

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2022 (EMEF 2022)

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

Juny de 2023

PRESENTACIÓ	6
MARC DE REFERÈNCIA	12
LA MOBILITAT EN DIA FEINER	14
1 Característiques bàsiques de la mobilitat	15
1.1 Perfils bàsics de la mobilitat	15
1.2 Anàlisi territorial	16
1.3 Població no mòbil	19
2 Motiu del desplaçament	21
2.1 Dades generals	21
2.2 Anàlisi territorial	25
2.3 Teletreball el dia anterior laborable	28
3 Mode de transport	29
3.1 Dades generals	29
3.2 Anàlisi territorial	34
3.3 Mobilitat d'ús compartit	37
3.4 Característiques del parc circulant	38
3.5 Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat	42
3.6 Multimodalitat i cadenes modals	47
4 Motiu de desplaçament i mode de transport	50
4.1 Dades generals	50
5 El temps de la mobilitat	51
5.1 Distribució horària dels desplaçaments	51
5.2 Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	54
6 La distància dels desplaçaments	60
6.1 Dades generals	60
6.2 Distància segons motiu del desplaçament	61
6.3 Distància segons mode de transport	62
6.4 Anàlisi territorial	63

7	Dinàmiques territorials de la mobilitat	64
7.1	Tipus de fluxos al SIMMB	64
7.2	Àmbits territorials	66
7.3	Comarques	78
7.4	Indicadors de síntesi	98
8	Anàlisi de la mobilitat segons segments de població	101
8.1	Grau de mobilitat	101
8.2	Pautes de mobilitat segons segments de població	104
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA		111
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. 2022		112
1	Avaluació de la xarxa de transport públic	112
1.1	Segons variables territorials	112
1.2	Segons variables sociodemogràfiques	113
2	Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport	114
2.1	Segons variables territorials	114
2.2	Segons variables sociodemogràfiques	115
3	Percepció de seguretat al transport públic	116
3.1	Segons variables territorials	116
3.2	Segons variables sociodemogràfiques	117
4	Grau de confiança dels mitjans de transport	118
4.1	Dades generals	118
5	Accés a les escoles dels menors de 16 anys	119
5.1	Dades generals	119
5.2	Segons variables territorials	120

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. COMPARATIVA ENTRE ONADES		121
1	Nivell d'ocupació del transport públic segons franges horàries	121
1.1	Dades generals	121
1.2	Dades segons mitjans de transport i onades	122
2	Ús habitual dels títols del transport públic	123
2.1	Dades generals	123
2.2	Segons variables territorials	124
3	Teletreball habitual	125
3.1	Dades generals	125
3.2	Segons variables sociodemogràfiques	126
4	Canvi de mitjà de transport	127
4.1	Segons variables territorials	127
5	Motius per canviar de mitjà de transport	128
5.1	Dades generals	128
6	Canvi d'ús dels mitjans de transport segons persones usuàries habituals	129
6.1	Dades generals	129
LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA. ESPECÍFIC ONADES		130
1	Intermodalitat al transport públic amb bicicleta i patinet. 1a onada	130
1.1	Dades generals	130
1.2	Segons variables sociodemogràfiques	131
2	Compres en línia. 1a onada	132
2.1	Dades generals	132
2.2	Segons variables territorials	133
2.3	Segons variables sociodemogràfiques	134

3	Preus dels títols del transport públic. 2a onada	135
3.1	Dades generals	135
3.2	Segons variables territorials i sociodemogràfiques	136
4	Preus dels combustibles. 2a onada	137
4.1	Dades generals	137
4.2	Segons variables territorials	138
4.3	Segons variables sociodemogràfiques	139
ANNEX I. Evolució temporal RMB 2012-2022		140
FITXA TÈCNICA		155
QÜESTIONARI		159

PRESENTACIÓ

- L'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 és estadística oficial.
- **L'objectiu de l'informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en un dia feiner tipus (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2022, de la població de 16 i més anys resident a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), àmbit de planificació del pdM i del PDI.**
- En l'edició del 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 general s'estructura en tres blocs.

BLOC 1. MARC DE REFERÈNCIA

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

BLOC 2. LA MOBILITAT EN DIA FEINER

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

BLOC 3. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- A la segona part de l'informe s'estudia la dimensió subjectiva de la mobilitat de les persones enquestades. En aquesta edició hi ha tres tipus d'anàlisi:
 - Anàlisi que fa referència al conjunt de l'operació, amb dades pel total del 2022. Són preguntes que s'han fet en les dues onades.
 - Anàlisi en el que es poden comparar les dades entre les dues onades, ja que fan referència a moments temporals diferents.
 - Anàlisi amb les dades específiques de cada onada, amb les preguntes que només s'han fet en el període esmentat.

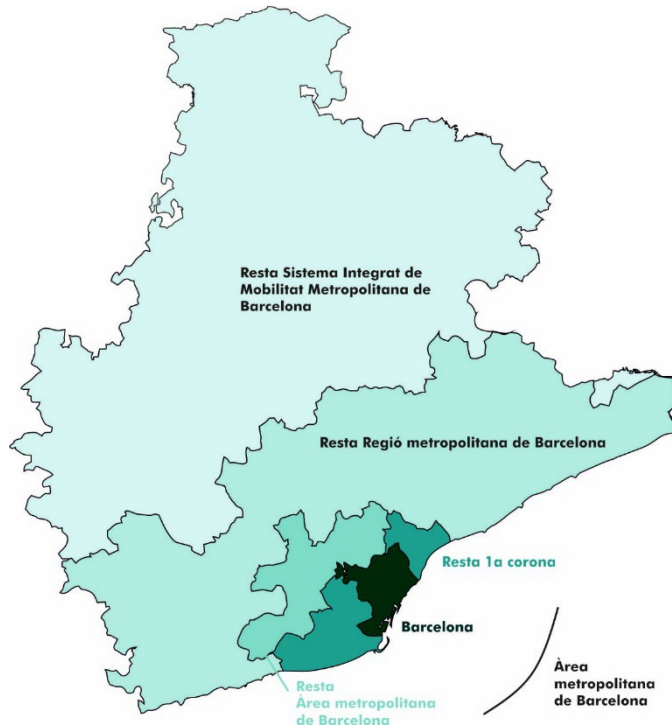
- Els temes tractats en aquests tres apartats son:
 - Apartat 2022:
 - Avaluació de la xarxa de transport públic
 - La satisfacció en l'ús dels mitjans de transport
 - La percepció de seguretat al transport públic
 - El grau de confiança als mitjans de transport
 - L'accés a l'escola dels menors de 16 anys
 - Comparativa entre onades:
 - S'estudien els canvis de pautes de mobilitat entre la situació en el moment del treball de camp de les dues onades i la previsible a curt termini, a partir de la tardor del 2022 i del hivern del 2023, segons onades.
 - Específic onades:
 - 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.

ANNEX

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

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

Àmbits territorials



Comarques



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

MARC DE REFERÈNCIA

- El Sistema de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), té una extensió de 7.726 km², i representa el 24% del territori de Catalunya.
- La superfície de sòl urbà*, segons dades del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (2022), és de 981,4 km²**, i representa el 12,7% del total de l'àmbit. Així, la densitat total de població és de 741,3 hab/km², però si només es considera el sòl urbà, la densitat arriba a 5.836 hab/km².

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

** Superfície menor a altres anys pel canvi de les categories de la nova base cartogràfica.

Informació bàsica demogràfica i social	2021		2022		Diferències 2021-2022		Font d'informació
	Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Total SIMMB	5.714.730	100%	5.727.615	100%	12.885	0,2%	
Barcelona	1.636.732	28,6%	1.636.193	28,6%	-539	0,0%	
Resta 1a Corona	1.267.498	22,2%	1.266.244	22,1%	-1.254	-0,1%	
Total 1a Corona	2.904.230	50,8%	2.902.437	50,7%	-1.793	-0,1%	
Població Resta AMB	399.697	7,0%	401.838	7,0%	2.141	0,5%	Idescat. Padró continu
Total AMB	3.303.927	57,8%	3.304.275	57,7%	348	0,0%	
Resta RMB	1.887.624	33,0%	1.897.667	33,1%	10.043	0,5%	
Total RMB	5.191.551	90,8%	5.201.942	90,8%	10.391	0,2%	
Resta SIMMB	523.179	9,2%	525.673	9,2%	2.494	0,5%	
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 EN DIA FEINER

1.1. Perfils bàsics de la mobilitat

- Les persones de 16 anys i més residents al SIMMB realitzen, en un dia feiner, 20,4 milions de desplaçaments, el que equival a 4,2 desplaçaments per persona al dia.
 - La població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris (comercials, taxistes, transportistes, etc.), que representen l'1,8% de la població total, fan una mica més d'un milió de desplaçaments *in labore*, amb una mitjana diària de 13,0 desplaçaments per persona al dia.
- La població general realitza 19,2 milions de desplaçaments totals, que equivalen a 4,0 desplaçaments per persona al dia.
- Sense considerar la població sense mobilitat (un 8,3% sobre el global) la mitjana de desplaçaments augmenta a 4,3 desplaçaments per persona al dia.
 - De la població amb mobilitat, només el 0,8% realitza un desplaçament al dia. Destaca la població que realitza 4 o més desplaçaments al dia, que representen gairebé el 64% del total. Els desplaçaments bimodals representen el 27,3% del total.

	Individu		Desplaçaments		Mitjana
	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població general amb mobilitat	4.449.163	91,7%	19.212.260	94,3%	4,3
Població general sense mobilitat	404.595	8,3%	-	-	-
Total població general	4.853.758	100%	19.212.260	94,3%	4,0
Població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris*	88.747	1,8%	1.152.993**	5,7%	13,0
Total SIMMB	4.853.758	100%	20.365.253	100%	4,2

* Els 88.747 individus estan integrats als 4.853.758 individus de la població general amb mobilitat

** Només desplaçaments *in labore*

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

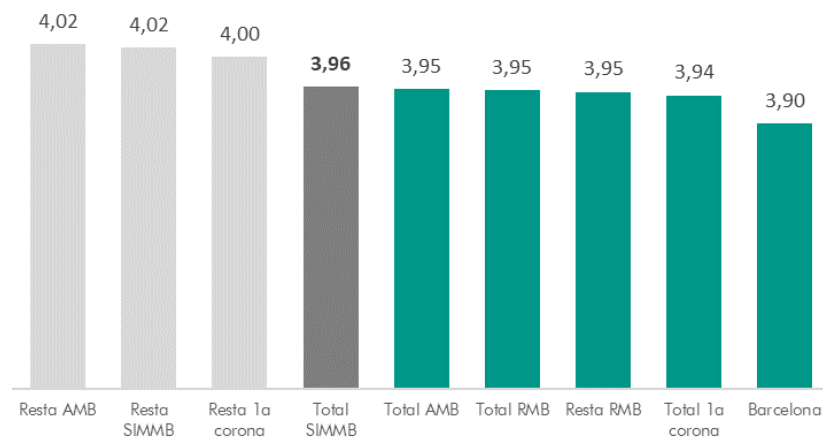
1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

- Els àmbits de la resta 1a corona, resta del SIMMB i la resta de la AMB estan lleugerament per sobre de la mitjana global de desplaçaments per persona i dia. Contràriament, a la ciutat de Barcelona és on la mitjana de desplaçaments per persona és més baixa.

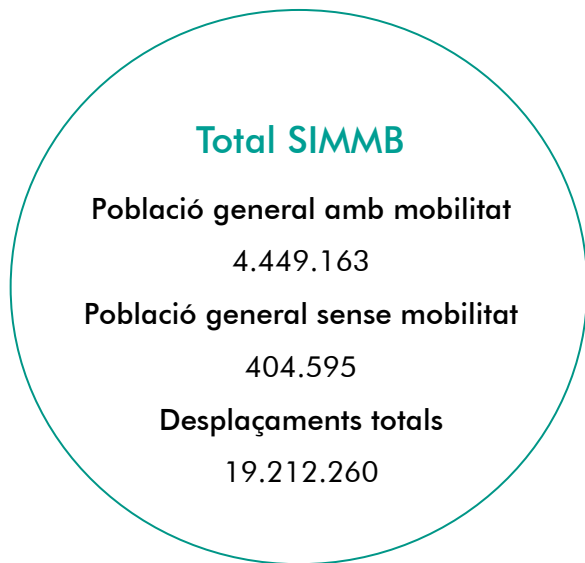
Corones		Individus		Desplaçaments	
		Absoluts	%	Absoluts	%
Barcelona	Població general amb mobilitat	1.319.732	92,4%	5.573.280	29,0%
	Població general sense mobilitat	108.730	7,6%	-	-
	Total	1.428.462	100%	5.573.280	29,0%
Resta 1a corona	Població general amb mobilitat	980.805	91,9%	4.272.080	22,2%
	Població general sense mobilitat	86.562	8,1%	-	-
	Total	1.067.367	100%	4.272.080	22,2%
Total 1a corona	Població general amb mobilitat	2.300.537	92,2%	9.845.360	51,2%
	Població general sense mobilitat	195.292	7,8%	-	-
	Total	2.495.829	100%	9.845.360	51,2%
Resta AMB	Població general amb mobilitat	307.259	92,4%	1.337.798	7,0%
	Població general sense mobilitat	25.368	7,6%	-	-
	Total	332.627	100%	1.337.798	7,0%
Total AMB	Població general amb mobilitat	2.607.796	92,2%	11.183.157	58,2%
	Població general sense mobilitat	220.660	7,8%	-	-
	Total	2.828.456	100%	11.183.157	58,2%
Resta RMB	Població general amb mobilitat	1.442.096	91,0%	6.261.201	32,6%
	Població general sense mobilitat	143.130	9,0%	-	-
	Total	1.585.226	100%	6.261.201	32,6%
Total RMB	Població general amb mobilitat	4.049.892	91,8%	17.444.359	90,8%
	Població general sense mobilitat	363.791	8,2%	-	-
	Total	4.413.682	100%	17.444.359	90,8%
Resta SIMMB	Població general amb mobilitat	399.271	90,7%	1.767.901	9,2%
	Població general sense mobilitat	40.805	9,3%	-	-
	Total	440.076	100%	1.767.901	9,2%
Total SIMMB	Població general amb mobilitat	4.449.163	91,7%	19.212.260	100%
	Població general sense mobilitat	404.595	8,3%	-	-
	Total	4.853.758	100%	19.212.260	100%

Mitjana dels desplaçaments/persona (tota la població)



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial



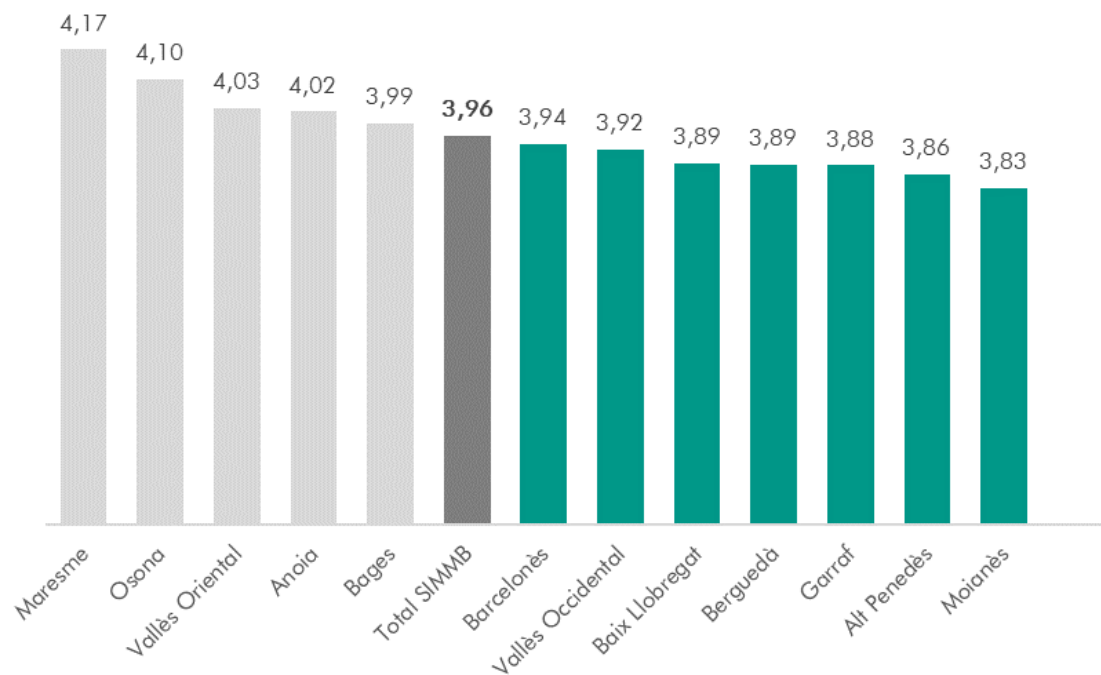
Comarca		Individus		Desplaçaments		Mitjana
		Absoluts	%	Absoluts	%	
Alt Penedès	Població general amb mobilitat	81.357	88,6%	354.744	1,8%	4,4
	Població general sense mobilitat	10.459	11,4%	-	-	
	Total	91.816	100%	354.744	1,8%	3,9
Anoia	Població general amb mobilitat	92.668	89,2%	417.456	2,2%	4,5
	Població general sense mobilitat	11.224	10,8%	-	-	
	Total	103.892	100%	417.456	2,2%	4,0
Bages	Població general amb mobilitat	138.349	91,2%	604.878	3,1%	4,4
	Població general sense mobilitat	13.295	8,8%	-	-	
	Total	151.644	100%	604.878	3,1%	4,0
Baix Llobregat	Població general amb mobilitat	634.421	90,9%	2.716.003	14,1%	4,3
	Població general sense mobilitat	63.772	9,1%	-	-	
	Total	698.193	100%	2.716.003	14,1%	3,9
Barcelonès	Població general amb mobilitat	1.823.327	92,4%	7.770.027	40,4%	4,3
	Població general sense mobilitat	149.736	7,6%	-	-	
	Total	1.973.063	100%	7.770.027	40,4%	3,9
Berguedà	Població general amb mobilitat	31.189	90,4%	134.053	0,7%	4,3
	Població general sense mobilitat	3.300	9,6%	-	-	
	Total	34.489	100%	134.053	0,7%	3,9
Garraf	Població general amb mobilitat	118.216	89,0%	515.866	2,7%	4,4
	Població general sense mobilitat	14.571	11,0%	-	-	
	Total	132.787	100%	515.866	2,7%	3,9
Maresme	Població general amb mobilitat	354.242	91,1%	1.621.258	8,4%	4,6
	Població general sense mobilitat	34.473	8,9%	-	-	
	Total	388.715	100%	1.621.258	8,4%	4,2
Moianès	Població general amb mobilitat	11.280	92,0%	46.945	0,2%	4,2
	Població general sense mobilitat	978	8,0%	-	-	
	Total	12.258	100%	46.945	0,2%	3,8
Osona	Població general amb mobilitat	125.785	91,3%	564.568	2,9%	4,5
	Població general sense mobilitat	12.008	8,7%	-	-	
	Total	137.793	100%	564.568	2,9%	4,1
Vallès Occidental	Població general amb mobilitat	719.364	92,2%	3.062.163	15,9%	4,3
	Població general sense mobilitat	60.970	7,8%	-	-	
	Total	780.334	100%	3.062.163	15,9%	3,9
Vallès Oriental	Població general amb mobilitat	318.965	91,5%	1.404.297	7,3%	4,4
	Població general sense mobilitat	29.809	8,5%	-	-	
	Total	348.774	100%	1.404.297	7,3%	4,0
Total SIMMB	Població general amb mobilitat	4.449.163	91,7%	19.212.260	100,0%	4,3
	Població general sense mobilitat	404.595	8,3%	-	-	
	Total	4.853.758	100%	19.212.260	100%	4,0

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.2. Anàlisi territorial

- S'observen diferències en el grau de mobilitat de les persones residents en funció de la comarca de residència: el valor màxim es dona entre la població resident al Maresme i Osona (4,17 i 4,10 respectivament) i el mínim entre les persones residents a l'Alt Penedès (3,86) i al Moianès (3,83).

Mitjana dels desplaçaments/persona (tota la població)



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

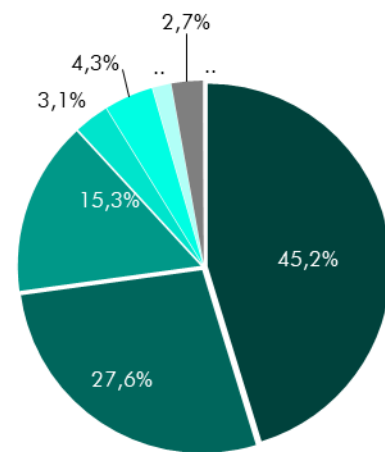
1.3. Població no mòbil

- Al conjunt del SIMMB, el 8,3% de la població entrevistada han declarat no haver realitzat cap desplaçament el dia anterior a l'enquesta (població no mòbil). Els col·lectius amb una major proporció de població no mòbil són la població de 65 i més anys i les persones dedicades a les tasques de la llar.
- Els principals motius per no sortir de casa són força variats. El grup majoritari està format per persones que no tenen la necessitat de desplaçar-se, o bé no volen (45,2%), seguit dels que declaren estar malalts i malaltes (27,6%) i dels que van treballar o estudiar des de casa (15,3%).

	Distribució dins el grup no mòbil	Distribució pel total de la població SIMMB	Ràtio*
Homes	42,0%	48,4%	0,9
Dones	58,0%	51,6%	1,1
16 a 29 anys	14,9%	18,0%	0,8
30 a 64 anys	47,7%	59,2%	0,8
65 i més anys	37,4%	22,8%	1,6
Actiu/va ocupat/da	38,5%	60,9%	0,6
Actiu/va en atur	11,1%	8,1%	1,4
Jubilat/da o pensionista	42,3%	24,6%	1,7
Tasques de la llar	2,9%	1,4%	2,1
Estudiant	4,9%	5,0%	1,0
Total SIMMB	100%	100%	1,0

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

Raons per no sortir de casa

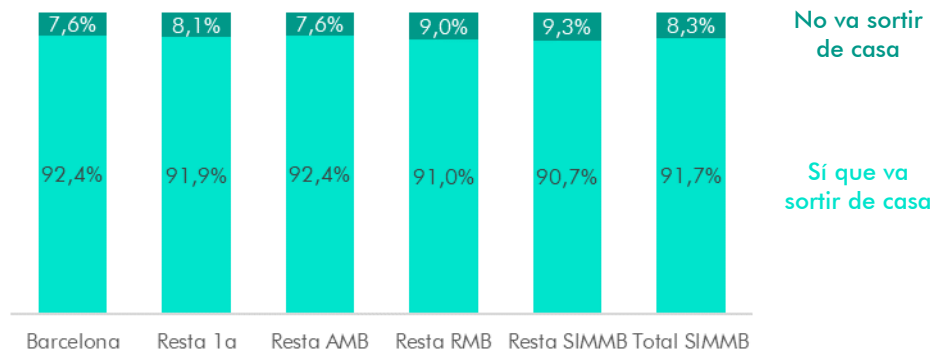


- No li calia/no va voler sortir
- Malaltia
- Va treballar o estudiar des de casa
- Confinat/per precaució COVID
- Està de vacances
- Edat (jubilat...)
- Altres, NS/NC
- Està en ERTO total o parcial

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

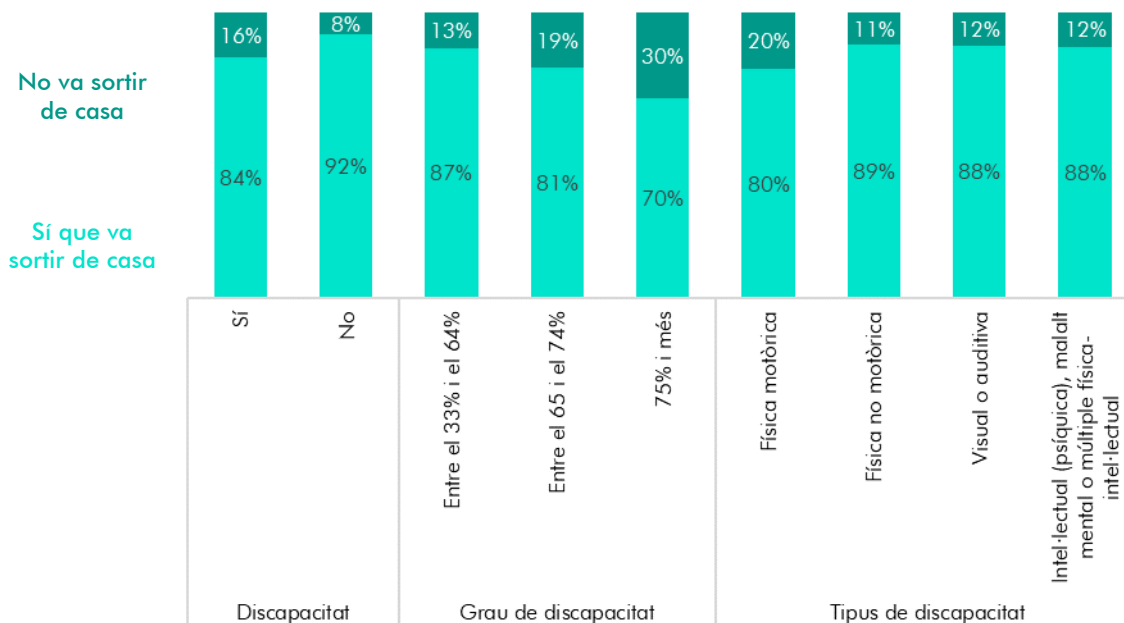
1.3. Població no mòbil

- A la resta del SIMMB és on hi ha un major percentatge de població no mòbil (9,3%), en canvi a Barcelona és on hi ha menys població no mòbil (7,6%). S'observa un lleuger augment de la immobilitat a mesura que ens allunyem de Barcelona ciutat.



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

- La població amb discapacitat va sortir menys de casa (84%) que la població sense discapacitat (92%).

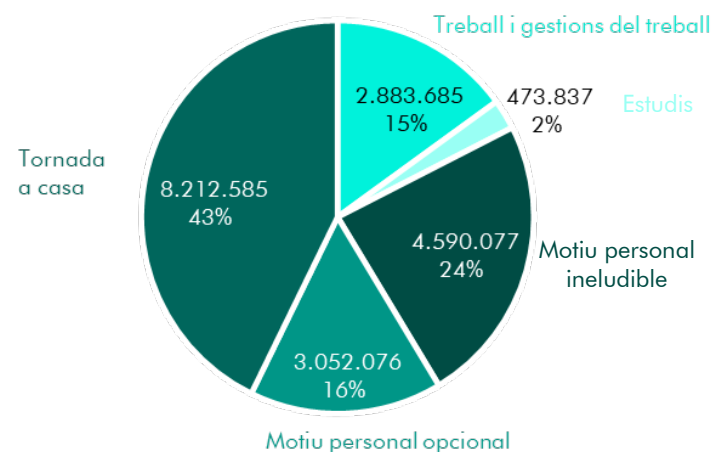
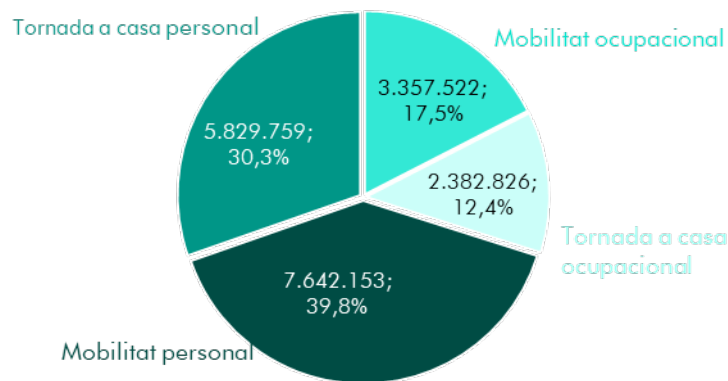


- Quan el grau de discapacitat és major la immobilitat augmenta. La discapacitat que genera un percentatge més alt d'immobilitat és la Física motòrica (20% immobilitat).

2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- Els desplaçaments per motius personals són els majoritaris, amb el 70,1% del total de la mobilitat, mentre que els desplaçaments per motius ocupacionals representen el 29,9%. Cal tenir en compte que la mobilitat personal agrega un major nombre de motius que la mobilitat ocupacional, que és per motius de treball i estudis.
 - El 24% dels desplaçaments personals són per motius personals ineludibles, vinculats a compres quotidianes, metge, acompanyar persones,...; la mobilitat personal anomenada opcional, és el 16% de la mobilitat total.
- No tots els desplaçaments són pendulars: el 25% dels desplaçaments d'anada no tenen la corresponent tornada a casa.
- El 75% de les tornades a casa són pendulars, és a dir, s'efectuen després d'un únic desplaçament associat a un motiu.
 - En el cas de les tornades associades a la mobilitat ocupacional (treball + estudis), el percentatge és el 71,0%
 - En la mobilitat personal, les tornades associades de caràcter pendular augmenten fins el 76,3%.



