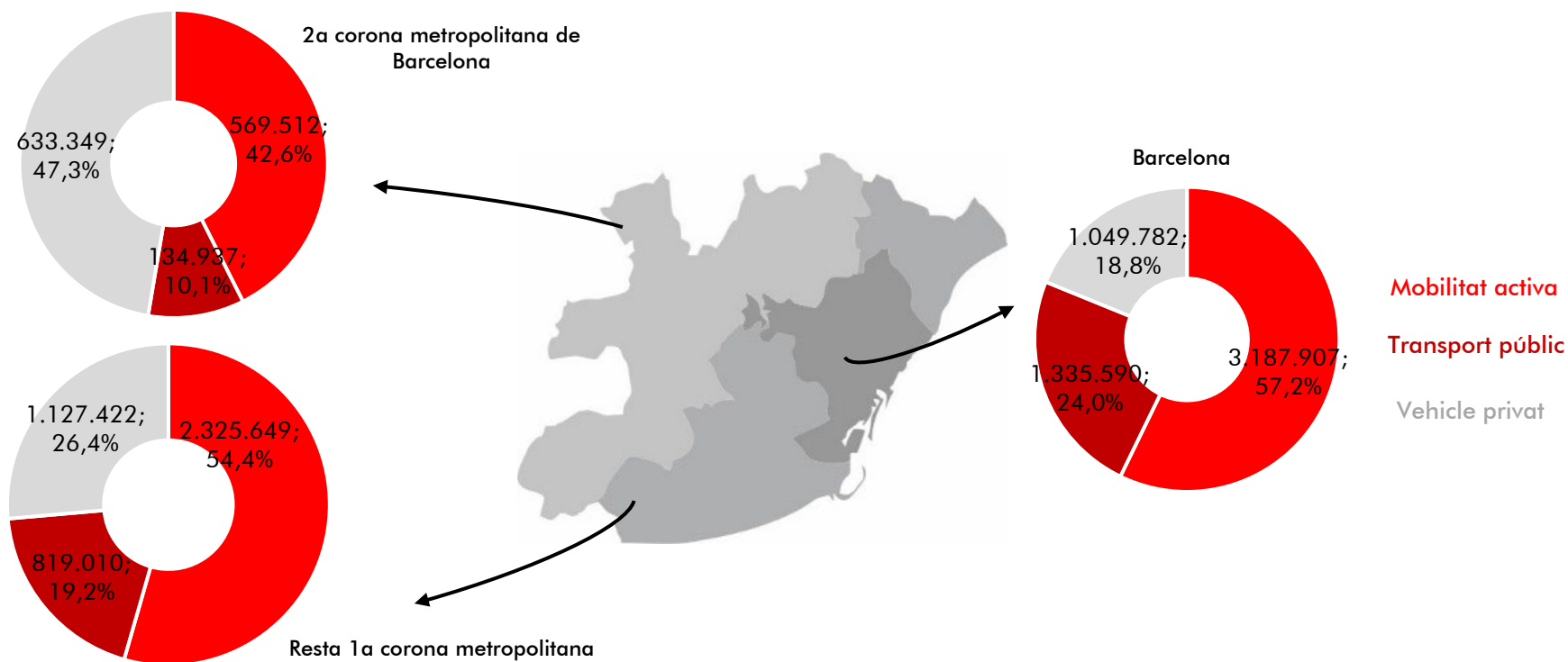


3. Mode de transport

3.3. Anàlisi territorial

3.3.2 Àmbits territorials

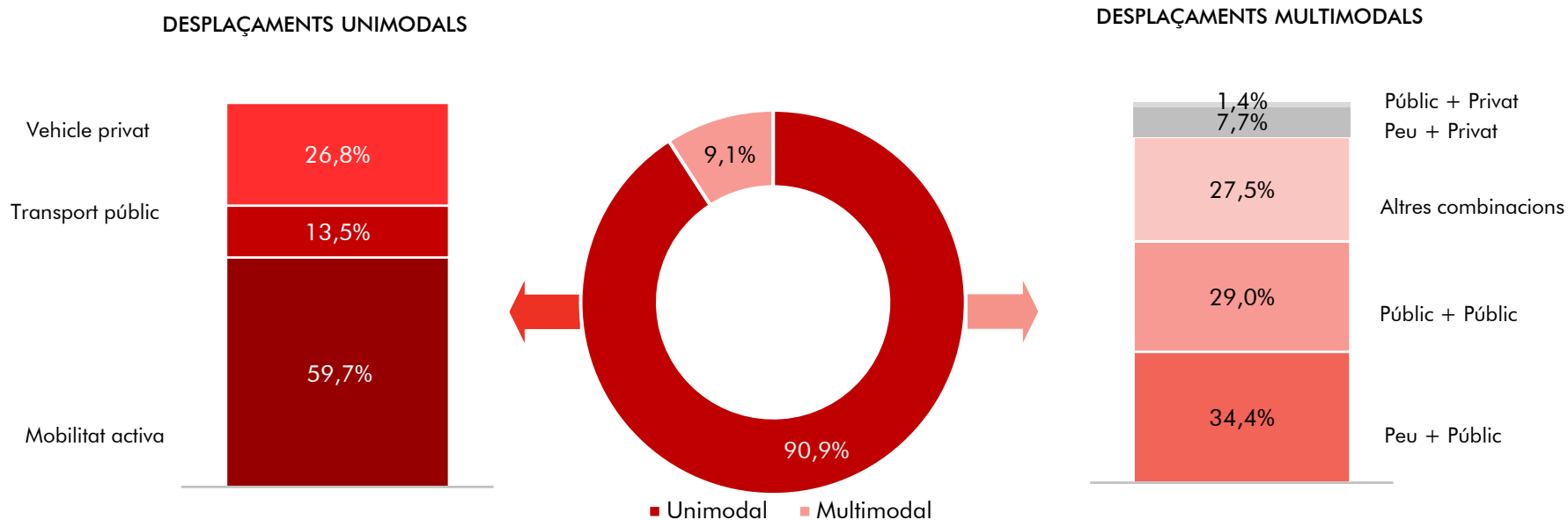
- La quota modal en la mobilitat diària presenta diferències segons la corona de residència:
 - Les persones residents a Barcelona ciutat fan el major ús relatiu del transport públic i els modes de mobilitat activa, i el menor del vehicle privat, aquest any la mobilitat activa ha augmentat lleugerament fins a un 57,2% i el transport públic es consolida amb un 24,0%.
 - En canvi, les persones residents a la segona corona metropolitana, realitzen els seus desplaçaments diaris principalment en vehicle privat (que engloba el 47,3% de la mobilitat diària total).



3. Mode de transport

3.4. Multimodalitat i cadenes modals

- El 90,9% dels desplaçaments de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són unimodals (utilitzen només un mitjà de transport) i el 9,1% són multimodals (utilitzen dos o més mitjans de transport).
- Els desplaçaments unimodals en mobilitat activa són els més freqüents en un dia laborable.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de l'anar a peu amb el transport públic.
- El transport públic és el mode amb major multimodalitat (el més present en les diferents cadenes modals). El 40% dels desplaçaments en transport públic són multimodals, és a dir, es realitzen en més d'una etapa i en mitjans de transport diferents (tots públics o en combinació amb altres mitjans).



3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

- El carrer és el principal lloc d'aparcament del vehicle privat. En segon lloc, se situa l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, en el cas dels cotxes, motos i ciclomotors, i l'aparcament reservat en destinació en el cas de la furgoneta.
- Pel que fa a les bicicletes, l'aparcament al carrer és el majoritari.

Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto	Furgoneta	Bicicleta***
Carrer*	36,6%	66,4%	39,8%	48,2%
Propietat, lloguer o concessió	31,7%	22,8%	13,4%	7,5%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	22,1%	8,8%	21,8%	9,7%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,8%
Altres**	6,9%	..	24,5%	34,4%
Total	100%	100%	100%	100%

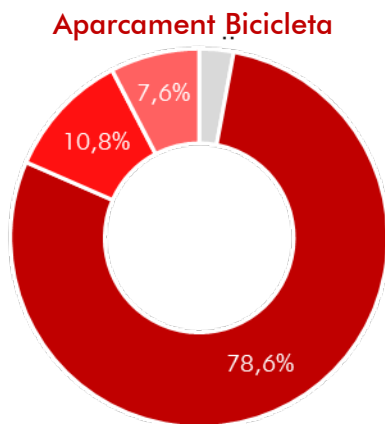
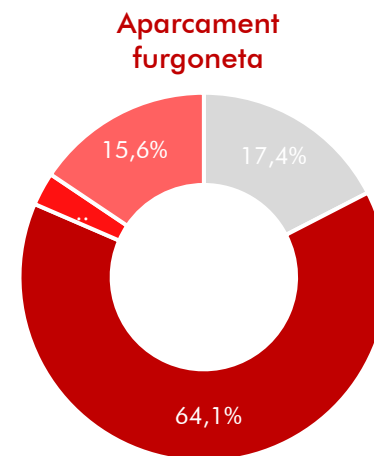
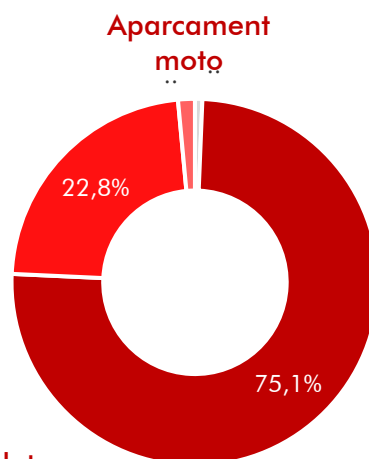
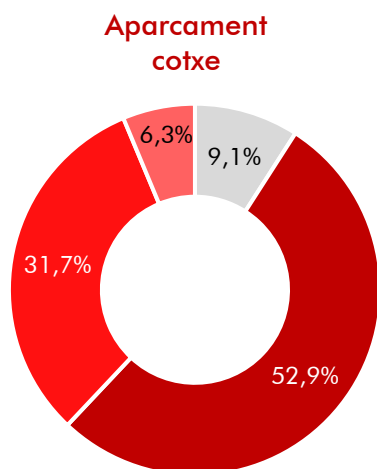
* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; intercanvi (estació de tren o d'autobusos); i no ho sap, no contesta. En el cas de les furgonetes el càrrega i descàrrega (15,1%).

***En el cas de la bicicleta la categoria me l'emporto amb mi (dins de casa, a la feina,...) representa el 28,1%.

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

- La gratuïtat en l'aparcament és majoritari. En el cas del cotxe supera el 50%, però en el cas de la moto, el ciclomotor i la furgoneta i la bicicleta és molt superior.



**Inclou: no aparca, només para un moment i no ho sap, no contesta.

Gratuït Propietat, lloguer o concessió Pagament Altres**

3. Mode de transport

3.5. Lloc d'aparcament del vehicle privat

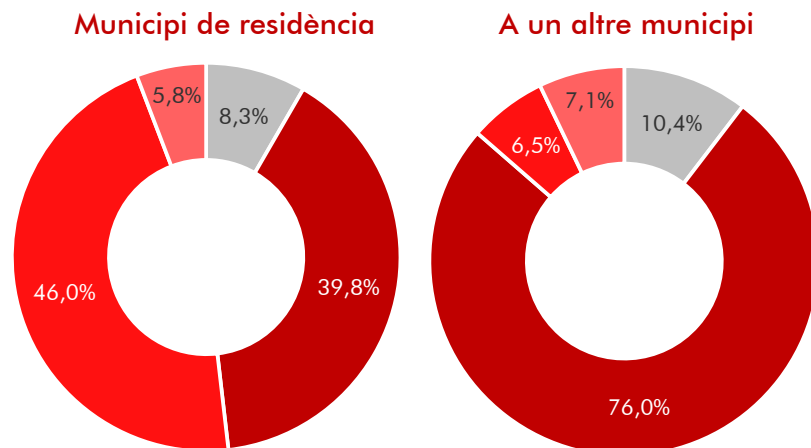
Cotxe

- En els desplaçaments interns al municipi de residència, l'aparcament predominant és en propietat, lloguer o concessió (46,0%), seguit de l'aparcament al carrer (34,0%).
- Quan el desplaçament es fa a un altre municipi, l'aparcament al carrer (41,3%) i l'aparcament reservat en destinació (40,6%) són predominants
- L'aparcament gratuït s'utilitza en el 76,0% dels viatges a d'altres municipis, i el 39,8% al propi municipi de residència, mentre que l'aparcament de pagament és del 10,4% en un altre municipi i del 8,3% al municipi de residència.

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer*	34,0%	41,3%
Propietat, lloguer o concessió	46,0%	6,5%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	11,6%	40,5%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	2,5%	3,3%
Altres**	6,0%	8,4%
Total	100%	100%

* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; intercanvi (estació de trens o d'autobusos); i no ho sap, no contesta



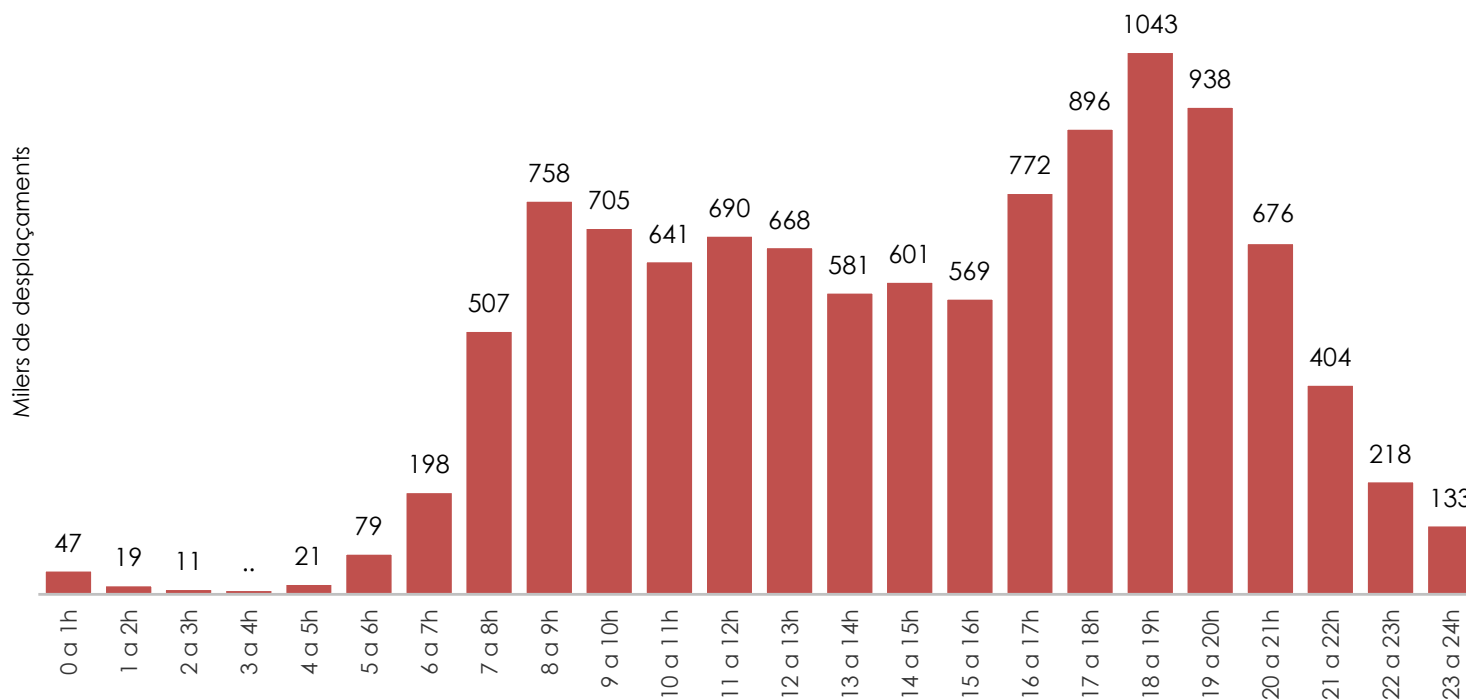
Gratuït, Propietat, lloguer o concessió, Pagament, Altres**

** Inclou: no aparca, només para un moment; altres llocs; intercanvi (estació de trens o d'autobusos); i no ho sap, no contesta

4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

- La distribució horària dels desplaçaments al llarg d'un dia feiner mostra una certa tendència a la homogeneïtzació (sobretot entre les 8 i les 21h). A la tarda apareix una concentració de major intensitat de desplaçaments, a partir de les 17 hores i fins les 20h.

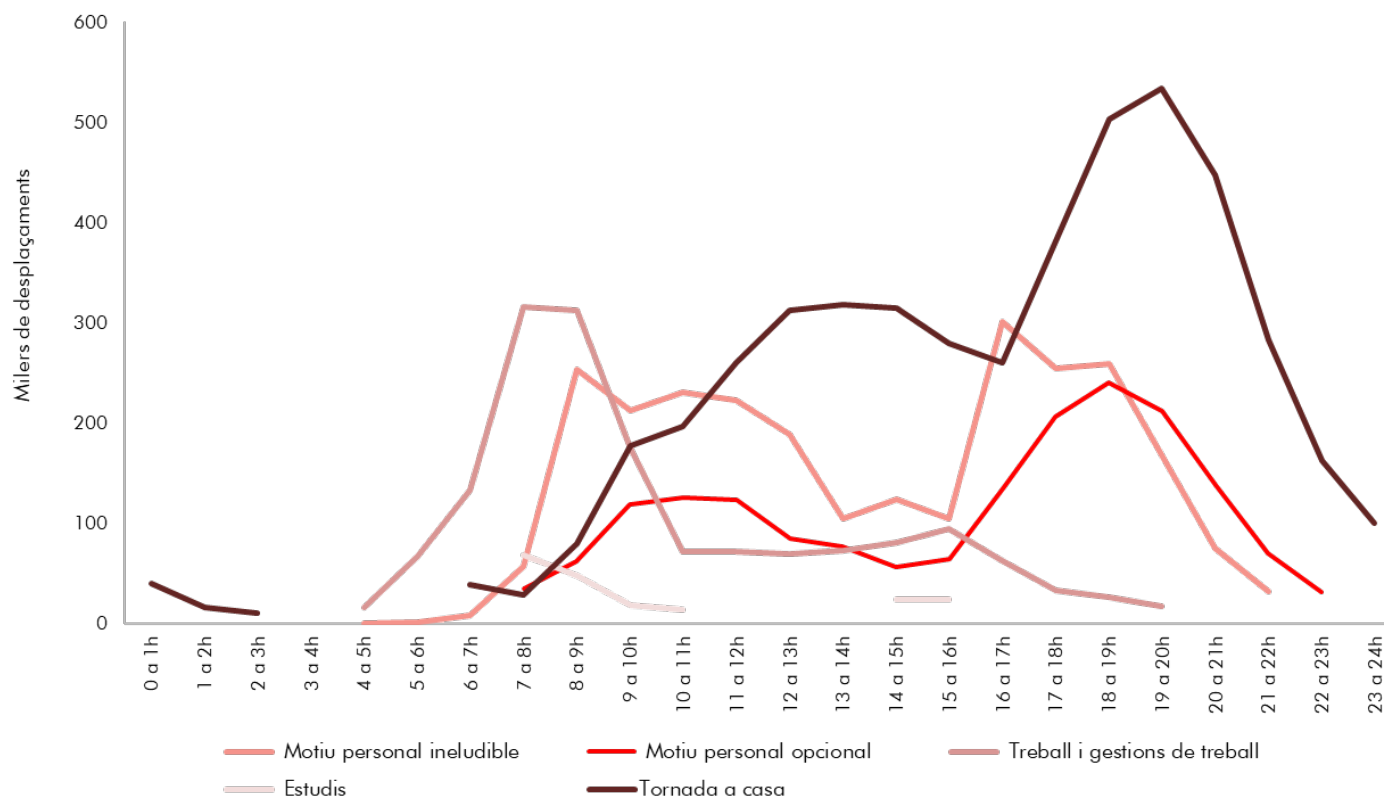


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

4.1.1 Distribució horària segons motiu

- La franja de major concentració de desplaçaments per treball i estudis es produeix entre les 7 i les 9 hores del matí (amb el 38,3% de la mobilitat diària per aquest motius).
- La mobilitat personal ineludible té dues puntes ben marcades, al matí de 8 a 9 hores, i a la tarda de 16 a 17 hores. Respon molt a les tasques d'acompanyament i cures de menors d'edat. La distribució de la mobilitat personal opcional es més homogènia al llarg del matí, i si que es produeix un important augment a partir de les 17hores, amb una punta de 18 a 19 hores.

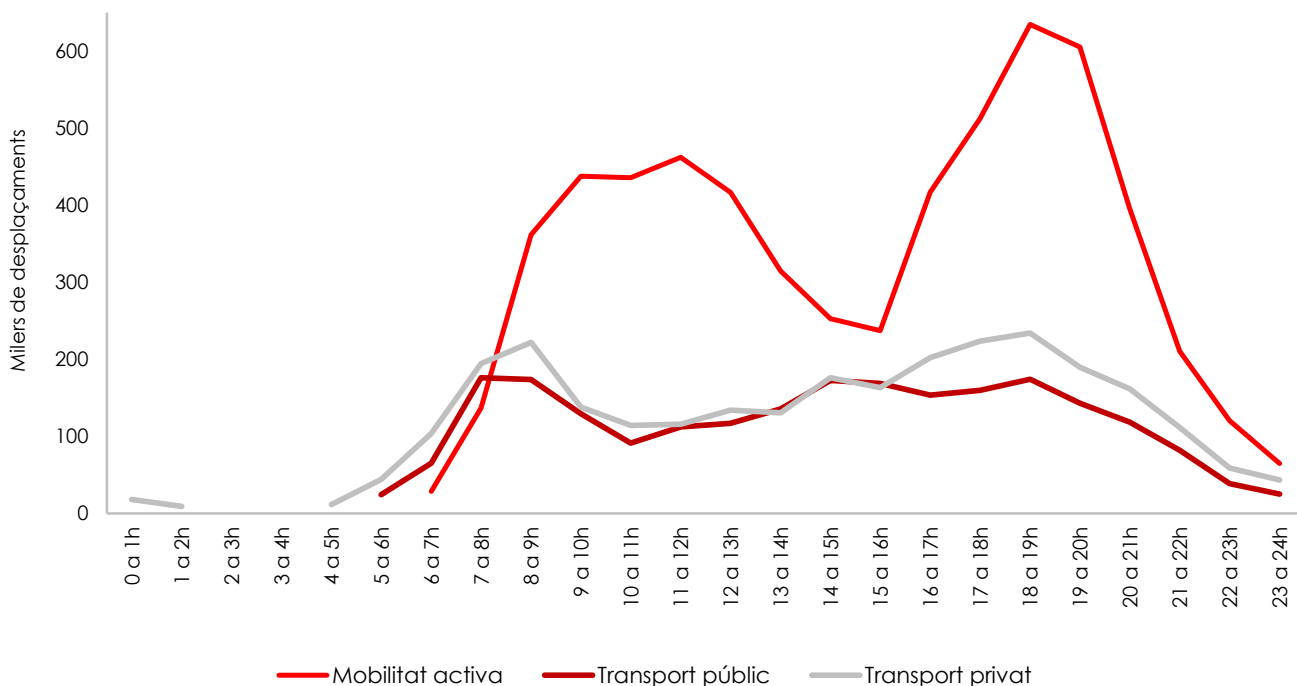


4. El temps de la mobilitat

4.1. Distribució horària dels desplaçaments

4.1.2 Distribució horària segons mode de transport

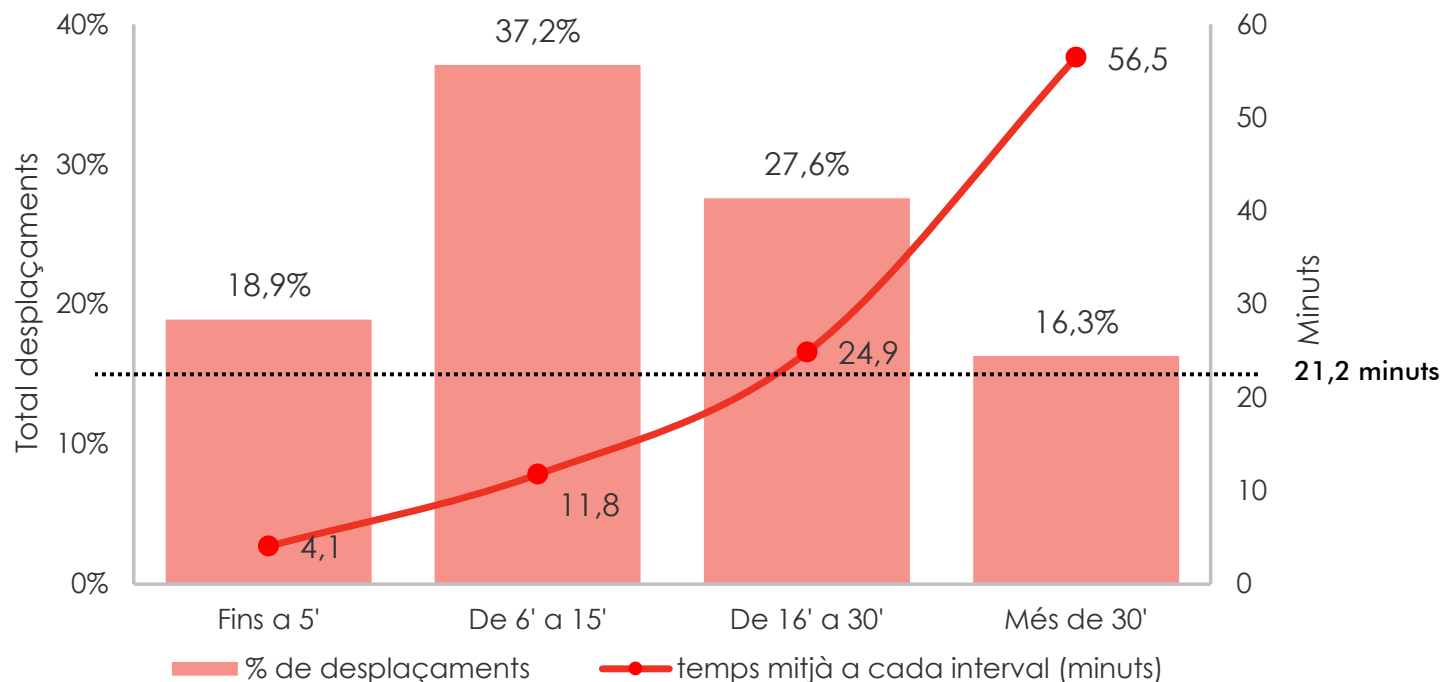
- Els desplaçaments en modes actius predominen en gairebé totes les hores del dia, excepte fins les 8 del matí, quan l'ús dels modes motoritzats és major. Al migdia, entre les 14 i 16 hores, s'equilibra l'ús dels diferents modes de transport. La distribució horària de la mobilitat activa coincideix al llarg del dia amb les pautes de mobilitat personal i les respectives tornades a casa.
- La distribució horària de l'ús del transport públic i privat, segueix una pauta més similar al llarg del dia, amb una punta al matí (de 7h a 9h), una punta al migdia (de 14h a 15h) i una punta a la tarda (de 18h a 19h).