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

2.1. Dades generals

MOTIUS DE LA MOBILITAT DIÀRIA

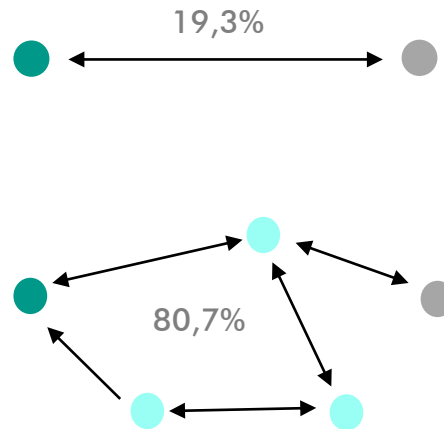
- De la població resident al SIMMB considerada mòbil, el 45,5% té unes pautes de mobilitat diàries que s'expliquen amb 10 cadenes de motius:
 - En concret, les cadenes de motiu Treball-Tornada Casa, Personal Ineludible-Tornada Casa, Personal Opcional-Tornada Casa, Treball-Tornada Casa-Personal Ineludible-Tornada Casa expliquen gairebé el 30% de la mobilitat diària de la població del SIMMB.
- Les agrupacions de 2 motius (desplaçaments pendulars) expliquen la mobilitat diària del 27,4% de la població del SIMMB. Aquelles que agrupen 5 o més motius expliquen el 34,9% de la mobilitat diària dels resident al SIMMB.

Cadena de motius	% població
F+TC	12,1%
PI+TC	7,3%
PO+TC	5,4%
F+TC+PI+TC	4,2%
F+TC+PO+TC	3,7%
PI+TC+PI+TC	3,2%
PI+TC+PO+TC	3,1%
E+TC	2,5%
PO+TC+PO+TC	2,0%
F+TC+F+TC	1,9%
Altres *	54,5%

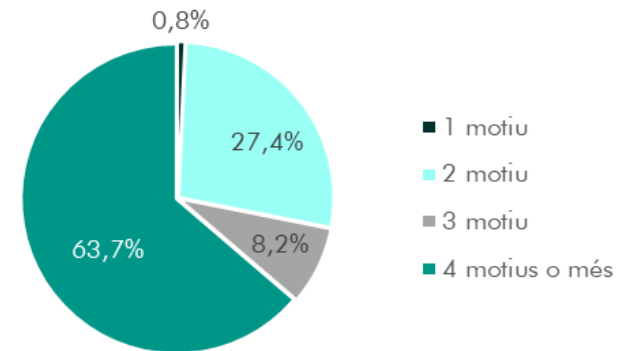
F= Treball PI= Personal Ineludible PO= Personal Opcional

E= Estudis TC= Tornada a casa

*Altres: tipologies de cadenes diferents a les deu principals



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



2.1. Dades generals

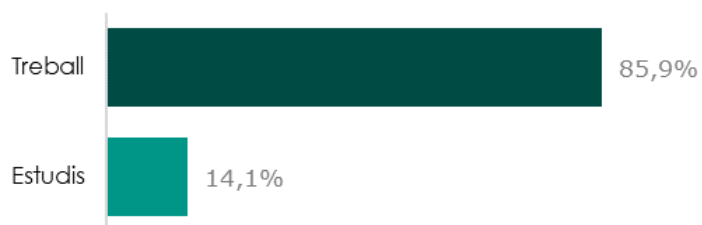
- Els principals motius pels quals es mou la població (sense considerar les tornades a casa) són, per aquest ordre: el treball i les gestions del treball (15%), les compres quotidianes (9,1%) i acompanyar persones menors d'edat (7,5%).
- Els homes es desplacen més per motius ocupacionals que les dones, especialment per treball i gestions de feina (16,9%). Les dones, però, es desplacen més per motius personals ineludibles que els homes, particularment per compres quotidianes i acompanyar persones menor d'edat.

Motiu del desplaçament	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	1.570.598	16,9%	1.313.087	13,3%	2.883.685	15,0%
Estudis	234.743	2,5%	239.093	2,4%	473.837	2,5%
Mobilitat ocupacional	1.805.342	19,4%	1.552.180	15,7%	3.357.522	17,5%
Compres quotidianes	734.171	7,9%	1.023.684	10,3%	1.757.855	9,1%
Metge/ Hospital	152.748	1,6%	242.942	2,5%	395.691	2,1%
Acompanyar persones menor d'edat	567.849	6,1%	865.227	8,7%	1.433.076	7,5%
Acompanyar persones majors d'edat	161.718	1,7%	134.078	1,4%	295.796	1,5%
Tenir cura de persones	3.641	0,0%	16.049	0,2%	19.690	0,1%
Gestions personals	273.287	2,9%	275.679	2,8%	548.966	2,9%
Dinar/ sopar/ bar/ restaurant (No oci)	76.437	0,8%	62.565	0,6%	139.002	0,7%
Mobilitat personal ineludible	1.969.852	21,2%	2.620.225	26,5%	4.590.077	23,9%
Compres no quotidianes	125.790	1,4%	203.969	2,1%	329.759	1,7%
Visita amic/ familiar	206.248	2,2%	277.030	2,8%	483.277	2,5%
Oci (espectacles, cinemes, restaurants, esports)	716.253	7,7%	636.745	6,4%	1.352.998	7,0%
Sense destinació fixe/ passejar	467.312	5,0%	417.908	4,2%	885.220	4,6%
D'altres desplaçaments	..	..	..	..	..	..
Mobilitat personal opcional	1.515.602	16,3%	1.536.474	15,5%	3.052.076	15,9%
Tornada a casa o domicili	4.021.847	43,2%	4.190.737	42,3%	8.212.585	42,7%
Tota l SIMMB	9.312.643	100%	9.899.617	100%	19.212.260	100%

2.1. Dades generals

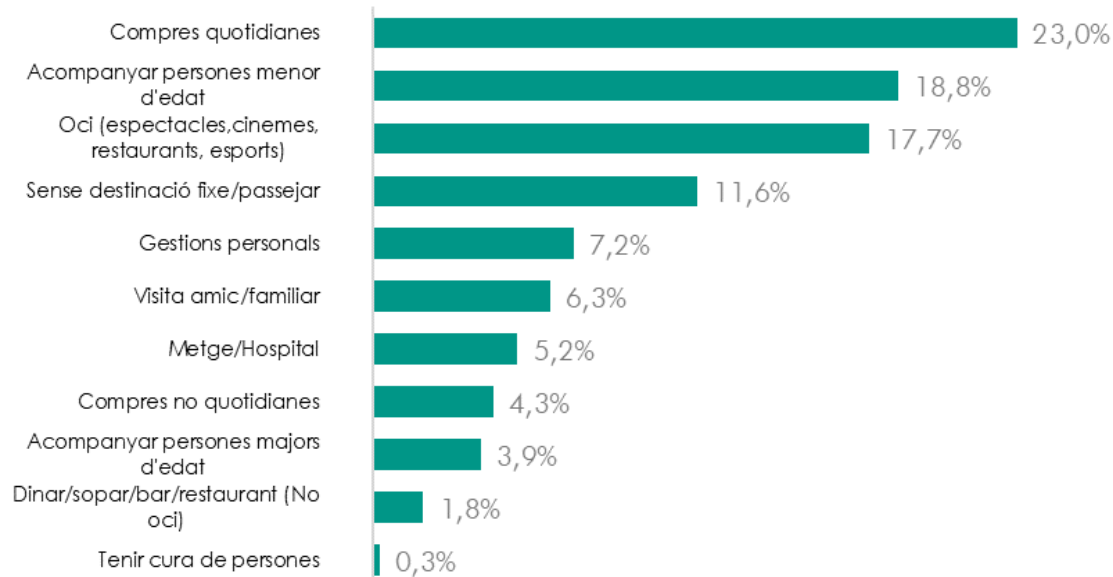
MOBILITAT OCUPACIONAL

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



MOBILITAT PERSONAL (INEDULIBLE + OPCIONAL)

- En la mobilitat personal, considerant l'opcional i la ineludible, els desplaçaments generats per compres quotidianes són els més destacats (23,0%), seguit de l'acompanyar/tenir cura de persones menors d'edat (18,8%), seguit de l'oci (17,7%).

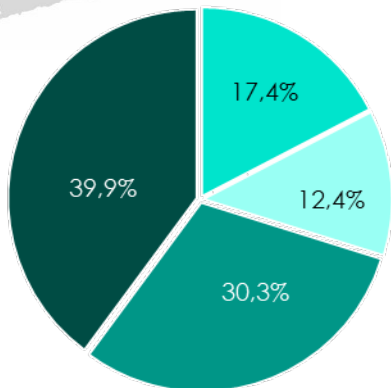


2. Motiu del desplaçament

2.2. Anàlisi territorial

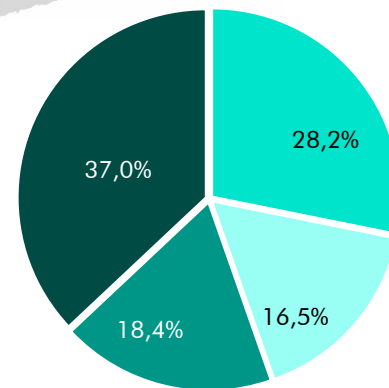
- La mobilitat ocupacional i les tornades a casa des d'aquests motius tenen un major pes en els fluxos de connexió que en els interns, 44,6% i 29,8%, respectivament.

Desplaçaments interns
(18,80 milions)



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

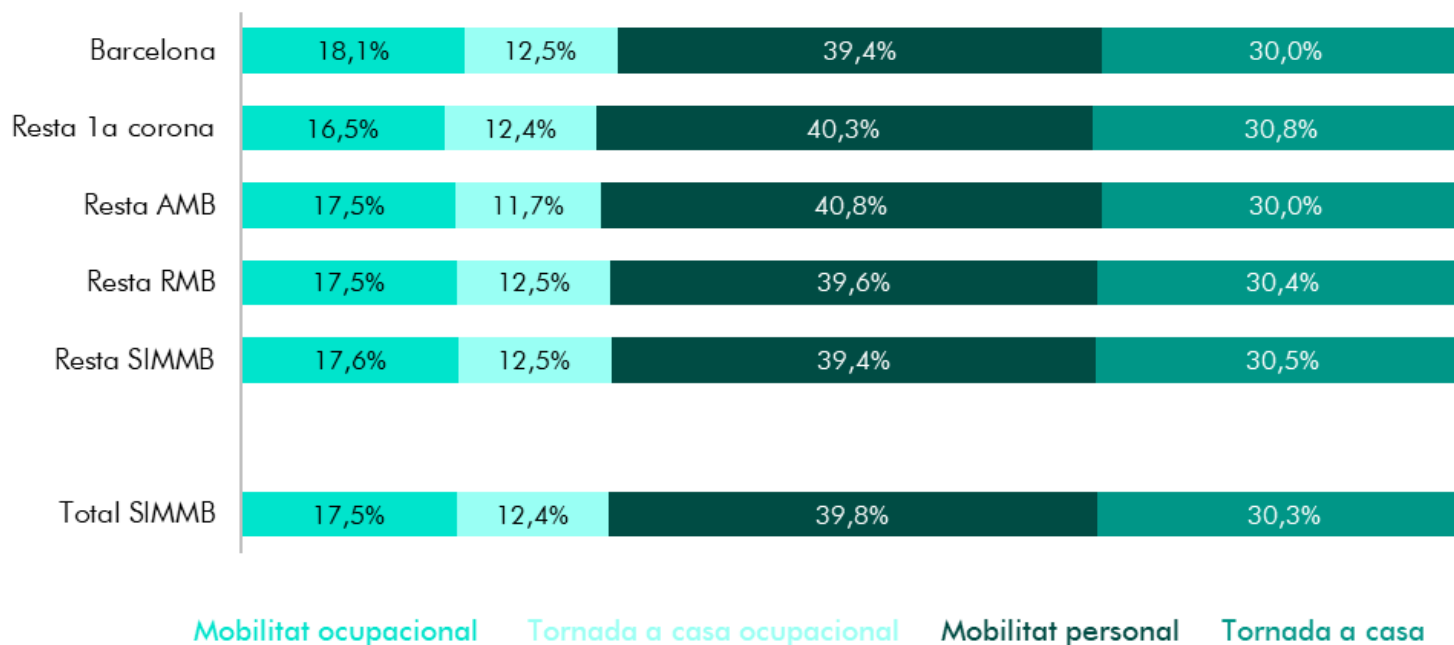
Desplaçaments de connexió
(0,21 milions)



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

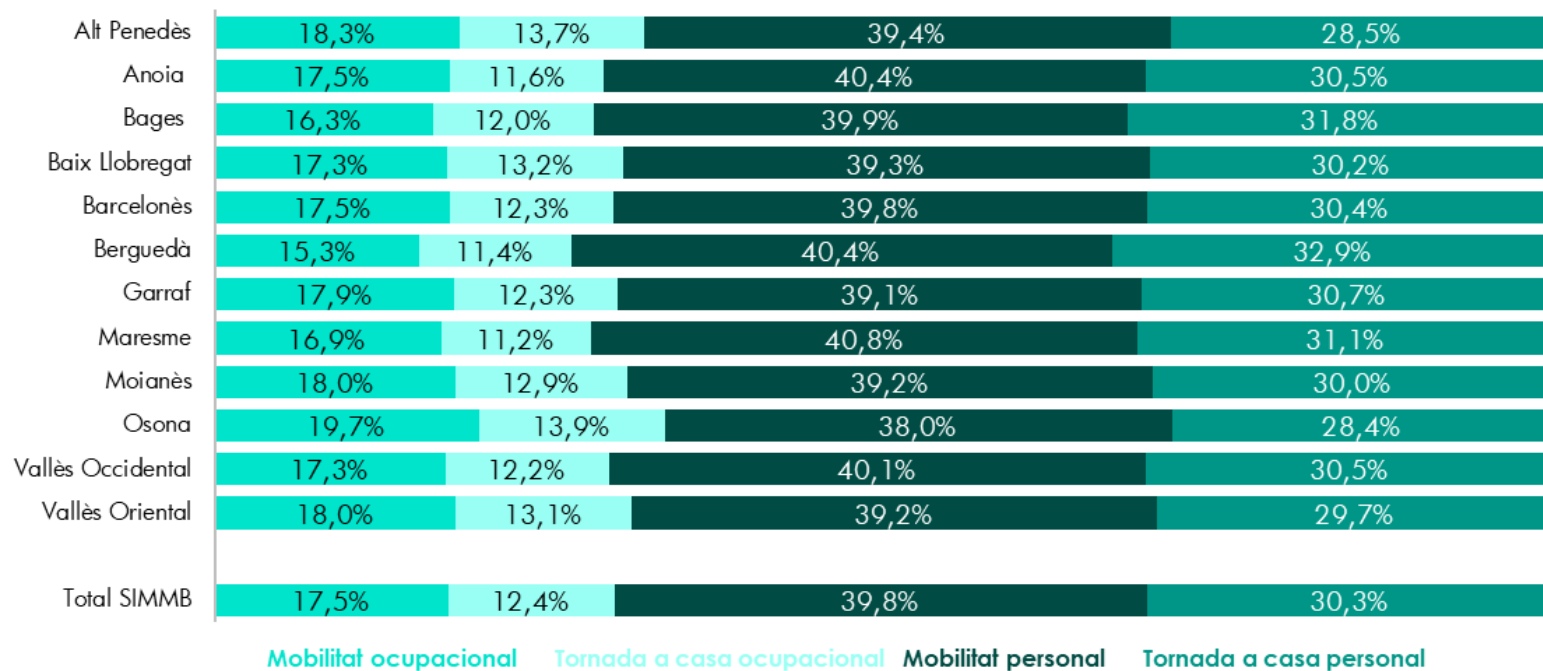
2.2. Anàlisi territorial

- Segons corones de residència no s'observen diferències en relació als motius dels desplaçaments.



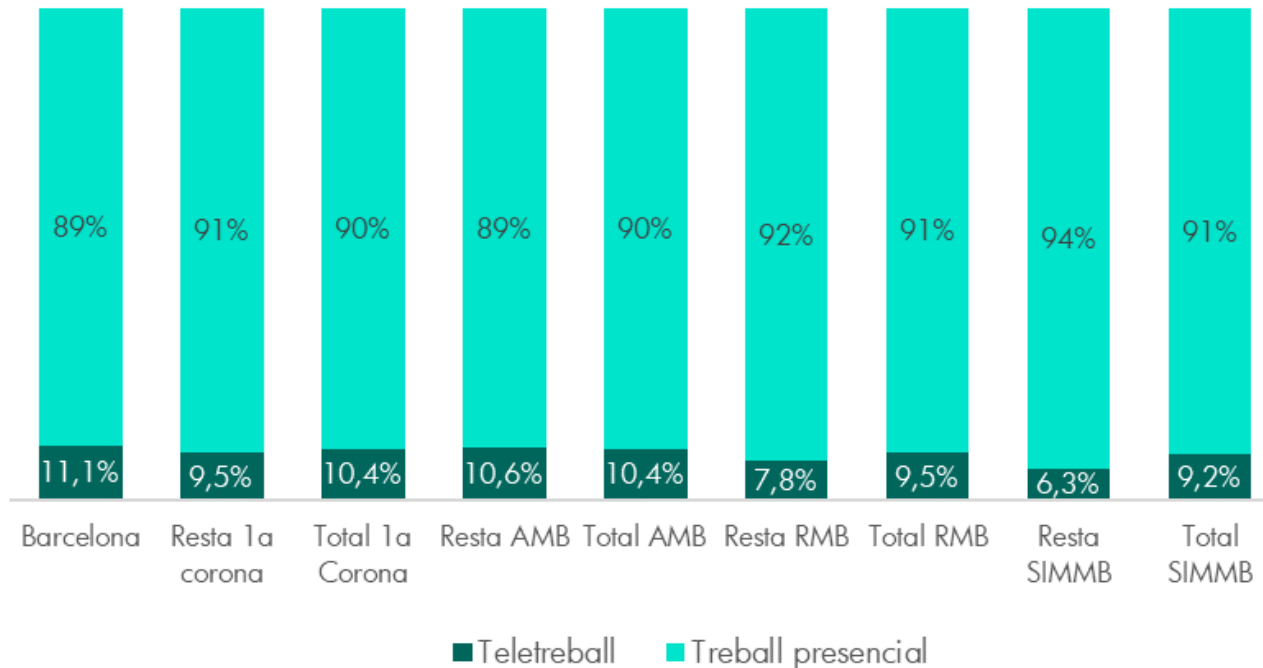
2.2. Anàlisi territorial

- Segons comarques de residència no s'observen diferències en relació als motius dels desplaçaments.



2.3. Teletreball el dia anterior laborable

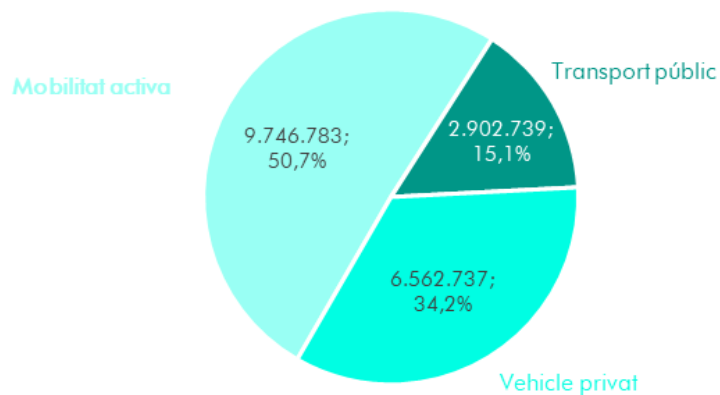
- El 9,2% de les persones actives ocupades residents al SIMMB van teletreballar el dia anterior laborable.
- Per àmbits territorials, la població activa de Barcelona va ser qui ho va fer amb major proporció (11%), mentre que la població de la resta SIMMB qui ho va fer en menor proporció (6,3%).



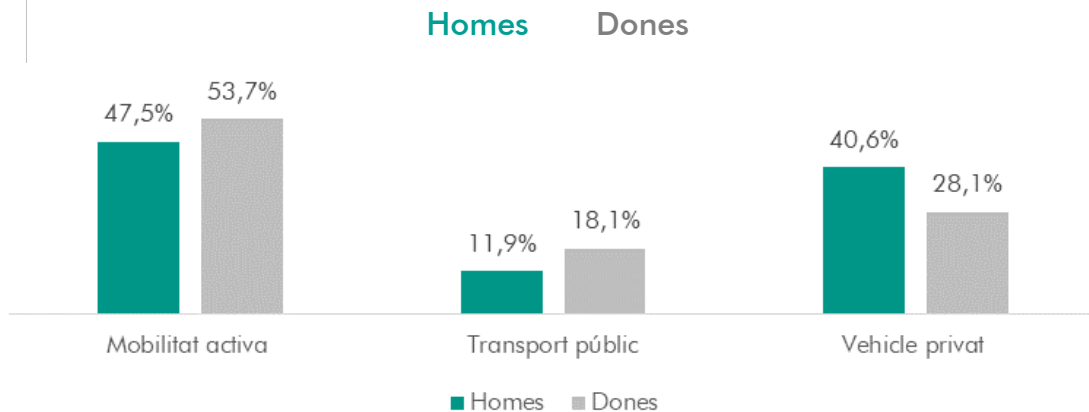
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- El 50,7% dels desplaçaments de les persones residents al SIMMB es fan amb modes de mobilitat activa (a peu, en bicicleta, en VMPs, en cadira de rodes o scooter, vehicles per persones amb dificultats de mobilitat o similars). La resta de desplaçaments s'efectuen en vehicle privat (el 34,2%) i en transport públic (el 15,1%).



- Les dones és desplacen de manera més sostenible que els homes, ja que realitzen el 53,7% dels seus desplaçaments en modes de mobilitat activa i el 18,1% en transport públic. Per contra, els homes realitzen més desplaçaments en vehicle privat (cotxe, moto, ciclomotor, furgoneta o camió) que les dones, 40,6% respecte el 28,1%.



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

3.1. Dades generals

- Segons mitjans de transport, l'anar a peu és majoritari (48,3%), seguit dels desplaçaments en cotxe (28,6%).
- El metro i altres mitjans ferroviaris són els següents mitjans més utilitzats, a molta més distància (5,1% i 4,0%, respectivament).

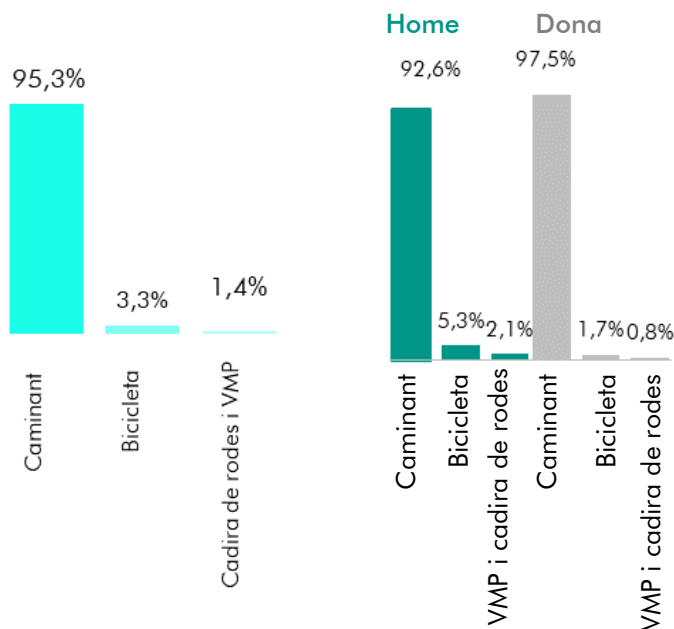
Mode de transport	Total	
	Desplaçaments	%
Caminant	9.285.649	48,3%
Bicicleta	325.383	1,7%
*Cadira de rodes o scooter	..	..
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	127.572	0,7%
Total Mobilitat activa	9.746.783	50,7%
Autobús TMB	565.506	2,9%
Altres autobus	474.422	2,5%
Metro	978.084	5,1%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	759.526	4,0%
Resta transport públic	125.202	0,7%
Total Transport públic	2.902.739	15,1%
Cotxe	5.487.342	28,6%
Moto i ciclomotor	734.507	3,8%
Furgoneta, camió i resta privat	340.888	1,8%
Total Vehicle privat	6.562.737	34,2%
Total SIMMB	19.212.260	100%

*Nota: El total de la mostra de cadira de rodes o scooter és 19.

3.1. Dades generals

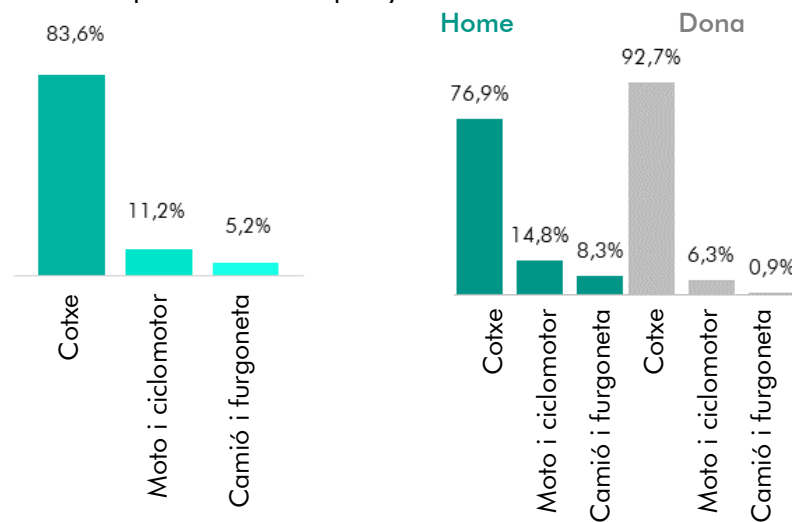
MOBILITAT ACTIVA

- Caminar és predominant en la mobilitat activa. Les dones es desplacen més a peu que els homes. En canvi, els homes fan més ús de la bicicleta que les dones (5,3% respecte el 1,7%).



VEHICLE PRIVAT

- El cotxe és predominant en els desplaçaments en transport privat: engloba el 83,6% del total de desplaçaments en aquest mitjà.
- Els homes fan més ús de la moto, ciclomotor i del camió i furgoneta que les dones.
- Cal destacar que dels desplaçaments en cotxe fets per les dones, el 24,4% corresponen a cotxe com a persona acompanyant i el 75,6% restant com a persones conductores. En canvi, només el 8,2% dels desplaçaments dels homes són en cotxe com a persona acompanyant.



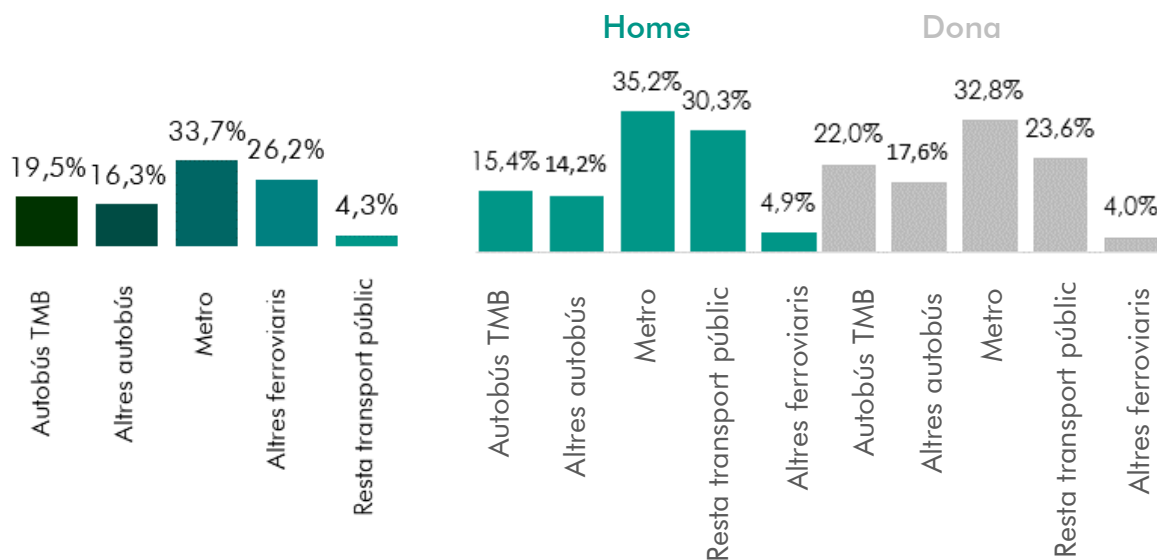
Nota: Els modes cotxe, moto i ciclomotor contempnen les variants com a persona conductors i com a persona acompanyant.

3. Mode de transport

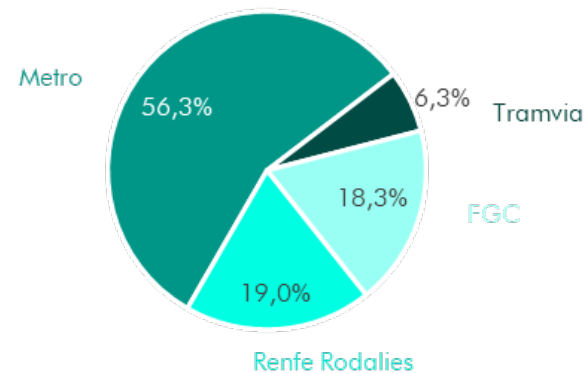
3.1. Dades generals

TRANSPORT PÚBLIC

- Els desplaçaments amb modes ferroviaris són els majoritaris dins de la mobilitat en transport públic (59,9%). En concret, els mitjans més utilitzats són per aquest ordre: Metro, Renfe Rodalies, els FGC i per últim el tramvia.
- La quota d'ús del metro és d'un 33,7% respecte del global del transport públic.
- Les dones fan més ús de l'autobús que els homes. En canvi, els homes es desplacen lleugerament més en metro que les dones.



Modes ferroviaris



3.1. Dades generals

PERFIL D'USUARI SEGONS MITJÀ DE TRANSPORT

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

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

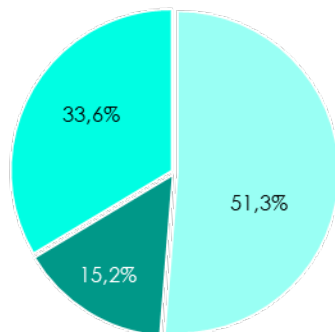
* S'inclou l'anada i tornada en el motiu del desplaçament

3. Mode de transport

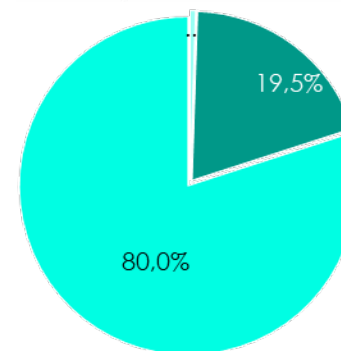
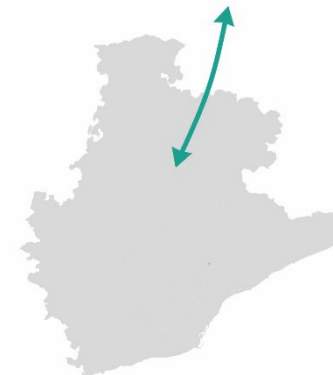
3.2. Anàlisi territorial

- El 66,5% dels desplaçaments interns dels residents al SIMMB es fan en transport públic i en modes de mobilitat activa.
- El pes de la mobilitat en transport privat és del 80,0% en els desplaçaments de connexió entre el SIMMB i altres territoris.

Desplaçaments interns
(18,80 milions)



Desplaçaments de connexió
(0,21 milions)

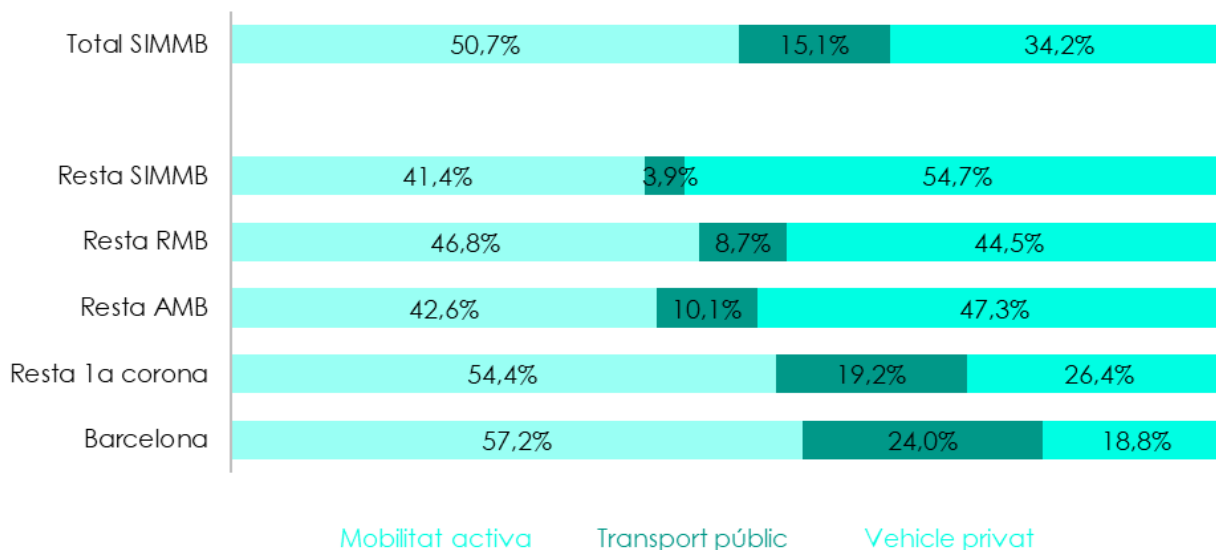


Mobilitat activa
Transport públic
Vehicle privat

3. Mode de transport

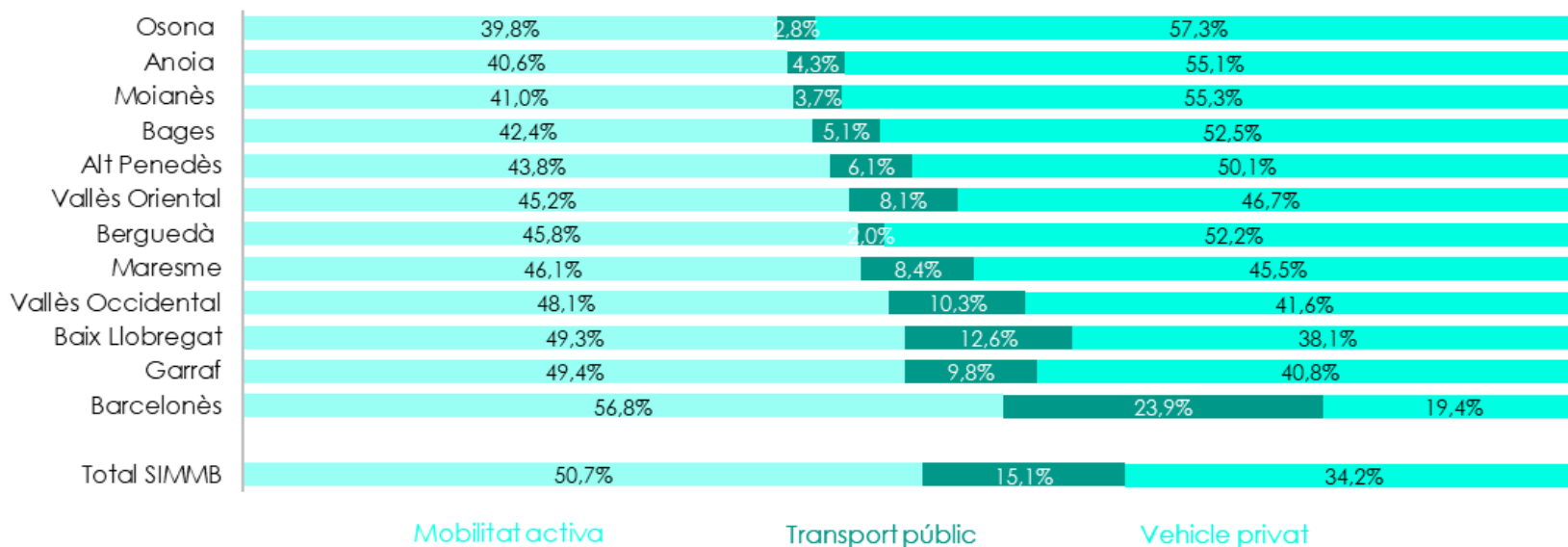
3.2. Anàlisi territorial

- Els desplaçaments en modes de mobilitat activa (peu, bicicleta i cadira de rodes o vehicles de mobilitat personal (VMP) son majoritaris a tots els àmbits territorials excepte a la resta SIMMB i a la resta de l'AMB, però tenen una major rellevància a Barcelona (57,2%) i a la resta 1a corona (54,4% dels desplaçaments).
- L'ús del transport públic disminueix a mesura que ens allunyem de Barcelona. A la capital catalana representen el 24,0% dels desplaçaments dels seus residents, i a la resta del SIMMB només el 3,9%.



3.2. Anàlisi territorial

- Hi ha 4 comarques on l'ús dels modes sostenibles és superior al 55% dels desplaçaments en la mobilitat diària: Vallès Occidental, Baix Llobregat, Garraf i Barcelonès. Tot i això només el Barcelonès, amb un 78,8% dels desplaçaments en modes sostenibles, supera en escreix la mitjana del SIMMB (63,0%).
- Les persones residents a la comarca del Barcelonès són les que fan un major ús del transport públic (23,9%) i on proporcionalment la quota d'ús dels modes de mobilitat activa és més elevada (56,8%).
- Els i les residents als municipis de les comarques d'Osona, Anoia i Moianès són els que major ús fan del vehicle privat amb diferència, 57,3%, 55,1% i 55,3%, respectivament. Els segueixen les persones residents al Bages (52,5%), Berguedà (52,2%) i a l'Alt Penedès (50,1%).

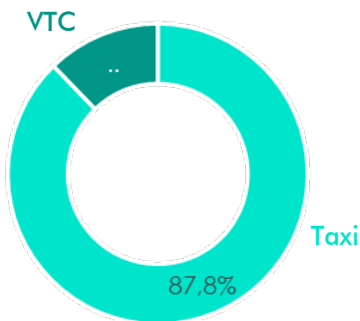


3. Mode de transport

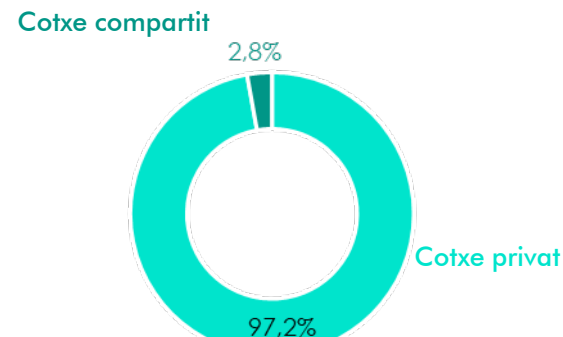
3.3. Mobilitat d'ús compartit

- A aquelles persones que es desplaçaren en cotxe, moto, ciclomotor, bicicleta o patinet se'ls ha preguntat si ho van fer amb algun servei de mobilitat compartida, mentre que els que ho feren en taxi, si era un taxi convencional o un vehicle de transport amb conductor (VTC).
- Destaquen els desplaçaments en bicicleta compartida (21,7%), amb un pes notable del servei Bicing.

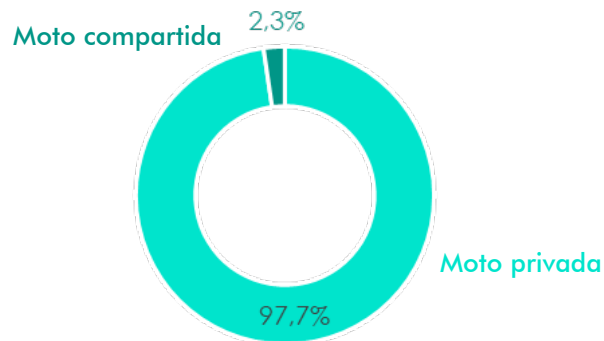
Taxi/VTC



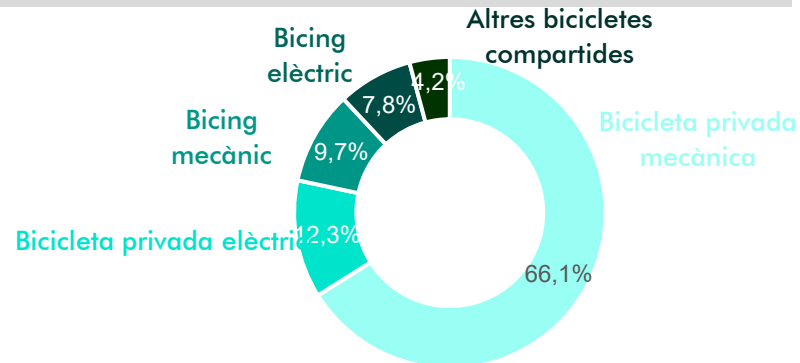
Cotxe



Moto o ciclomotor



Bicicleta



3.4. Característiques del parc circulant

VEHICLE PRIVAT. Ocupació del vehicle

- L'ocupació mitjana calculada en el conjunt del SIMMB del cotxe és d'1,2 persones per vehicle, de la moto de 1 i del ciclomotor de 1,2.
- L'ocupació mitjana declarada en el conjunt del SIMMB del cotxe és d'1,60 persones per vehicle, de la moto 1,14, del ciclomotor d'1,25, de la furgoneta 1,42 i del camió 1,20.
- No hi ha diferències notables en l'ocupació mitjana dels vehicles en funció de l'àmbit territorial o la comarca de residència. Destaca l'alta ocupació del cotxe al Barcelonès (1,74) i de la furgoneta al Berguedà (2,68). Contràriament hi ha ocupacions més baixes de la furgoneta al Maresme (1,20) i ocupacions més baixes de la moto al Anoia(1,00) i al Bages (1,02).

Ocupació mitjana declarada

Vehicle	Àmbit territorial de residència					Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	
Cotxe	1,73	1,66	1,56	1,58	1,54	1,60
Moto	1,17	1,12	1,17	1,13	1,03	1,14
Ciclomotor	1,35	1,16	..	1,25	1,00	1,25
Furgoneta	1,55	1,24	1,41	1,40	1,67	1,42
Camión	..	..	..	..	1,01	1,20

Vehicle	Comarca de residència												Total
	Alt Penedès	Baix Llobregat	Barcelonès	Garraf	Mares me	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Anoia	Berguedà	Bages	Moianès	Osona	
Cotxe	1,56	1,57	1,74	1,61	1,68	1,55	1,52	1,53	1,53	1,54	1,52	1,55	1,60
Moto	1,05	1,07	1,17	1,19	1,07	1,19	1,20	1,00	..	1,02	..	1,05	1,14
Ciclomotor	..	..	1,31	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,25
Furgoneta	1,25	1,30	1,37	1,26	1,20	1,49	1,53	1,66	2,68	1,83	1,53	1,50	1,42
Camión	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,20

3.4. Característiques del parc circulant

VEHICLE PRIVAT. Antiguitat

- Entre les persones que han respost que es desplacen en cotxe, en moto i en ciclomotor com a conductor/a, en furgoneta i en camió, se'ls ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i el tipus de combustible utilitzat.
 - En relació al parc de cotxes en circulació, el **65,7%** dels desplaçaments es realitzen amb **cotxes de 10 anys o menys**.
 - Pel que fa a les motos i ciclomotors, el parc de vehicles circulant encara és més nou, sent el **73,4%** de la mobilitat amb **motos de 10 o menys anys i el 76,4% de ciclomotors**. El parc més antic és el de camions, amb només el **42,6%** dels vehicles amb una antiguitat de 10 o menys anys.

Antiguitat del parc de vehicles en circulació

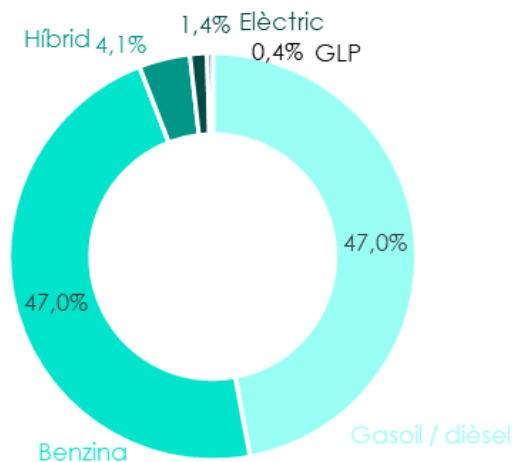
Antiguitat del vehicle	Cotxe	Moto	Ciclomotor	Furgoneta	Camió
Menys d'un any	3,8%	5,4%	..	..	..
De 1 a 5 anys	39,0%	40,7%	54,7%	49,1%	32,2%
De 6 a 10 anys	22,9%	27,3%	21,7%	18,4%	..
De 11 a 15 anys	18,6%	17,6%	15,2%	13,3%	..
De 16 i més anys	15,7%	9,0%	..	16,1%	24,5%
Total SIMMB	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Mitjana d'edat	8,4	7,3	6,6	7,6	11,0

3.4. Característiques del parc circulant

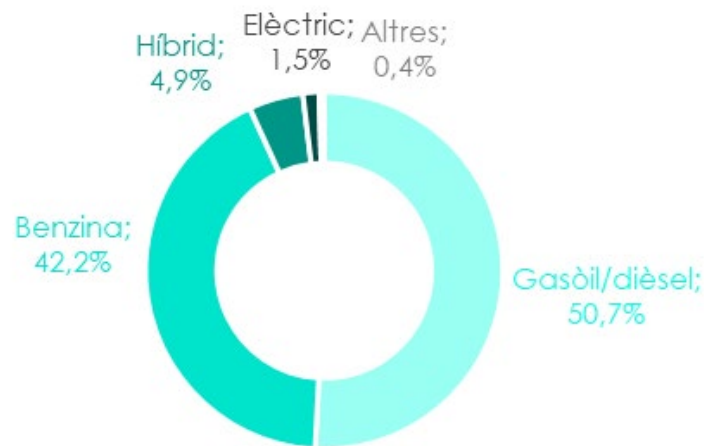
VEHICLE PRIVAT. Combustible

- Tan sols el **5,9% de la mobilitat** en vehicle privat es realitza amb **vehicles híbrids, elèctrics o de gas**. Entre els cotxes i furgonetes són majoritaris els vehicles que circulen amb gasoil o dièsel, mentre que motos i ciclomotors son majoritàriament de benzina.
 - En el cas dels cotxes, la proporció és molt similar, del 6,8%, si bé augmenta la proporció de vehicles dièsel.

Combustible dels vehicles en circulació**



Combustible dels cotxes en circulació



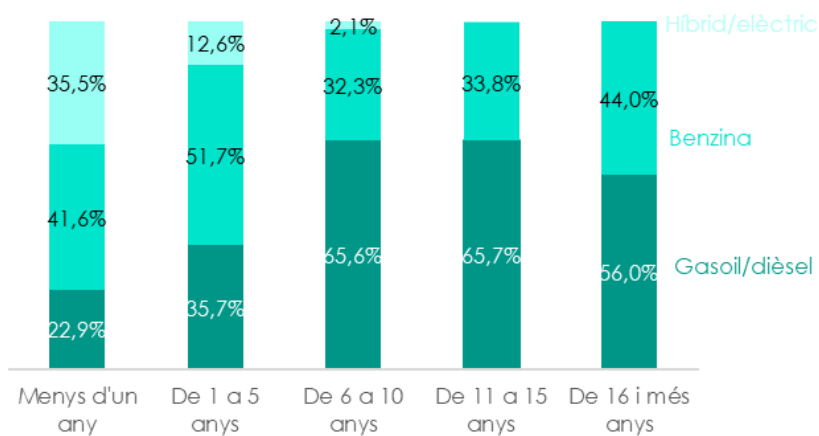
** Sobre el total de desplaçaments realitzats en cotxe, moto o ciclomotor com a conductor i furgoneta

3.4. Característiques del parc circulant

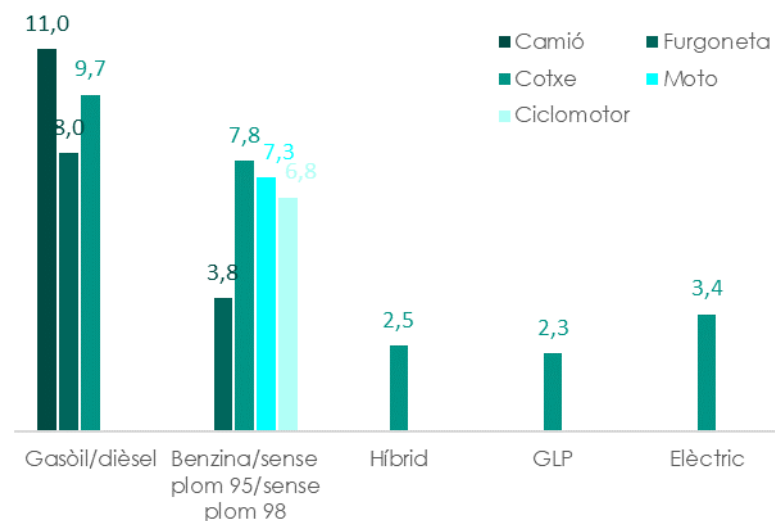
VEHICLE PRIVAT. Combustible i antiguitat

- La relació entre el tipus de propulsió utilitzada segons l'antiguitat del cotxe mostra com l'ús del gasoil és proporcionalment superior a la benzina en aquells vehicles d'6 a 16 anys i més d'antiguitat. La màxima diferència es dona en els vehicles d'entre 11 a 15 anys, on el dièsel representa el 65,7% de la mobilitat en cotxe conductor.
 - Aquesta situació s'inverteix en els cotxes més nous (menys d'un any) on el 41,6% correspon als cotxes de benzina i el 22,9% a vehicles de gasoil/dièsel.
 - La diferència entre gasoil i benzina s'escurça quan més antic és el vehicle (de 16 i més anys).
 - La mobilitat en vehicles híbrids o elèctrics arriba al 35,5% en els vehicles de menys d'un any d'antiguitat.
- Els cotxes que circulen amb gasoil, tenen una antiguitat mitjana superior a la resta (9,7). Els camions de gasoil/dièsel son els vehicles més antics, amb una mitjana de 11 anys.

Tipus de propulsió segons antiguitat del cotxe**



Antiguitat mitjana segons tipus de propulsió



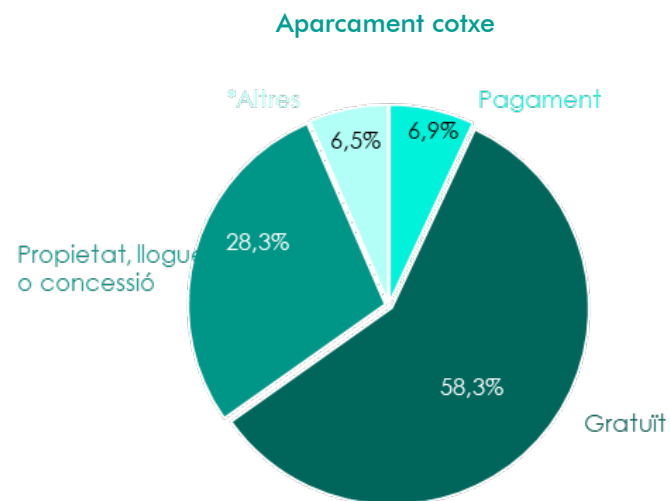
** Sobre el total de desplaçaments realitzats en cotxe conductor

3.5. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.5.1. Dades generals (cotxe)

- En el 58,3% dels desplaçaments en cotxe, el més habitual és aparcar el vehicle de forma gratuïta (ja sigui a la calçada o a fora de la calçada) seguit de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió (28,3%). Tan sols el 6,9% dels desplaçaments l'aparcament és de pagament.
- En conjunt, l'aparcament més freqüent del cotxe és l'aparcament al carrer i de forma gratuïta (40,0%).

Lloc d'aparcament del cotxe	%
Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	2,9%
Al carrer: sense pagar o lliure (plaça indicada, vorera, etc.)	37,8%
Al carrer	40,7%
Aparcament d'intercanvi de pagament (estació de tren o d'autobusos)	..
Aparcament d'intercanvi gratuït (estació de tren o d'autobusos)	0,6%
Aparcament intercanvi (estació de tren o autobús)	0,7%
Aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/s ubterrani	1,4%
Aparcament gratuït reservat en destinació al carrer/s ubterrani	19,9%
Aparcament reservat en destinació (carrer/s ubterrani)	21,3%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	28,3%
Pàrking de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	2,5%
No aparca, només para un moment	6,4%
No ho sap, no contesta	..
Altres zones d'aparcament	9,0%
Total SIMMB	100%



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

3. Mode de transport

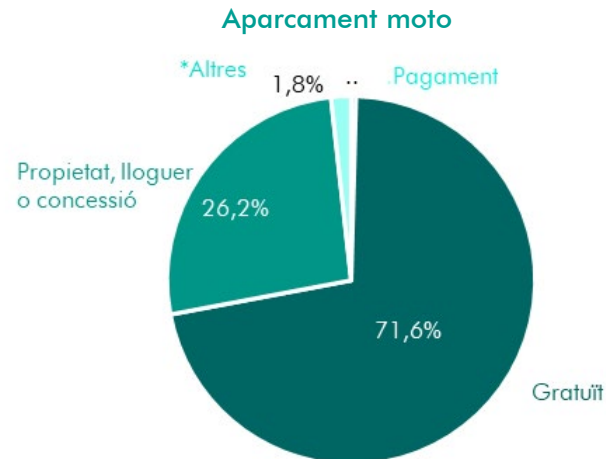
3.5. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.5.1. Dades generals (moto)

- En conjunt, l'aparcament més freqüent de la moto és l'aparcament al carrer que engloba el 60,9% dels desplaçaments, seguit de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió (26,2%). En el 71,6% de desplaçaments en moto, l'aparcament és gratuït.

Lloc d'aparcament de la moto	%
Carrer	60,9%
Aparcament reservat en destinació (carrer/subterrani)	10,5%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	26,2%
Altres zones d'aparcament*	2,4%
Total SIMMB	100%

* Inclou: intercanvi i altres



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

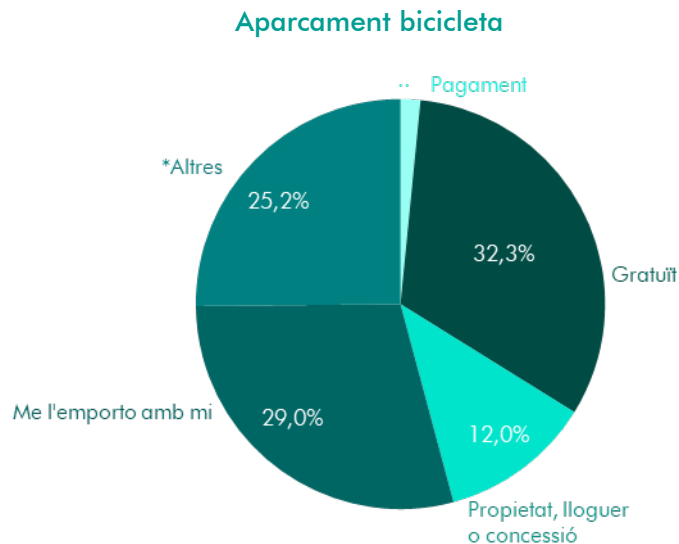
3.5. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.5.1. Dades generals (bicicleta)

- Les persones que feien algun desplaçament en dia feiner en bicicleta, se'ls ha demanat el lloc a on l'havien aparcad.
- En conjunt, l'aparcament més freqüent de la bicicleta és l'aparcament al carrer, que abasta el 40,3%, seguit dels usuaris que s'emporten la bicicleta amb ells, 29,0%.
- El 32,3% de l'aparcament és gratuït, seguit dels usuaris que s'emporten la bicicleta (29,0%). L'aparcament en propietat, lloguer o concessió representa el 12,0%.