4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en dia feiner realitzats per les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 21,2 minuts.
- El 56,1% dels desplaçaments no superen els 15 minuts de durada. Només un 16,3% dels desplaçaments tenen una durada superior als 30 minuts.



4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

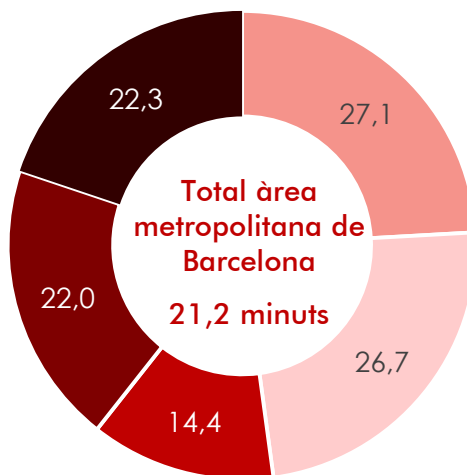
4.2.1 Durada mitjana segons motiu del desplaçament

- Els desplaçaments per estudis (26,7 minuts) i per treball i gestions de treball (27,1 minuts) tenen una durada mitjana superior que els desplaçaments personals ineludibles o opcionals.
- Els desplaçaments de major durada són per motiu passeig (29,6 minuts) i treball i gestions treball (27,1 minuts). El segueixen visita amic/familiar (22,1 minuts) i metge /hospital (20,6 minuts).
- Els desplaçaments més curts son per anar a fer compres quotidianes (11,2 minuts) i dinars/sopars (no oci) (12,2 minuts) i acompanyar/cura persones (15,6 minuts), activitats que normalment es realitzen en un entorn proper a la residència o en el cas de dinars i sopars per feina a prop del lloc de treball.

Mobilitat personal ineludible

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Compres quotidianes	11,2
Metge/hospital	20,6
Acompanyar/cura persones	15,6
Gestions personals	16,5
Dinar/sopar/bar/restaurant (No oci)	12,2

Temps expressat en minuts



- Treball i gestions de treball ■ Estudis
- Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional
- Tornada a casa

Mobilitat personal opcional

Motiu de desplaçament	Durada mitjana
Compres no quotidianes	17,5
Visita amic/familiar	22,1
Oci/diversió	18,5
Sense destinació fixe, passejar	29,6

Temps expressat en minuts

4. El temps de la mobilitat

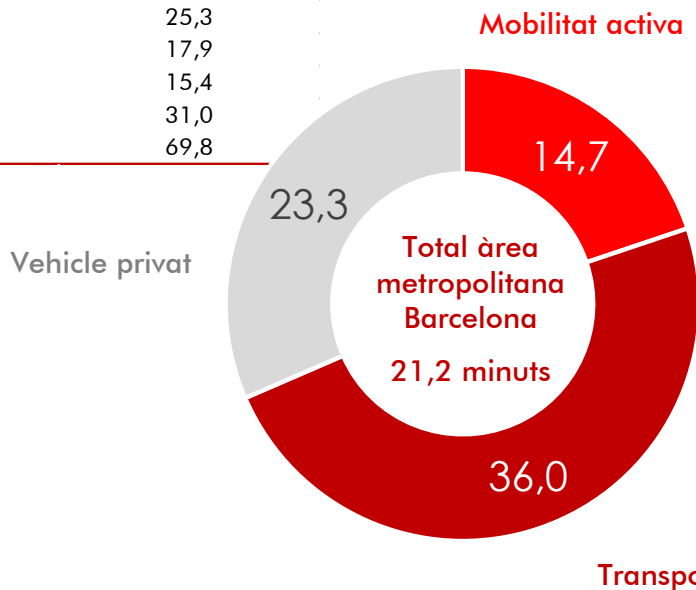
4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

4.2.2 Durada mitjana segons mode de transport

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments en vehicle privat dels i les residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 23,3 minuts; 36,0 minuts en el cas dels realitzats en transport públic; i de 14,7 minuts en el cas dels modes de mobilitat activa.
- Els desplaçaments a peu, en VMP i en ciclomotor són els declarats com els de menor durada mitjana, al voltant de 15 minuts. En canvi, els desplaçaments en mitjans de transport públic són els de major durada després del realitzats en camió (69,8 minuts). Destaquen Renfe Rodalies, FGC i taxis i VTCs (56,3 minuts en el primer cas, 43,5 en el segon i 42,0 en el tercer).

Mode de transport: transport privat	Durada mitjana
Cotxe com a conductor	23,7
Cotxe com a acompanyant	25,3
Moto com a conductor	17,9
Ciclomotor	15,4
Furgoneta	31,0
Camió	69,8

Temps expressat en minuts



Mode de transport: mobilitat activa	Durada mitjana
Caminant	14,4
Bicicleta	21,0
VMP (patinet, segway i altres ginys)	14,1

Temps expressat en minuts

Mode de transport: transport públic	Durada mitjana
Autobús TMB	28,5
Altres autobus	31,1
Metro	34,6
Tramvia	36,2
FGC	43,5
Taxi/VTC	42,0
Renfe Rodalies	56,3

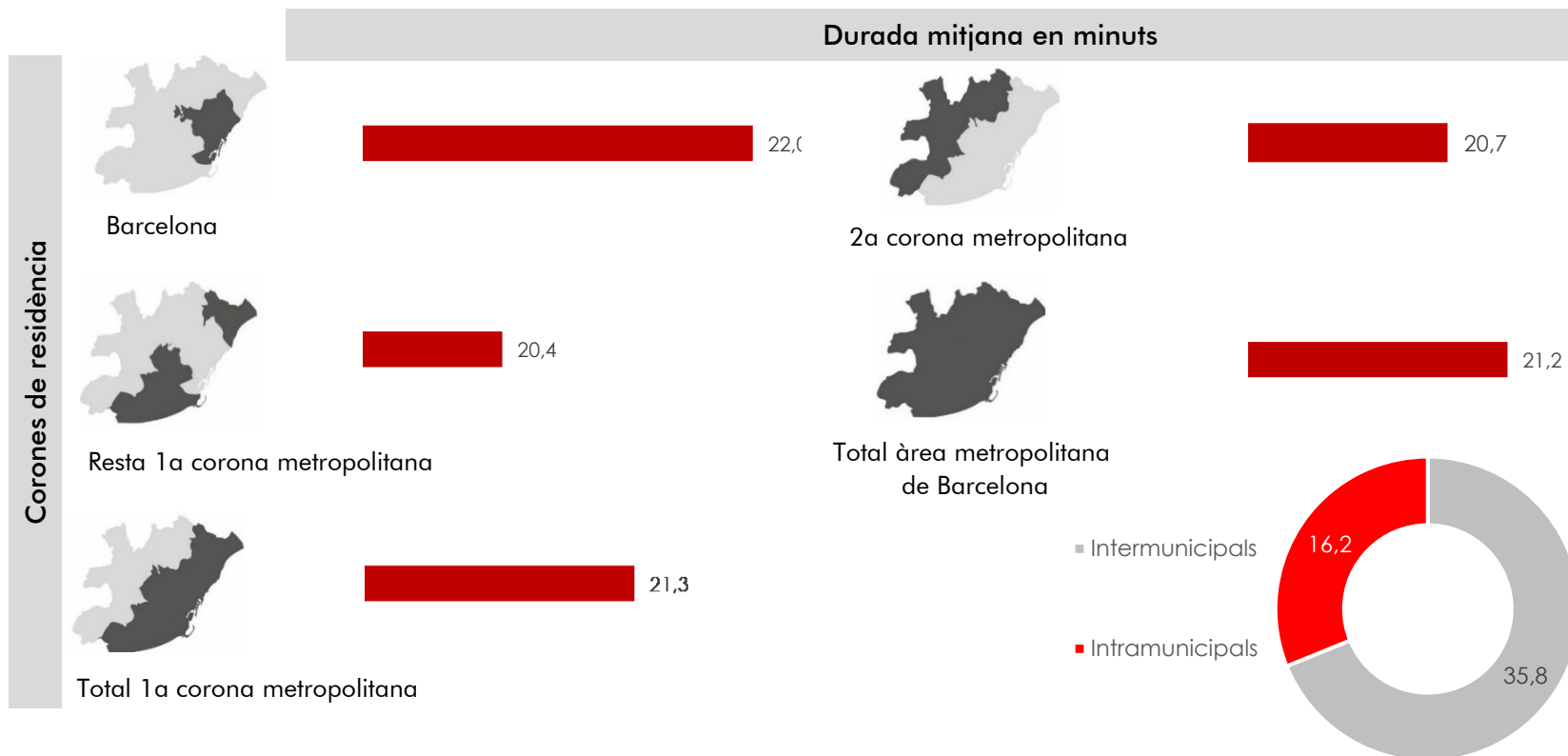
Temps expressat en minuts

4. El temps de la mobilitat

4.2. Durada mitjana dels desplaçaments

4.2.3 Durada mitjana segons àmbits territorials i tipus de fluxos

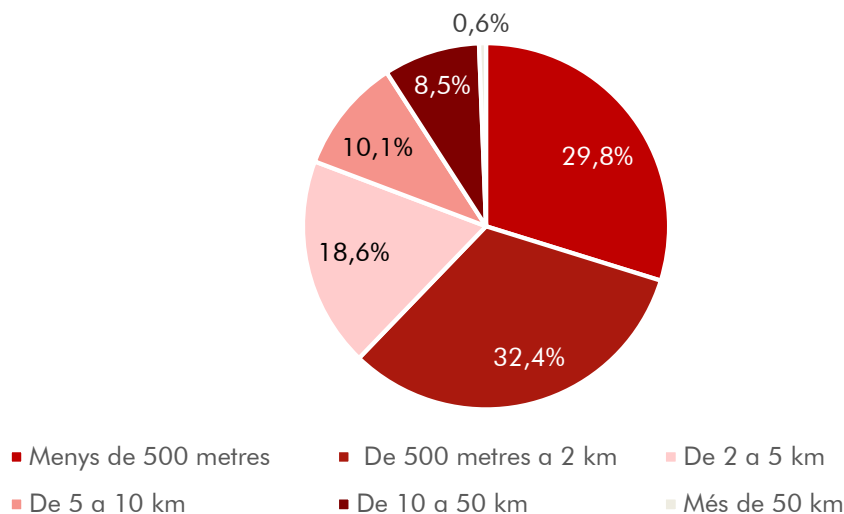
- No s'observen diferències rellevants en la durada mitjana declarada dels desplaçaments segons la corona de residència. No obstant això, els i les residents de Barcelona presenten una durada mitjana lleugerament superior a la resta.
- S'observa com la durada mitjana dels fluxos intermunicipals és pràcticament el doble que aquella vinculada als desplaçaments interns al municipi de residència.



5. La distància dels desplaçaments

5.1. Dades generals

- La distància* mitjana dels desplaçaments dels residents a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona és de 3,7 km.
- La majoria de desplaçaments, el 62,2% són de menys de 2 km de distància.



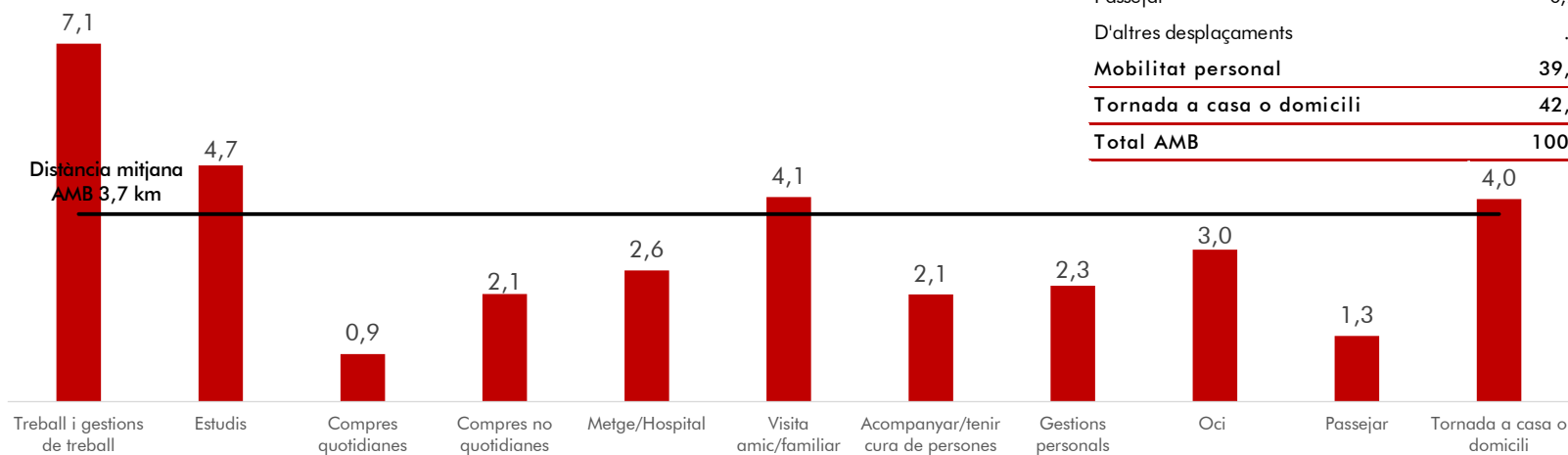
*Distància dels desplaçaments: a partir de l'adreça exacte de l'origen i destinació dels desplaçaments es calcula la distància total del desplaçament. El càlcul que es fa és de la distància ortodròmica (great-circle distance), que és el camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre.

5. La distància dels desplaçaments

5.2. Distància segons motiu del desplaçament

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els motius, s'observa com els desplaçaments per compres quotidianes i per passeig tenen les distàncies mitjanes més curtes, de 0,9 km i d'1,3 km respectivament. Seguit dels acompanyaments i les compres no quotidianes (2,1 km en ambdós casos).
- Els desplaçaments per treball i estudis superen de llarg la distància mitjana dels 3,7 km, sent en el primer cas de 7,1 km i en el segon de 4,7 km.
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància entre els motius dels desplaçaments s'observa com la mobilitat ocupacional representa una major proporció de la distància total que de desplaçaments totals, al contrari que la mobilitat per motius personals.

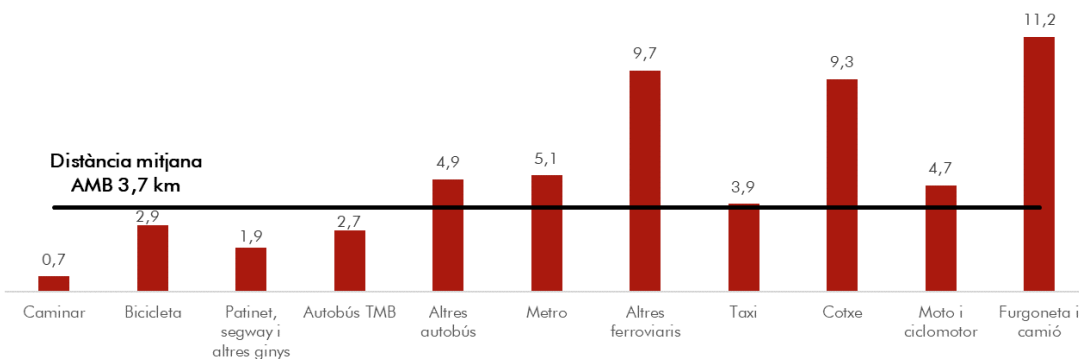
Motiu del desplaçament	% desplaçaments	% distància
Treball i gestions de treball	14,9%	28,5%
Estudis	2,6%	3,2%
Mobilitat ocupacional	17,5%	31,7%
Compres quotidianes	9,3%	2,4%
Compres no quotidianes	1,9%	1,1%
Metge/Hospital	2,3%	1,6%
Visita amic/ga/familiar	2,5%	2,8%
Acompanyar/tenir cura de persones	8,6%	4,9%
Gestions personals	2,9%	1,8%
Oci/diversió/espectacles/cinemes/Restaurants/esports	7,2%	5,8%
Passejar	0,7%	0,3%
D'altres desplaçaments
Mobilitat personal	39,9%	22,2%
Tornada a casa o domicili	42,6%	46,1%
Total AMB	100,0%	100%



5. La distància dels desplaçaments

5.3. Distància segons mode de transport

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els mitjans de transport, s'observa com els modes actius tenen les menors distàncies, especialment el caminar amb menys de 1 km i els desplaçaments amb VMP i altres ginys, amb 1,9 km. Els desplaçaments amb bicicleta tenen una distància mitjana de 2,9 km.
- Entre els mitjans de transport públic els desplaçaments en autobús TMB tenen la menor distància mitjana, de 2,7 km, i els mitjans ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe i Tramvia) de 9,7 km. La distància mitjana dels desplaçaments en metro és de 5,1 km.
- Els desplaçaments en moto i ciclomotor són els que tenen una distància mitjana inferior entre els modes privats, seguit del cotxe (4,7 i 9,3 km, en cada cas).
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància segons mitjans s'observa com mentre els desplaçaments en modes actius són els majoritaris, aquests només representen el 11,4% de la distància total. Al contrari que amb el transport públic i el vehicle privat, que tenen un major pes en la distància que en els desplaçaments.

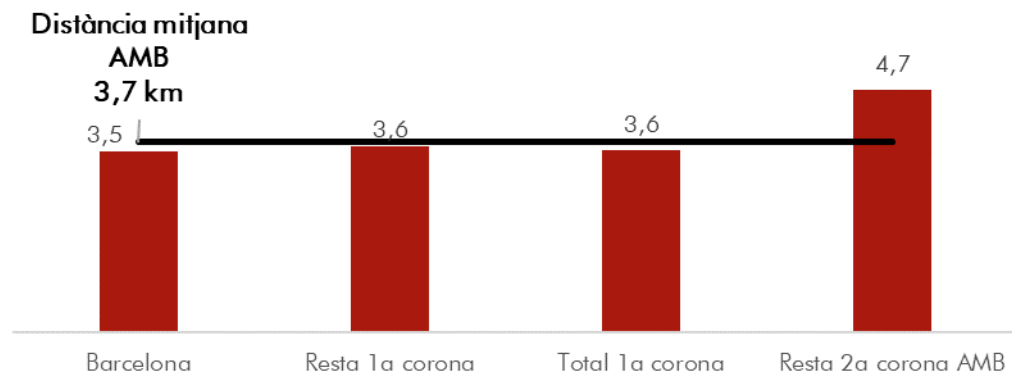


Mode de transport	% desplaçaments	% distància
Caminant	51,4%	9,3%
Bicicleta	2,1%	1,7%
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	0,9%	0,5%
Total mobilitat activa	54,3%	11,4%
Autobús TMB	4,9%	3,6%
Altres autobus	2,3%	3,1%
Metro	8,4%	11,6%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	4,1%	10,9%
Resta transport públic	0,8%	2,2%
Total transport públic	20,5%	31,4%
Cotxe	19,1%	47,7%
Moto i ciclomotor	4,8%	6,1%
Furgoneta, camió	1,2%	3,5%
Total vehicle privat	25,1%	57,2%
Altres modes de transport
Total SIMMB	100%	100%

5. La distància dels desplaçaments

5.4. Anàlisi territorial

- L'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons corones de residència mostra un augment progressiu de la distància a mesura que els desplaçaments es fan més lluny de Barcelona ciutat. Així la distància mitjana dels desplaçaments dels residents a Barcelona és de 3,5 km i dels residents a la resta de l'AMB de 4,7km.



6. La mobilitat segons segments de població

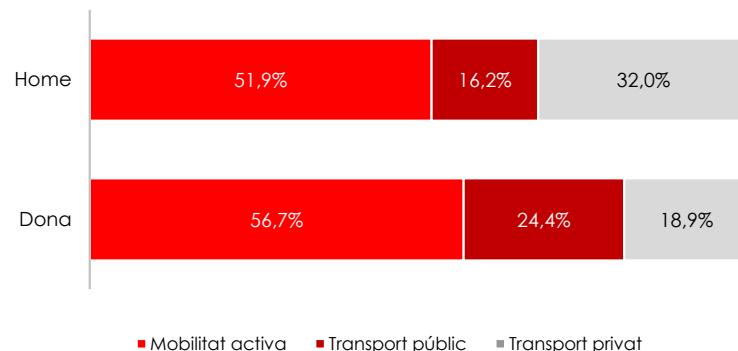
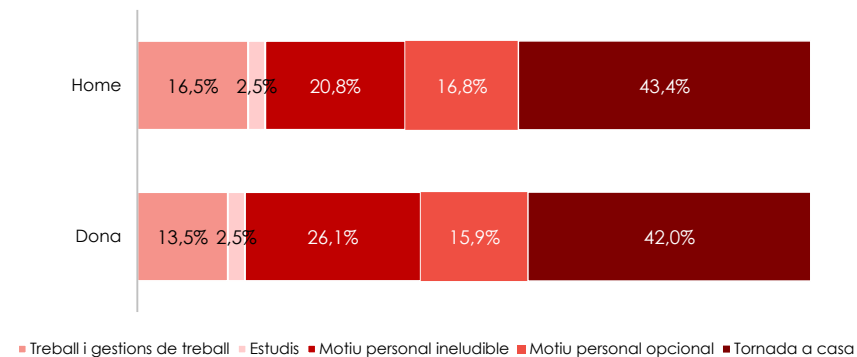
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.1 Sexe

- Els homes recorren una distància de més de 5 km superior a les dones, de mitjana cada dia.
- Els homes es desplacen en major proporció per motius de treball que les dones, que ho fan més per motius personals ineludibles.
- Tant els homes com les dones es desplacen principalment en modes de mobilitat activa, si bé les dones ho fan en major proporció. Els homes utilitzen més el transport privat que les dones, les quals són més usuàries del transport públic pels seus desplaçaments diaris.