Lloc d'aparcament de la bicicleta	%
Carrer	40,3%
Intercanvi	...
Aparcament en propietat	12,0%
Reservat en destinació	11,7%
Me l'emporto amb mi	29,0%
Altres zones d'aparcament*	6,2%
Total SIMMB	100%

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



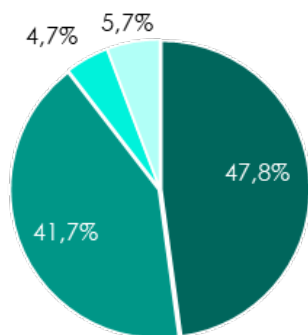
*Inclou: no aparca només para un moment, estacions de bicicleta compartida i NS/NC

3.5. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

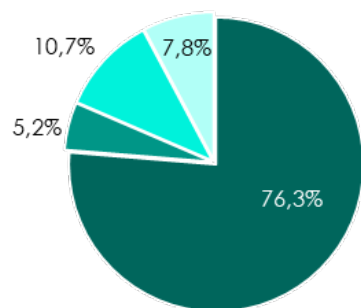
3.5.2. Lloc d'aparcament del cotxe segons municipi de destinació

- El lloc d'aparcament en destinació del cotxe varia segons si el desplaçament s'efectua al municipi de residència o no.
- Fora del municipi de residència, el carrer i l'espai reservat en destinació són els principals llocs d'aparcament (42,1% i 39,0% respectivament). En canvi, en el municipi de residència ho són el carrer i el lloc de propietat (39,9% i 41,7%, respectivament).
- Tant si el desplaçament es fa dins del municipi de residència com no, l'aparcament gratuït és el més habitual, si bé en la mobilitat a un altre municipi el pes de l'aparcament gratuït és molt més elevat (76,3%, respecte 47,8%). En aquest cas també l'aparcament de pagament té un major pes relatiu, disminuint considerablement el pes de l'aparcament de propietat.

Municipi de destinació al municipi de residència



Municipi de destinació a un altre municipi



Gratuït Propietat, lloguer o concessió Pagament *Altres

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

Lloc d'aparcament del cotxe	Municipi de destinació	
	Al municipi de residència	A un altre municipi
Carrer	39,9%	42,1%
Intercanvi (estació de tren o d'autobús)	...	1,4%
Reservat en destinació (carrer/subterràni)	11,1%	39,0%
Propietat, lloguer o concessió	41,7%	5,2%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	1,4%	4,5%
**Altres	5,7%	7,8%
Total SIMMB	100%	100%

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

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

3.5. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

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

- El lloc d'aparcament del cotxe també varia en funció del motiu del desplaçament. Així:
 - En la mobilitat ocupacional (treball + estudis), el 45,5% dels desplaçaments l'aparcament s'efectua a l'aparcament reservat en destinació, seguit de l'estacionament al carrer (41,5%).
 - En la mobilitat personal, l'aparcament al carrer és la principal forma d'aparcar (45,9%). Aquesta modalitat s'evidencia sobretot en els desplaçaments per motiu de gestions personals com l'anar al metge o visitar amics i familiars i Oci/àpats/esport (59,3% i 57,4% respectivament).
 - En la tornada a casa, l'aparcament en propietat/lloguer/concessió és el més freqüent (engloba el 61,0% dels viatges per aquest motiu), seguit de l'aparcament al carrer (36,4%).

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal						Tornada a casa	Total
		Compres	Acompanyar/cura persones	Gestions personals, visita metge/hospital, visita amics/familiars	Oci/àpats/esport	Passejar	Mobilitat personal		
Carrer*	41,5%	27,0%	43,3%	59,3%	57,4%	71,5%	45,9%	36,4%	40,7%
Intercanvi (estació de tren o d'autobusos)*	2,0%	..	...	..	..	..	..	..	0,7%
Reservat en destinació (carrer/s ubterrani)*	45,5%	69,8%	12,3%	19,6%	33,1%	..	28,7%	1,6%	21,3%
Propietat, lloguer o concessió	6,5%	..	1,3%	5,4%	..	..	2,0%	61,0%	28,3%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	3,3%	..	2,8%	9,7%	5,9%	..	4,6%	0,4%	2,5%
Altres**	1,2%	..	40,1%	5,2%	..	..	18,4%	0,5%	6,5%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Inclou: pagament i gratuït

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

3.6. Multimodalitat i cadenes modals

3.6.1. Dades generals

- Si s'observen les etapes dels desplaçaments segons el mitjà de transport, es pot dir que les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (52,7% i 44,9%, respectivament) i en transport públic (20,1% enfront al 13,6%); en canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (38,0% enfront el 25,9%).
- Pel que fa la mobilitat en bicicleta, els homes es desplacen més amb aquest mitjà que les dones, 2,4% versus el 0,9%.

Mitjà de transport	Home		Dona		Total	
	Etapes	Percentatge	Etapes	Percentatge	Etapes	Percentatge
Caminant	4.542.010	44,9%	5.814.927	52,7%	10.356.936	49,0%
Bicicleta	245.354	2,4%	97.998	0,9%	343.352	1,6%
Cadira de rodes o scooter	..	..	..	..	11.279	0,1%
VMP (Patinet, segway o altres ginyes)	105.211	1,0%	42.506	0,4%	147.717	0,7%
Total mobilitat activa	4.900.176	48,5%	5.959.108	54,0%	10.859.284	51,3%
Autobús TMB	242.787	2,4%	525.475	4,8%	768.262	3,6%
Altres autobus	214.263	2,1%	432.851	3,9%	647.114	3,1%
Metro	495.198	4,9%	734.366	6,7%	1.229.563	5,8%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	347.201	3,4%	438.006	4,0%	785.207	3,7%
Resta transport públic	72.551	0,7%	91.810	0,8%	164.361	0,8%
Total transport públic	1.372.000	13,6%	2.222.507	20,1%	3.594.507	17,0%
Cotxe	2.954.378	29,2%	2.655.211	24,0%	5.609.589	26,5%
Moto	518.332	5,1%	160.042	1,4%	678.374	3,2%
Ciclomotor	46.281	0,5%	19.870	0,2%	66.151	0,3%
Resta vehicle privat (furguneta, camió i altres)	317.452	3,1%	26.249	0,2%	343.701	1,6%
Total vehicle privat	3.836.443	38,0%	2.861.371	25,9%	6.697.814	31,7%
Total etapes	10.108.619	100,0%	11.042.986	100,0%	21.151.606	100,0%
Total desplaçaments	9.312.643		9.899.617		19.212.260	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1		1,1		1,1	

3.6. Multimodalitat i cadenes modals

3.6.1. Dades generals

- El 55,0% dels desplaçaments unimodals es realitzen en modes de mobilitat activa, el 35,9% en transport privat i el 9,1% en transport públic.
- En els desplaçaments multimodals, les cadenes modals més utilitzades són la combinació de mobilitat activa més transport públic (48,4%) i la combinació de modes de transport públic (29,0%).
- La mobilitat amb transport públic és el mode amb major multimodalitat (és present al 85,6% dels desplaçaments multimodals) seguit de la mobilitat activa (64,5% dels desplaçaments multimodals).

Desplaçaments unimodals

Mode de transport	Desplaçaments	%
Mobilitat activa	9.730.071	55,0%
Transport públic	1.611.103	9,1%
Vehicle privat	6.362.112	35,9%
Total SIMMB	17.703.285	100%

Desplaçaments multimodals. Principals cadenes

Cadenes modals	Desplaçaments	%
T. Públic + T. Públic	437.912	29,0%
Mobilitat activa + T. Públic	729.738	48,4%
Mobilitat activa + T. Privat	196.055	13,0%
T. Públic + T. Privat	93.324	6,2%
T. Privat + T. Públic + Mobilitat activa	30.663	2,0%
Mobilitat activa + Mobilitat activa	16.713	1,1%
T. Privat + T. Privat	4.570	0,3%
Total SIMMB	1.508.974	100%

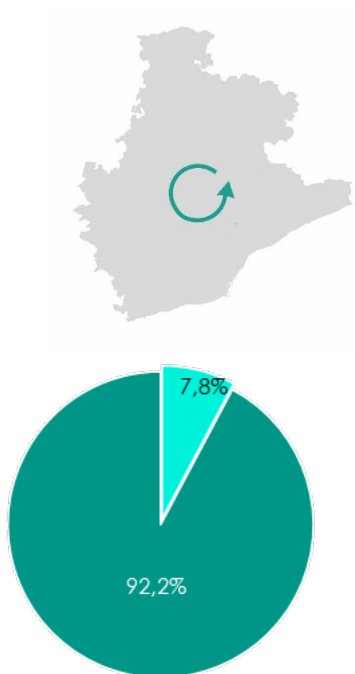
3. Mode de transport

3.6. Multimodalitat i cadenes modals

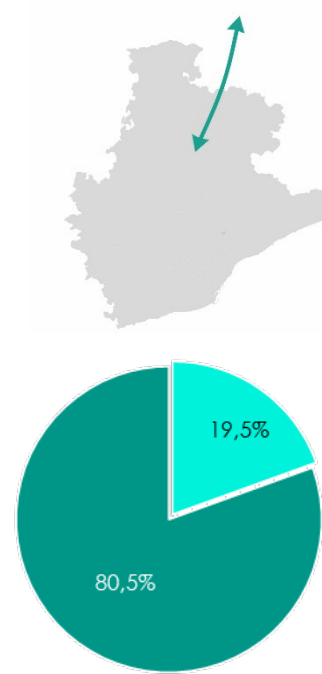
3.6.2. Anàlisi territorial

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

Desplaçaments interns
(18,80 milions)



Desplaçaments de connexió
(0,21 milions)



Multimodal

Unimodal

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

4.1. Dades generals

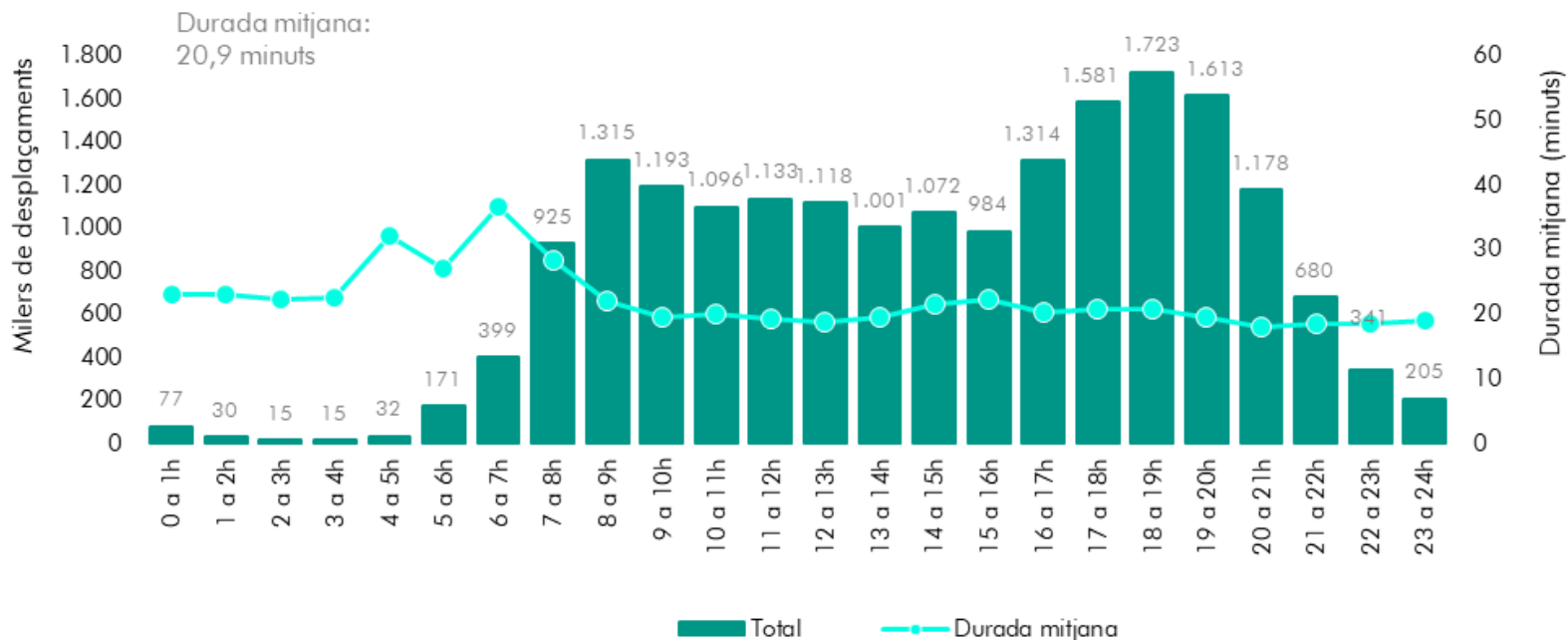
- Vinculant el motiu del desplaçament amb el mode de transport utilitzat, s'observa que:
 - En la mobilitat personal i les respectives tornades a casa els desplaçaments en modes actius són majoritaris, fet que indica com la mobilitat per motius de caràcter personal és de major proximitat que la de caràcter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

	Mode de transport	Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Tornada a casa ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Mobilitat activa	751.552	521.132	4.825.193	3.648.906	9.746.783
	Transport públic	918.292	674.492	734.673	575.283	2.902.739
	Vehicle privat	1.687.679	1.187.202	2.082.440	1.605.417	6.562.737
	Total	3.357.522	2.382.826	7.642.306	5.829.605	19.212.260
% columna	Mobilitat activa	22,4%	21,9%	63,1%	62,6%	50,7%
	Transport públic	27,4%	28,3%	9,6%	9,9%	15,1%
	Vehicle privat	50,3%	49,8%	27,2%	27,5%	34,2%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
% fila	Mobilitat activa	7,7%	5,3%	49,5%	37,4%	100%
	Transport públic	31,6%	23,2%	25,3%	19,8%	100%
	Vehicle privat	25,7%	18,1%	31,7%	24,5%	100%
	Total	17,5%	12,4%	39,8%	30,3%	100%

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

- La majoria dels desplaçaments en dia feiner es fan entre les 7 i les 21 hores (90%).
- Tot i la tendència a l'homogeneïtzació de la mobilitat dins d'aquesta franja diürna, durant la tarda entre les 17 i les 20 hores es dona un període punta quan es concentra més del 25% dels desplaçaments diaris.
- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments no presenta grans fluctuacions al llarg de tot el dia, excepte aquells desplaçaments iniciats a la matinada i primeres hores del matí, quan les durades acostumen a ser majors. La durada mitjana és de 20,9 minuts.

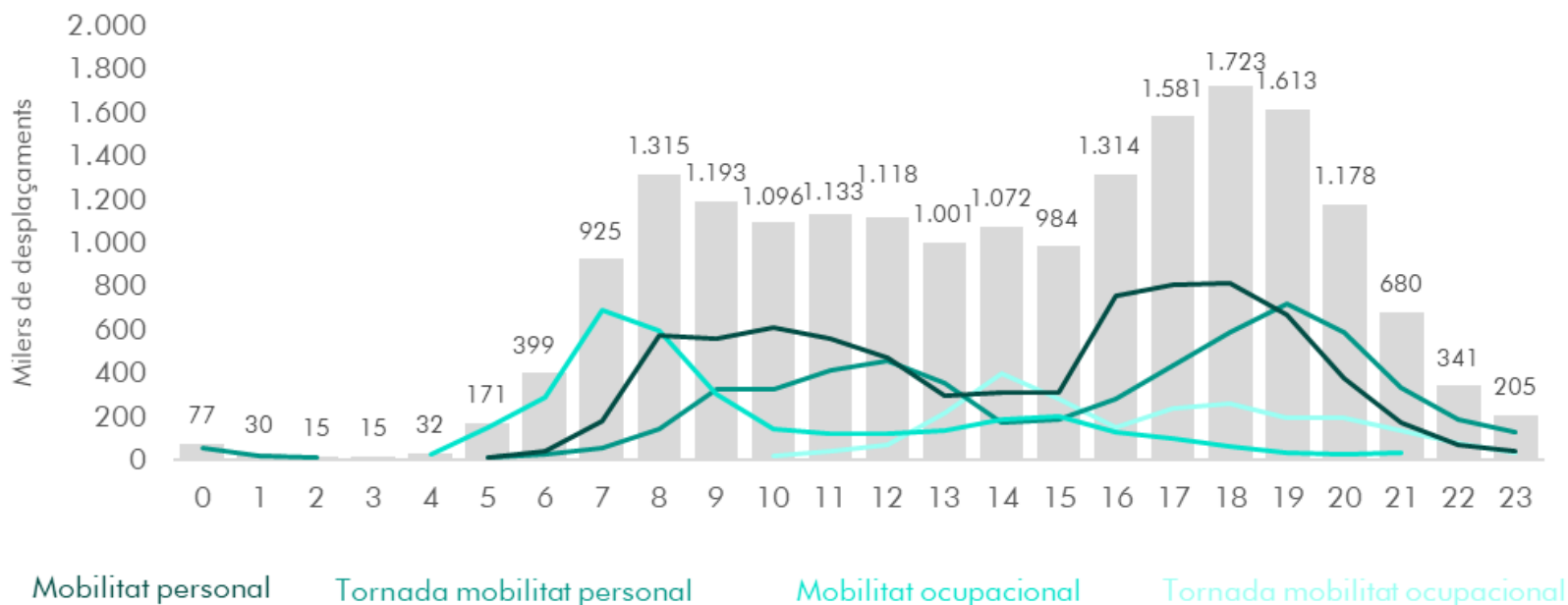


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

- Es registra una franja horària punta al matí entre les 7h i les 9h per motiu ocupacional molt marcada, i una altra de 14h a 15h per tornada a casa des d'un motiu ocupacional.
- La mobilitat personal té una franja horària de matí molt extensa, entre les 8h i les 13h, i una franja de tarda entre les 16h i les 20h, inclòs les tornades a casa des d'aquests motius.



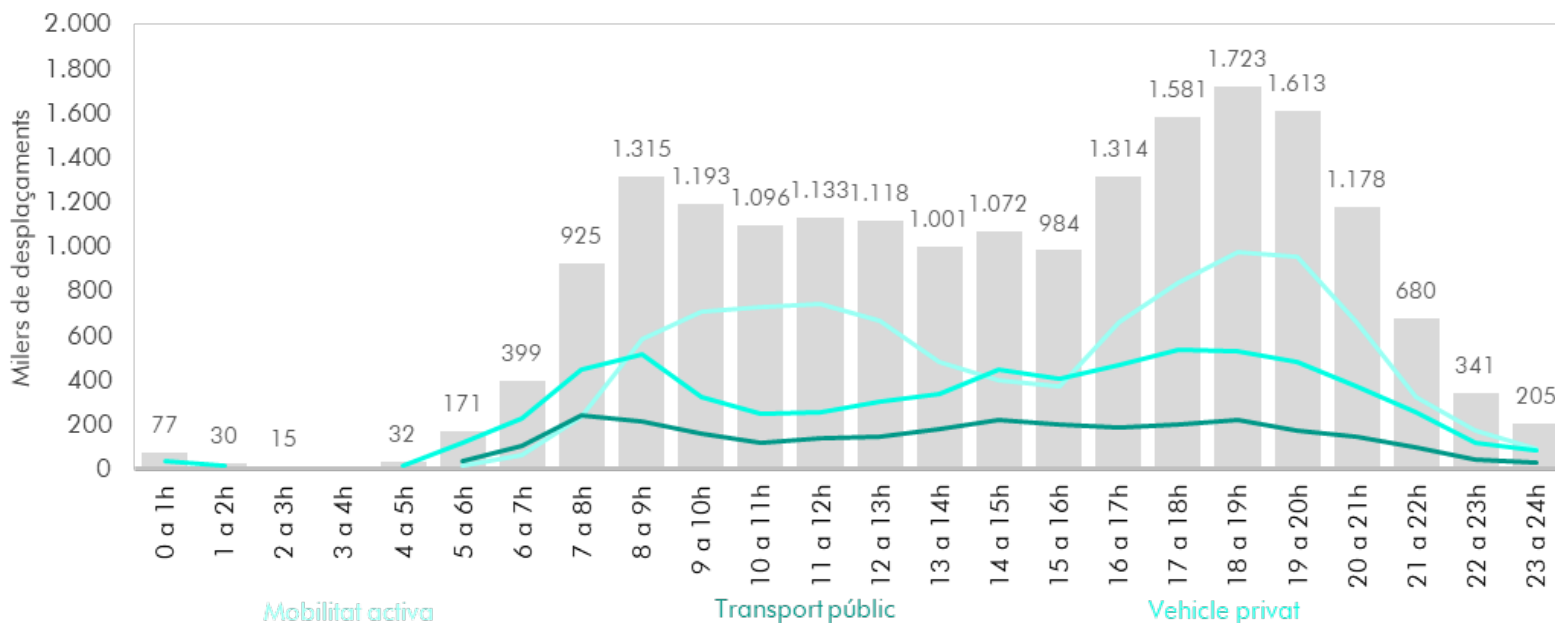
Desplaçaments expressats en milers

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

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



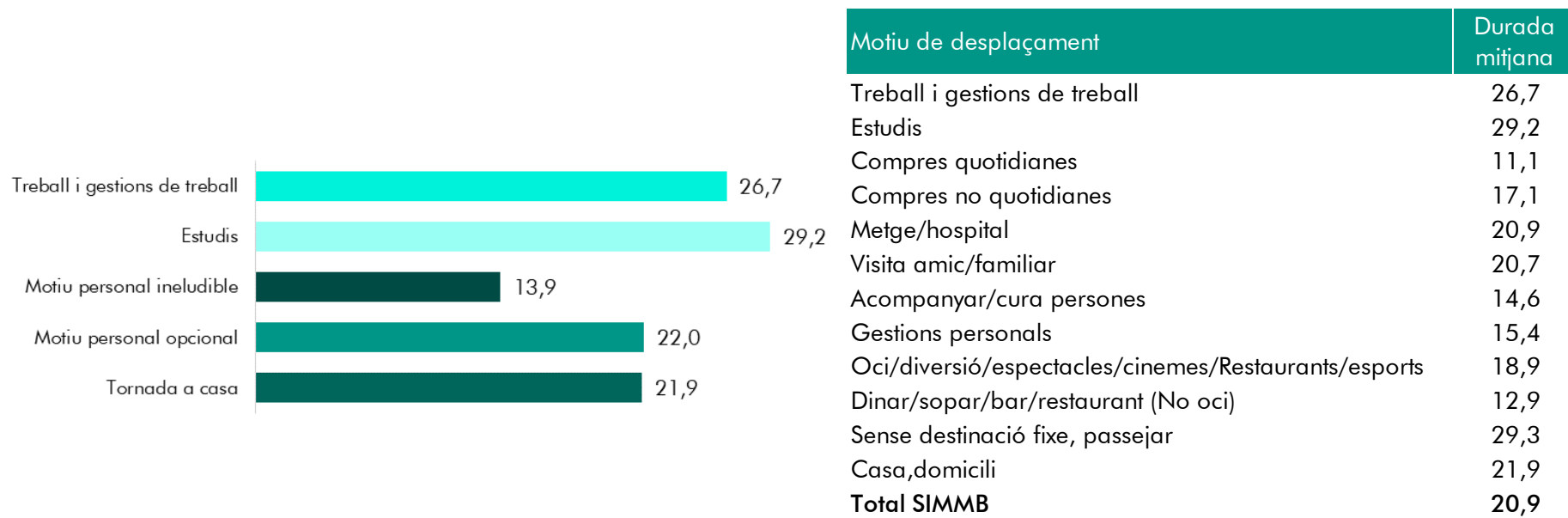
Desplaçaments expressats en milers

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

- La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels residents al SIMMB és de 20,9 minuts.
- Els desplaçaments per motius ocupacionals tenen una durada mitjana percebuda superior als desplaçaments per motius personals, que normalment acostumen a realitzar-se en un àmbit més pròxim al lloc de residència.
 - Entre els diferents motius de desplaçament, els de major durada són els que es fan per anar a passejar (29,3 minuts), gairebé igual que pels d'anar a estudiar (29,2 minuts).
 - Contràriament, els desplaçaments de menor durada són els assignats a fer compres quotidianes (11,1 minuts), seguit dels destinats a Dinar/sopar/bar/restaurant (No oci) (12,9 minuts).



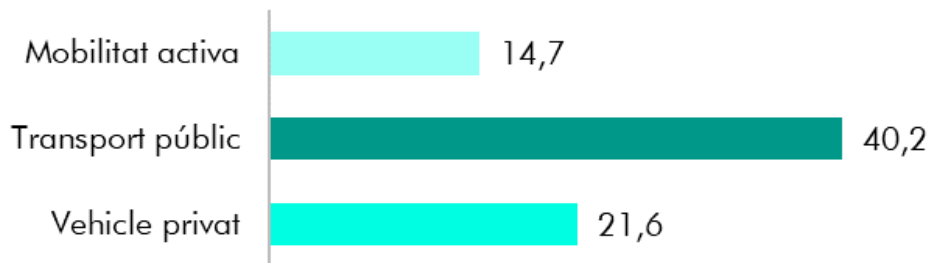
Temps expressat en minuts (taula i gràfic)

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

- Els desplaçaments en Patinet, segway i altres ginys són els més curts, amb una durada mitjana declarada de 13,5 minuts, seguit dels desplaçaments caminant (14,5 minuts).
- Tots els mitjans de transport públic tenen una durada mitjana percebuda superior als 25 minuts. Els de major durada són els desplaçaments en Renfe Rodalies (65,5 minuts) i els més curts en autobús TMB (28,6 minuts) i resta d'autobusos (34,5 minuts).
- En el transport privat, els desplaçaments en camió són els declarats més llargs (87,6 minuts) i els més curts en ciclomotor conductor (16,4 minuts) i moto conductor (17,2 minuts).



Temps expressat en minuts (taula i gràfic)

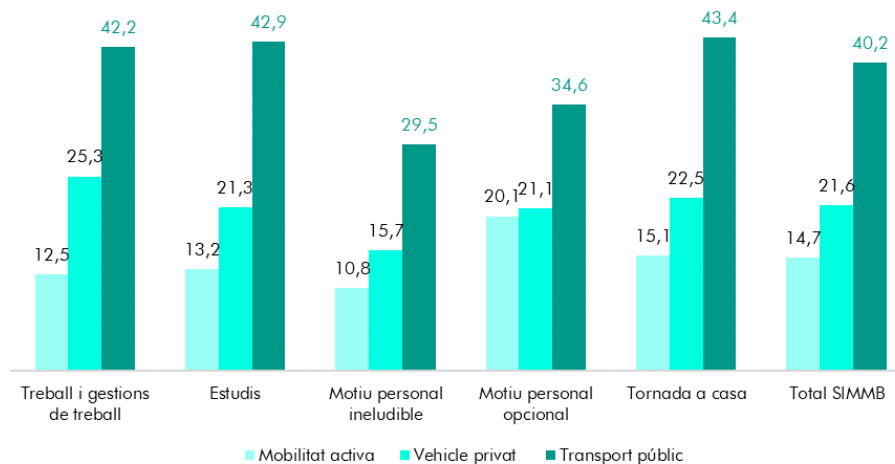
Mitjà de transport	Durada mitjana
Caminant	14,5
Bicicleta	21,4
Patinet, segway i altres ginys	13,5
Autobús TMB	28,6
Altres autobusos	34,5
Metro	36,0
Tramvia	36,3
FGC	46,4
Rodalies Renfe	65,5
Autobús empresa	44,6
Taxi	42,1
Cotxe com a conductor	21,1
Cotxe com a acompanyant	23,3
Moto com a conductor	17,2
Moto com a acompanyant	17,3
Ciclomotor com a conductor	16,4
Furgoneta	26,8
Camió	87,6
Total SIMMB	20,9

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

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

- Tret dels desplaçaments per passeig, que tenen una durada mitjana superior en tots els modes de transport, els desplaçaments de major durada són els que es fan en transport públic per estudis i per treball (42,9 minuts i 42,2 minuts, respectivament), seguit d'aquells que també es realitzen amb transport públic per motiu de visita amic/familiar (41,6 minuts).



- Els desplaçaments de menys durada són els que es fan en mobilitat activa i per àpats no d'oci i per compres quotidianes (9,2 i 10,1 minuts, respectivament).

Motiu de desplaçament	Mode de transport		
	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat
Treball i gestions de treball	12,5	42,2	25,3
Estudis	13,2	42,9	21,3
Compres quotidianes	10,1	26,7	12,4
Compres no quotidianes	13,9	24,8	18,6
Metge/Hospital	14,4	29,9	20,9
Visita amic/familiar	12,2	41,6	20,0
Acompanyar persones	11,3	30,5	15,6
Gestions personals	10,5	29,6	18,0
Oci/diversió/àpats/esports	14,5	33,8	21,2
Àpats (No oci)	9,2	26,6	17,6
Sense destinació fixa, passejar	28,9	37,4	37,5
Tornada a casa	15,1	43,4	22,5
Total SIMMB	14,7	40,2	21,6

Temps expressat en minuts (taula i gràfic)

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

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

- Des de la perspectiva de la corona de residència, s'observa com la durada dels desplaçaments en transport públic és major per les persones residents a la resta del SIMMB (67 minuts). En quant al transport privat, són les persones residents a Barcelona ciutat les que tenen unes durades mitjanes superiors (26,8 minuts).
- Des de la perspectiva de la comarca de residència, les persones residents al Moianès i al Barcelonès són les que declaren unes durades superiors en vehicle privat (24 minuts i 26,1 minuts, respectivament), i les d'Osona i les del Bages les que declaren menys temps (17,5 i 18,6, respectivament).
- Les persones residents a Osona i a l'Alt Penedès són les que declaren unes durades superiors en els desplaçaments en transport públic (90,5 i 64,4, respectivament).

Àmbit territorial	Mode de transport			Total
	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	
Barcelona	15,3	34,1	26,8	22,0
Resta 1a corona	14,0	36,7	21,7	20,4
Total 1a corona	14,8	35,1	24,2	21,3
Resta AMB	13,9	50,8	20,5	20,7
Resta RMB	14,8	54,2	20,7	20,8
Total RMB	14,7	39,5	22,0	21,1
Resta SIMMB	14,5	67,0	18,9	19,0
Alt Penedès	13,3	64,4	21,1	20,3
Anoia	14,4	60,3	20,8	19,9
Bages	14,5	60,1	18,6	18,9
Baix Llobregat	13,5	42,3	19,8	19,5
Barcelonès	15,1	34,5	26,1	21,9
Berguedà	15,2	55,7	18,9	17,9
Garraf	14,2	62,8	19,7	21,2
Maresme	14,5	52,3	19,9	20,1
Moianès	15,8	60,7	24,0	21,9
Osona	14,3	90,5	17,5	18,3
Vallès Occidental	14,7	48,4	21,4	21,0
Vallès Oriental	15,1	58,0	20,8	21,2
Total SIMMB	14,7	40,2	21,6	20,9

Temps expressat en minuts

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

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

- La població resident a Barcelona ciutat és la que fa els desplaçaments de major durada mitjana, tant en aquells interns al seu municipi de residència (intramunicipals) com en els intermunicipals, 18,4 minuts i 43,6 minuts, respectivament.
- La població resident a Osona i al Baix Llobregat són les que declaren uns desplaçaments intermunicipals de menor durada, per sota dels 30 minuts de mitjana.

Àmbit territorial	Tipologia del recorregut		Total
	Intermunicipals	Intramunicipals	
Barcelona	43,6	18,4	22,0
Resta 1a corona	31,1	12,4	20,4
Total 1a corona	34,9	16,4	21,3
Resta AMB	30,8	12,2	20,7
Resta RMB	32,6	12,7	20,8
Total RMB	33,4	15,0	21,1
Resta SIMMB	29,1	11,3	19,0
Alt Penedès	31,1	10,4	20,3
Anoia	30,8	11,0	19,9
Bages	30,1	12,1	18,9
Baix Llobregat	29,6	11,7	19,5
Barcelonès	37,7	17,3	21,9
Berguedà	27,6	11,6	17,9
Garraf	34,4	12,5	21,2
Maresme	30,6	12,0	20,1
Moianès	32,1	12,5	21,9
Osona	27,1	10,5	18,3
Vallès Occidental	34,2	13,6	21,0
Vallès Oriental	31,2	11,7	21,2
Total SIMMB	32,9	14,7	20,9

Temps expressat en minuts

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

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

- Els desplaçaments intermunicipals (entre municipis) en transport públic són els de major durada percebuda (52,7 minuts de mitjana).
- Els de menor durada són els que es fan en vehicle privat i que tenen com origen i destinació un mateix municipi (intramunicipals) 11,4 minuts.

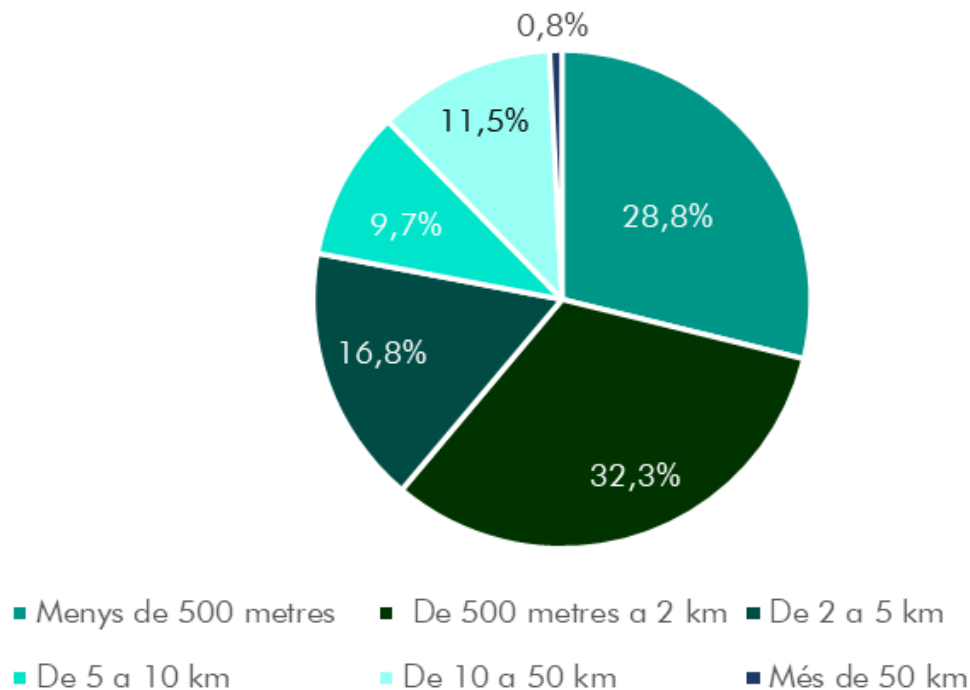
Tipus de desplaçament	Mode de transport	Durada mitjana
Intramunicipal	Mobilitat activa	13,6
	Transport públic	27,0
	Vehicle privat	11,4
	Total SIMMB	14,7
Intermunicipal	Mobilitat activa	25,6
	Transport públic	52,7
	Vehicle privat	27,4
	Total SIMMB	32,9

Temps expressat en minuts

6. La distància dels desplaçaments

6.1. Dades generals

- La distància* mitjana dels desplaçaments totals dels residents a l'àmbit SIMMB és de 4,6 km.
- La majoria de desplaçaments, el 61,1% són de menys de 2 km de distància.



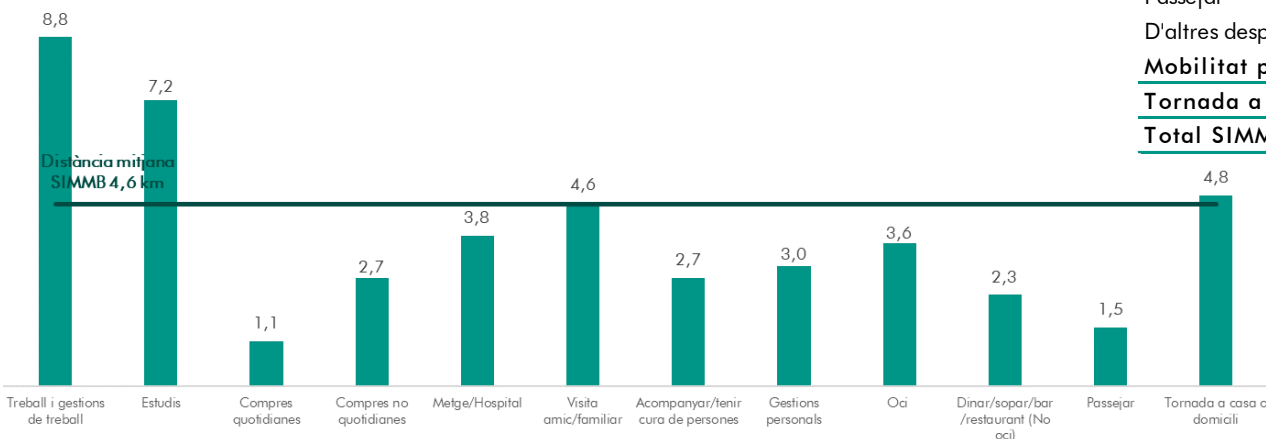
*Distància dels desplaçaments: a partir de l'adreça exacte de l'origen i destinació dels desplaçaments es calcula la distància total del desplaçament. El càlcul que es fa és de la distància ortodròmica (great-circle distance), que és el camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre.

6. La distància dels desplaçaments

6.2. Distància segons motiu del desplaçament

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els motius dels desplaçaments s'observa com els desplaçaments per compres quotidianes i per passeig tenen les distàncies més curtes, d'1,1 km i 1,5 respectivament. Seguit dels dinars/sopar/bar/restaurant (No oci) (2,3 km), dels acompanyaments i les compres no quotidianes (2,7).
- Els desplaçaments per treball i estudis superen de llarg la distància mitjana dels 4,6 km, sent en el primer cas de 8,8 km i en el segon de 7,2 km.
- Si es compara la proporció de desplaçaments totals amb la distribució de la distància entre els motius dels desplaçaments s'observa com la mobilitat ocupacional representa una major proporció de la distància total que de desplaçaments totals, al contrari que la mobilitat per motius personals, fet que mostra la major proximitat d'aquesta mobilitat.

Motiu del desplaçament	% desplaçaments	% distància
Treball i gestions de treball	15,0%	28,9%
Estudis	2,5%	3,9%
Mobilitat ocupacional	17,5%	32,8%
Compres quotidianes	9,1%	2,3%
Compres no quotidianes	1,7%	1,0%
Metge/Hospital	2,1%	1,7%
Visita amic/ga/familiar	2,5%	2,5%
Acompanyar/tenir cura de persones	9,1%	5,5%
Gestions personals	2,9%	1,9%
Oci/diversió/espectacles/cinemes /Restaurants/esports	7,8%	5,8%
Passejar	4,6%	1,5%
D'altres desplaçaments	..	..
Mobilitat personal	39,8%	22,2%
Tornada a casa o domicili	42,7%	45,0%
Total SIMMB	100%	100%

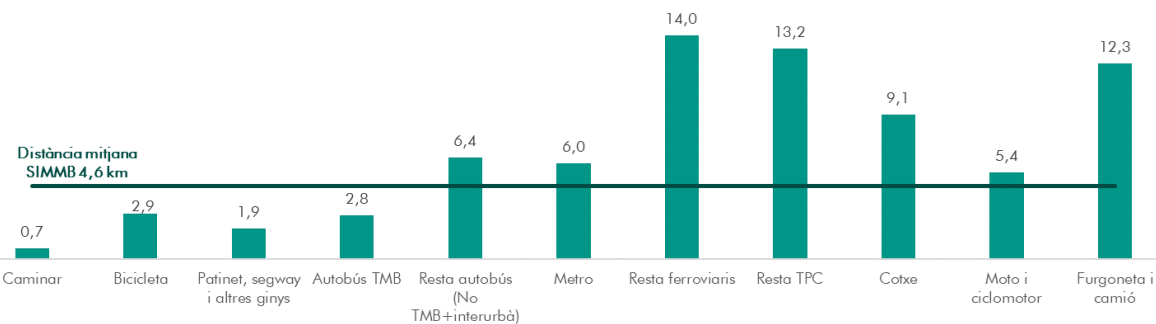


6. La distància dels desplaçaments

6.3. Distància segons mode de transport

- En l'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons els mitjans de transport s'observa com els modes actius tenen les menors distàncies mitjanes, 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 una distància mitjana de 2,8 km i els mitjans ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe i Tramvia) de 14,0 km.
- Els desplaçaments en moto i ciclomotor són els que tenen una distància mitjana inferior entre els modes privats, seguit del cotxe (5,4 km i 9,1 km, respectivament).
- 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 8,6% 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 el volum dels desplaçaments.

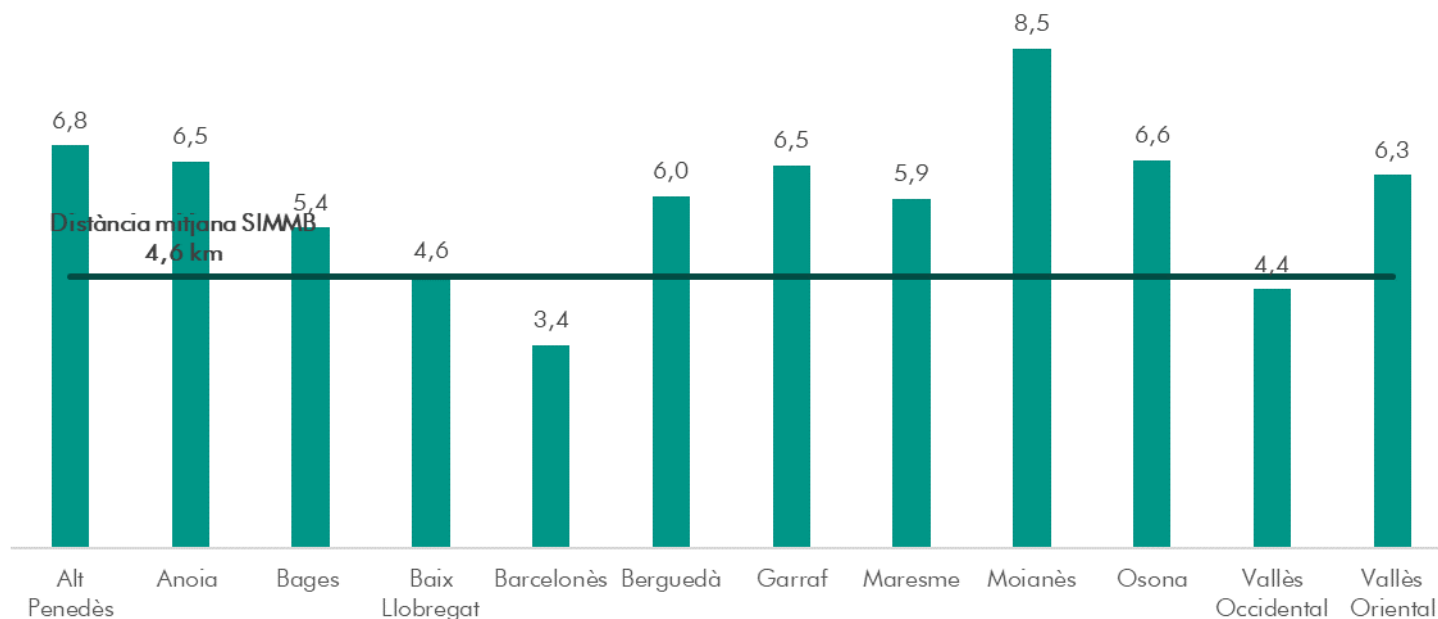
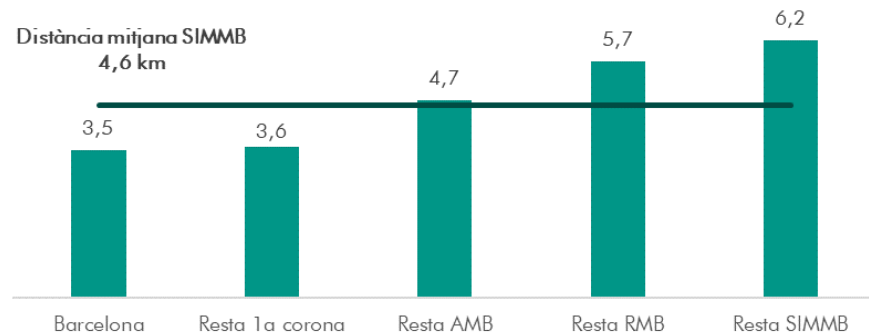
Mode de transport	% desplaçaments	% distància
Caminant	48,3%	7,2%
Bicicleta	1,7%	1,1%
VMP (Patinet, segway o altres ginys) cadira de rodes	0,7%	0,3%
Total mobilitat activa	50,7%	8,6%
Autobús TMB	2,9%	1,8%
Altres autobus	2,5%	3,5%
Metro	5,1%	6,7%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	4,0%	12,2%
Resta transport públic	0,6%	1,5%
Total transport públic	15,1%	25,7%
Cotxe	28,6%	56,5%
Moto i ciclomotor	3,8%	4,6%
Furgoneta, camió	1,8%	4,6%
Total vehicle privat	34,1%	65,7%
Total SIMMB	100%	100%



6. La distància dels desplaçaments

6.4. Anàlisi territorial

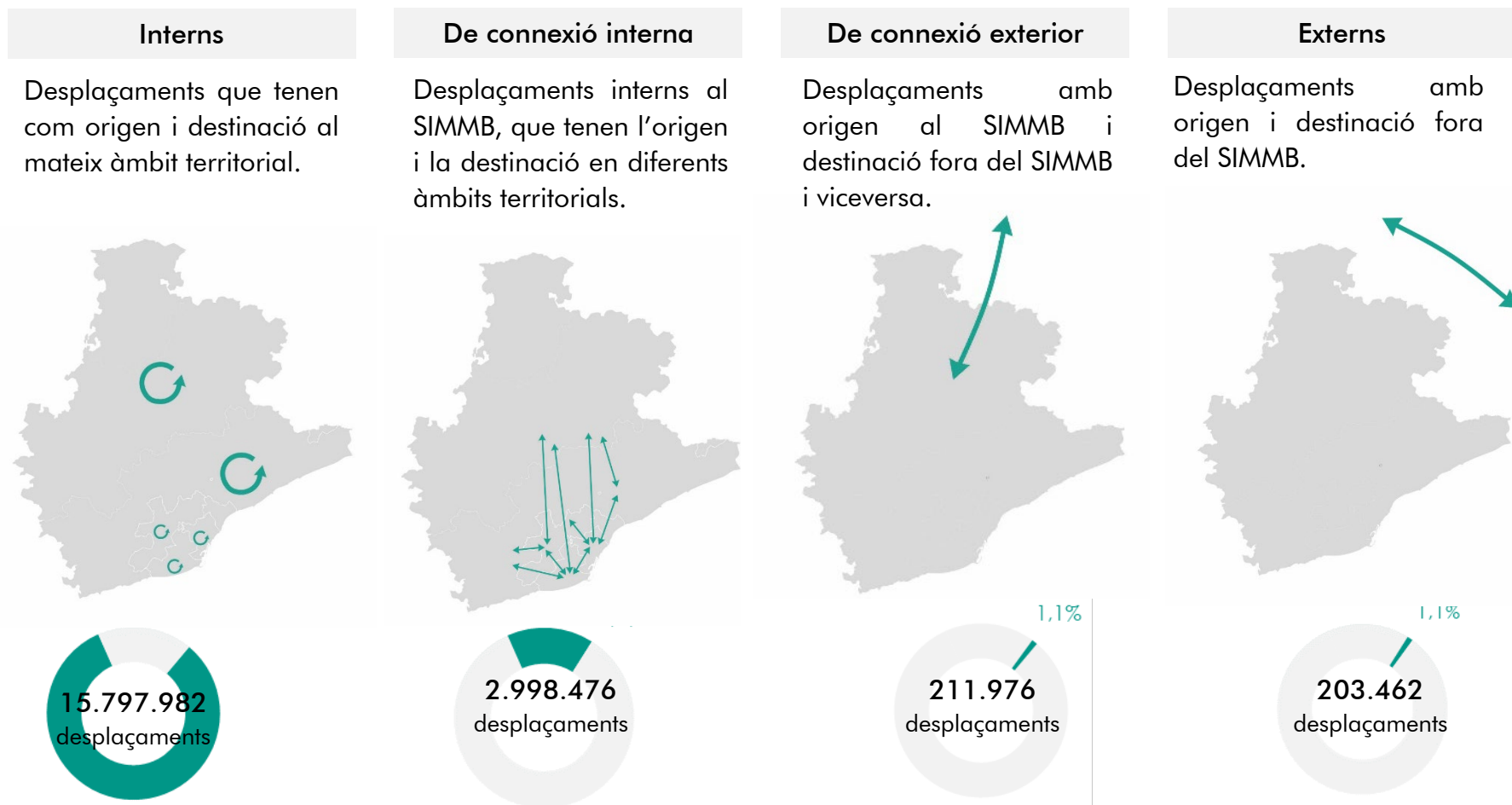
- L'anàlisi de la distància mitjana dels desplaçaments segons corones de residència mostra un augment progressiu de la distància a mesura que els desplaçaments es fan més lluny de Barcelona ciutat. Així la distància mitjana dels desplaçaments dels residents a Barcelona és de 3,5 km i dels residents a la resta del SIMMB de 6,2 km.
- Segons comarques, els residents al Moianès fan els desplaçaments de més distància mitjana en dia feiner, de 8,5 km.



7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.1. Tipus de fluxos al SIMMB

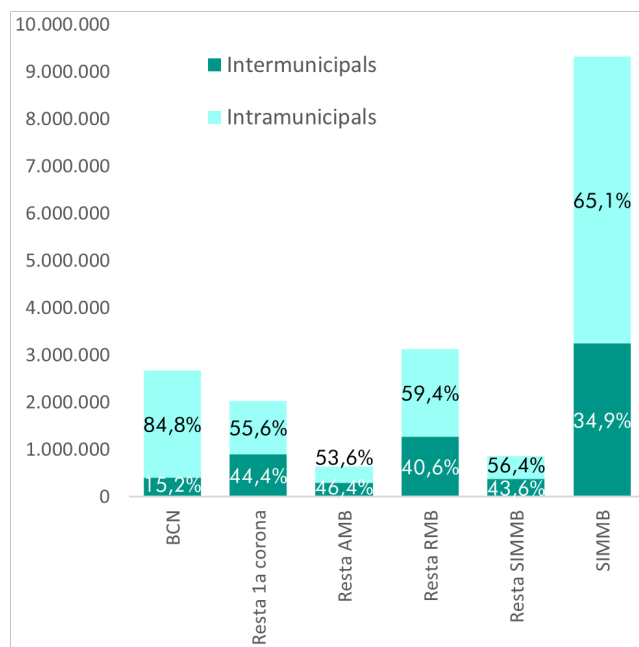
- Segons l'origen i la destinació, els **19,2*** milions de desplaçaments que realitza la població resident al SIMMB, amb independència de l'àmbit de residència, es poden classificar en:



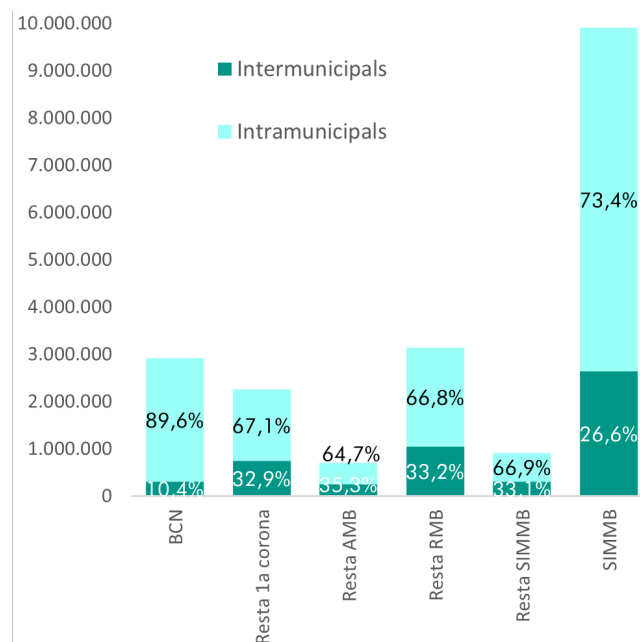
* En el total de desplaçaments segons fluxos al SIMMB ens falta un desplaçament (en mostra) en el que no s'ha detallat la destinació i per tant no es pot classificar.

7.1. Tipus de fluxos al SIMMB

- Partint de la perspectiva municipal, els desplaçaments al SIMMB, es poden classificar en:
 - Intramunicipals:** 13,3 milions de desplaçaments, representen el **69,4%**.
 - Intermunicipals:** 5,9 milions de desplaçaments, representen el **30,6%**.
- Les dones tenen una mobilitat de més proximitat, en realitzar una major proporció de desplaçaments intramunicipals que els homes, en tots els àmbits territorials.



Homes

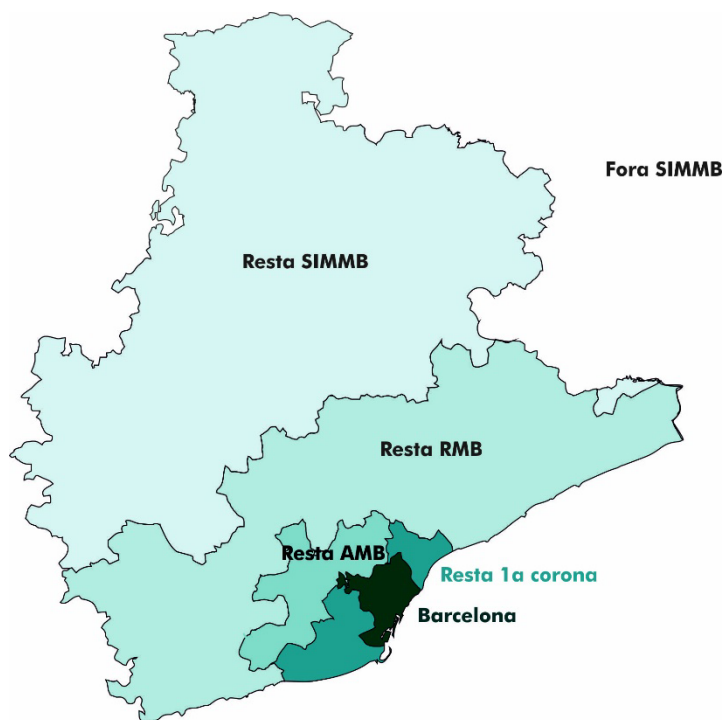


Dones

7.2. Àmbits territorials

7.2.1. Panoràmica general

- La ciutat de Barcelona és l'origen i/o destinació del 65,7% dels desplaçaments de connexió interior, però en canvi només representa el 31,7% dels desplaçaments interns i el 25,2% dels desplaçaments de connexió exterior.



Origen i destinació	Desplaçaments	%
Barcelona-Barcelona	5.003.909	26,0%
Resta 1a corona-Resta 1a corona	3.185.292	16,6%
Resta AMB-Resta AMB	871.693	4,5%
Resta RMB-Resta RMB	5.161.551	26,9%
Resta SIMMB-Resta SIMMB	1.575.537	8,2%
Total interns	15.797.982	82,2%
Barcelona-Resta 1a corona i viceversa	1.151.095	6,0%
Barcelona-Resta AMB i viceversa	212.784	1,1%
Barcelona-Resta RMB i viceversa	558.505	2,9%
Barcelona-Resta SIMMB i viceversa	47.831	0,2%
Resta 1a corona-Resta AMB i viceversa	202.579	1,1%
Resta 1a corona-Resta RMB i viceversa	315.137	1,6%
Resta 1a corona-Resta SIMMB i viceversa	21.771	0,1%
Resta AMB-Resta RMB i viceversa	368.987	1,9%
Resta AMB-Resta SIMMB i viceversa	17.572	0,1%
Resta RMB-Resta SIMMB i viceversa	102.214	0,5%
Total de connexió interior	2.998.476	15,6%
Barcelona-Fora SIMMB i viceversa	53.342	0,3%
Resta 1a corona-Fora SIMMB i viceversa	22.149	0,1%
Resta AMB-Fora SIMMB i viceversa	13.209	0,1%
Resta RMB-Fora SIMMB i viceversa	85.465	0,4%
Resta SIMMB-Fora SIMMB i viceversa	37.811	0,2%
Total de connexió exterior	211.976	1,1%
Fora SIMMB-Fora SIMMB	203.462	1,1%
Total externs	203.462	1,1%
Total	19.211.896	100,0%

* En el total de desplaçaments segons fluxos al SIMMB ens falta un desplaçament (en mostra) en el que no s'ha detallat la destinació i per tant no es pot classificar.