Homes	3,9 des plaçaments /dia
Dones	4,0 des plaçaments /dia

Homes	18,9 km de distància mitjana/dia
Dones	13,2 km de distància mitjana/dia



Segons motiu

Segons mode

6. La mobilitat segons segments de població

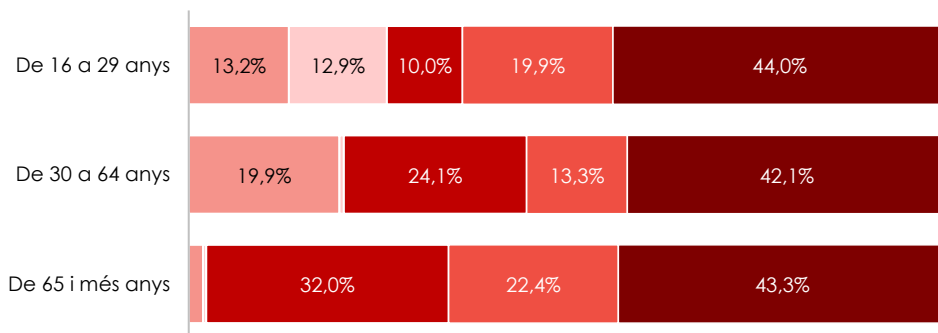
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.2 Edat

- Les persones d'entre 30 i 64 anys són les que recorren una distància mitjana diària major, mentre que en la població de 65 i més anys la distància mitjana recorreguda per dia és la més baixa.
- La mobilitat personal ineludible és majoritària en el grup poblacional de 65 i més anys, mentre que entre el grup més jove, de 16-29 anys, la mobilitat personal opcional és la que té un major pes i està més equilibrada amb la mobilitat ocupacional, com a conseqüència dels desplaçaments per estudis.
- Els majors de 65 anys són els que fan un major ús dels modes de mobilitat activa, mentre que és la població més jove, de 16 a 29 anys, la que utilitza en major proporció el transport públic. L'ús relatiu del transport privat augmenta fins als 64 anys, quan baixa notablement.

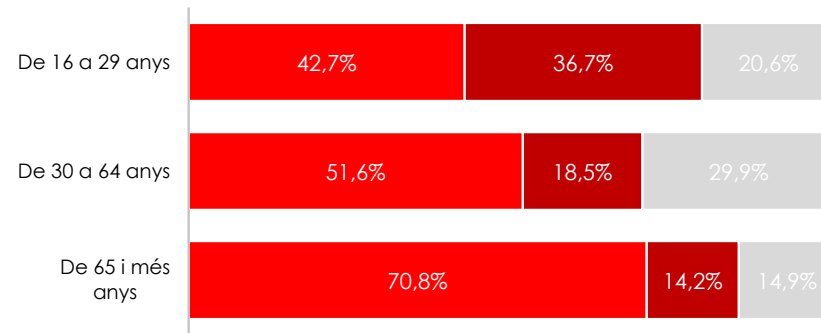
De 16 a 29 anys	3,5 des plaçaments /dia
De 30 a 64 anys	4,2 des plaçaments /dia
De 65 i més anys	3,7 des plaçaments /dia

De 16 a 29 anys	15,9 km de distància mitjana/dia
De 30 a 64 anys	18,0 km de distància mitjana/dia
De 65 i més anys	10,1 km de distància mitjana/dia



■ Treball i gestions de treball ■ Estudis ■ Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional ■ Tornada a casa

Segons motiu



■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

Segons mode

6. La mobilitat segons segments de població

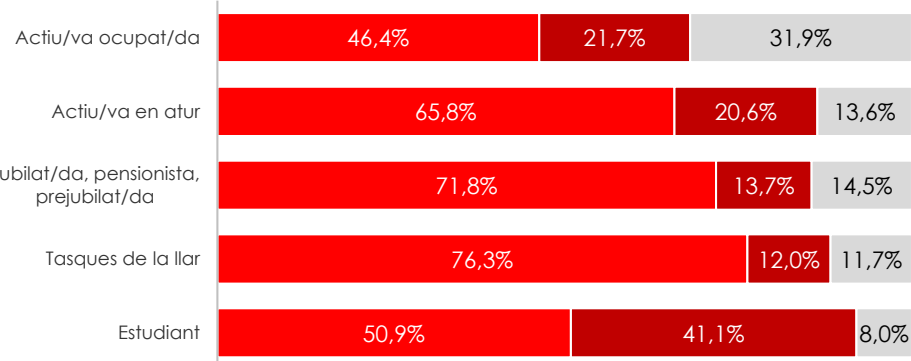
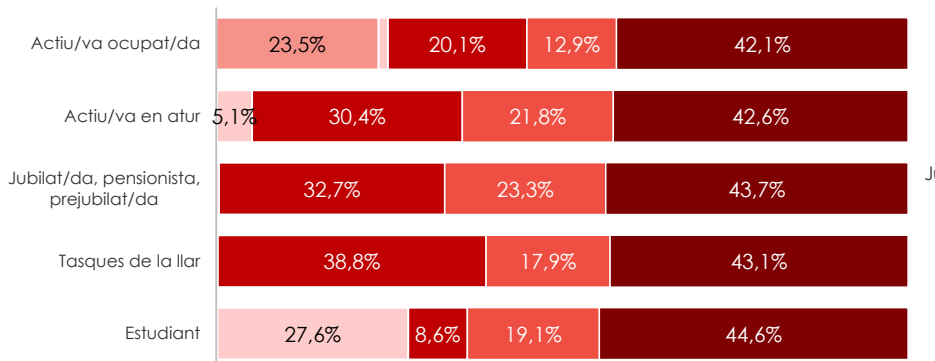
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.3 Situació professional

- Les persones dedicades a les tasques de la llar són les que fan un major nombre de desplaçaments diaris de mitjana, 4,6 desplaçaments per persona al dia, seguides per les persones actives ocupades amb 4,1 desplaçaments diaris. Les persones ocupades són les que recorren una major distància mitjana en la mobilitat en dia feiner, amb gairebé 20 km de mitjana.
- D'altra banda, els i les estudiants i les persones actives ocupades es desplacen més per motius ocupacionals (estudis i treball i gestions de treball). Les persones actives ocupades són les que mostren un major percentatge d'ús del transport privat (31,9%). Els i les estudiants són el col·lectiu que més utilitza el transport públic (41,1% dels seus desplaçaments).

Estudiants	3,4 des plaçaments /dia
Tasques de la llar	4,6 des plaçaments /dia
Jubilats/des i pensionistes	3,7 des plaçaments /dia
Ocupats/des	4,1 des plaçaments /dia
Aturats/des	3,8 des plaçaments /dia

Estudiants	13,3 km de distància mitjana/dia
Tasques de la llar	8,7 km de distància mitjana/dia
Jubilats/des i pensionistes	9,6 km de distància mitjana/dia
Ocupats/des	19,1 km de distància mitjana/dia
Aturats/des	11,8 km de distància mitjana/dia



■ Treball i gestions de treball ■ Estudis ■ Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional ■ Tornada a casa

■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

Segons motiu

Segons mode

6. La mobilitat segons segments de població

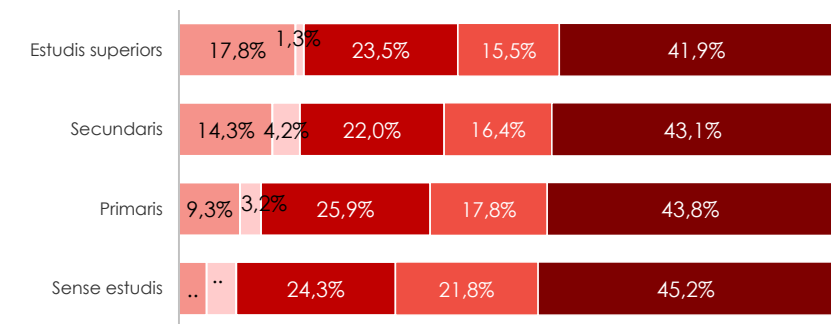
6.1. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.1.4 Nivell d'estudis

- El grau de mobilitat diària augmenta a mesura que incrementa el nivell d'estudis acabats, així com també ho fa la distància mitjana recorreguda al dia.
- La mobilitat de treball i gestions de treball augmenta amb el nivell d'estudis, en detriment de la mobilitat personal ineludible i opcional.
- Alhora, l'ús dels modes motoritzats (transport públic i transport privat) augmenta també amb un major nivell d'estudis, mentre que l'ús dels modes de mobilitat activa disminueix.

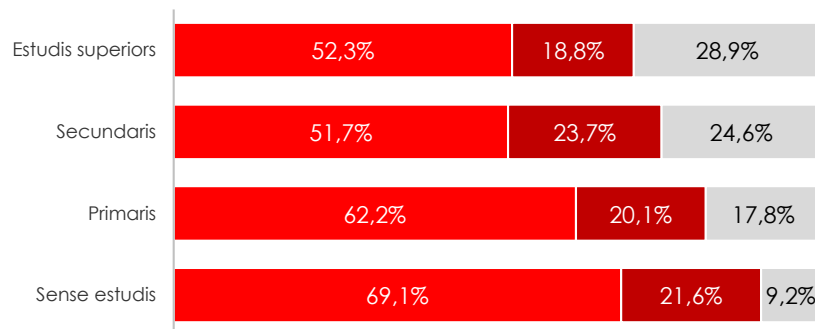
Sense estudis	2,7 des plaçaments /dia
Primaris	3,6 des plaçaments /dia
Secundaris	3,9 des plaçaments /dia
Es tudis univers itaris	4,2 des plaçaments /dia

Sense estudis	9,4 km de distància mitjana/dia
Primaris	10,5 km de distància mitjana/dia
Secundaris	16,6 km de distància mitjana/dia
Es tudis univers itaris	18,2 km de distància mitjana/dia



■ Treball i gestions de treball ■ Estudis ■ Motiu personal ineludible ■ Motiu personal opcional ■ Tornada a casa

Segons motiu



■ Mobilitat activa ■ Transport públic ■ Transport privat

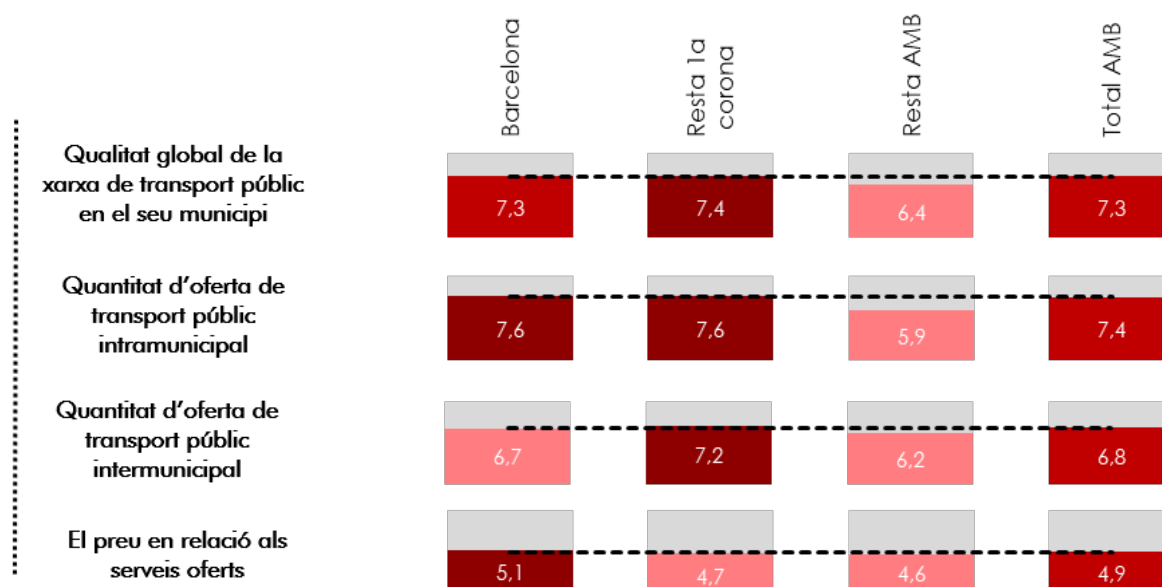
Segons mode

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Avaluació de la xarxa de transport públic

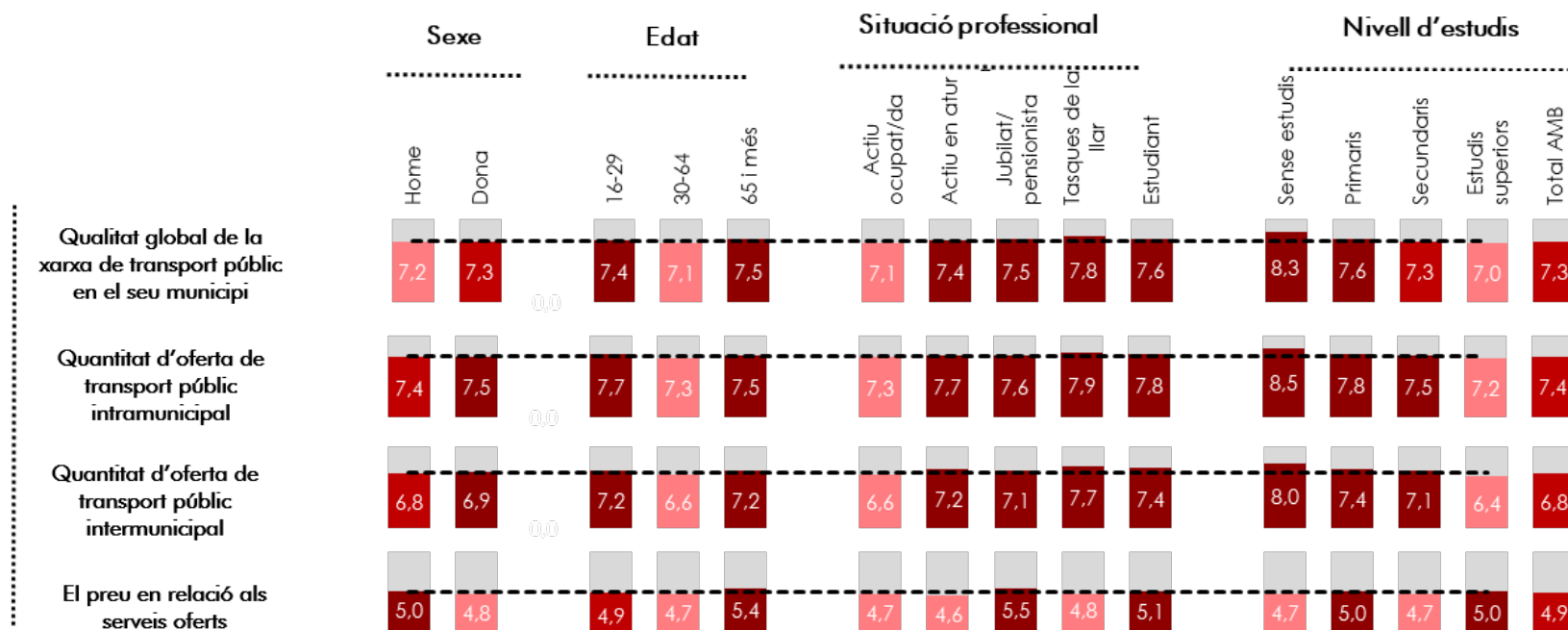
1.1. Segons variables territorials

- La valoració de la quantitat d'oferta de transport públic, la qualitat de la seva xarxa i el seu preu disminueix progressivament com més lluny de Barcelona se situen les persones residents.
- En el conjunt de l'àmbit de l'AMB les persones residents valoren amb un 7,3 la qualitat global de la xarxa, amb un 7,4 la quantitat d'oferta intramunicipal, amb un 6,8 la quantitat d'oferta intermunicipal i amb un 4,9 el preu en relació als serveis oferts.



1.2. Segons variables sociodemogràfiques

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



2.1. Segons variables territorials

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

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

*La satisfacció expressada per la persona usuària en una escala de 0 (gens) a 10 (molt alt).

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. 2022

2. Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport

2.2. Segons variables sociodemogràfiques

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

*La satisfacció expressada per la persona usuària en una escala de 0 (gens) a 10 (molt alt).

3.1. Segons variables sociodemogràfiques

- Les dones, les persones més joves, de 16 a 29 anys, i les persones actives a l'atur son les que declaren més por a patir algun fet delictiu al transport públic.
- Els elements de seguretat estan més valorats per les dones, les persones grans, les persones dedicades a les tasques de la llar i les que no tenen estudis o estudis primaris.

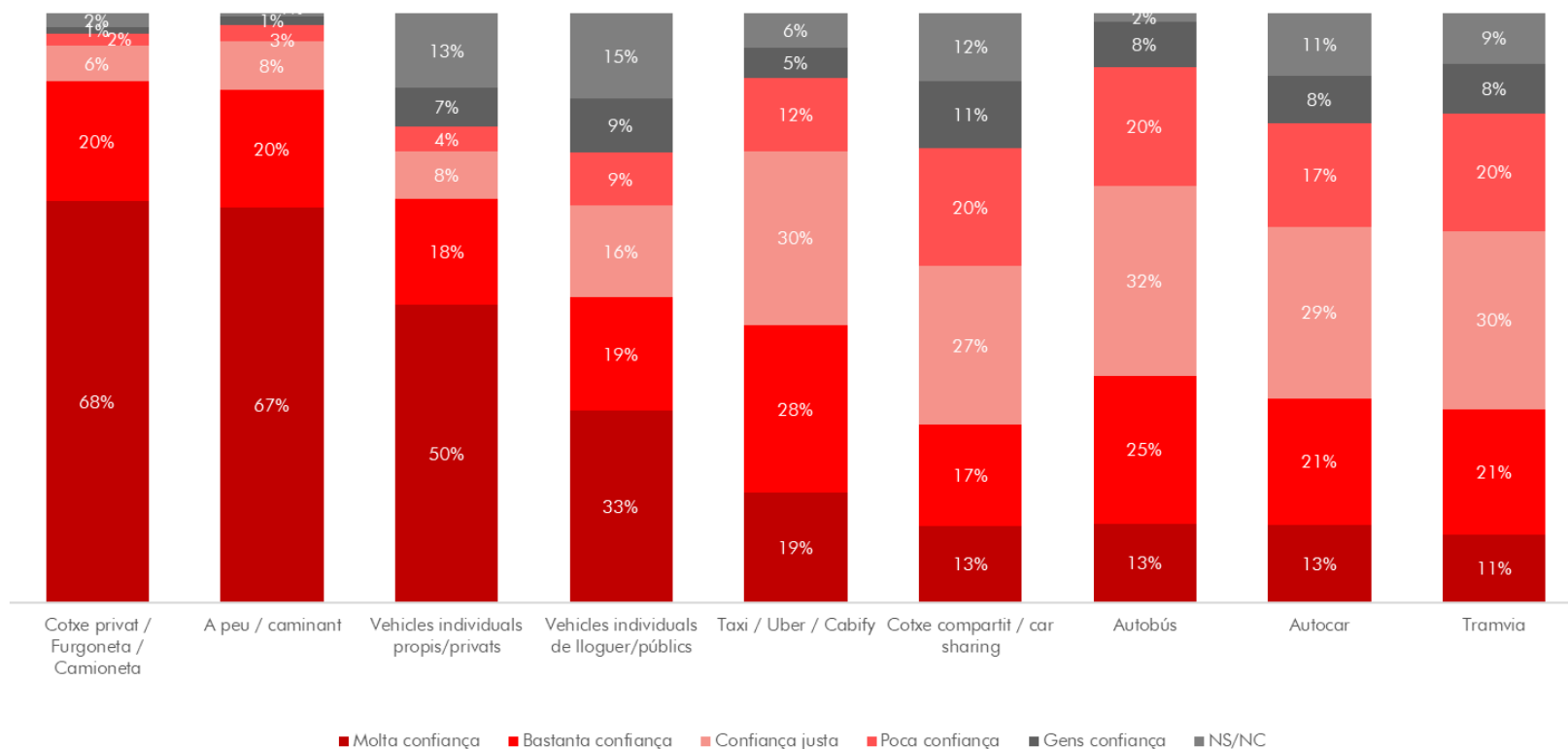
Por a patir fets delictius	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total AMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
Robatoris (de bossa, cartera, mòbil, ...)	4,7	6,3	5,5	5,6	5,4	5,6	6,1	5,3	5,8	4,9	5,2	5,6	5,6	5,6	5,6
Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)	3,5	5,1	4,9	4,4	3,8	4,5	4,8	3,7	4,0	4,7	4,5	4,6	4,4	4,2	4,4
Comentaris o gestos sexuals no desitjats	2,1	4,8	4,4	3,6	2,9	3,8	4,1	2,8	3,7	4,1	4,0	3,7	3,6	3,5	3,6
Fregaments, acostaments sexuals no desitjats	1,8	4,8	4,2	3,5	2,7	3,7	4,1	2,6	4,1	4,0	4,2	3,7	3,6	3,3	3,5
Agressions sexuals, violacions	1,5	4,5	3,9	3,1	2,5	3,3	3,7	2,4	3,5	3,9	4,0	3,6	3,2	2,9	3,1

Seguretat que proporciona	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total AMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
La presència de conductores, de personal laboral i de vigilància	6,8	7,5	7,1	7,1	7,5	7,1	7,2	7,4	8,6	7,4	7,6	7,5	7,1	7,1	7,2
La neteja, el con estat de les instal·lacions i dels vehicles	6,8	6,9	6,7	6,9	7,2	6,8	6,9	7,1	7,9	6,9	7,3	7,2	6,9	6,8	6,9
Els dispositius de seguretat (càmeres de vídeo-vigilància, intèrfons de socors, ...)	6,5	7,1	6,4	6,7	7,5	6,6	6,6	7,5	7,7	6,8	7,8	7,6	6,8	6,5	6,8

4. Grau de confiança dels mitjans de transport

4.1. Dades generals

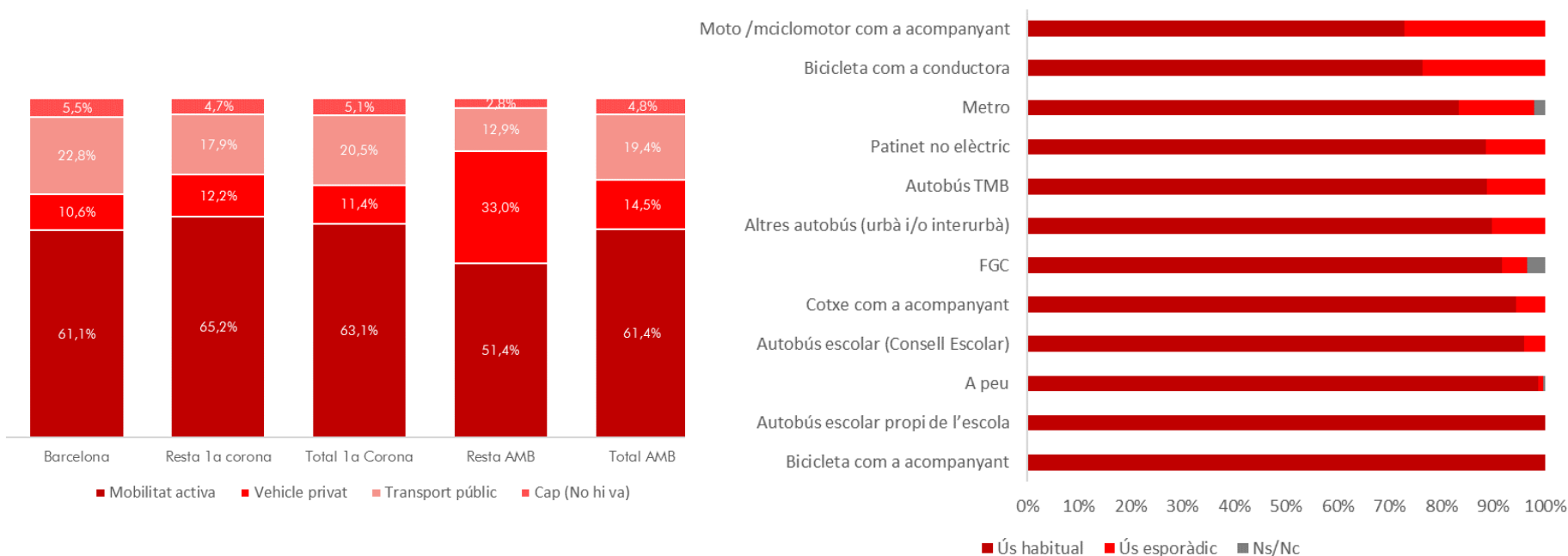
- Des del 2020, arrel de la pandèmia de la covid-19, s'ha demanat per la confiança que generen els diferents mitjans de transport de cara a protegir-se de la pandèmia i per totes les persones enquestades.
- Els mitjans de transport que generen més confiança entre les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona són el cotxe privat i l'anar a peu. La confiança en els mitjans de transport públic és similar en tots els casos, al voltant del 30% amb molta i bastanta confiança.



5. Accés a l'escola dels menors de 16 anys

5.1. Dades generals

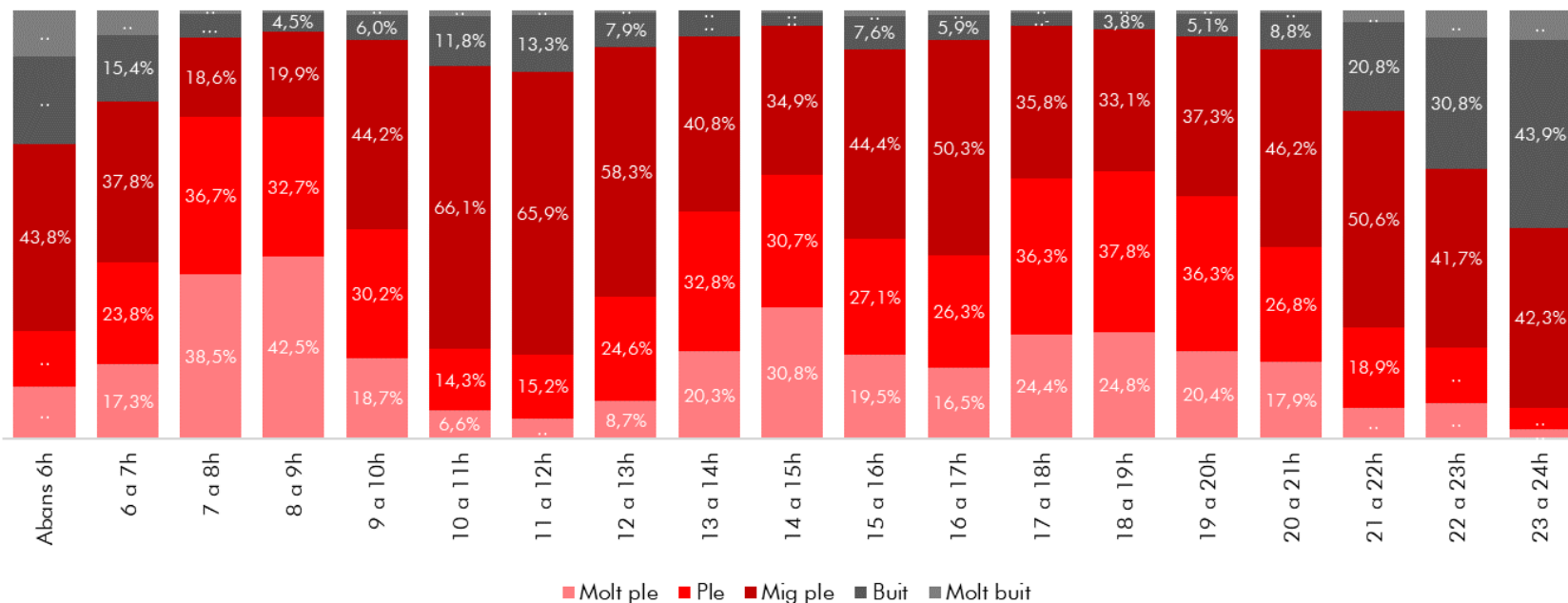
- A les llars on s'ha declarat que hi viuen infants o adolescents (menors de 16 anys), s'ha demanat a les persones que han respost l'enquesta, pels mitjans de transport que utilitzen aquests menors per anar a l'escola. S'ha demanat màxim per dos menors, podent respondre l'ús de més d'un mitjà de transport.
- En el conjunt els resultats mostren com majoritàriament els infants i adolescents accedeixen amb mitjans actius, especialment a peu. En els mitjans privats, destaca l'ús del cotxe com acompanyant. Els mitjans públics més usats són l'autobús urbà, ja sigui TMB o altres.
- Segons territoris, s'observa com els infants o adolescents que resideixen a la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona accedeixen a l'escola molt més en transport privat.



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

6.1. Dades generals

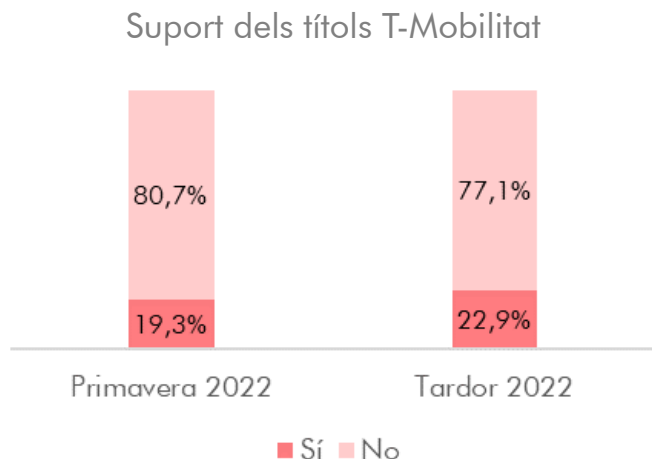
- Entre les persones que utilitzen algun mitjà de transport públic, se'ls ha preguntat en quines franges horàries i la percepció del nivell d'ocupació en aquestes hores.
- La sensació de molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones), té els valors més elevats entre les 7 i les 9 hores. Entre les 14 i les 15 hores i les 17 i 19 hores aquesta percepció torna a tenir un pes important. Així, és entre les 7 i les 9 hores, les 13 i les 15 hores i de les 17 a 20 hores quan més de la meitat de les persones responen que en aquestes franges el transport públic està ple (persones de peu i no contacte físic) o molt ple.



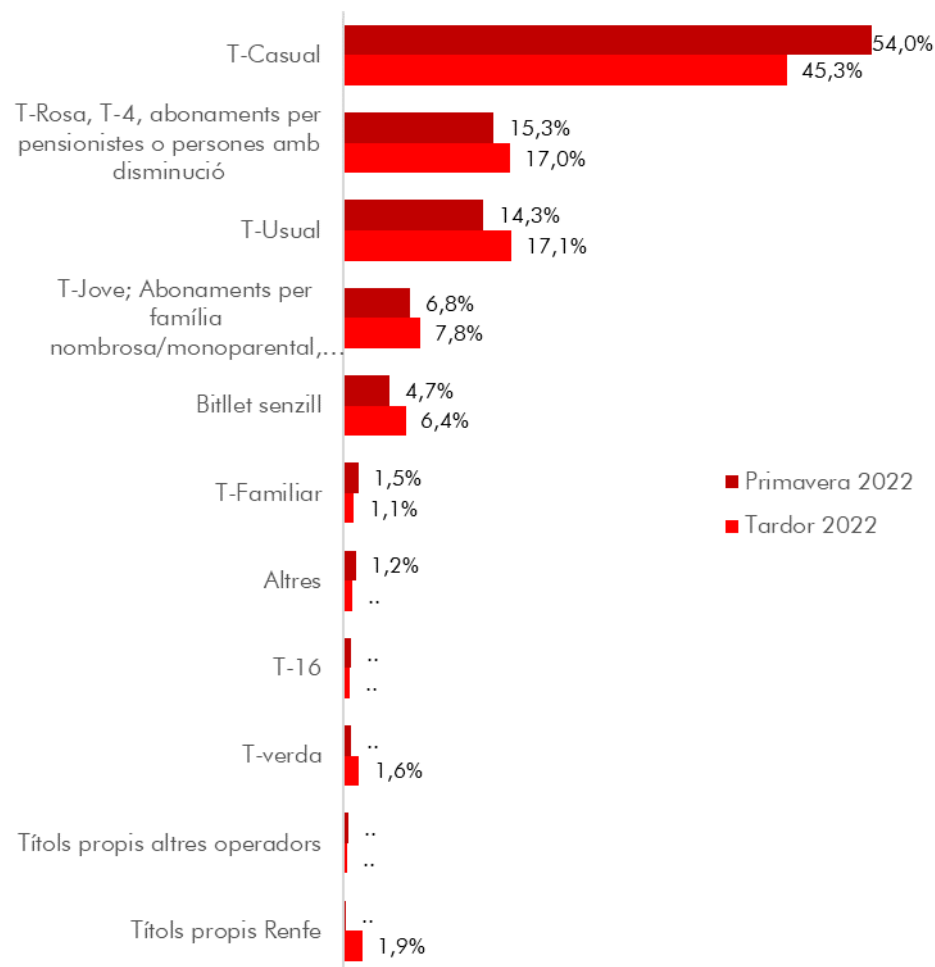
1. Ús habitual dels títols de transport públic

1.1. Dades generals

- La T-Casual és el títol de transport més utilitzat pels usuaris del transport públic.
- Amb la gratuïtat dels abonaments de Renfe, augmenta l'ús dels títols propis d'aquest operador a la tardor del 2022.
- El 65,7% dels usuaris que utilitzen títols propis Renfe a la tardor del 2022, usen altres títols de transport. El 78,5% utilitzen a més la T-Casual
- L'ús de títols amb suport T-Mobilitat (dins dels que son possibles) ha augmentat a la tardor respecte a la primavera del 2022.



Ús habitual títols de transport

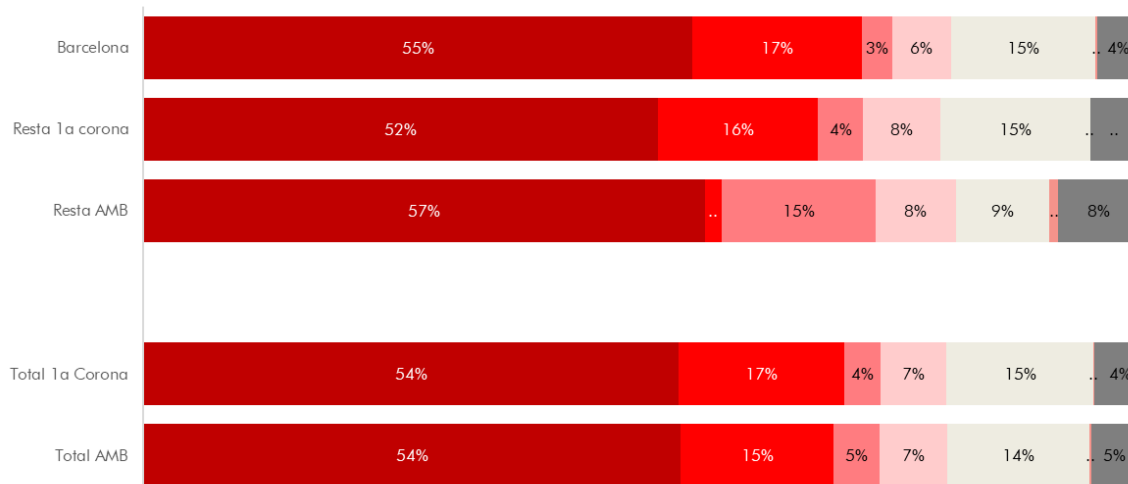


1. Ús habitual dels títols de transport públic

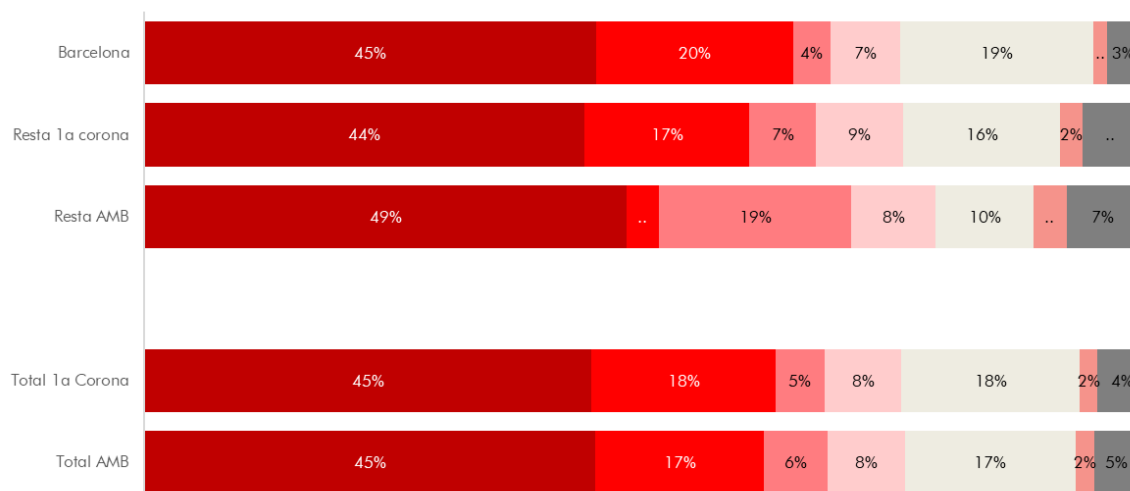
1.2. Segons variables territorials

- La T-Casual és el títol més utilitzat a tots els àmbits territorials.
- A la resta de l'AMB, com a conseqüència dels títols gratuïts i la rebaixa d'alguns títols, s'aprecia un augment dels títols propis Renfe així com de la T-Usual.

Primavera 2022



Tardor 2022



T-Casual

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

Bitllet senzill

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

T-Usual

Títols propis Renfe

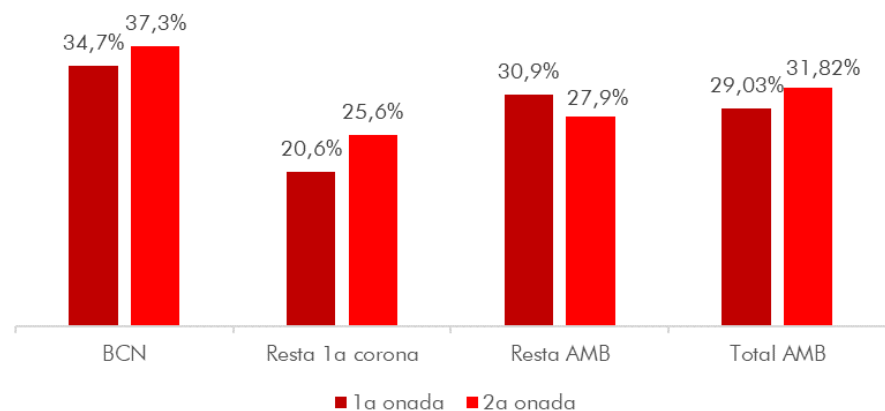
NS/NC

2. Teletreball habitual

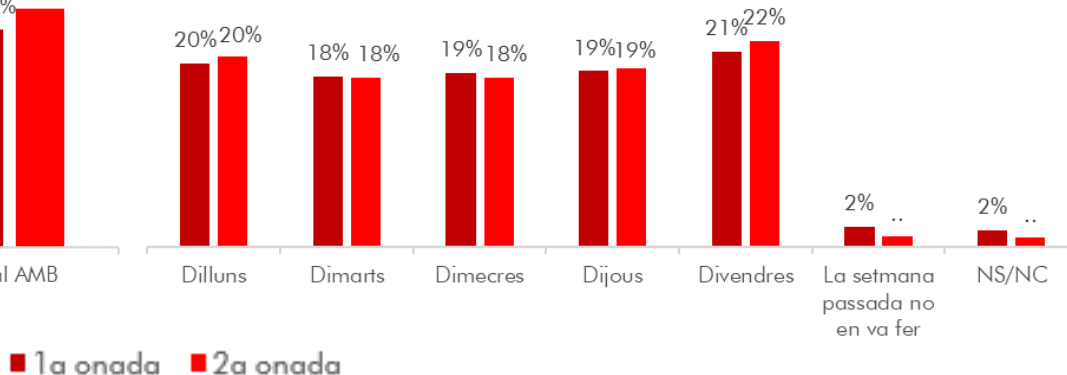
2.1. Dades generals

- A les persones actives ocupades se'ls ha demanat si fan teletreball de forma habitual. Les persones ocupades residents a Barcelona són les que declaren un major percentatge de teletreball habitual (34,7% a la 1a onada i 37,3% a la 2a onada), mentre que a la resta de la 1a corona baixa fins al 20,6% a la 1a onada i 25,6% a la 2a onada.
- El dilluns i el divendres son els dies que les persones ocupades declaren fer més teletreball; tot i que no hi ha diferències destacades amb la resta de dies de la setmana ni entre onades.

% teletreball segons territoris

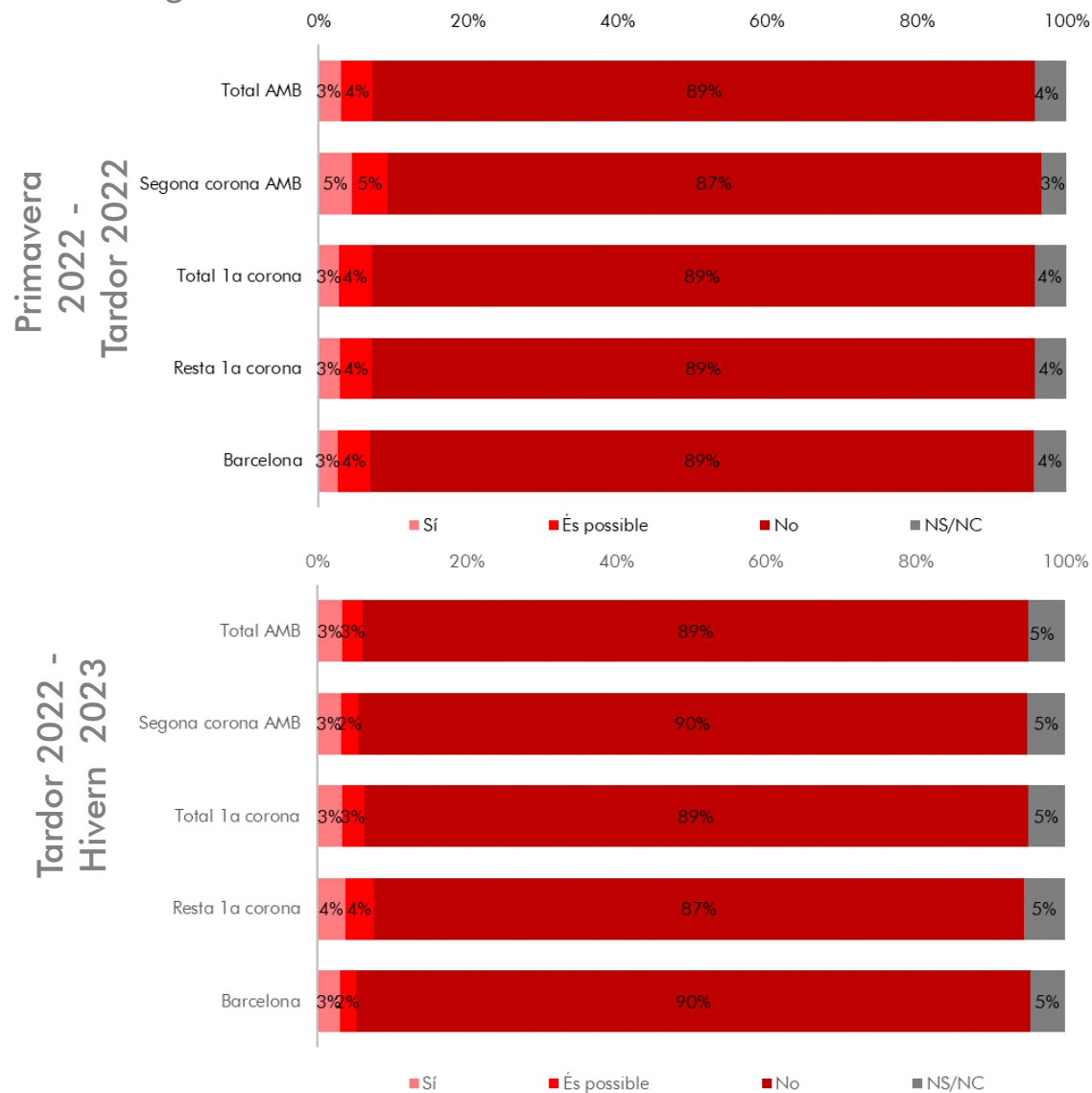


% teletreball segons dies de la setmana



3. Canvi de mitjà de transport

3.1. Segons variables territorials

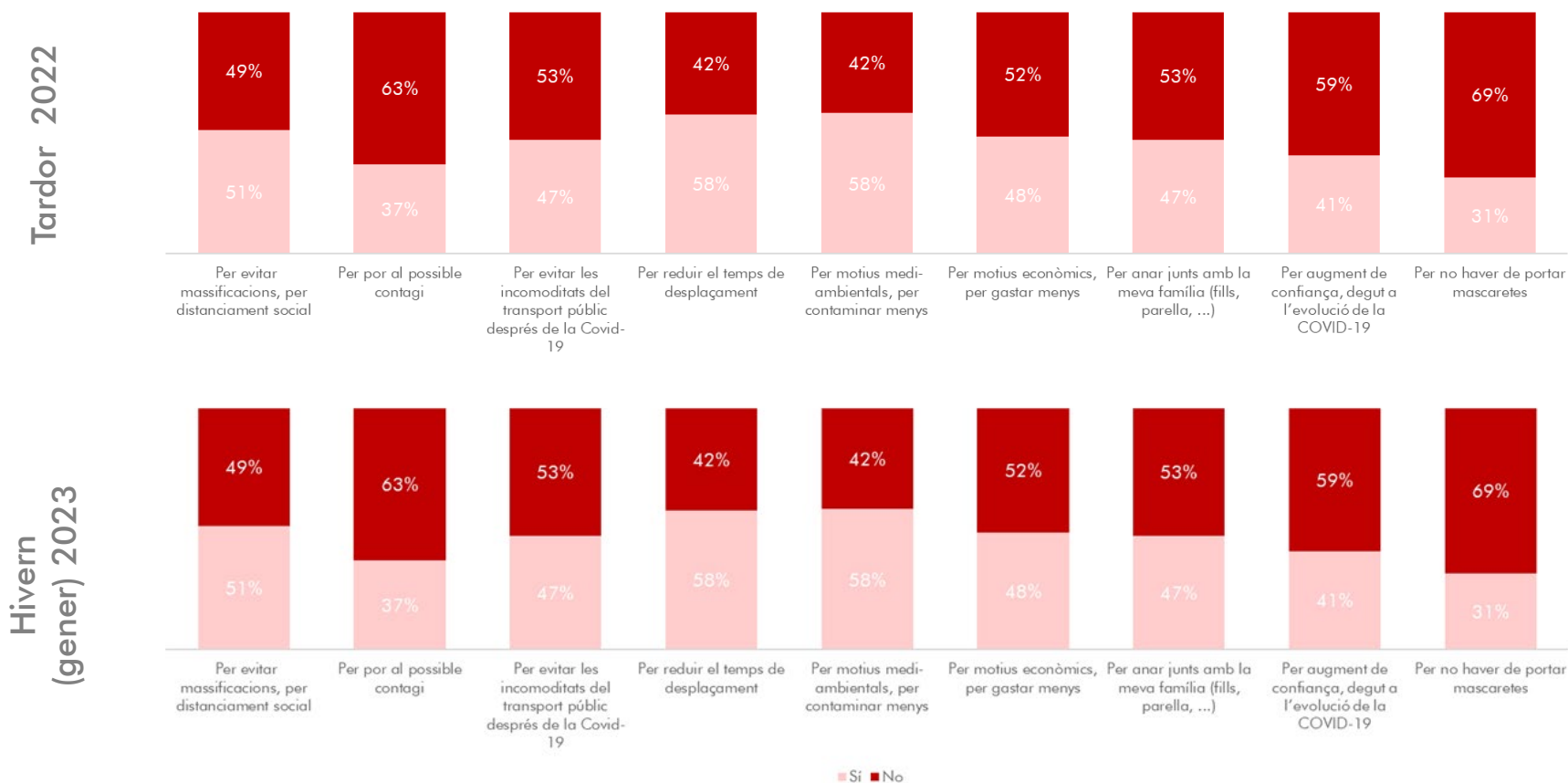


- Tant a la primavera com a la tardor del 2022 les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona que declaren un possible canvi de mitjà de transport en els següents mesos és del 3%.