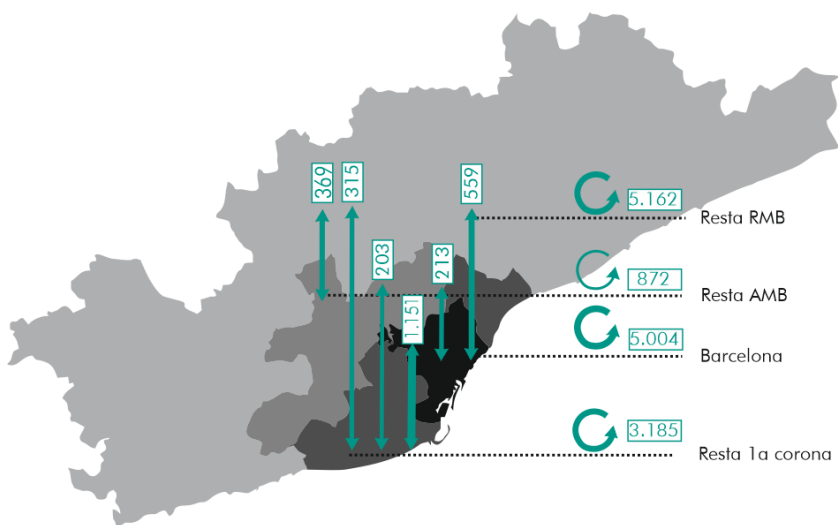
7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

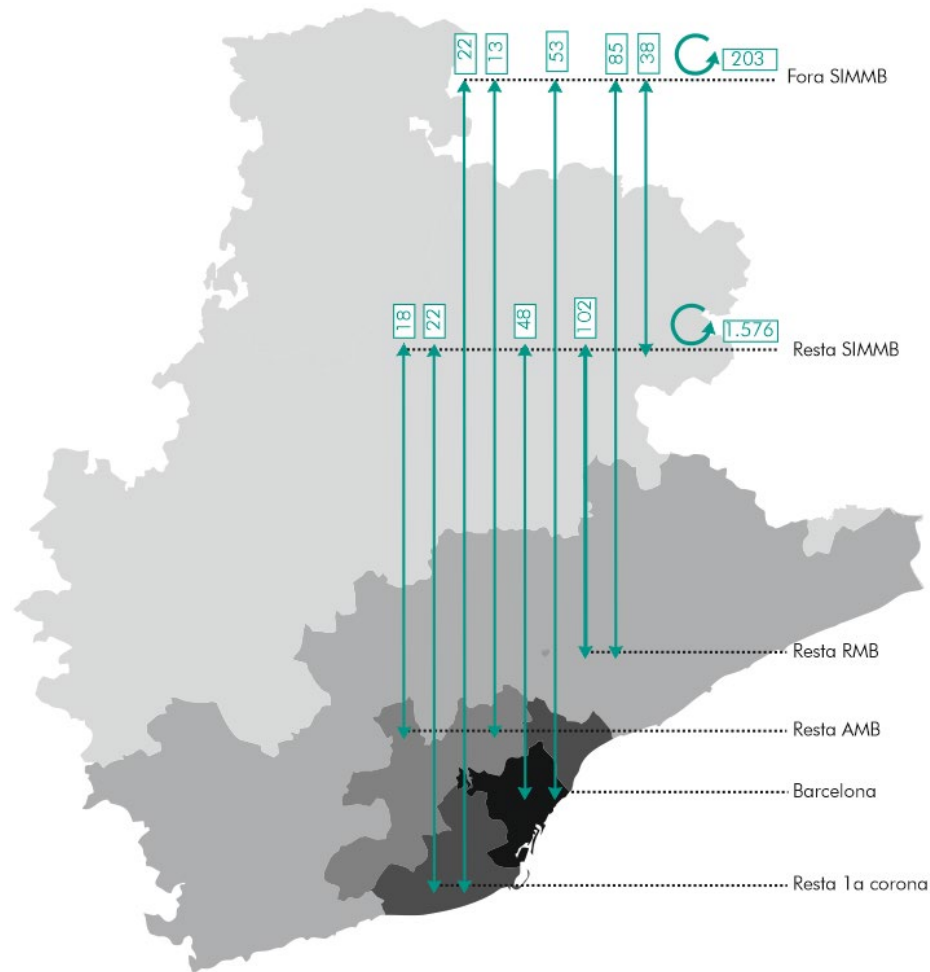
7.2.1. Panoràmica general

- Les relacions origen-destinació on hi ha més desplaçaments són, per ordre, internes a la resta de l'RMB (5.162), internes a Barcelona (5.004), internes a la resta 1a corona (3.185), internes a la resta SIMMB (1.576) i Barcelona – resta 1a corona (1.151).

Fluxos interns RMB



Fluxos de connexió amb resta SIMMB i fora SIMMB



Nota: Desplaçaments expressats en milers

7.2. Àmbits territorials

7.2.1. Panoràmica general

- Sense tenir en compte els desplaçaments interns a cada àmbit territorial, les relacions diàries més importants es donen entre Barcelona i la resta de la primera corona del SIMMB, i viceversa; representant a l'entorn del 3,0% del total de desplaçaments metropolitans diaris en cada sentit.

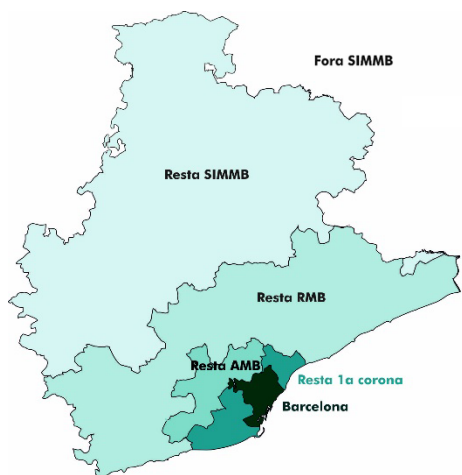
Orígens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	5.003.909	578.644	102.871	284.206	24.971	28.331	6.022.932
Resta 1a corona	572.451	3.185.292	101.313	156.941	10.730	13.176	4.039.903
Resta AMB	109.913	101.266	871.693	180.222	10.401	5.963	1.279.458
Resta RMB	274.300	158.196	188.765	5.161.551	48.778	43.000	5.874.589
Resta SIMMB	22.860	11.041	7.171	53.436	1.575.537	18.304	1.688.350
Fora SIMMB	25.011	8.973	7.246	42.465	19.507	203.462	306.664
Total SIMMB	6.008.443	4.043.413	1.279.059	5.878.821	1.689.925	312.236	19.211.896

Orígens	Destinacions						Total SIMMB
	Barcelona	Resta 1a corona	Resta AMB	Resta RMB	Resta SIMMB	Fora SIMMB	
Barcelona	26,0%	3,0%	0,5%	1,5%	0,1%	0,1%	31,4%
Resta 1a corona	3,0%	16,6%	0,5%	0,8%	0,1%	0,1%	21,0%
Resta AMB	0,6%	0,5%	4,5%	0,9%	0,1%	..	6,7%
Resta RMB	1,4%	0,8%	1,0%	26,9%	0,3%	0,2%	30,6%
Resta SIMMB	0,1%	0,1%	0,0%	0,3%	8,2%	0,1%	8,8%
Fora SIMMB	0,1%	..	..	0,2%	0,1%	1,1%	1,6%
Total SIMMB	31,3%	21,0%	6,7%	30,6%	8,8%	1,6%	100,0%

* En el total de desplaçaments segons fluxos al SIMMB ens falta un desplaçament (en mostra) en el que no s'ha detallat la destinació i per tant no es pot classificar.

7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament



Origen/Destinació	Destinació /Origen	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa des de motiu ocupacional	Tornada a casa des de motiu personal	Total
Barcelona	Barcelona	826.646	2.132.286	508.832	1.536.145	5.003.909
	Resta 1a corona	392.089	260.648	306.585	191.772	1.151.095
	Resta AMB	78.938	41.585	63.050	29.212	212.784
	Resta RMB	223.773	79.820	178.504	76.408	558.505
	Resta SIMMB	18.548	8.019	14.185	7.078	47.831
	Fora SIMMB	..	..	..	29.164	53.342
Resta 1a corona	Resta 1a corona	341.696	1.456.670	256.836	1.130.090	3.185.292
	Resta AMB	59.152	50.478	49.903	43.046	202.579
	Resta RMB	117.037	54.845	88.944	54.312	315.137
	Resta SIMMB	9.770	..	6.523	..	21.771
	Fora SIMMB	..	..	..	..	22.149
Resta AMB	Resta AMB	90.461	410.628	57.465	313.139	871.693
	Resta RMB	128.875	84.293	95.496	60.322	368.987
	Resta SIMMB	6.735	..	5.187	..	17.572
	Fora SIMMB	..	..	..	..	13.209
Resta RMB	Resta RMB	694.246	2.235.739	503.077	1.728.489	5.161.551
	Resta SIMMB	34.968	23.157	22.061	22.028	102.214
	Fora SIMMB	24.515	19.219	14.320	27.411	85.465
Resta SIMMB	Resta SIMMB	245.339	647.604	178.495	504.099	1.575.537
	Fora SIMMB	11.503	8.553	8.520	9.236	37.811
Fora SIMMB	Fora SIMMB	29.552	111.432	12.796	49.682	203.462
Total		3.357.522	7.642.306	2.382.826	5.829.241	19.211.896

* En el total de desplaçaments segons fluxos al SIMMB ens falta un desplaçament (en mostra) en el que no s'ha detallat la destinació i per tant no es pot classificar.

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

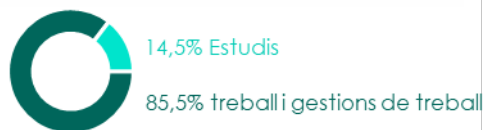
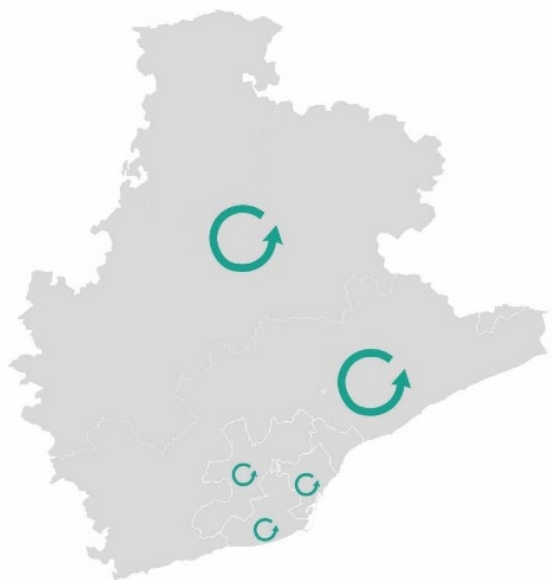
7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament

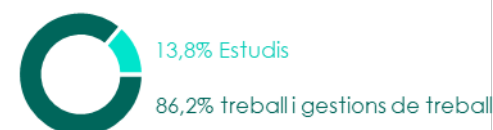
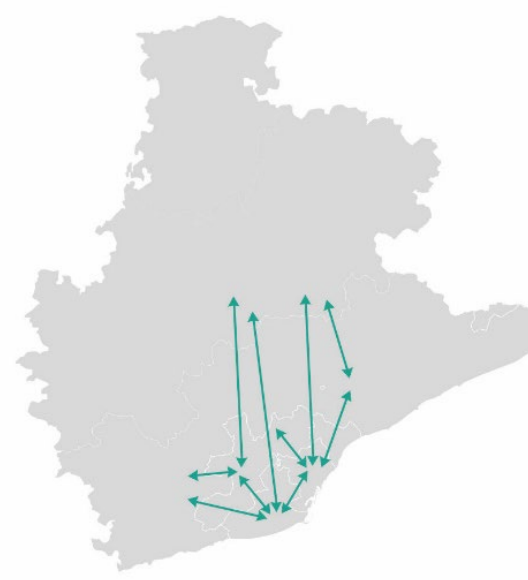
MOBILITAT OCUPACIONAL

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

Interns



De connexió interna

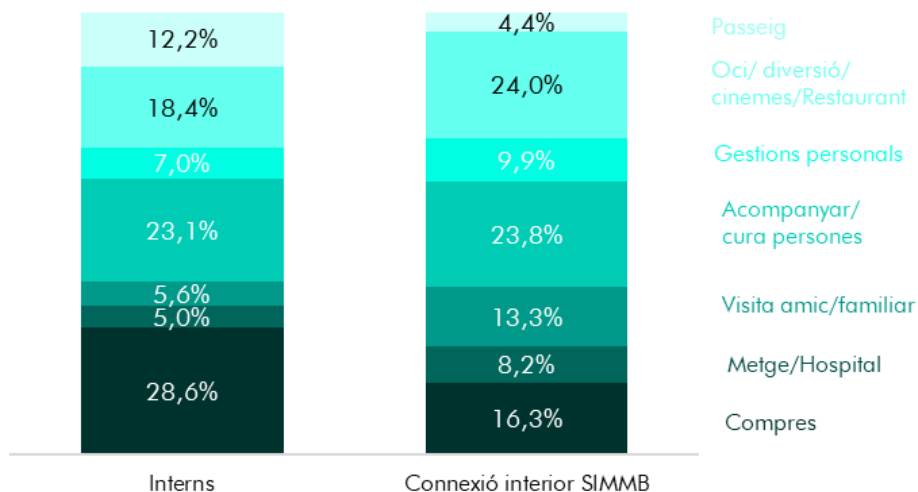


7.2. Àmbits territorials

7.2.2. Motiu del desplaçament

MOBILITAT PERSONAL

- En els fluxos interns, els desplaçaments per anar a comprar i per acompanyar a persones són els que tenen un pes més important, representant el 28,6% i el 23,1%, respectivament.
- En els fluxos de connexió interior, en canvi, s'inverteix l'ordre, i són més importants els desplaçaments per acompanyar a persones (23,8%), seguit de l'oci (24,0%).

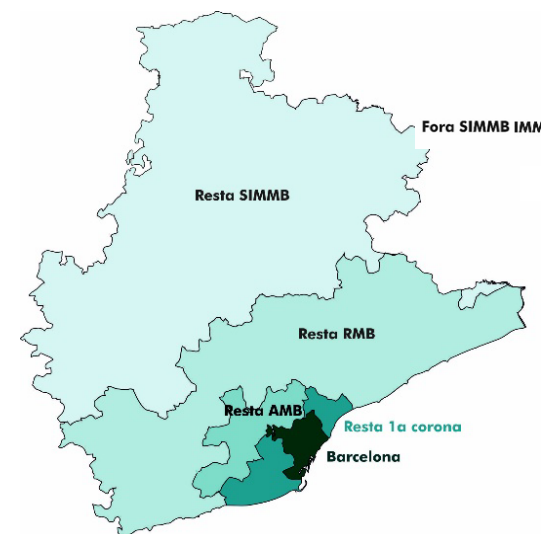


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

7.2.3. Mode de transport

Origen/ Destinació	Destinació /Origen	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	Total
Barcelona	Barcelona	3.178.301	1.173.363	652.244	5.003.909
	Resta 1a corona	112.867	559.121	479.106	1.151.095
	Resta AMB	..	90.322	120.976	212.784
	Resta RMB	..	241.385	314.816	558.505
	Resta SIMMB	..	18.674	29.157	47.831
	Fora SIMMB	..	18.206	35.136	53.342
Resta 1a corona	Resta 1a corona	2.199.458	334.269	651.565	3.185.292
	Resta AMB	9.225	33.650	159.704	202.579
	Resta RMB	10.039	56.885	248.213	315.137
	Resta SIMMB	..	..	18.969	21.771
	Fora SIMMB	..	..	17.695	22.149
Resta AMB	Resta AMB	535.655	26.897	309.141	871.693
	Resta RMB	26.700	45.526	296.761	368.987
	Resta SIMMB	..	..	13.339	17.572
	Fora SIMMB	..	..	9.595	13.209
Resta RMB	Resta RMB	2.851.594	217.884	2.092.073	5.161.551
	Resta SIMMB	..	..	88.556	102.214
	Fora SIMMB	..	10.147	74.990	85.465
Resta SIMMB	Resta SIMMB	706.041	34.321	835.176	1.575.537
	Fora SIMMB	..	..	32.106	37.811
Fora SIMMB	Fora SIMMB	107.102	13.303	83.056	203.462
Total		9.746.783	2.902.739	6.562.373	19.211.896



* En el total de desplaçaments segons fluxos al SIMMB ens falta un desplaçament (en mostra) en el que no s'ha detallat la destinació i per tant no es pot classificar.

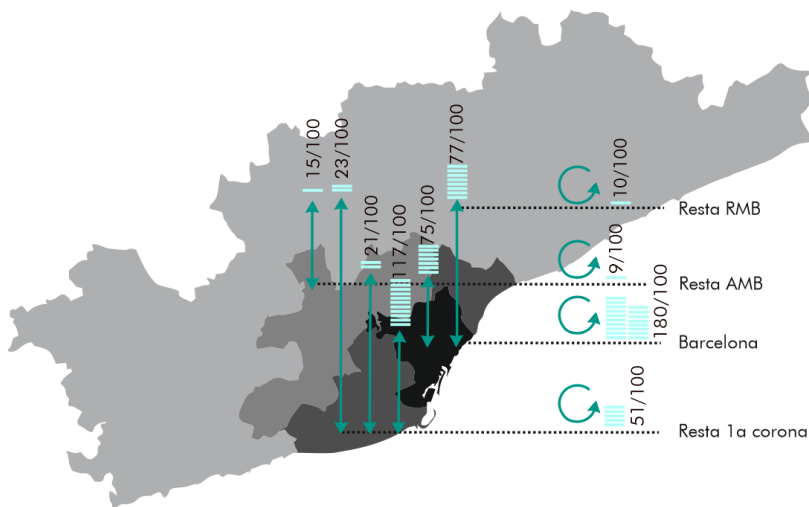
7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

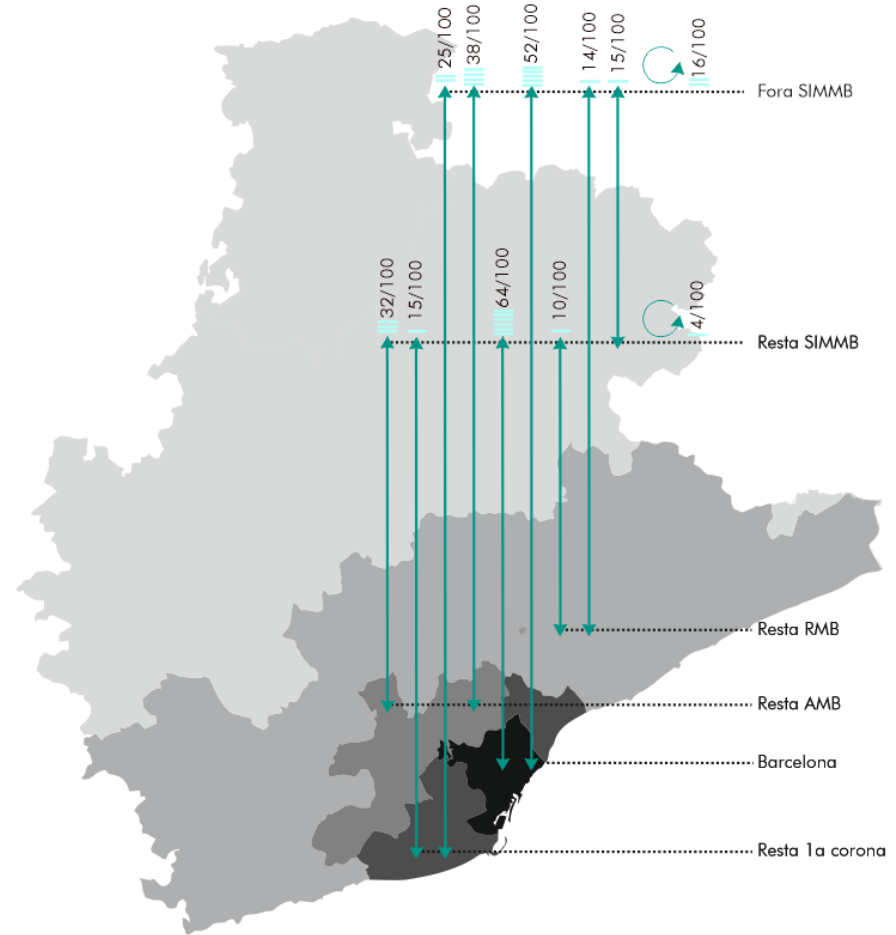
7.2.3. Mode de transport. Ràtio públic/privat

- Les relacions origen-destinació on hi ha més desplaçaments en transport públic que en vehicle privat són únicament les internes a Barcelona (180/100) i les que es produeixen entre Barcelona i la resta de de la 1a corona (117/100).

Fluxos interns RMB



Fluxos de connexió amb resta SIMMB i fora SIMMB

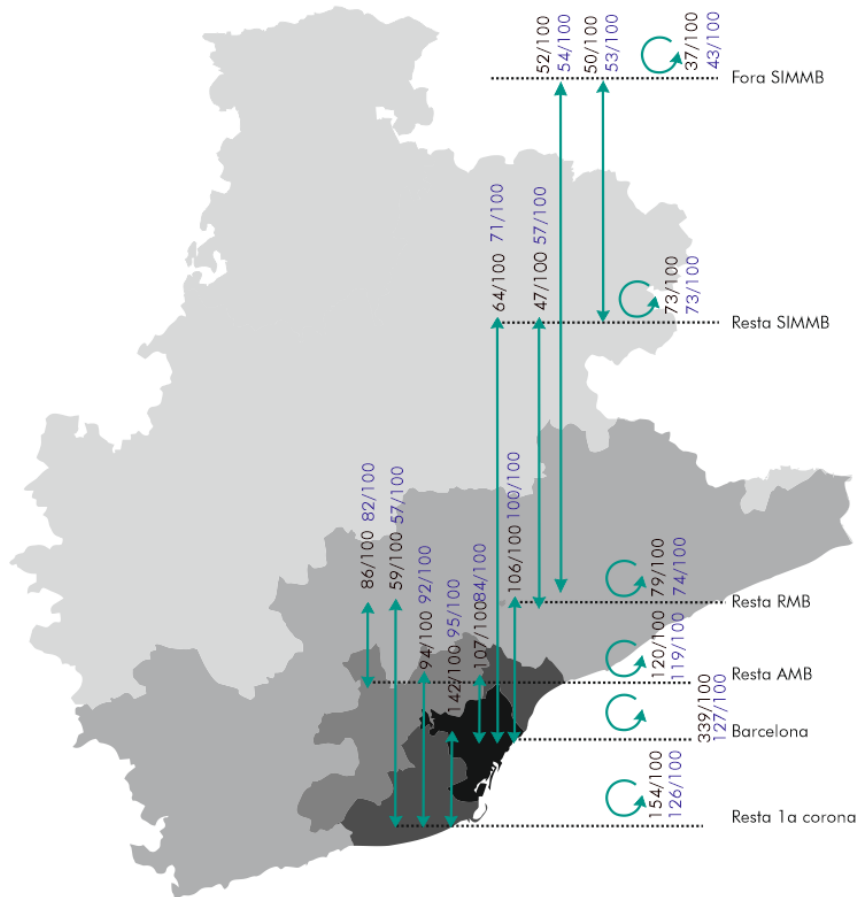


Ràtio: Desplaçaments en transport públic/
100 desplaçaments en vehicle privat

7.2. Àmbits territorials

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

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



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

56/100 Ràtio cotxes

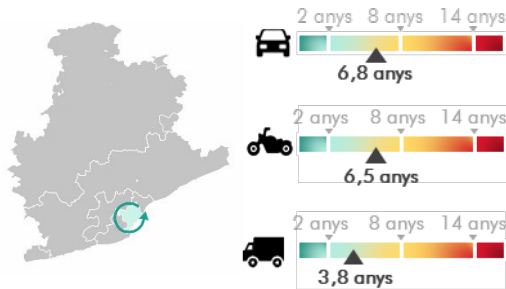
56/100 Ràtio vehicles (cotxes, motos, ciclomotors, furgonetes i camions)

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

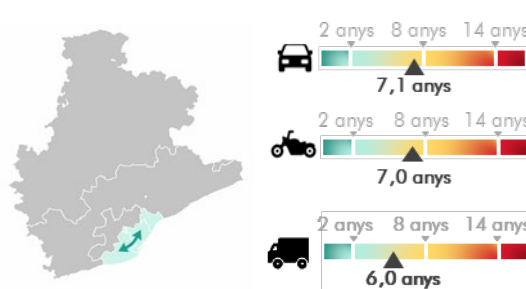
7.2. Àmbits territorials

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

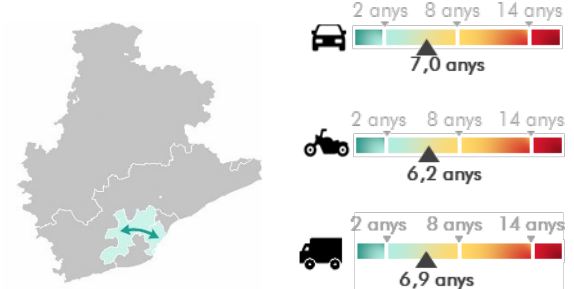
Interns Barcelona



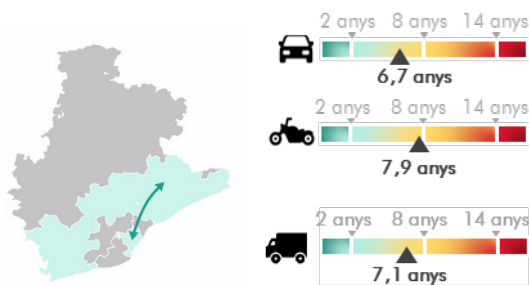
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



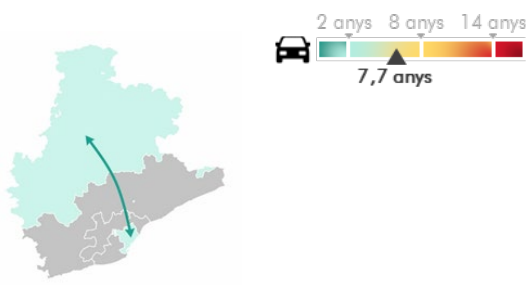
Connexió Barcelona – Resta AMB



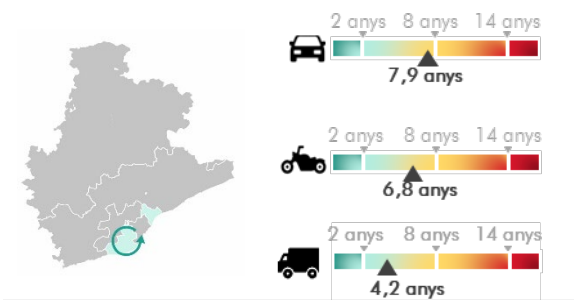
Connexió Barcelona – Resta RMB



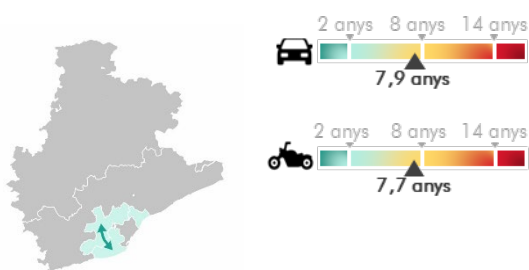
Connexió Barcelona – Resta SIMMB



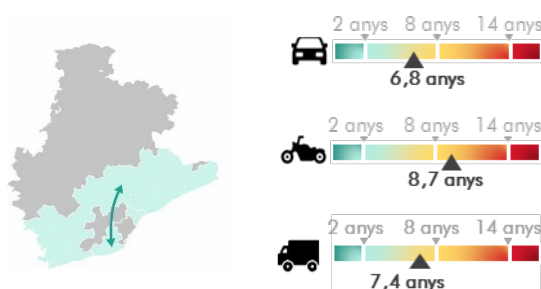
Interns resta 1a corona



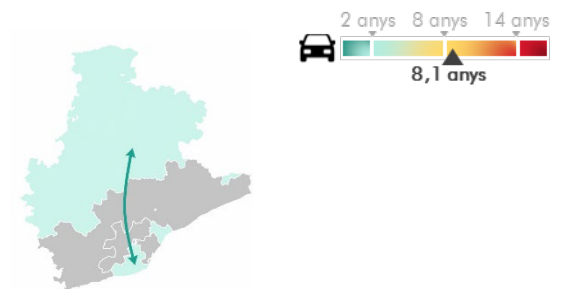
Connexió resta 1a corona – Resta AMB



Connexió resta 1a corona – Resta RMB



Connexió resta 1a corona – Resta SIMMB

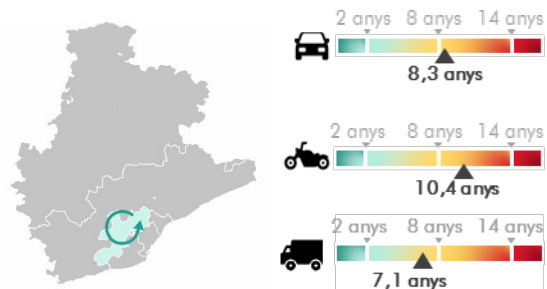


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

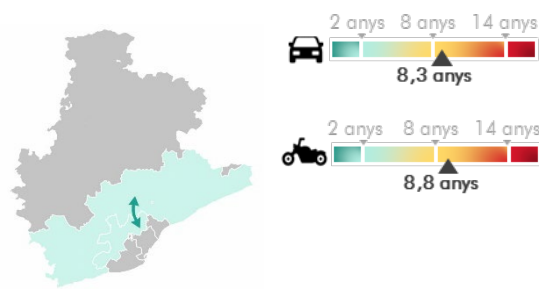
7.2. Àmbits territorials

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

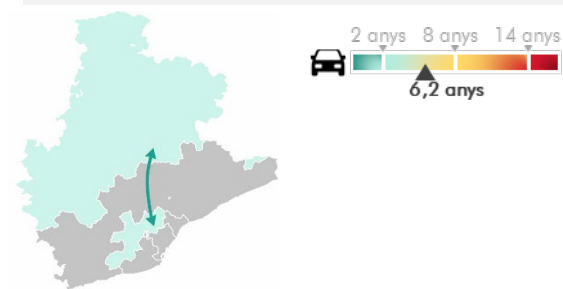
Inters restat AMB



Connexió restat AMB – Restat RMB



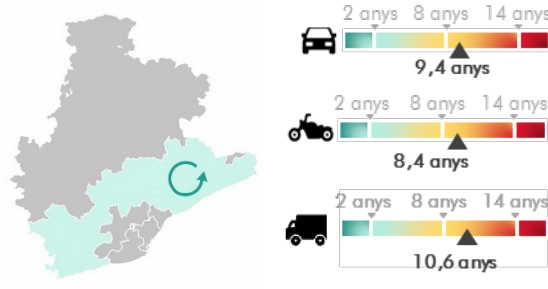
Connexió restat AMB – Restat SIMMB



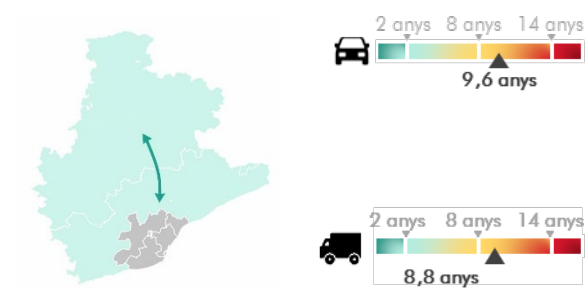
Connexió restat AMB – Fora SIMMB



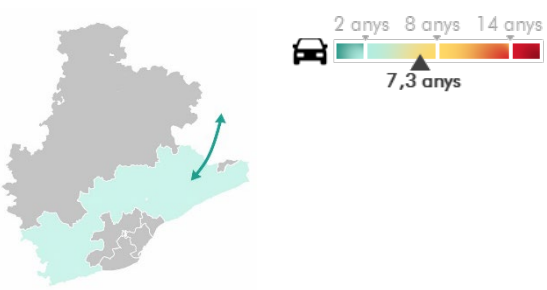
Inters restat RMB



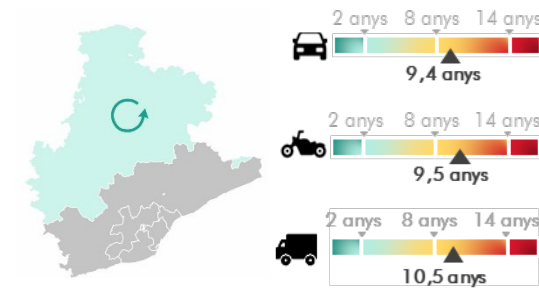
Connexió restat RMB – Restat SIMMB



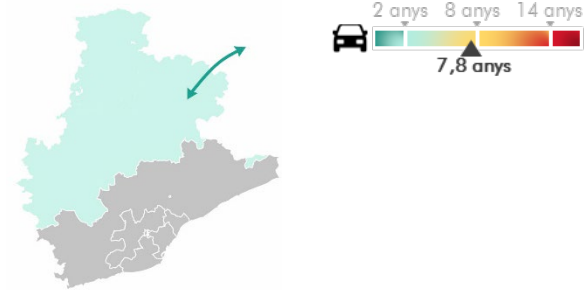
Connexió restat RMB – Fora SIMMB



Inters restat SIMMB



Connexió restat SIMMB – Fora SIMMB



7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.2. Àmbits territorials

7.2.4. Autocontenció per àmbit territorial de residència

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

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

- Barcelona és l'àmbit amb una major autocontenció municipal (85,7%), molt superior a la resta d'àmbits territorials analitzats. Per contra, és a la resta de l'AMB on la proporció de desplaçaments interns al municipi de residència és menor (54,1%).
- L'anàlisi de l'autocontenció per àmbits territorials, mostra com l'àmbit amb uns valors superiors és la resta del SIMMB (88,3%).