4. Motius per canviar de mitjà de transport

4.1. Dades generals

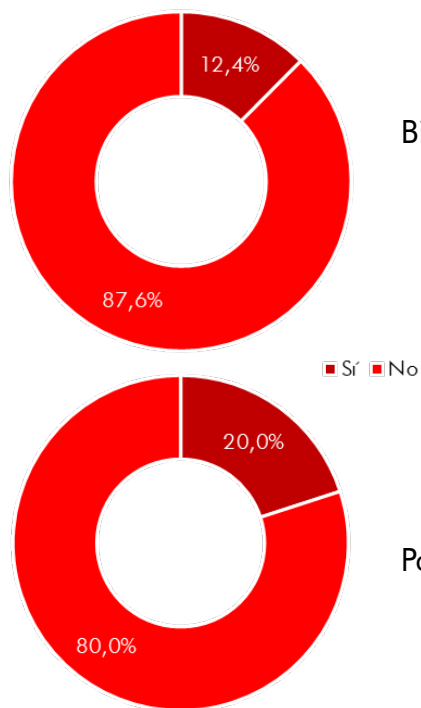
- Seguint la tendència de les darreres edicions, els motius directament relacionats amb la covid-19 per canviar de mitjà de transport –de les persones que van declarar que sí o possiblement sí canviarien de mitjà de transport– perden importància en la segona onada de l'EMEF22. Per contra els motius per reduir el temps del desplaçament i per motius econòmics prenen importància de cara a l'hivern del 2023.



1. Intermodalitat al transport públic amb mobilitat activa. 1ra onada

1.1. Dades generals

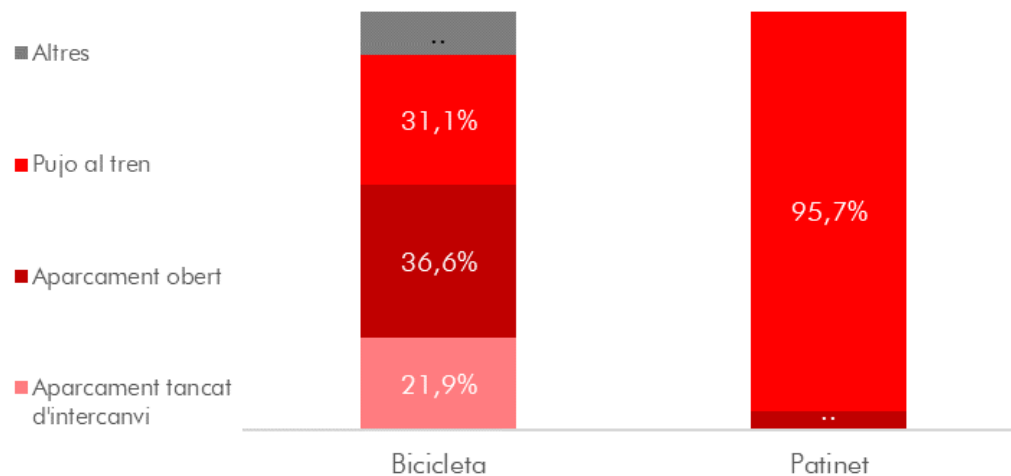
- Entre les persones usuàries de la bicicleta i del patinet s'ha preguntat la intermodalitat amb el transport públic. El 12,4% afirma haver utilitzat la bicicleta per arribar o marxar d'una parada o estació de transport públic. Entre les persones usuàries dels patinets, ho afirmen un 20%.
- El 95,7% de les persones usuàries del patinet el pugen dins del mitjà de transport públic. En el cas de la bicicleta, el 36,6% aparquen en obert. La resta pugen al tren amb ella o utilitzen un aparcament tancat d'intercanvi, amb un 31,1% i 21,9% respectivament.



Bicicleta

Patinet

Lloc d'aparcament habitual de la bicicleta/patinet a la parada/estació de transport públic

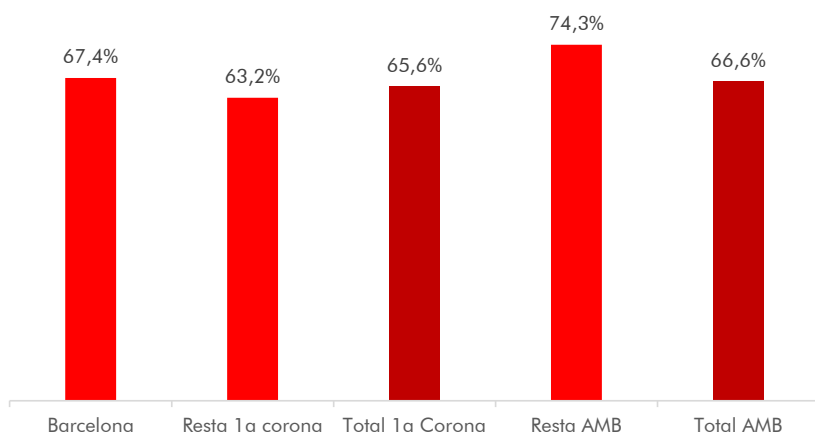


2. Compres en línia. 1ra onada

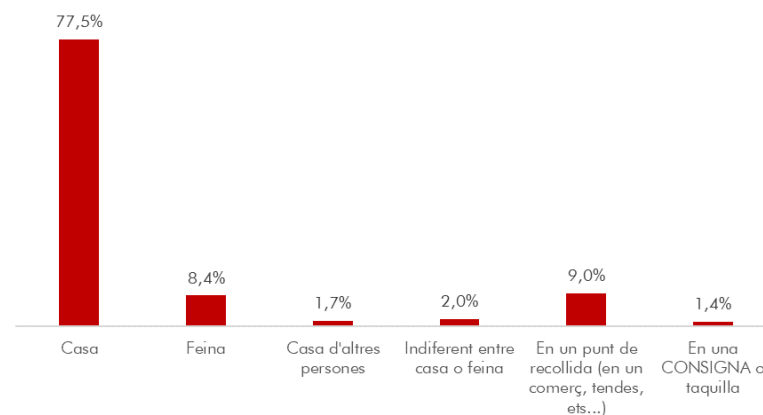
2.1. Dades generals

- Al conjunt de les persones enquestades se'ls ha preguntat si en el darrer any han realitzat compres en línia i han demanat l'enviament físic en algun lloc: el 66,6% ha respòs afirmativament.
- L'enviament de les compres majoritàriament és a casa de la persona usuària, amb un 77,5% dels casos.

Ha comprat alguna vegada per internet

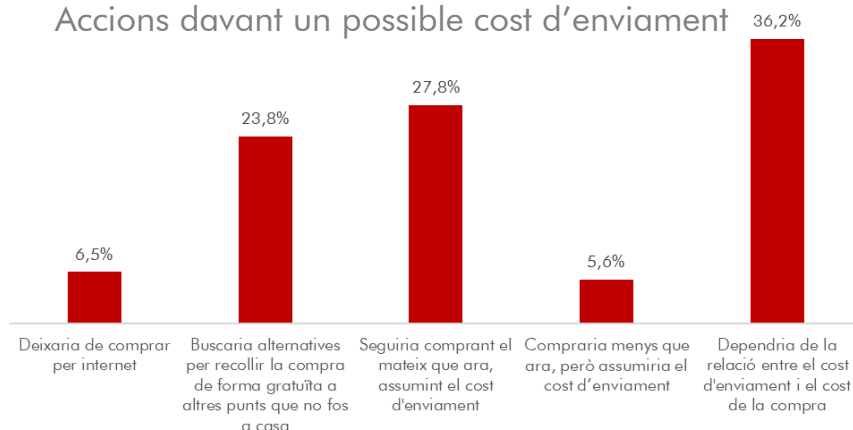


Lloc d'enviament de les compres en línia



- Davant d'un possible pagament de 2€ per l'enviament de les compres online, les persones enquestades han respòs en un 36,2% dels casos que el que farien dependria de la relació entre el cost d'enviament i el cost de la compra. En un 27,8% de les respostes diuen que seguirien comprant i assumirien aquest cost.

Accions davant un possible cost d'enviament



3. Preus dels títols del transport públic. 2a onada

3.1. Dades generals

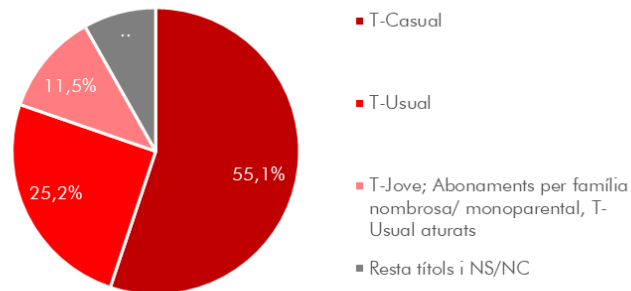
- A totes les persones enquestades se'ls ha preguntat quin ha estat l'afecte en els seus desplaçaments de la reducció i/o gratuïtat dels preus dels títols de transport públic: el 63,3% de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona declaren que la reducció o gratuïtat dels preus dels títols de transport públic els ha afectat, ja sigui sent nous usuaris d'aquests mitjans, amb un major ús o amb un ús similar al anterior. Tan sols un 1% declara que ha començat a utilitzar el transport públic a partir de la mesura.

Afectes en la reducció/gratuïtat dels preus dels títols de transport públic

Lloc residència	He començat a utilitzar el transport públic	Utilitzo més el transport públic	Seguiré utilitzant el transport públic igual com ho feia	No m'afecta
Barcelona	..	10,5%	58,0%	29,3%
Resta 1a corona	..	10,2%	48,3%	39,5%
Total 1a corona	1,0%	10,4%	53,9%	33,7%
Resta AMB	..	6,9%	40,4%	51,1%
Total AMB	1,0%	10,0%	52,3%	35,7%

- El 11,3% de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona que utilitzen més o fan el mateix ús dels transport públic han canviat de títol de transport: la majoria abans feia servir la T-Casual.

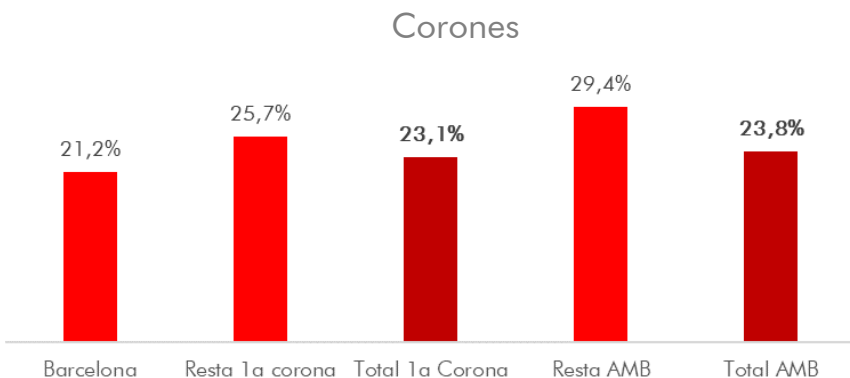
Títols de transports utilitzat abans



4. Preus dels combustibles. 2a onada

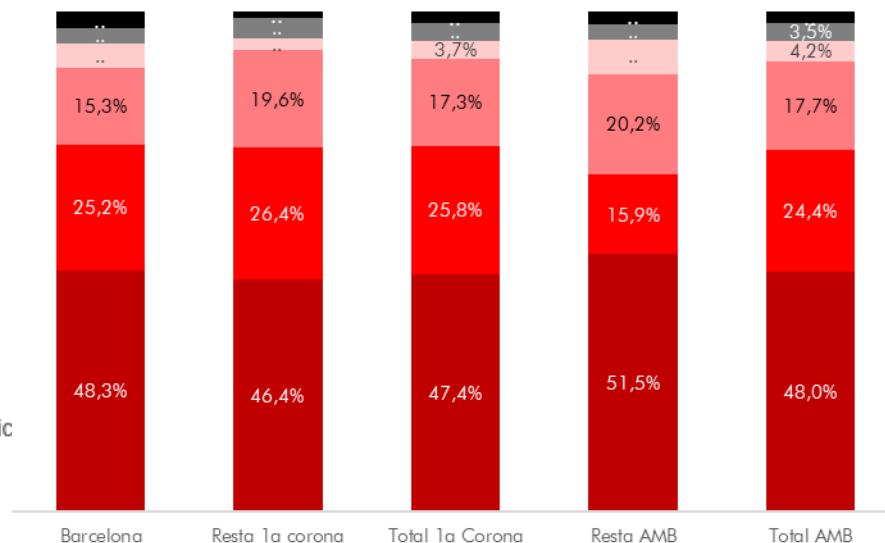
4.1. Dades generals

Afectes en els desplaçaments diaris de l'increment dels preus dels combustibles



- Com més allunyats de Barcelona, les persones declaren està més afectades per l'increment de preus dels combustibles, arribant al 29,4% a la resta de l'AMB. Al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona les persones que declaren està afectades és de gairebé el 24%.

Corones



- Els principals afectes de l'increment de preus que declaren és el menor ús del vehicle privat, seguit d'un major ús del transport públic, més important a Barcelona i la primera corona metropolitana.

- Utilitzo menys el transport privat
- Utilitzo més els modes no motoritzats
- He començat a utilitzar el transport públic
- Utilitzo més el transport públic
- Comparteixo vehicle privat
- Altres

LA MOBILITAT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DE LES PERSONES RESIDENTS A L'ÀMBIT DEL SIMMB

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

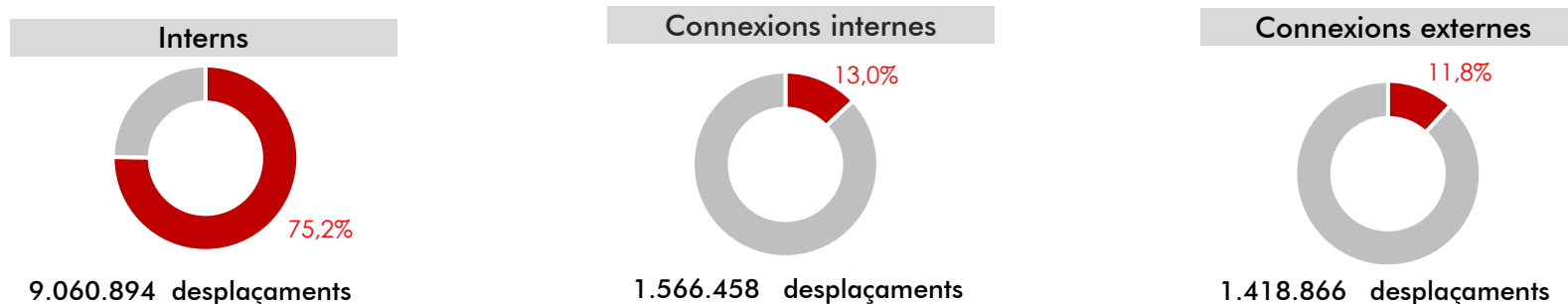
1.1. Tipus de fluxos

- A continuació s'analitzen les dinàmiques territorials en dia feiner de la mobilitat a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, tenint en compte els desplaçaments de les persones residents a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).
- Els àmbits territorials de referència a l'àrea metropolitana de Barcelona són: **Barcelona, la resta de la primera corona metropolitana i la segona corona metropolitana.**
- Els tipus de desplaçaments analitzats són:
 - **Desplaçaments interns:** aquells amb origen i destinació al mateix àmbit territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona.
 - **Desplaçaments de connexió interior:** es tracta de desplaçaments interns a l'àrea metropolitana de Barcelona, que tenen l'origen i la destinació en diferents àmbits territorials d'aquest territori.
 - **Desplaçaments de connexió exterior:** es tracta de desplaçaments amb origen a l'àrea metropolitana de Barcelona i destinació fora d'aquest territori, o viceversa.

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

- Les persones residents al SIMMB fan un total de 12,0 milions de desplaçaments en dia feiner a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Dels més de 12 milions de fluxos són majoritaris els desplaçaments interns (75,2%).
 - La mobilitat interna a la ciutat de Barcelona és la de major intensitat: s'hi fan més de 5 milions de desplaçaments en dia feiner.
 - En les connexions internes, destaquen les relacions de Barcelona amb la resta de la primera corona metropolitana, i viceversa. Engloben 0,57 milions de desplaçaments per sentit.
 - En els fluxos de connexió exterior, són destacades les connexions entre Barcelona ciutat i l'àmbit de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, i viceversa.



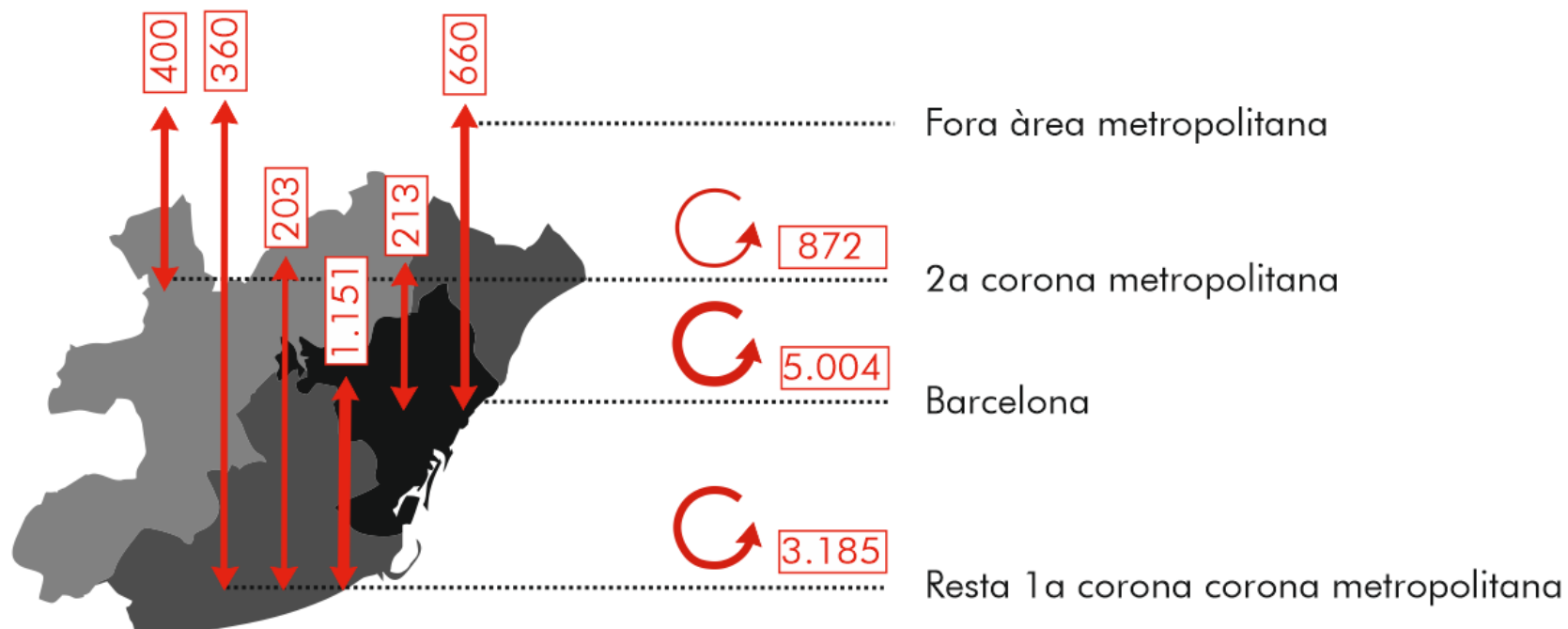
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	5.003.909	578.644	102.871	337.507	6.022.931
Resta 1a corona metropolitana	572.451	3.185.292	101.313	181.211	4.040.267
2a corona metropolitana	109.913	101.266	871.693	196.586	1.279.458
Fora àrea metropolitana de Barcelona	322.170	178.210	203.182	-	703.562
Total	6.008.443	4.043.413	1.279.059	715.305	12.046.220

* Hi ha un individu que no detalla la destinació, que s'ha classificat com a Fora AMB

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.1. Tipus de fluxos

Desplaçaments interns i connexions



(Desplaçaments expressats en milers)

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.2. Motiu del desplaçament

- Els fluxos interns a cada àmbit per motius personals (anades i tornades) són més elevats que els ocasionats per motius ocupacionals i tornades ocupacionals.
- En canvi, la mobilitat ocupacional pren més importància en els fluxos connectius entre els àmbits.

Mobilitat ocupacional i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.335.478	341.484	67.468	222.982	1.967.412
Resta 1a corona metropolitana	357.190	598.532	53.171	111.242	1.120.135
2a corona metropolitana	74.519	55.885	147.926	114.658	392.989
Fora àrea metropolitana de Barcelona	228.933	124.592	126.896	-	480.421
Total	1.996.121	1.120.493	395.461	448.882	3.960.957

Mobilitat personal i tornada a casa

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	3.668.431	237.160	35.403	114.526	4.055.520
Resta 1a corona metropolitana	215.260	2.586.761	48.142	69.969	2.920.132
2a corona metropolitana	35.393	45.381	723.767	81.928	886.469
Fora àrea metropolitana de Barcelona	93.237	53.618	76.286	-	223.141
Total	4.012.322	2.922.920	883.598	266.423	8.085.263

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

- La matriu d'òrgens i destinacions segons el mode de transport utilitzat en el desplaçament mostra que:
 - Els fluxos més importants són de caràcter intern a la 1a corona (Barcelona i resta 1a CM) i fets en modes de mobilitat activa. De fet, existeixen poques relacions connectives fetes en modes actius.
 - El transport públic és rellevant en els desplaçaments interns a Barcelona i en les relacions d'aquesta ciutat amb la resta de la 1a corona metropolitana i de fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.
 - Comparativament amb el transport públic, el transport privat pren importància en les relacions internes fora de Barcelona ciutat, i en les connexions amb la 2a corona metropolitana i fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Mobilitat activa

Connexions	Total
Dins el mateix àmbit de residència	
Barcelona-Barcelona	3.178.301
Resta 1a corona-Resta 1a corona	2.199.458
2a corona-2a corona	535.655
Entre diferents àmbits de residència	
Resta 1a corona-Barcelona	58.490
Barcelona-Resta 1a corona	54.378
2a corona metropolitana-Fora (i viceversa)	26.700
Altres	23.055
Total	6.076.037

Transport públic

Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	1.173.363	282.244	44.134	138.210	1.637.951
Resta 1a corona metropolitana	276.877	334.269	16.854	32.593	660.593
2a corona metropolitana	46.189	16.796	26.897	26.889	116.771
Fora àrea metropolitana de Barcelona	140.055	31.549	26.484	-	198.088
Total	1.636.484	664.858	114.369	197.692	2.613.403

Transport privat

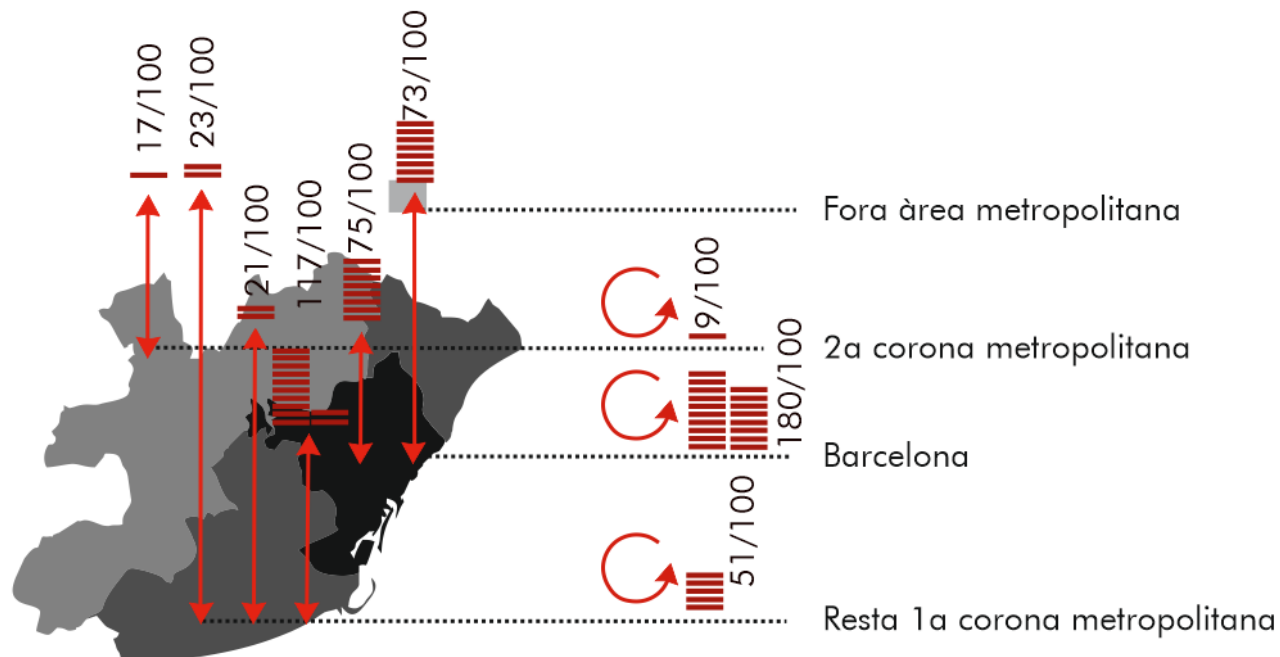
Orígens	Destinacions				Total
	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Fora àrea metropolitana de Barcelona	
Barcelona	652.244	242.023	57.858	197.795	1.149.920
Resta 1a corona metropolitana	237.083	651.565	79.652	143.759	1.112.059
2a corona metropolitana	63.117	80.052	309.141	156.459	608.769
Fora àrea metropolitana de Barcelona	181.313	141.482	163.236	-	486.031
Total	1.133.757	1.115.122	609.887	498.013	3.356.779

1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.1 Ràtio transport públic/transport privat

- La ràtio entre el transport públic i el transport privat mostra:
 - Les úniques relacions de mobilitat on el pes del transport públic és major que el transport privat és en la mobilitat interna a Barcelona i la de Barcelona amb la resta de la 1a corona.
 - En la resta de fluxos, el transport privat té un major pes que el transport públic.



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

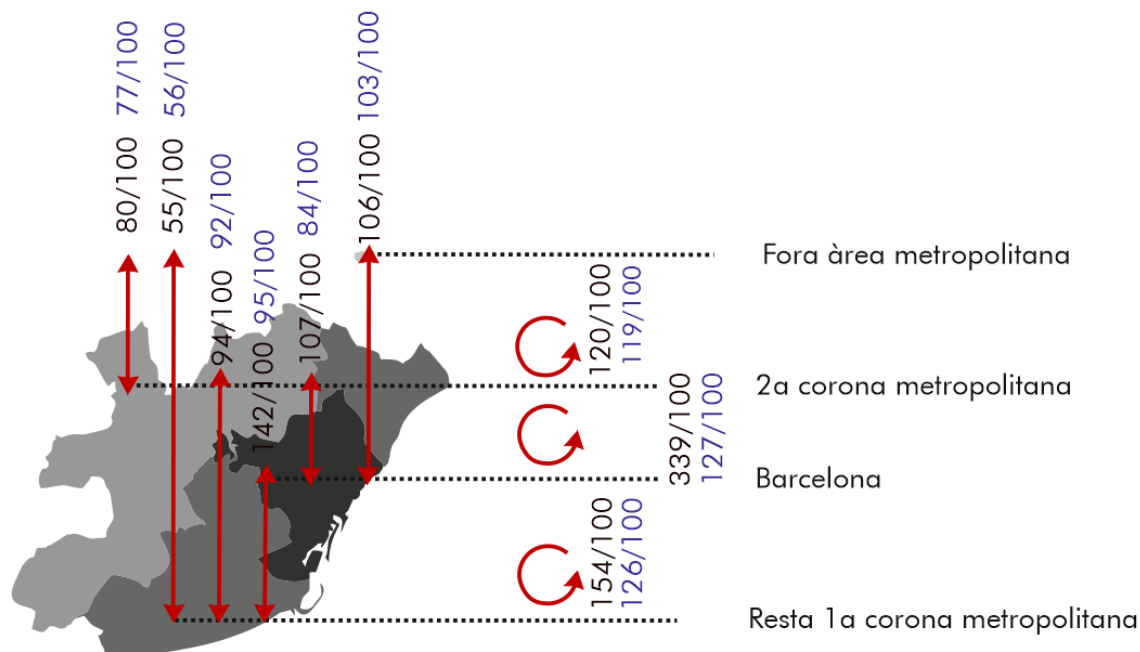
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.2. Característiques del parc de vehicles circulant

- En els fluxos de connexió, hi ha un major nombre de desplaçaments en cotxes de gasoil que de benzina, mentre que en els desplaçaments interns a les corones metropolitanes la ràtio s'inverteix.
- En els desplaçaments interns de la ciutat de Barcelona, els vehicles de benzina tripliquen els de gasoil.

Ràtio benzina/gasoil en els desplaçaments en vehicle privat



56/100 Ràtio de cotxes

56/100 Ràtio de vehicles (cotxes, motos, camió, ciclomotor i furgoneta)

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

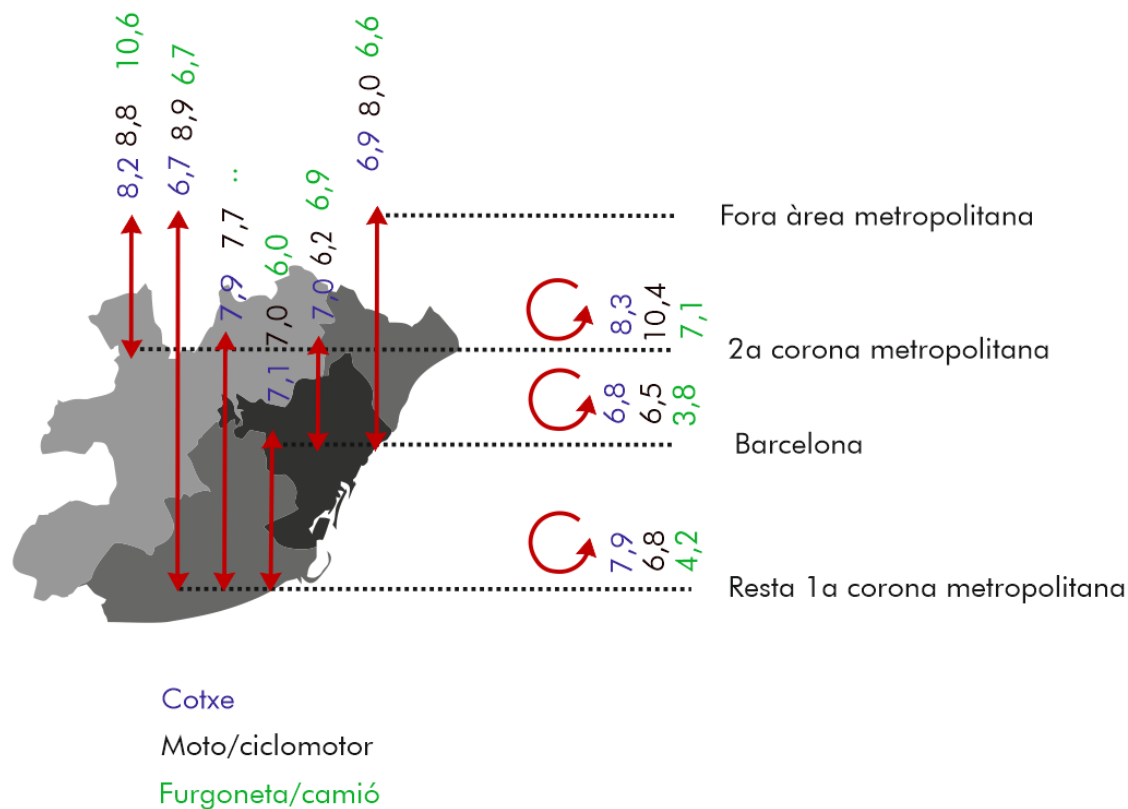
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.3. Mode de transport

1.3.3. Característiques del parc de vehicles circulant

- L'antiguitat dels vehicles varia en funció del tipus de flux i el tipus de vehicle.
- L'antiguitat mitjana dels cotxes és de 7,4 anys, de les motos/ciclomotors de 6,9 anys i de les furgonetes/camions de 5,9 anys.

Antiguitat del cotxe, de la moto i de la furgoneta/camió



1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.4. Autocontenció

- L'autocontenció es pot definir com el percentatge de desplaçaments realitzats per la població resident que tenen com origen i destinació el propi àmbit de residència. Es pot calcular des de la perspectiva del municipi, comarca o corona de residència.
- L'autocontenció municipal** a la ciutat de Barcelona és la major en comparació a la resta d'àmbits, el 85,7% dels desplaçaments de les persones residents es fan dins de la ciutat. No succeeix el mateix amb la resta de persones residents a la 1a corona metropolitana i els i les residents a la 2a corona metropolitana, on aquesta proporció és menor (57,3% i 54,1% respectivament).

Corona	Autocontenció municipal		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	96,5%	81,7%	58,0%
Resta 1a corona metropolitana	85,7%	20,6%	25,5%
Total 1a corona metropolitana	91,9%	58,5%	41,2%
2a corona metropolitana	88,2%	12,8%	32,2%
Total àrea metropolitana Barcelona	91,6%	55,8%	39,2%

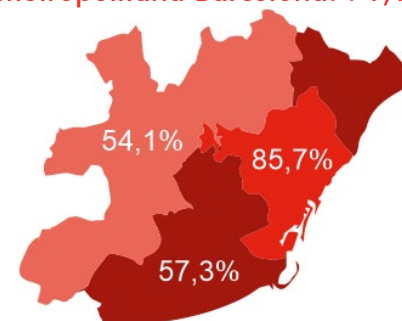
- L'autocontenció per àmbit de residència:** en termes generals, el 78,3% de la mobilitat de les persones residents a l'àrea metropolitana de Barcelona és interna al seu subàmbit de residència.

Corona	Autocontenció per àmbit de residència		
	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat
Barcelona	96,5%	81,7%	58,0%
Resta 1a corona metropolitana	93,3%	40,0%	55,3%
Total 1a corona metropolitana	95,2%	65,9%	56,6%
2a corona metropolitana	92,8%	19,5%	47,8%
Total àrea metropolitana Barcelona	94,9%	63,1%	54,6%

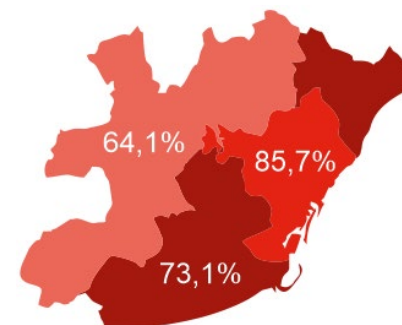
Desplaçaments interns (R=O=D)

Total desplaçaments

Autocontenció municipal àrea metropolitana Barcelona: 71,1%



Autocontenció per corona de residència àrea metropolitana de Barcelona: 78,3%



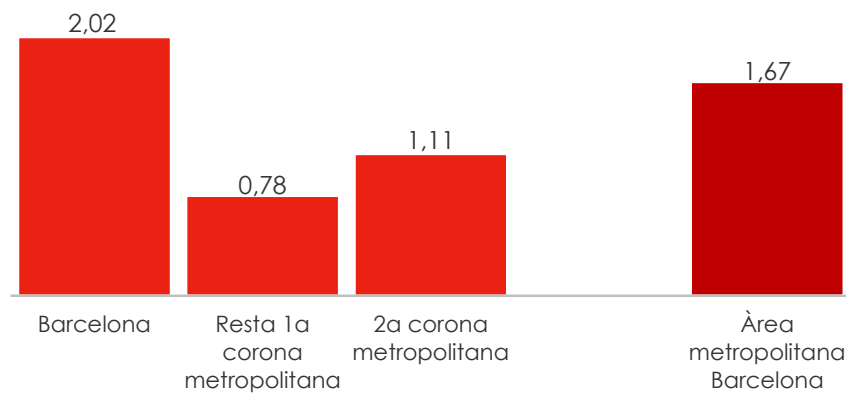
1. Dinàmiques territorials de la mobilitat

1.5. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

- La ràtio d'atracció i emissió (RAE) és un indicador utilitzat per conèixer les relacions d'un àmbit territorial amb la resta. Així, la RAE permet classificar els àmbits com a receptors o generadors de desplaçaments. És el quocient entre el nombre de desplaçaments atrets i el nombre de desplaçaments emesos. Valors inferiors a 1 indiquen que l'àmbit és emissor i valors per sobre d'1 que és receptor.

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

- El territori de l'àrea metropolitana de Barcelona que atrau més desplaçaments és la ciutat de Barcelona, amb un valor de 2,02. El conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona té una RAE també atractiva, de 1,67, així com els 18 municipis de la segona corona metropolitana que pren un valor d'1,11. El territori conformat pels 17 municipis a l'entorn de Barcelona ciutat (resta 1a corona metropolitana) són més emissors de mobilitat que receptors.



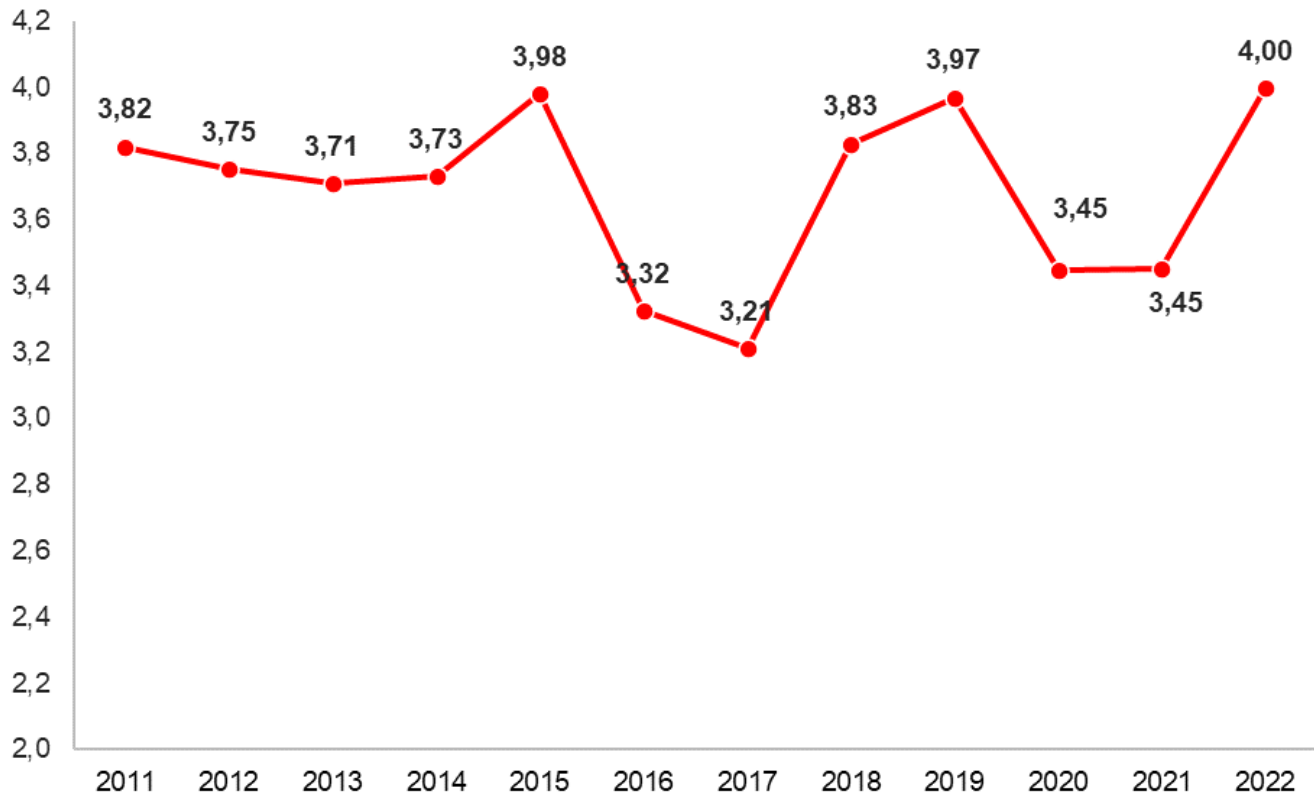
COMPARATIVA TEMPORAL

1.1. Presentació

- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2011-2022, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes edicions de l'enquesta. Tot i que la comparativa és dels darrers 11 anys, a continuació s'expliquen els canvis metodològics de l'EMEF des dels seus inicis.
- L'àmbit territorial de residència considerat ha estat diferent segons el període temporal, tenint en compte que des de l'any 2011 la mostra es dissenya per tal que l'àrea metropolitana de Barcelona pugui tenir un tractament específic.
 - Període 2005-2010: residents a la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (18 municipis)
 - Període 2011-2022: residents a l'àrea metropolitana de Barcelona (36 municipis)
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013. En aquesta edició 2022, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2022.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
- En l'edició del 2006, les dades de l'EMEF, corresponen a la primera onada del treball de camp de l'EMQ 2006.
 - Per tal de fer comparables les dades de l'EMEF amb l'EMQ 2006, en les dades utilitzades de l'EMQ només es consideren els desplaçaments realitzats per la població de 16 i més anys en dia feiner.

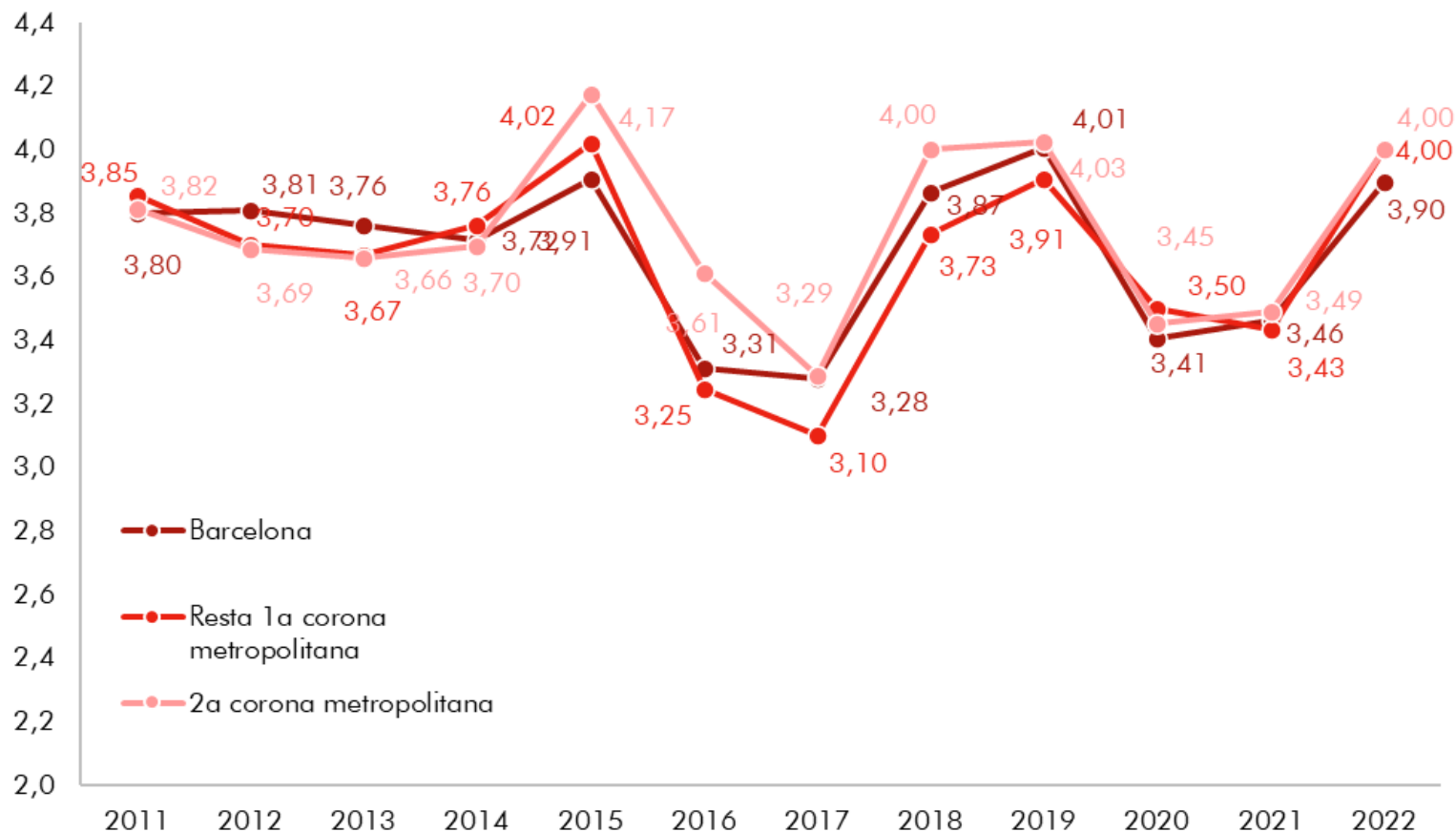
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona (total població)



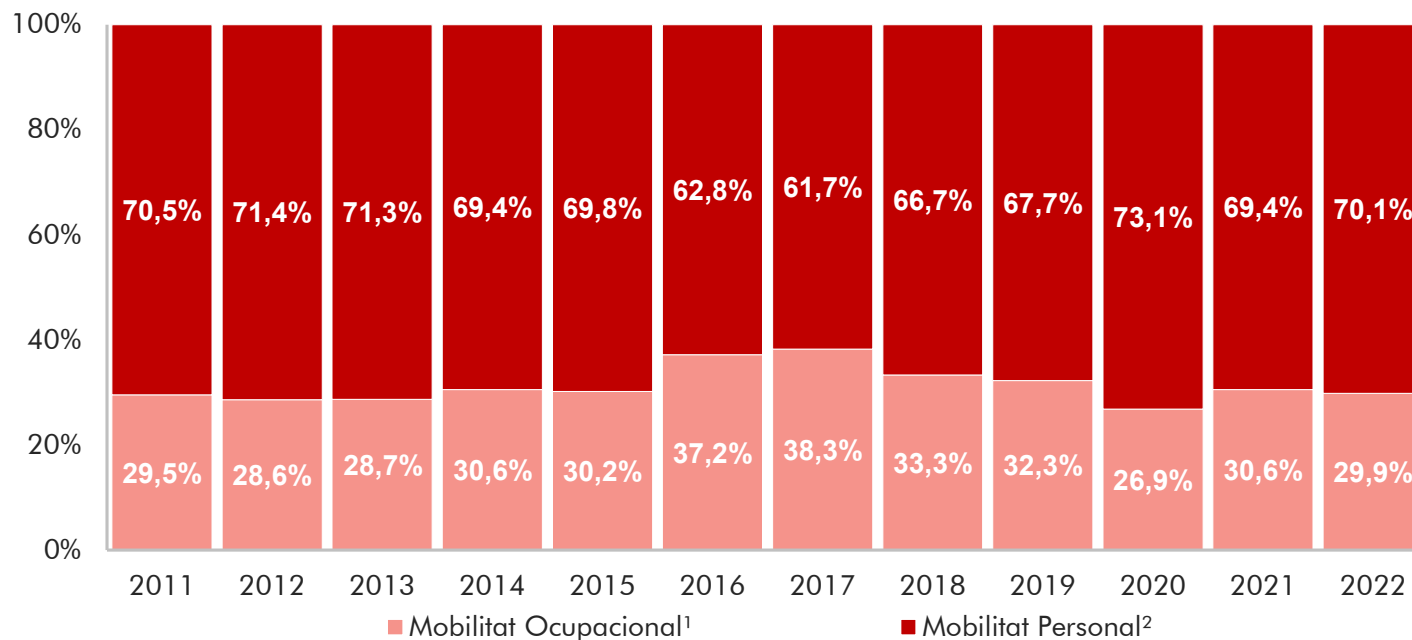
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Mitjana de desplaçaments per persona (total població)