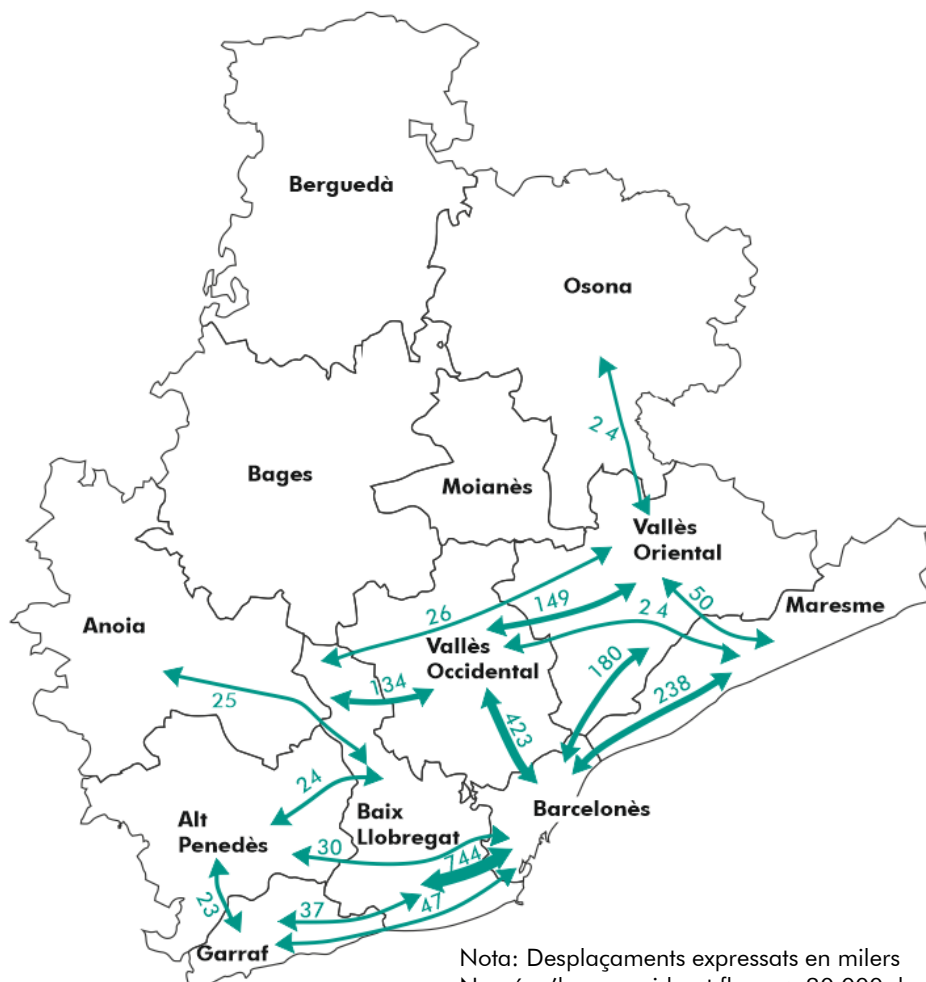
Corona de residència	Autocontenció	
	Municipal	Àmbit territorial
Barcelona	85,7%	85,7%
Resta 1a corona	57,3%	73,1%
Total 1a corona	73,4%	93,0%
Resta AMB	54,1%	64,1%
Total AMB	71,1%	93,6%
Resta RMB	59,3%	81,5%
Total RMB	66,8%	97,4%
Resta SIMMB	57,0%	88,3%
Total SIMMB	65,9%	97,8%



7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.1. Panoràmica general



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

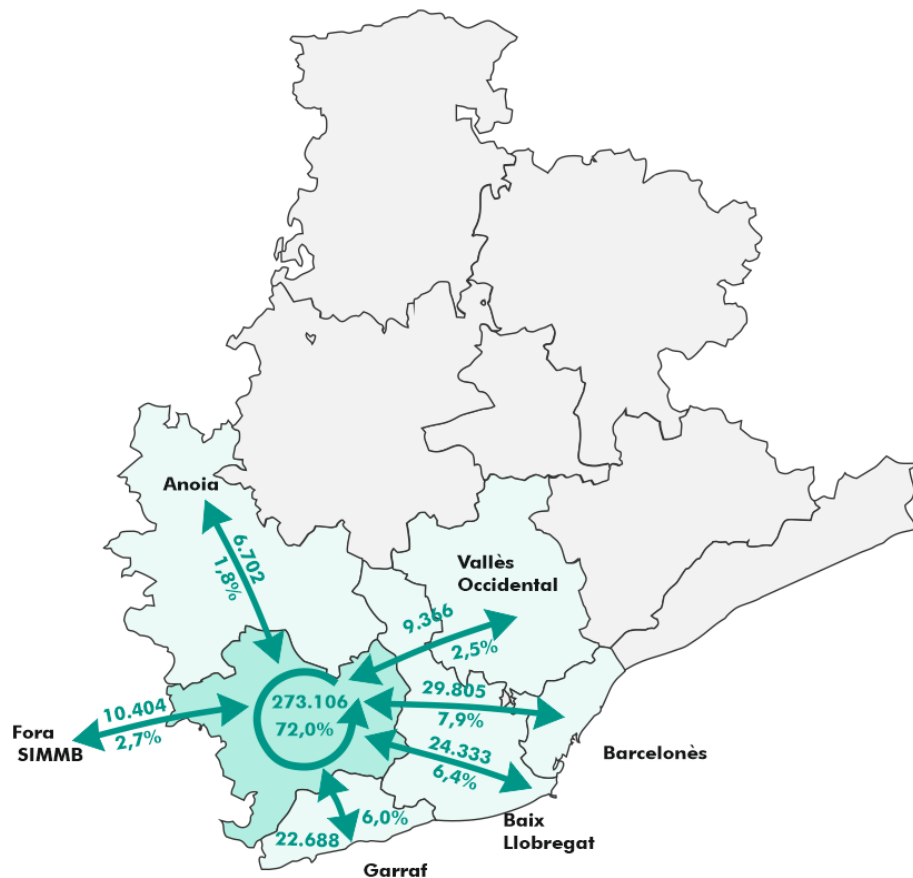
- Les relacions de major magnitud es donen entre el Barcelonès i el Baix Llobregat (744 mil desplaçaments), entre el Barcelonès i el Vallès Occidental (423 mil desplaçaments) i entre el Barcelonès i el Maresme (238 mil desplaçaments).
- Les relacions amb el Barcelonès són les principals per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.
- La relació intercomarcals principal de les persones residents a la comarca de l'Anoia és amb el Baix Llobregat, del Bages és amb el Vallès Occidental; del Berguedà és amb el Bages; del Moianès és amb el Bages; d'Osona és amb el Vallès Oriental.

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

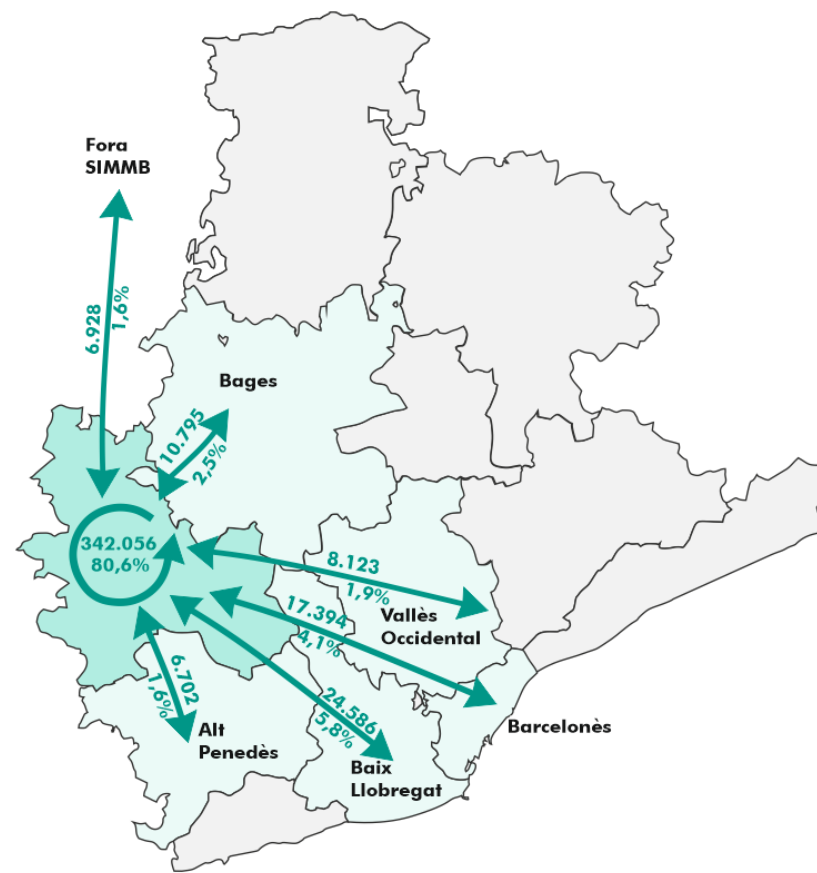
7.3.1. Panoràmica general

Alt Penedès



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

Anoia



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

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.1. Panoràmica general

Bages



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

Baix Llobregat



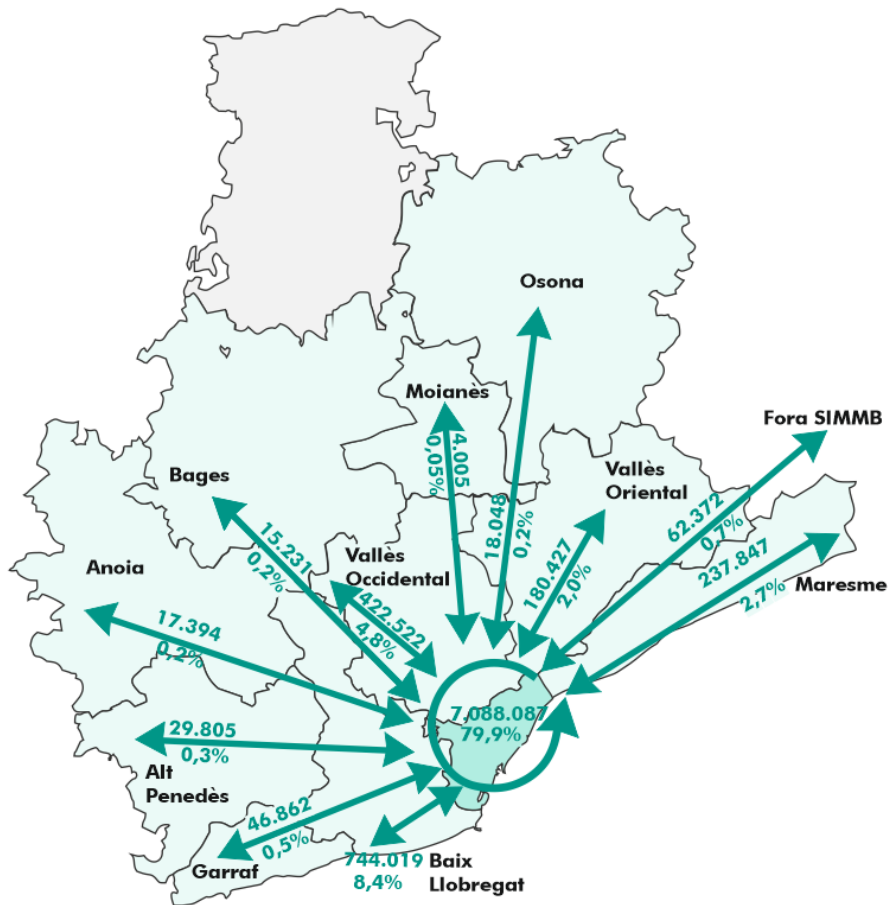
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

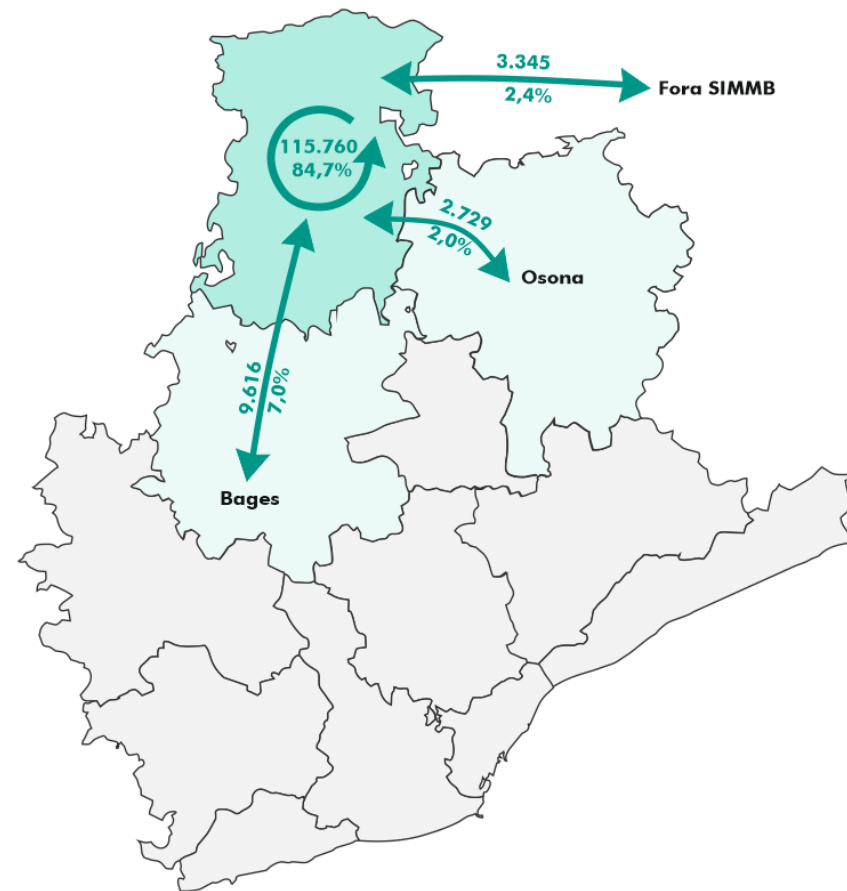
7.3.1. Panoràmica general

Barcelonès



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

Berguedà



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

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.1. Panoràmica general

Garraf



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

Maresme



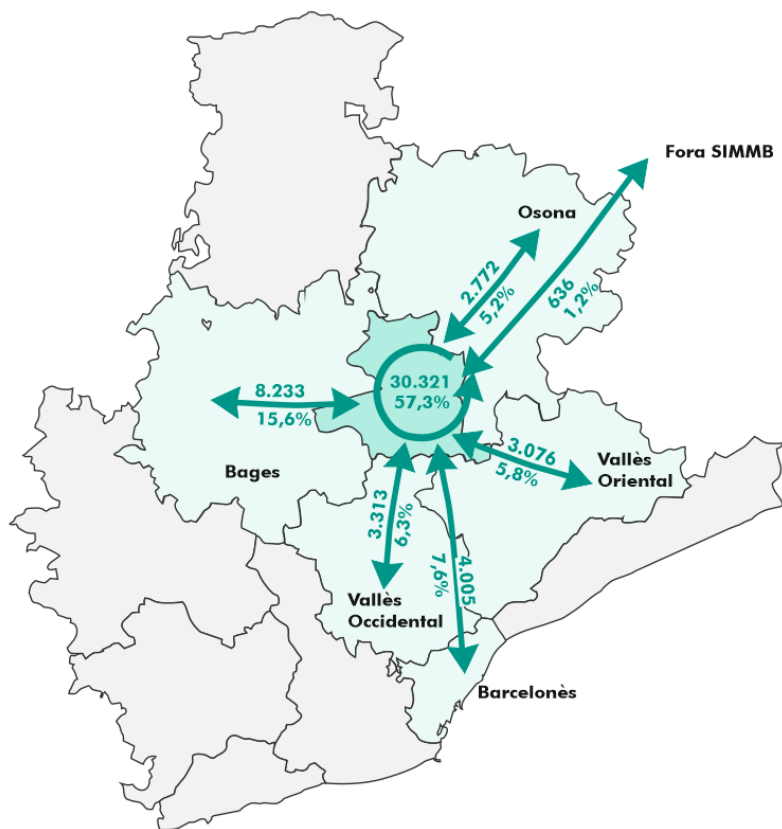
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

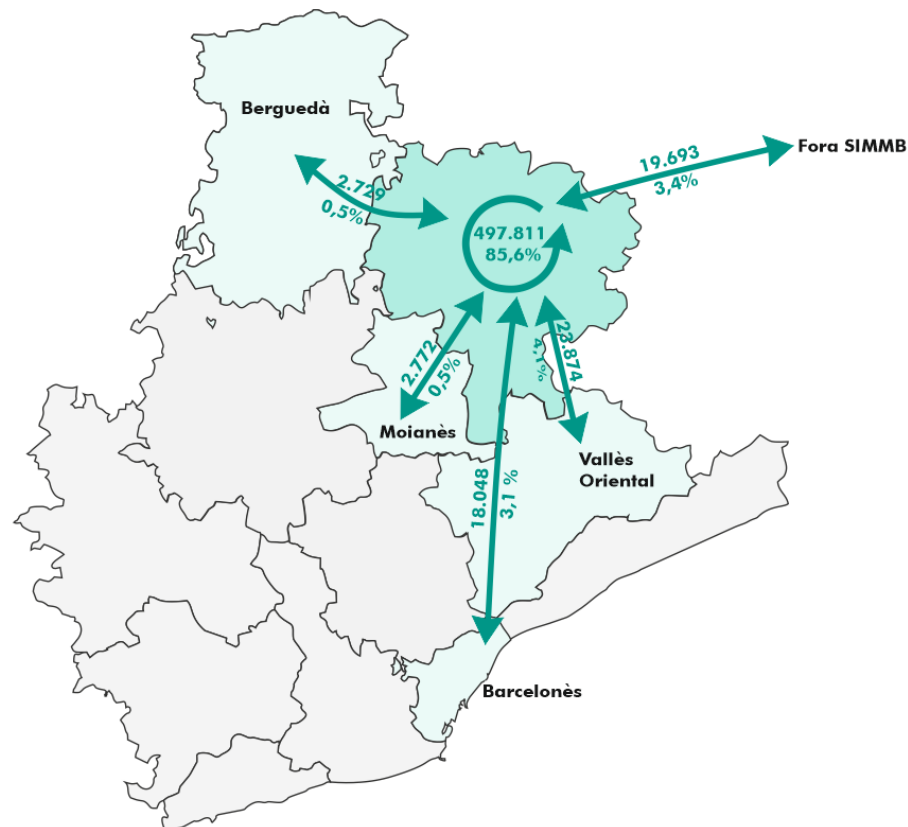
7.3.1. Panoràmica general

Moianès



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

Osona



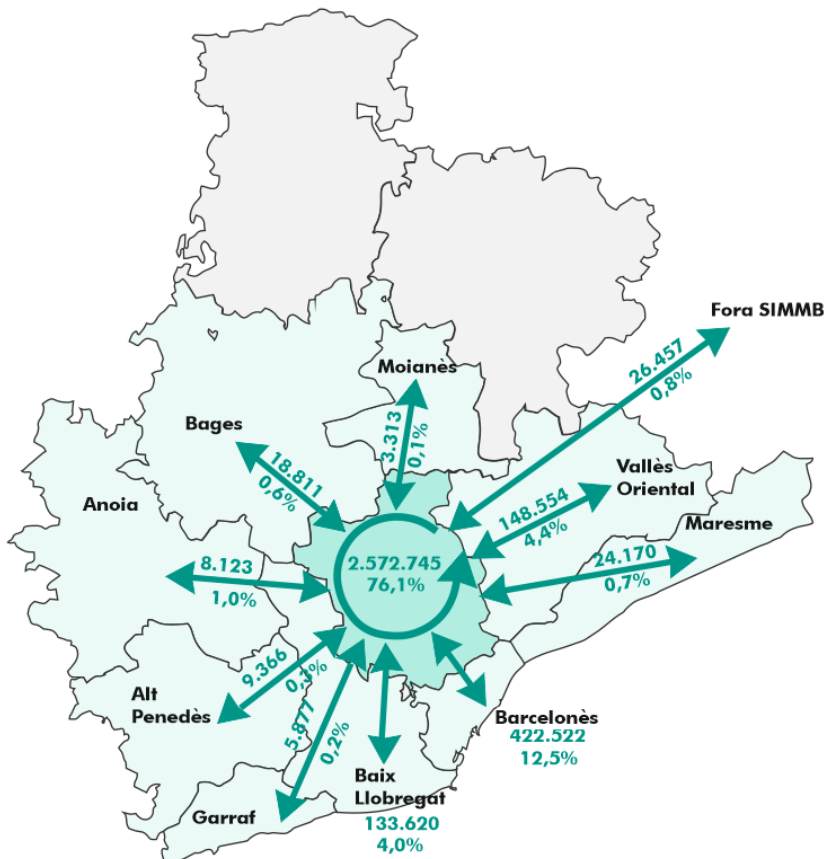
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

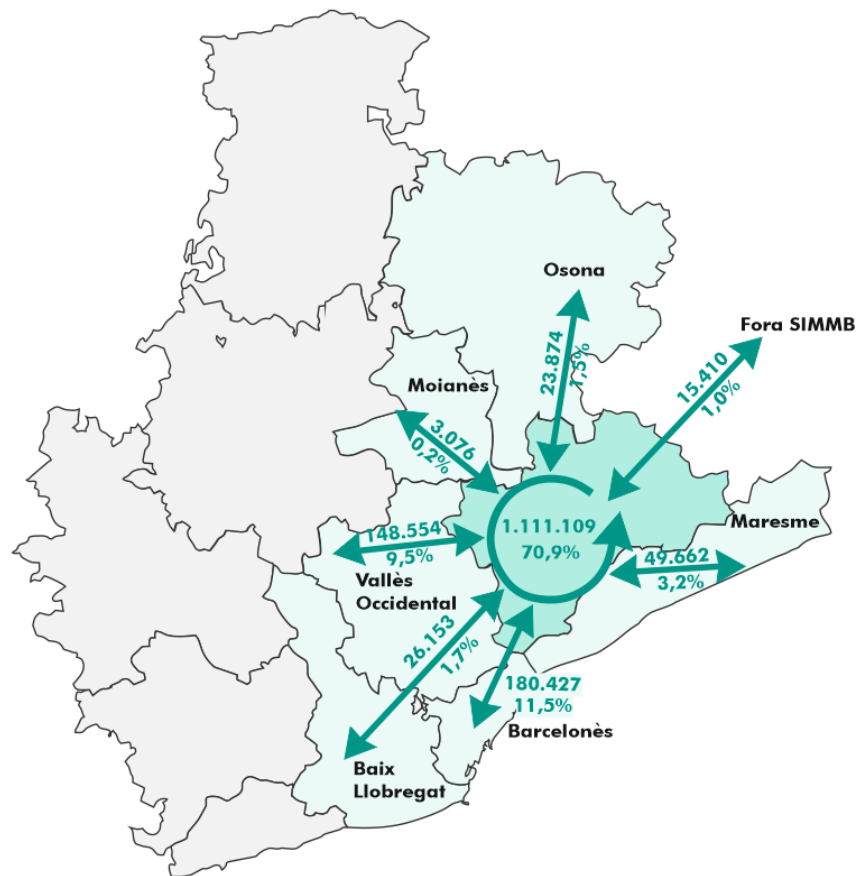
7.3.1. Panoràmica general

Vallès Occidental



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

Vallès Oriental



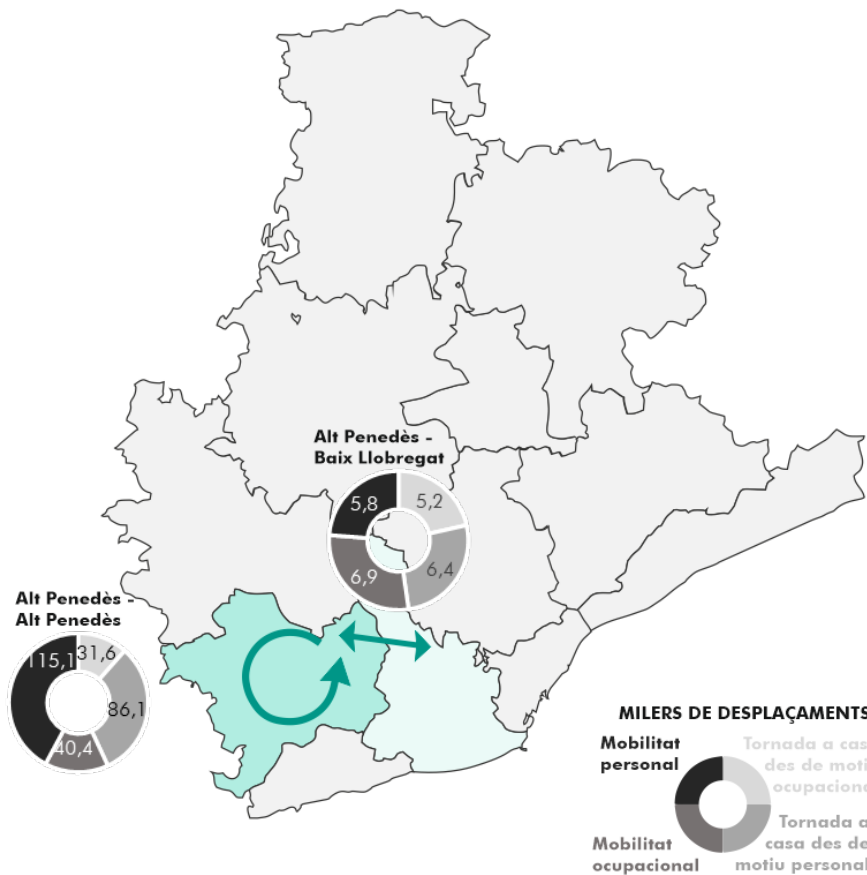
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