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament

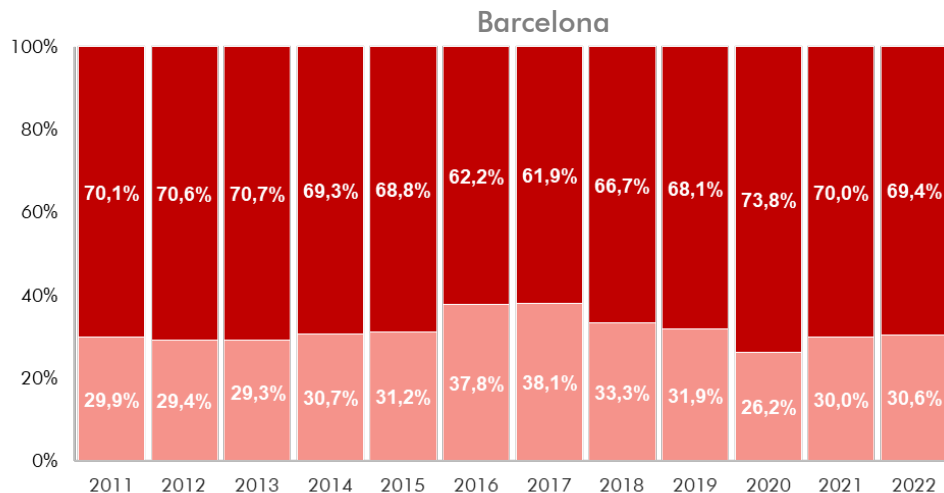


¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

1.2. Principals indicadors de mobilitat

Motiu de desplaçament



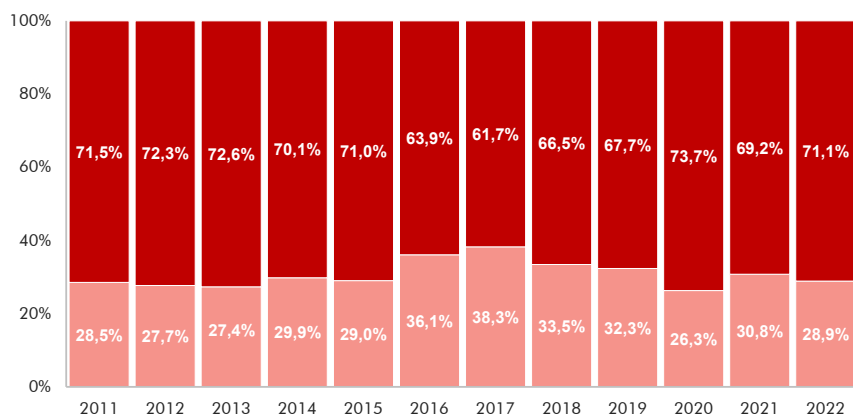
Mobilitat Ocupacional¹

Mobilitat Personal²

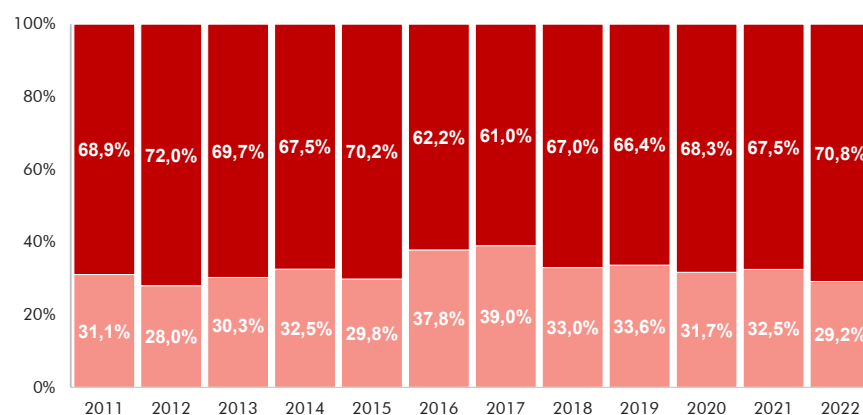
¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

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

Resta primera corona metropolitana

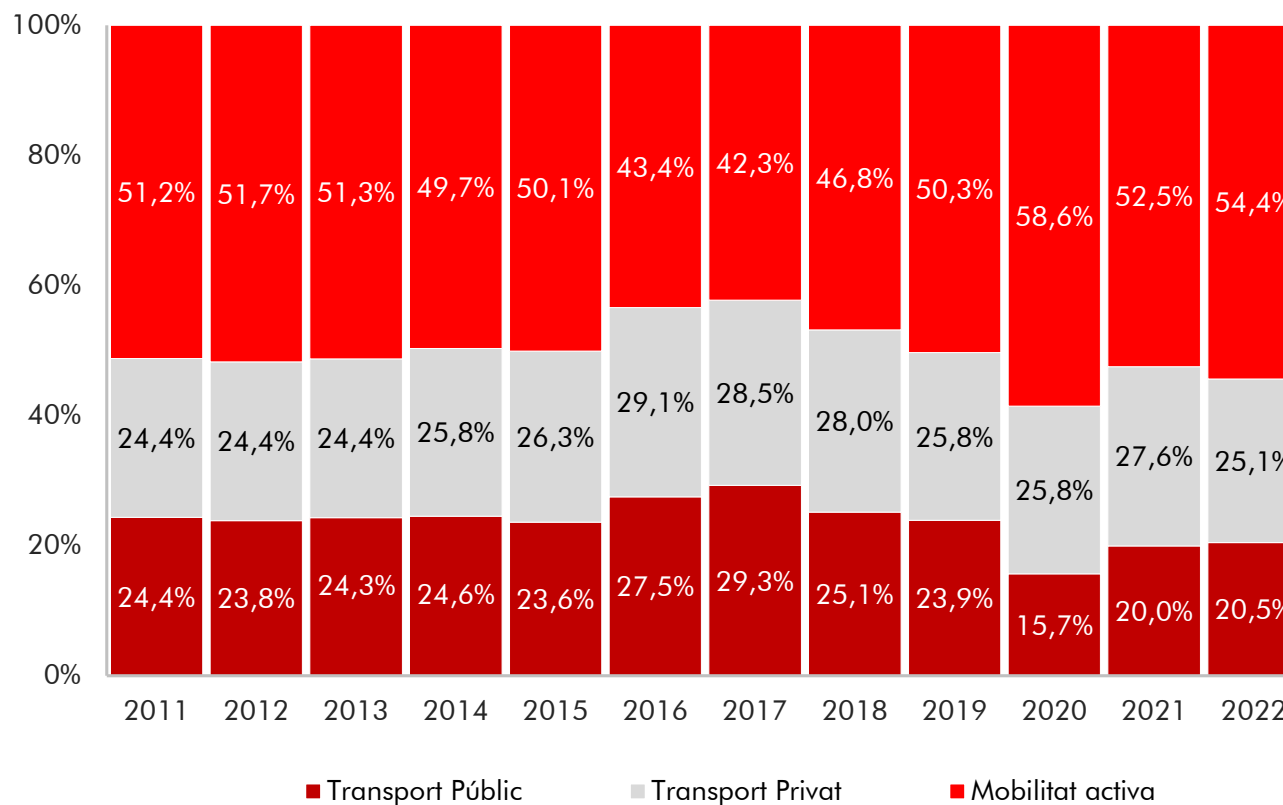


Segona corona metropolitana



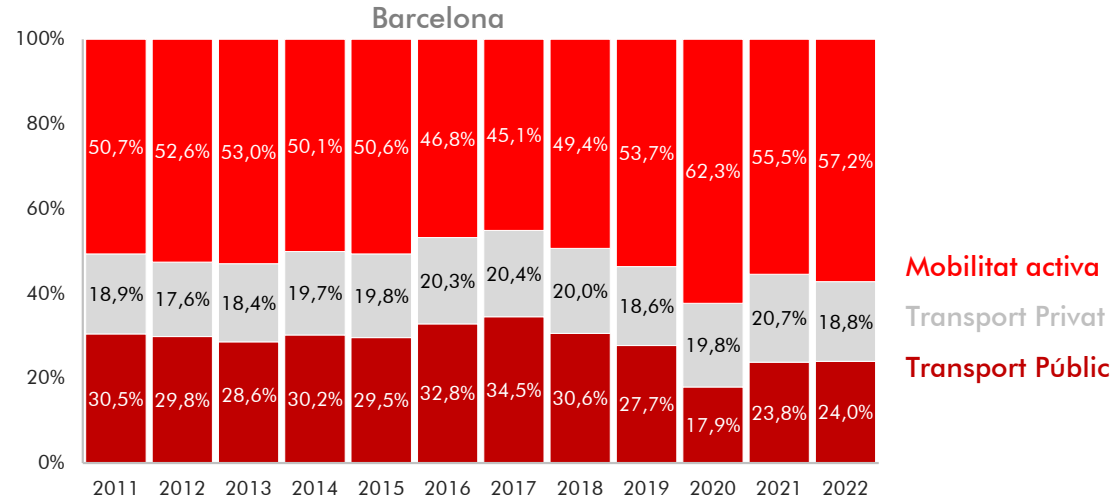
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Repartiment modal

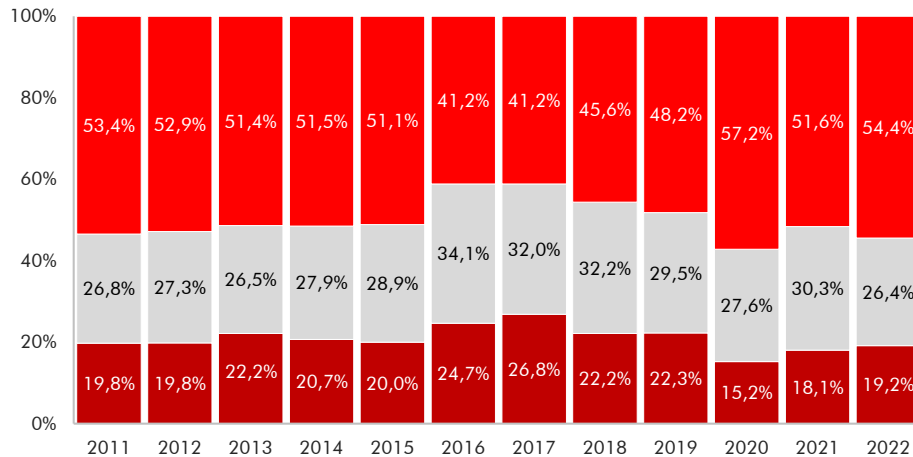


1.2. Principals indicadors de mobilitat

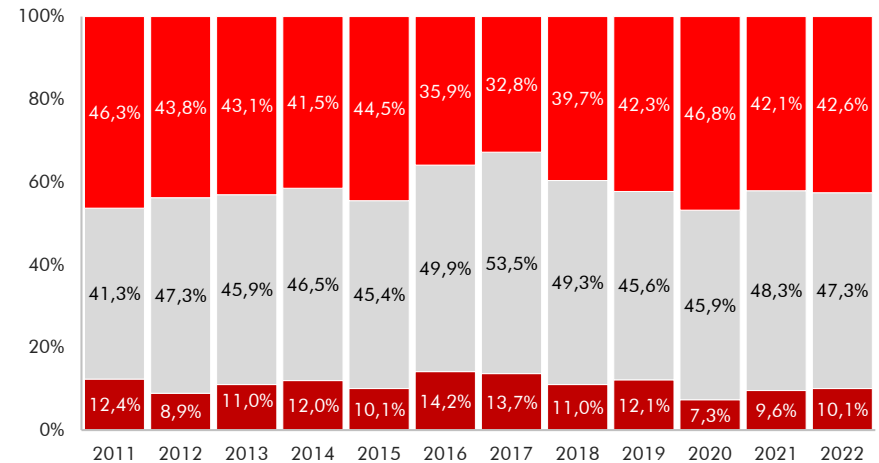
Repartiment modal



Resta primera corona metropolitana



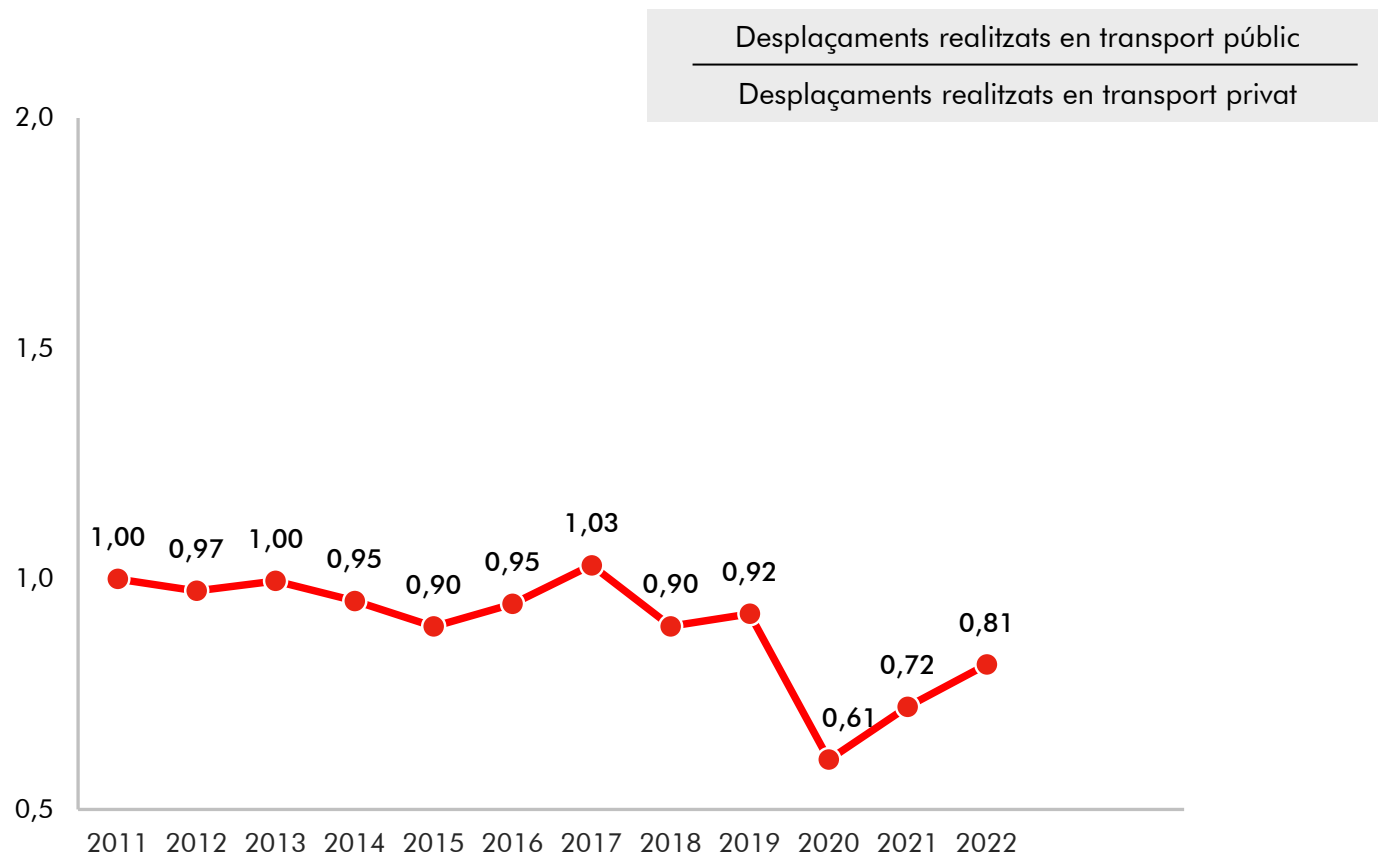
Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

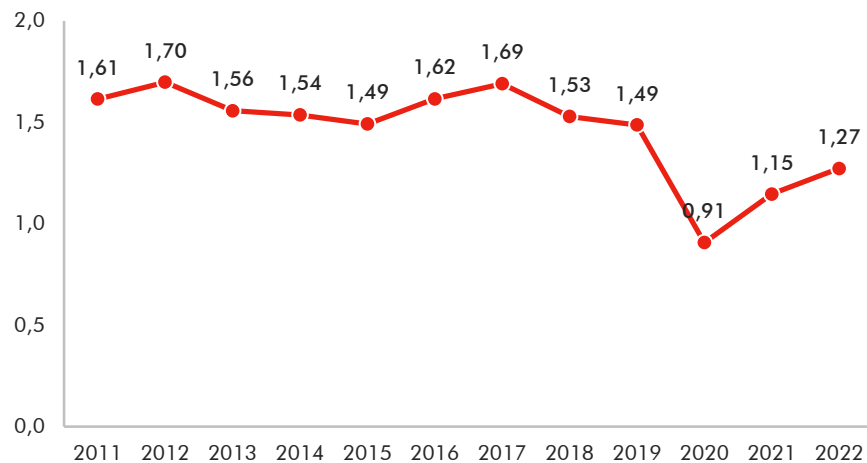
- La ràtio entre transport públic i transport privat permet analitzar la relació entre els modes motoritzats. L'obtenció de valors inferiors a 1 denota el predomini del transport privat, mentre valors per sobre d'1 manifesten el predomini del transport públic.



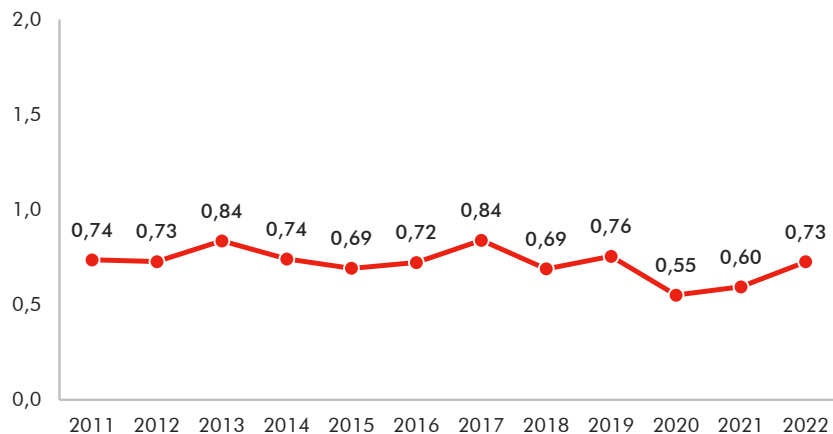
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio transport públic/transport privat

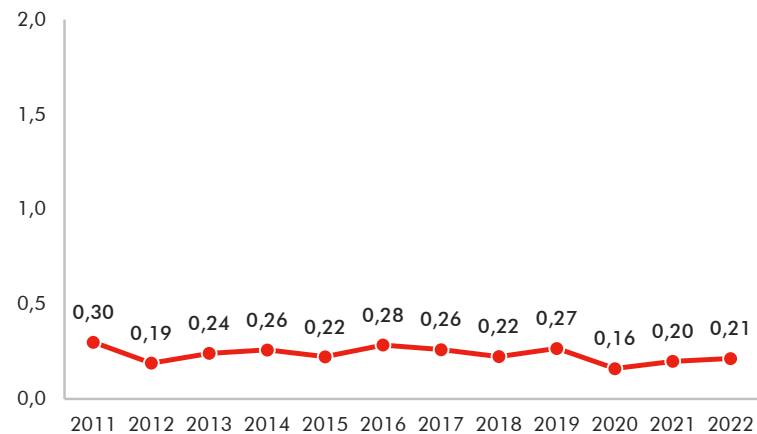
Barcelona



Resta primera corona metropolitana



Segona corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ocupació del cotxe

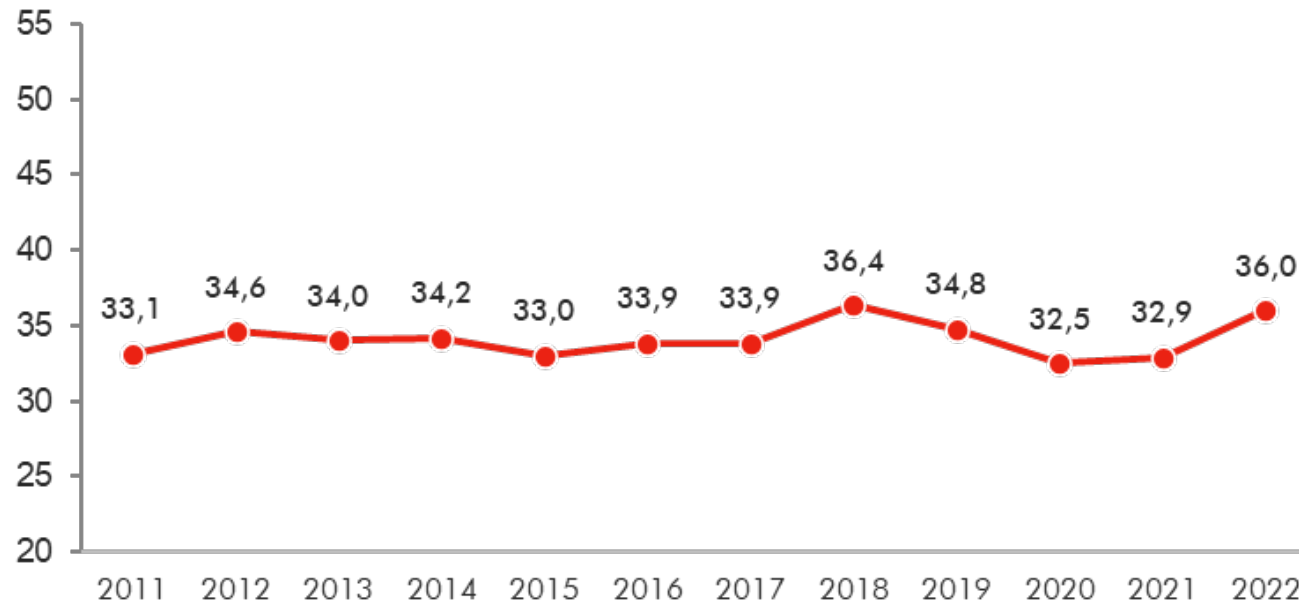
Ocupació calculada dels vehicles: estimació de l'ocupació dels vehicles entesa com la relació entre el total de viatges (suma dels conductors i acompanyants) respecte dels viatges com a conductor.

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

COTXE	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ocupació calculada	1,20	1,25	1,22	1,18	1,18	1,16	1,15	1,19	1,20	1,21	1,20	1,23
Ocupació declarada	1,68	1,74	1,71	1,65	1,64	1,62	1,63	1,64	1,66	1,61	1,60	1,66

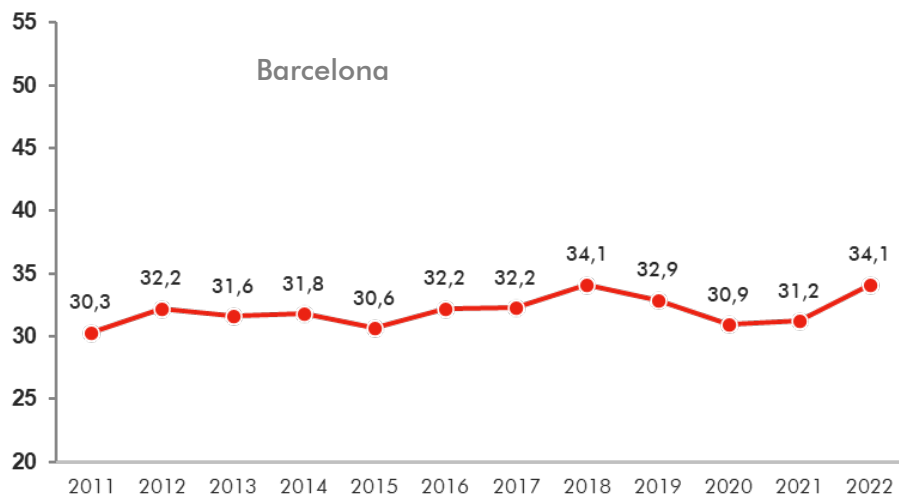
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



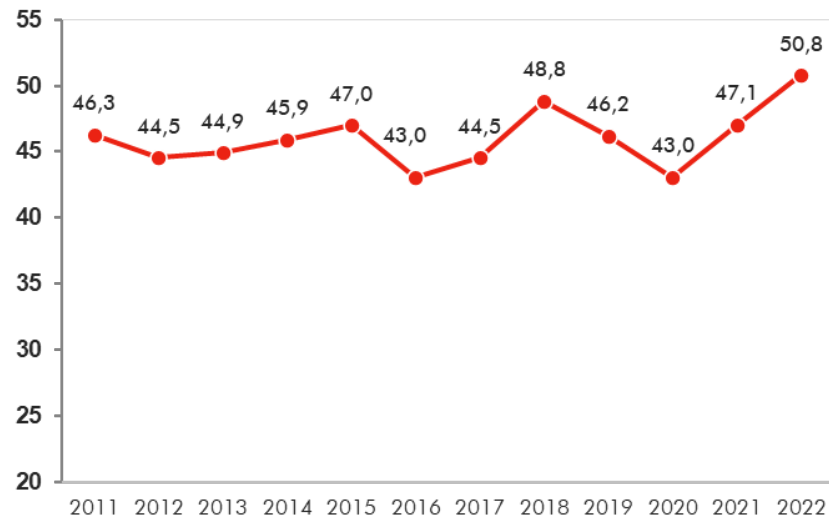
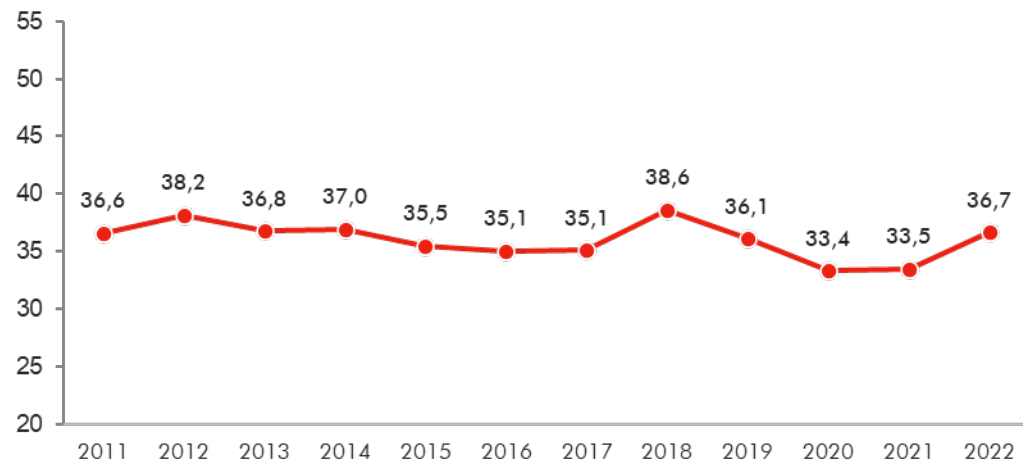
1.2. Principals indicadors de mobilitat

Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic



Segona corona metropolitana

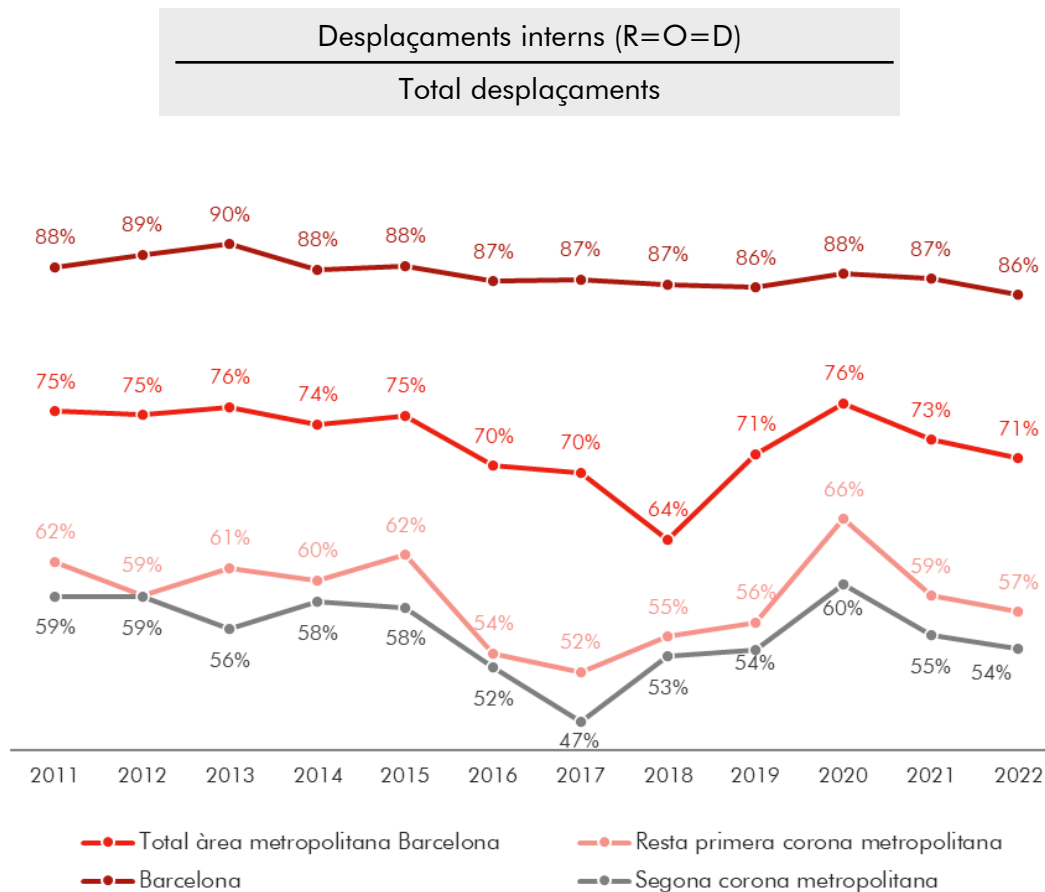
Resta primera corona metropolitana



1.2. Principals indicadors de mobilitat

Autocontenció municipal

- L'**autocontenció municipal** mesura el percentatge de desplaçaments que tenen com a origen i destinació el propi municipi de residència, respecte el total de desplaçaments realitzats.

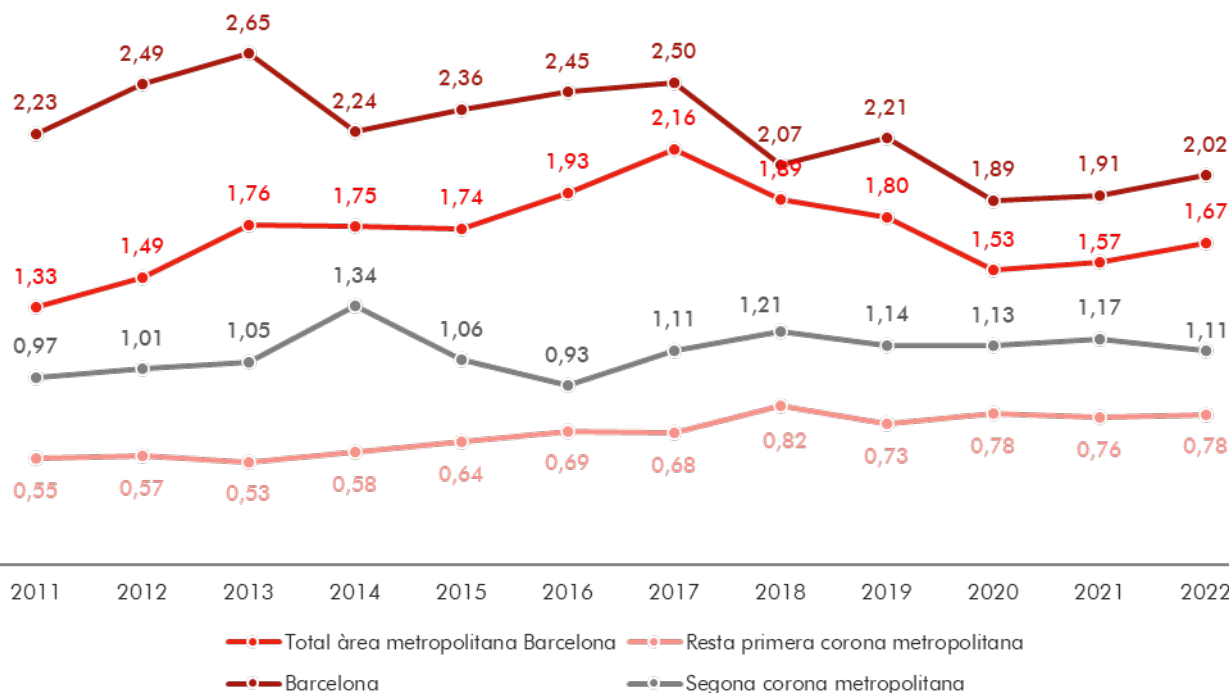


1.2. Principals indicadors de mobilitat

Ràtio atracció i emissió (RAE)

- La ràtio d'atracció i emissió (RAE) permet classificar els diversos àmbits com a receptors o com a 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 atraient.

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



FITXA TÈCNICA

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

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

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

Recollida informació. Entrevista telefònica amb metodologia CATI (9.003), entrevista autoadministrada per internet amb la metodologia CAWI (1.148).

Treball de camp. Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública SL (GESOP)

Període d'enquestació (incloent retrucades). 1a onada: del 3 de maig al 11 de juny de 2022. 2a onada: del 28 de setembre al 8 de novembre de 2022.

Ponderació. A partir del padró municipal a 1 de gener de 2022.

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

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

Àmbit	Mostra EMEF22	Error
Barcelona	2.224	2,1%
Resta 1a corona	1.763	2,4%
TOTAL 1a corona	3.987	1,6%
Segona corona AMB	1.208	2,9%
TOTAL AMB	5.195	1,4%
Resta RMB	2.955	1,8%
TOTAL RMB	8.150	1,1%
Resta SIMMB	2.001	2,2%
TOTAL SIMMB	10.151	1,0%

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

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

Mode de transport:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

QÜESTIONARI



Questionari EMEF 2022

0a. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU

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

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

Si P0b > 1
Tantes files com persones de la P0b

0c. SEXE I EDAT DE CADA PERSONA

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

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL? (El que hi ha entre parèntesi no l'legir)

- Treballa (activa ocupada, ERTO total o parcial/baixes/excedències)
- Està a l'atur, busca feina (actiu en atur, ERO)
- Jubilat/da / pensionista
- Pre-jubilat/da
- Tasques de la llar
- Estudiant
- Altres especificar (P.ex: rendistes)

FILTRE à Totes les persones excepte treballadores (P1a=1) i jubilades / pensionistes /persones de 75 anys i més (P1a=3)
P1a=3 i edat<75 o P1a=2/4/5/6/7

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

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

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

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

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

FILTRE à Només per a actives ocupades (P1a=1)

P1d. ENS HA DIT QUE TREBALLAVA, VOSTRE ÉS...

- Treballadora per compte pròpia/autònom
- Treballadora per compte alie
- Treballadora del sector públic (funcionaria)
- Altres. Especificar:

99. NS/NC

MOBILITAT

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

1. Sí 2.- No ¼@P2b. Per quin motiu no va sortir vostè de casa?

- Malaltia/Discapacitat (P7)
- Va treballar/estudiar al domicili (P7)
- Estava de vacances (P7)
- Edat (jubilada...) (P7)
- No calia/no va voler sortir (P7)
- Tomava d'algun lloc (P2d)
- Està en ERTO total o parcial (P7)
- Relacionat amb la covid-19: quarantena, por, infectat, persona de risc... (P7)
- Altres. Especifica (P7)
- NS/NC (P7)



DESPLAÇAMENTS

FILTRE à Només les persones que han sortit de casa

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

P2d. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BÉ SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT?

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

P2e. QUANTS D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS VAN SER PER MOTIUS LABORALS? (Comptem aquí desplaçaments per raons de feina, tant els que puguem fer-se per amar al treball, com anar a gestions de treball, anar a una reunió).

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

P2f. ENS HA DIT QUE AHIR (o el darrer dia laborable) VA FER XX (recuperar de P2e) DESPLAÇAMENTS PROFESSIONALS.

P2f_1. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Sí 2. No

P2f_2. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Sí 2. No

P2g. CALCULAR ELS DESPLAÇAMENTS MOTIU NO LABORAL, SEGONS LES RESPOSTES (P2d, P2e i P2f)

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

P3. ENS POT DIR, PER ORDRE, ELS DESPLAÇAMENTS QUE VA FER, INDICANT-NOS PRIMER, EL MOTIU I EL LLOC A ON HA ANAT (adreça o lloc d'interès de tots els desplaçaments)?

FER TOTES LES PREGUNTES PERÒ NO ESPECIFICAR-HO A L'ANUNCIAT

MOTIU	A ON (Adreça exacte)	HORA DINICI	TEMPS EN MINUTS	MITJA 1	MITJA 2	MITJA 3	Ocupació	APARCAMENT	ANTIGUITAT	COMBUSTIBLE
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

... (preveu espai fins a 15 desplaçaments)

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

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

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

Lloc de destinació de cada desplaçament: adreça concreta.

En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU				CODIFICACIÓ MITJA											
1. Domicili	2. Altres llocs on dormir	3. Anar a la feina	4. Estudis	5. Compres quotidianes	6. Compres ocasionals o no quotidianes	7. Metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions, Hospitals (per visitar-se vostè)	8. Visitar amig/a familiar (sense quedar-se a dormir)	12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports	13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci)	14. Sense destinació fixe, passejar	15. Segona residència	16. Tenir cura d'alguna persona (gent gran nens/es...)	17. Recollir paquets de comerç-e	18. Acompanyar/recollir persones menors d'edat	19. Altres motius. Especificar <input type="text"/>
9. Gestions de treball (fora seu habitual)															



A. AL CARRER
1. Sí
A. Pagant (zona blava, verda, altres colors)
B. Sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona residents, c/ó gratuïta per l'hora, inclos descampat)
2. No

B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)
3. Sí
A. Pagant
B. Sense pagar o lliure
4. No

C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEADES, PER A CLIENTES...)
5. Sí
A. Pagant
B. Sense pagar o lliure
6. No

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

APARCAMENT BICICLETA
A. AL CARRER
El que està () són exemples, hi poden haver altres noms
1. Sí
A. Obert pagant (Vadecty)
B. Tancat pagant (Bicibox, BCN-BSM, Bictancats-FGC, PVerde)
C. Obert sense pagar o lliure (en ancoratges)
D. Tancat sense pagar (municipals)
E. Estacions de bicicleta compartides (Bicing, eBicibox)
B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS...)
2. Sí
A. Pagant (Bicibox, BCN-BSM, Bictancats-FGC, PVerde)
B. Sense pagar o lliure
B. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ (PER A EMPLEADES, PER A CLIENTES...)
3. Sí
A. Pagant
B. Sense pagar o lliure
D. ALTRES
4. Propietat, lloguer, concessió (a casa, a botica o similar)
5. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càrrega
6. No aparca, només para un moment
17. Me'temporta amb mi (dins de casa, la feina...)
98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE à Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 11

P30. EL SERVEI DE TAXI ERA:

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

FILTRE à Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 12

P3P_1. AQUEST COTXE ERA:

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

FILTRE à Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 13

P3P_2. AQUEST COTXE ERA:

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

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

P3Q_1. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:

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

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

P3Q_2. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:

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

FILTRE à Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 17

P3R. AQUESTA BICICLETA ERA:

1. Bicycloleta mecànica privada 2. Bicycloleta elèctrica privada 3. Bicycloleta compartida (DonkeyRepublic, RideMovi...)
4. Bicing mecànic 5. Bicing elèctric 6. E-Bicibox 7. De més d'un tipus (NO LLEGIR)

FILTRE à Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 19

P3S. AQUEST PATINET O GINY ERA:

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



FILTRE à Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 (P1a recodificada =1) i/o P1a=6
En el cas que hagi respòs P1a=1 ha de sortir un avís dient: l'enquestada ha dit que és _____ (P1a) i va treballar 1 hora la setmana passada

P3T. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS _____ (P1a) I NO HA INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS/ D'ESTUDIS. AIÒ ÉS CORRECTE?

FILTRE à No preguntar si: P1a#1 i P1B=1
Si P1a=6 no han de sortir opcions 4, 5 i 6

1. Sí, perquè treballa o estudia a casa (->P2c) 4. Nomes va treballar unes hores, 97. No, no és correcte @CORREGIR P3
treballa dies puntuals i ahir no

2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances 5. Venia de treballar 98. Altres. Especificar _____ 99. NS/NC
3. Sí, estava de baixa, estava malalt/a 6. Està en EERTO total o parcial

ALTA MOBILITAT LABORAL
FILTRE à Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina.

P4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONI:

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

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

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

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

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

P5a. QUI ÉS EL PROPIETARI D'AQUEST VEHICLE?

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

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

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

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

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

1. Sí 2. No



FILTRE à Per a les persones que han contestat que sí és possible a P8c (P8c=1 o 2)
P13. ENS HA DIT QUE CANVIARÀ DE MITJÀ DE TRANSPORT A PARTIR DEL GÈNER DE 2023, HO FARÀ PER ALGUNA D'AQUESTES RAONS?

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

TOTHOM

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

FILTRE à Només si P8b utilitza algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P8b alguna resposta >4, excepte P8b=19 i P8b=20)

En cas d'empat entre mitjans de transport públic a prioritzar Renfe (rodalies i regional) o així aleatoriament

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

Franja horària	P13	P14
1. Abans de les 6h.	1	<input type="checkbox"/>
2. De 6h. a 6:59h.	2	<input type="checkbox"/>
3. De 7h. a 7:59h.	3	<input type="checkbox"/>
4. De 8h. a 8:59h.	4	<input type="checkbox"/>
5. De 9h. a 9:59h.	5	<input type="checkbox"/>
6. De 10h. a 10:59h.	6	<input type="checkbox"/>
7. De 11h. a 11:59h.	7	<input type="checkbox"/>
8. De 12h. a 12:59h.	8	<input type="checkbox"/>
9. De 13h. a 13:59h.	9	<input type="checkbox"/>
10. De 14h. a 14:59h.	10	<input type="checkbox"/>
11. De 15h. a 15:59h.	11	<input type="checkbox"/>
12. De 16h. a 16:59h.	12	<input type="checkbox"/>
13. De 17h. a 17:59h.	13	<input type="checkbox"/>
14. De 18h. a 18:59h.	14	<input type="checkbox"/>
15. De 19h. a 19:59h.	15	<input type="checkbox"/>
16. De 20h. a 20:59h.	16	<input type="checkbox"/>
17. De 21h. a 21:59h.	17	<input type="checkbox"/>
18. De 22h. a 22:59h.	18	<input type="checkbox"/>
19. De 23h. a 24h.	19	<input type="checkbox"/>
20. No tinc hora (no llegir)	20	<input type="checkbox"/>
99-NS/NC	99	<input type="checkbox"/>

FILTRE à Només per les respostes marcades a P14

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

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

FILTRE a P8b 11-19a0

P16a. QUIN TÍTOL DE TRANSPORT PÚBLIC FA SERVIR HABITUALMENT, ARA? (No llegir)

- T-Casual
- T-Usual
- T-Jove; Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats
- T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució
- T-Grup
- T-verda
- Títols propis Renfe (gratuïts)
- Títols propis altres operadors
- T-Familiar
- T-16 (només si edat=16)
- Bitllet senzill
99. Altres, Especificar

7

EMEF 2022. Questionari



99. NS/NC

FILTRE si P16a= 1, 2, 3, 9, i/o 10

P16b. EL SUPORT D'AQUEST TÍTOL DE TRANSPORT ÉS LA T-MOBILITAT:

1. Sí 2. No

FILTRE si P16a=7

P16c. FA SERVIR ALGUN ALTRE TÍTOL DE TRANSPORT PÚBLIC?

1. Sí 2. No

FILTRE si P16c=1

P16d. QUIN ÉS AQUEST ALTRE TÍTOL DE TRANSPORT PÚBLIC?

- T-Casual
- T-Usual
- T-Jove; Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats
- T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució
- T-Grup
- T-verda
- Títols propis altres operadors
- T-Familiar
- T-16 (només si edat=16)
- Bitllet senzill
99. Altres, Especificar
- NS/NC

TOTHOM

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

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

FILTRE à Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) P1a=1

P19a. FA TELETRABALL?

1. Sí 2. No (inclou autònoms que tenen la feina a casa: advocats, metges, gestors, massatgistes, etc.)

FILTRE à Només per persones que teletraballen P19a=1

Múltipleselec

P19b. LA ÚLTIMA SETMANA QUE VA FER TELETRABALL, QUINS DIES HO VA FER?

- Dilluns
- Dimarts
- Dimecres
- Dijous
- Divendres
- Altres, Especificar
- NS/NC

8

EMEF 2022. Questionari



PREGUNTES ADDICIONALS EN LA PRIMERA ONADA

INTERMODALITAT TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU-BICICLETA / PATINET

FILTRE Només per a usuaris (P8a=2 o 3 >1)

P21. HA DIT QUE VOSTÈ ÉS USUARI DE LA BICICLETA. UTILITZA AQUEST MITJÀ DE TRANSPORT PER ARRIBAR O MARXAR D'UNA PARADA O ESTACIÓ DE TRANSPORT PÚBLIC?

1. Sí
2. No

FILTRE → Només si P21=1

P22. A ON APARCA HABITUALMENT LA BICICLETA QUE UTILITZA QUAN ARRIBA A LA PARADA O ESTACIÓ DE TRANSPORT PÚBLIC?

1. Aparcament tancat d'intercanvi amb l'estació/parada de transport públic (tipus Bicibox, BCN-BSM, Bicitancats-FGC, PVerde)
2. Aparcament obert amb ancoratges
3. No l'aparco la pujo al tren, metro, bus, tramvia,...
98. Altres. Especificar _____

FILTRE Només per a usuaris (P8a=9 >1)

P23. HA DIT QUE VOSTÈ ÉS USUARI DEL FATINET. UTILITZA AQUEST MITJÀ DE TRANSPORT PER ARRIBAR O MARXAR D'UNA PARADA O ESTACIÓ DE TRANSPORT PÚBLIC?

1. Sí
2. No

FILTRE → Només si P23=1

P24. A ON APARCA HABITUALMENT EL PATINET QUE UTILITZA QUAN ARRIBA A LA PARADA O ESTACIÓ DE TRANSPORT PÚBLIC?

1. Aparcament tancat d'intercanvi amb l'estació/parada de transport públic (tipus Bicibox, BCN-BSM, Bicitancats-FGC, PVerde)
2. Aparcament obert amb ancoratges
3. No l'aparco, pujo al tren, metro, bus, tramvia,...
99. Altres. Especificar _____

COMPRES EN LÍNIA

TOTHOM

P25. HA COMPRAT, L'ÚLTIM ANY PER INTERNET I HA DEMANAT QUE L'ENVIAMENT FÍSIC SIGUI A CASA O EN ALGUN ALTRE LLOC?

1. Sí
2. No

FILTRE Si P25=1

P26. L'ENVIAMENT DE LES COMPRES ÉS:

1. Casa
2. Feina
3. Casa d'altres persones
- NO LLEGIR 4. Indiferent entre un o altre punt (casa/feina)
5. En un punt de recollida (en un comerç, tendes, etc...)
6. En un CONSIGNA o taquilla
98. Altres. Especificar _____

FILTRE Si P26=1 / 2 / 3 / 4

P27. SI AQUESTES COMPRES TINGUessin UN COST OBLIGATORI D'ENVIAMENT PAGAT PEL COMPRADOR DE 2€, QUÈ FARIA?

1. Deixaria de comprar per internet
2. Buscaria alternatives per recollir la compra de forma gratuïta a altres punts que no fos a casa
3. Seguiria comprant el mateix que ara, assumint el cost d'enviament
4. Compraria menys que ara, però assumiria el cost d'enviament.
5. Dependria de la relació entre el cost d'enviament i el cost de la compra.
98. Altres. Especificar: _____



PREGUNTES ADDICIONALS EN LA SEGONA ONADA

TOTHOM

PREUS TÍTOLS DE TRANSPORT PÚBLIC I COMBUSTIBLE

P21. LA REDUCCIÓ DEL PREUS DELS TÍTOLS DE TRANSPORT PÚBLIC QUE S'HA APLICAT AQUEST DARRER QUADRIMESTRE COM L'ESTÀ AFECTANT EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS?

1. He començat a utilitzar el transport públic (ABANS NO EL FEIA SERVIR I ARA SÍ)
2. Utilitzo més el transport públic
3. Seguiré utilitzant el transport públic igual com ho feia
4. No m'afecta (No llegir)
5. Altres. Especificar _____

FILTRE Només si P21=2,3

P22. HA CANVIAT DE TÍTOL DE TRANSPORT

1. Sí
2. No

FILTRE Només si P22=1

P23. VOSTÈ HA DIT QUE ARA FA SERVIR (RESPOSTA P16), QUIN TÍTOL DE TRANSPORT FEIA SERVIR ABANS?

- | | |
|---|----|
| 1. T-Casual | 1 |
| 2. T-Usual | 2 |
| 3. T-Jove; Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats | 3 |
| 4. T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució | 4 |
| 5. T-Grup | 5 |
| 6. T-verda | 6 |
| 7. Títols propis Renfe | 7 |
| 8. Títols propis altres operadors | 8 |
| 9. T-Familiar | 9 |
| 10. T-16 (només si edat=f6) | 10 |
| 11. Bitllet senzill | 11 |
| 98. Altres. Especificar _____ | 98 |
| 99. NS/NC | |

TOTHOM

P24. L'INCREMENT DE PREUS DELS COMBUSTIBLES (BENZINA, GASOIL,...) HA FET MODIFICAR ELS SEUS DESPLAÇAMENTS AMB VEHICLE PRIVAT MOTORIZAT (Cotxe, moto, ciclomotor, furgoneta...)?

1. Sí
2. No

Si P24=1

Múltiple opció. Màxim 2 opcions per ordre d'importància

P25. COM L'HA AFECTAT EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS?

1. He començat a utilitzar el transport públic (ABANS NO EL FEIA SERVIR I ARA SÍ)
2. Utilitzo menys el transport privat (he reduït els meus desplaçaments en cotxe, moto, ciclomotor, furgoneta,...)
3. Utilitzo més el transport públic
4. Utilitzo més els modes no motoritzats (a peu, bicicleta, patinets,...)
5. Comparteixo vehicle privat
6. Altres. Especificar _____
99. NS/NC