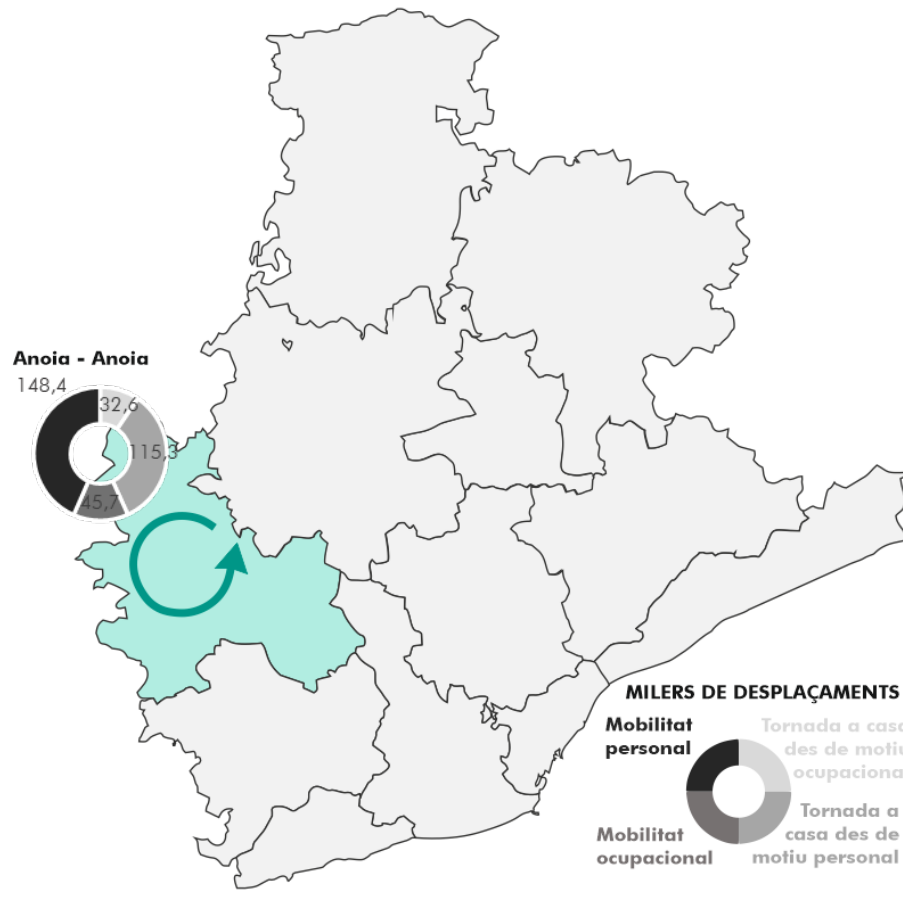
7.3. Comarques

7.3.2. Motiu del desplaçament

Alt Penedès



Anoia



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

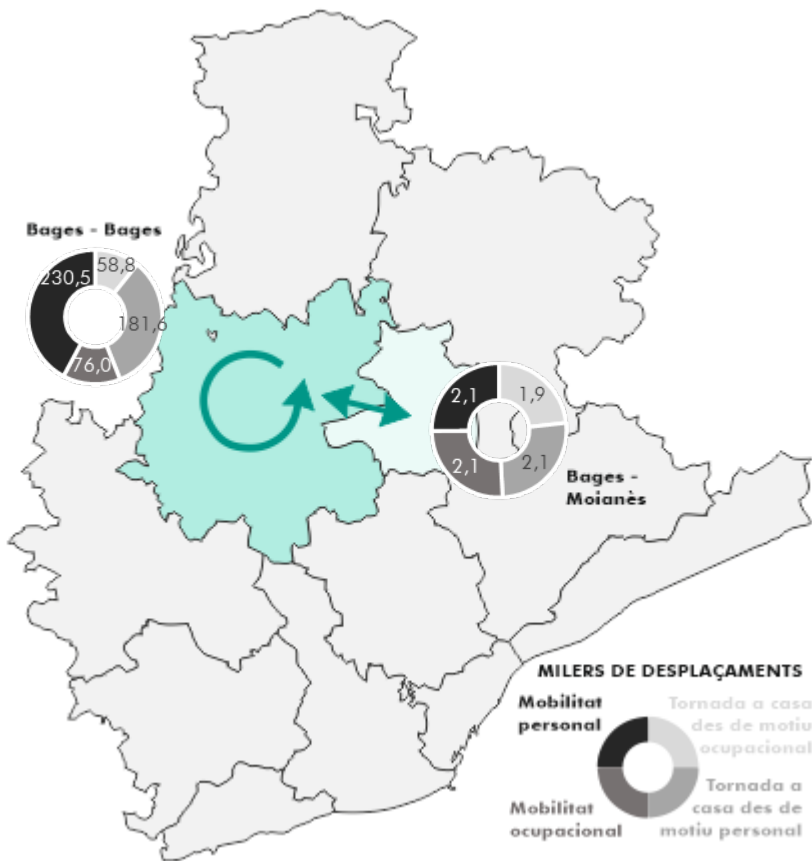
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

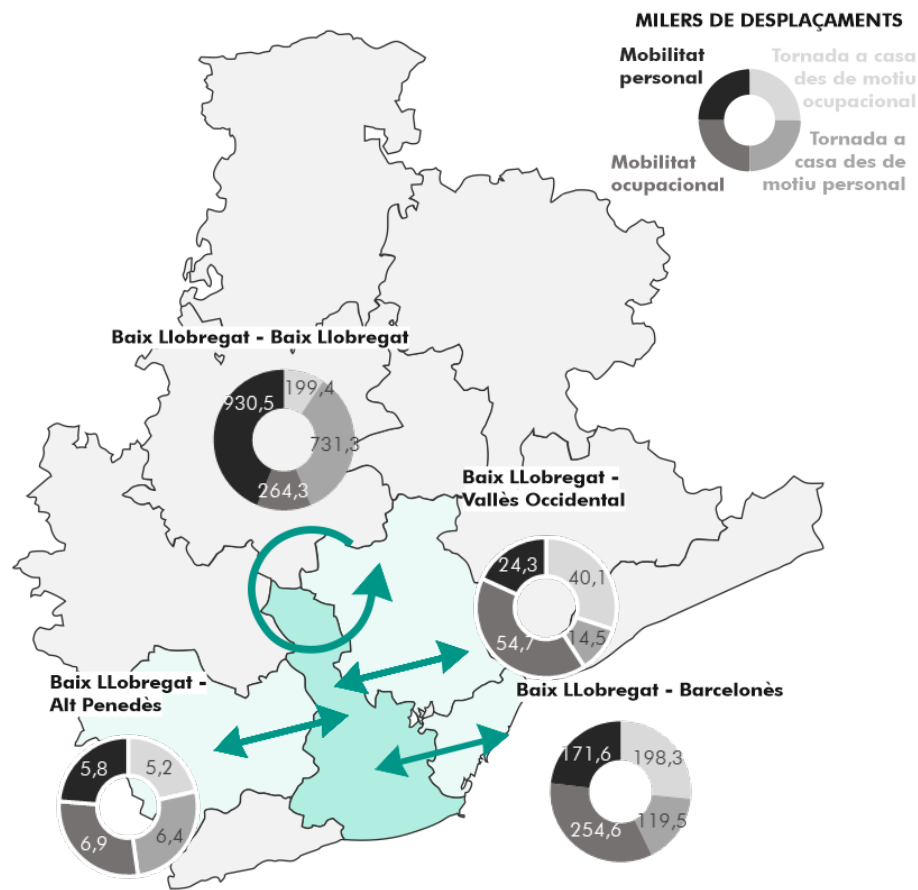
7.3.2. Motiu del desplaçament

Bages



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

Baix Llobregat



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

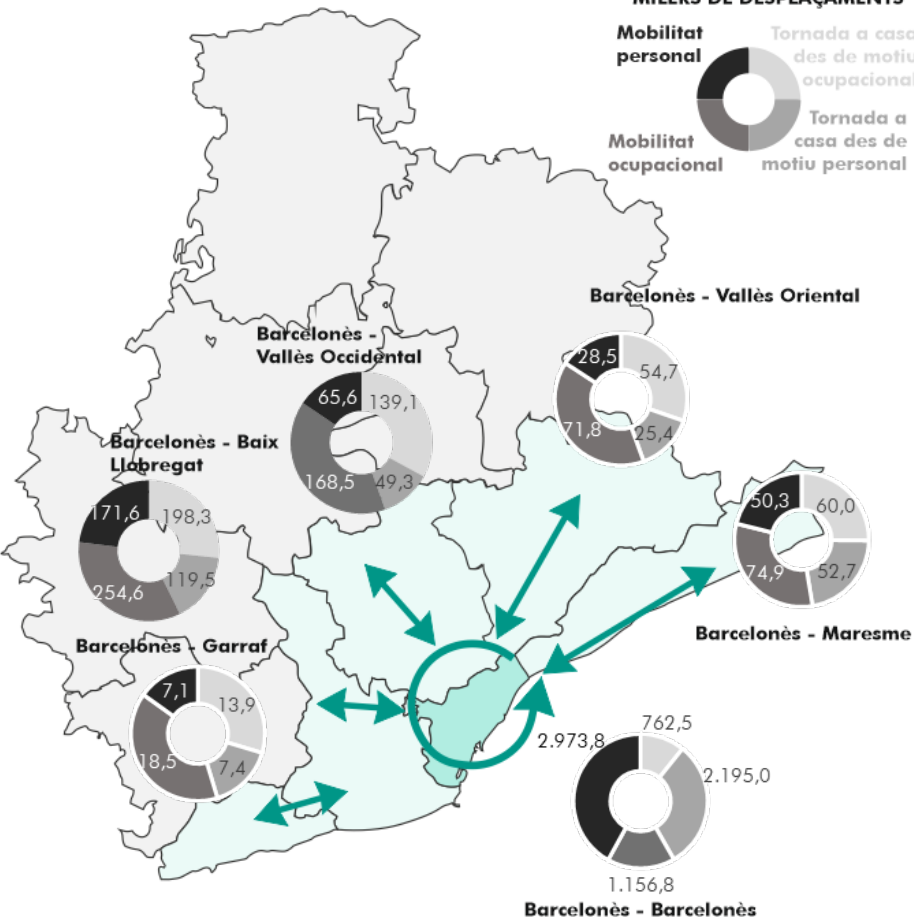
7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.2. Motiu del desplaçament

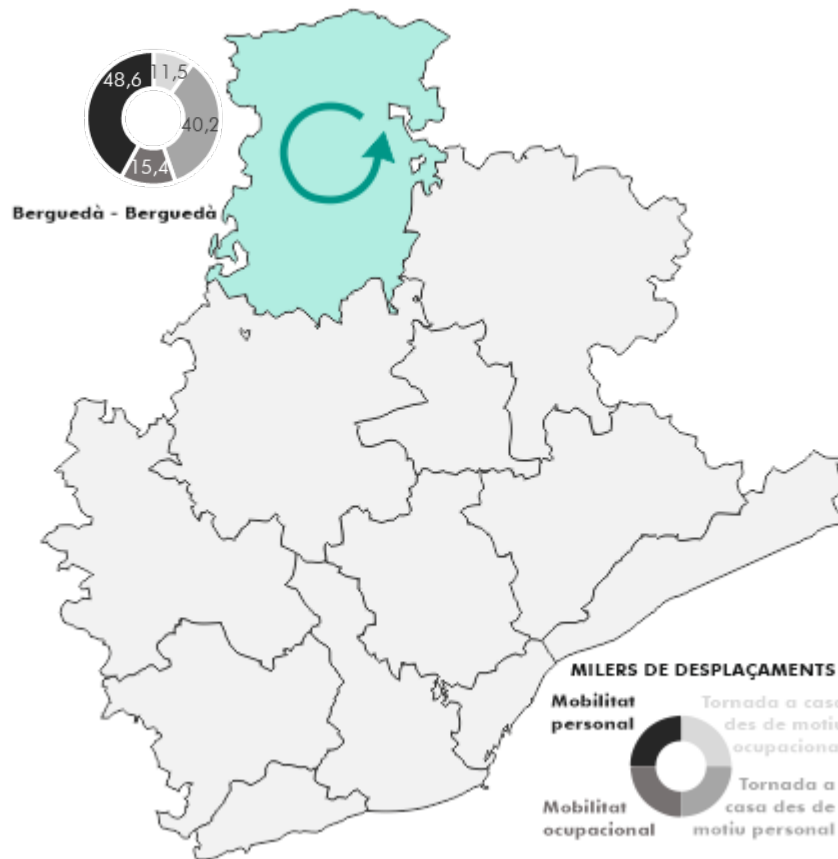
Barcelonès

MILERS DE DESPLAÇAMENTS



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

Berguedà



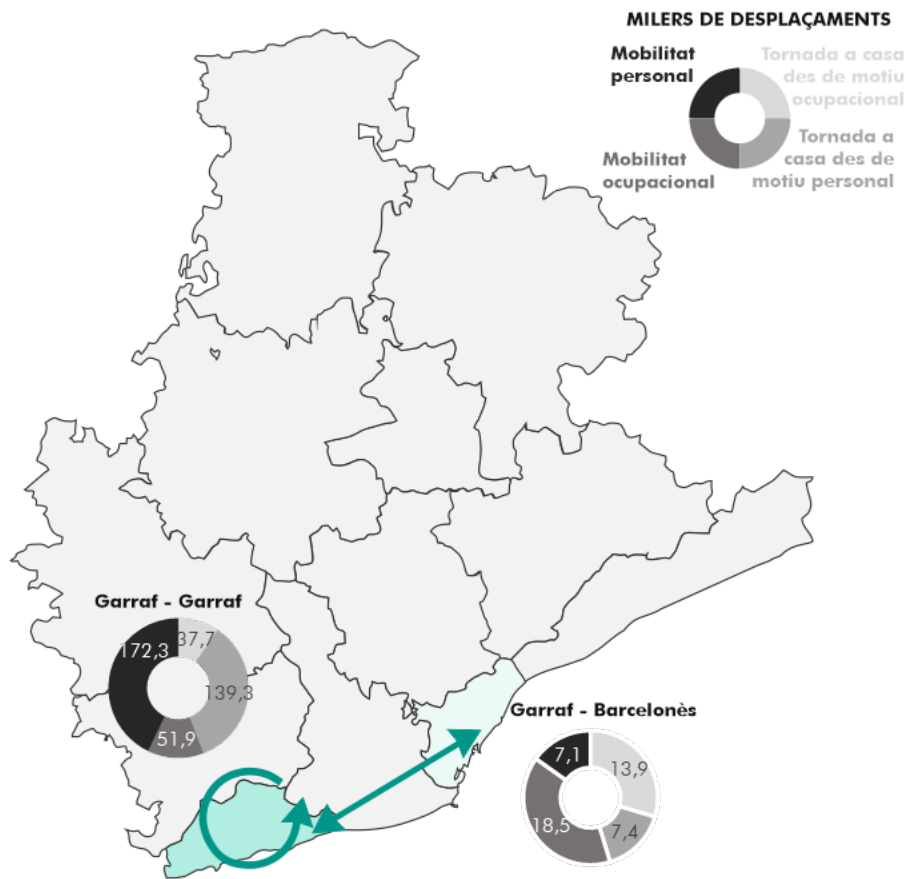
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

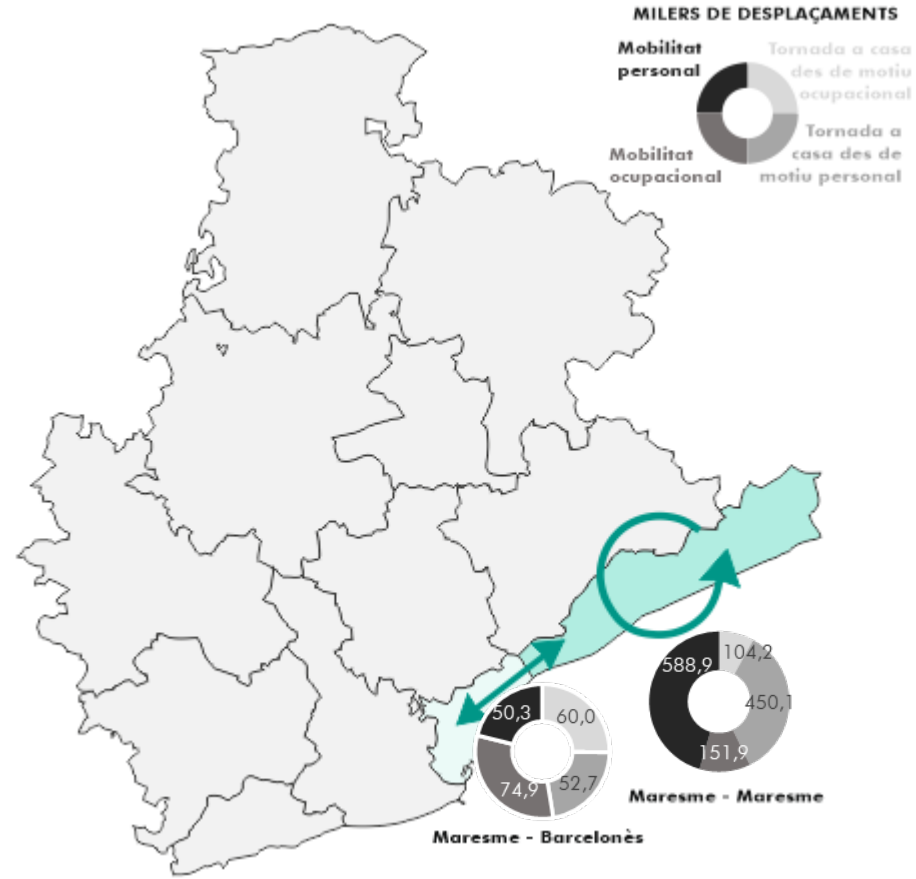
7.3.2. Motiu del desplaçament

Garraf



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

Maresme



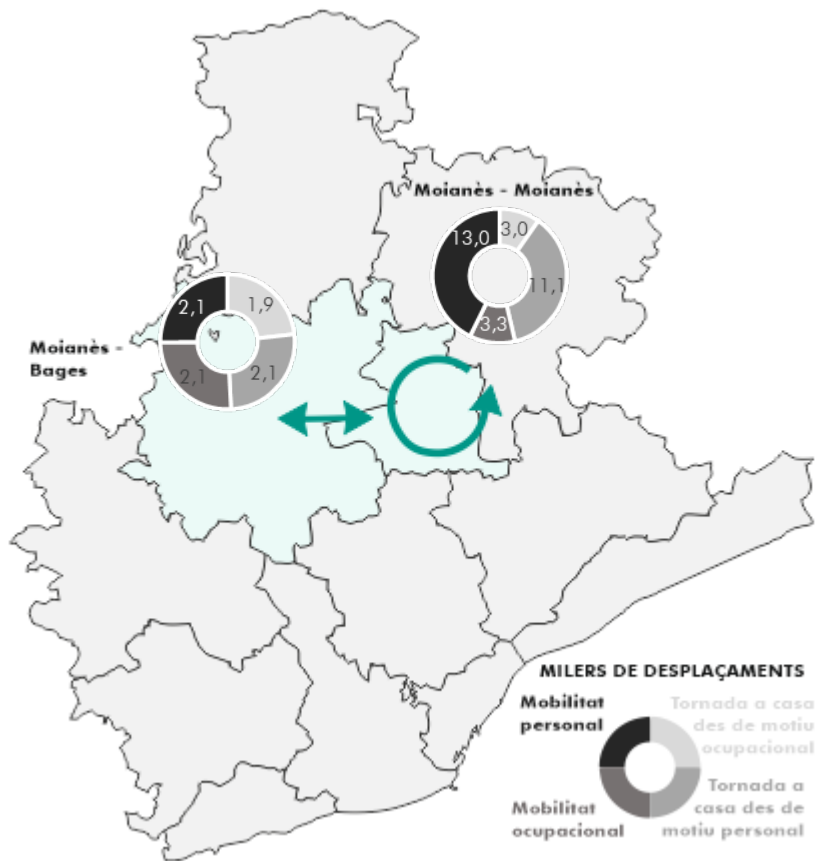
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

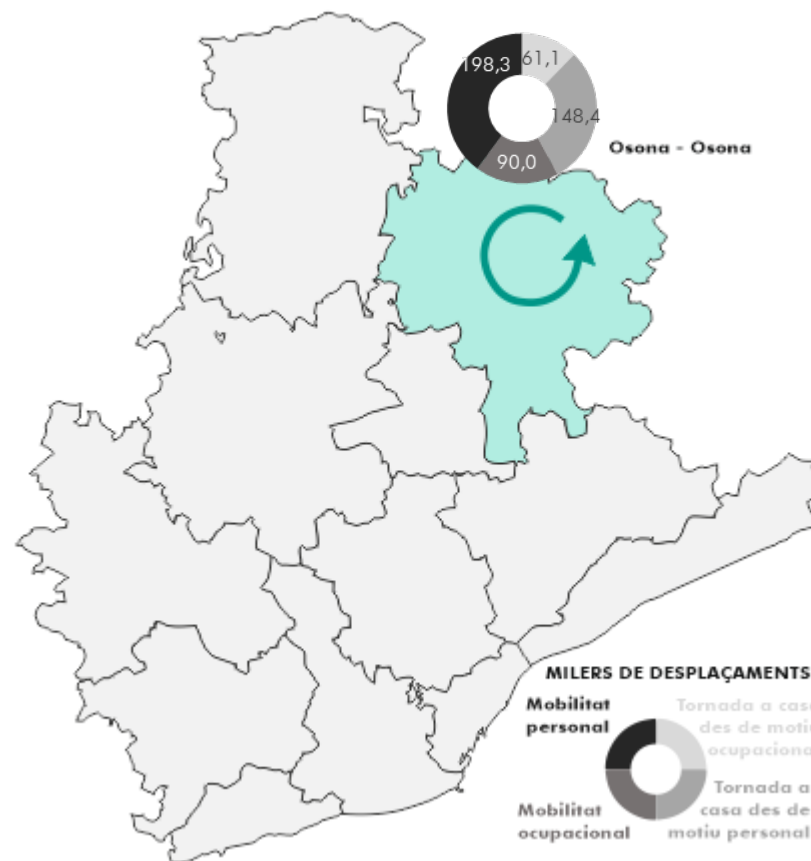
7.3.2. Motiu del desplaçament

Moianès



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

Osona



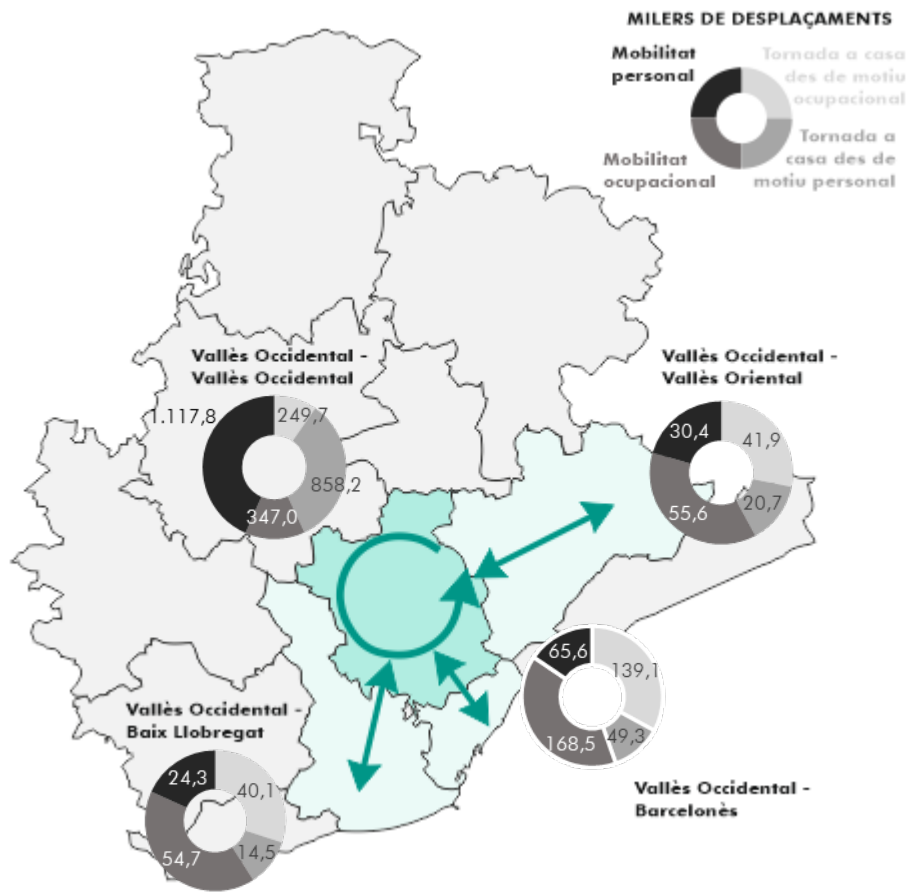
*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

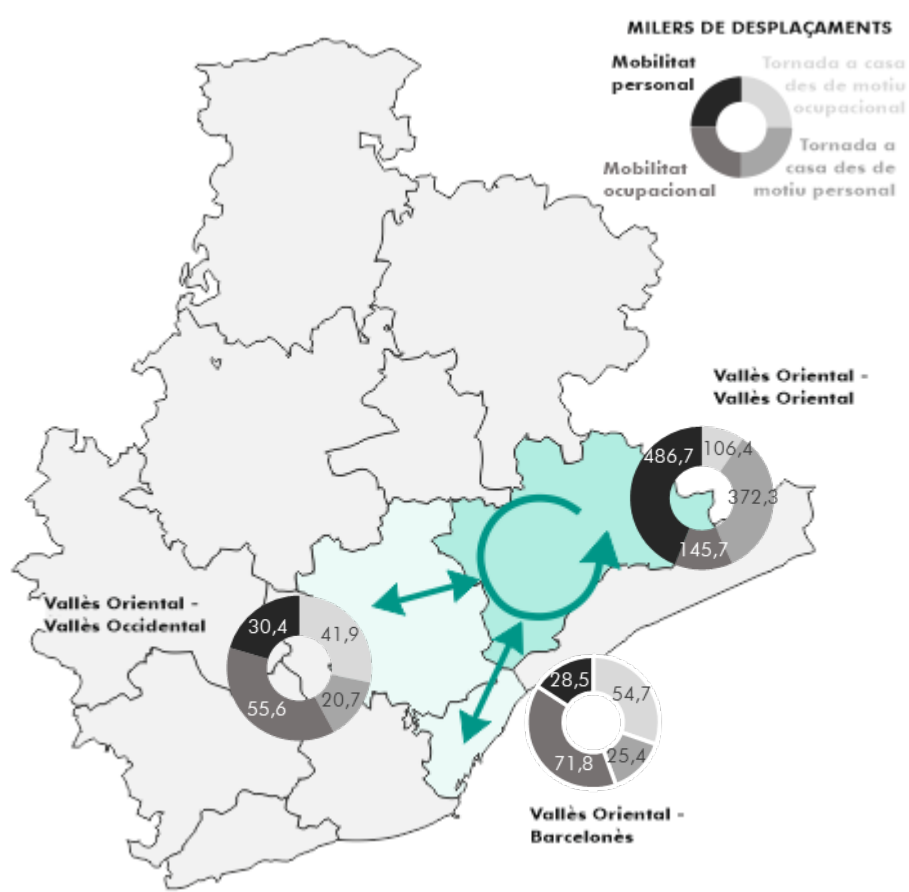
7.3.2. Motiu del desplaçament

Vallès Occidental



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

Vallès Oriental

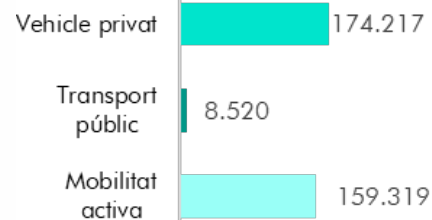


*No s'han representat aquells fluxos que no tenen suficient mostra

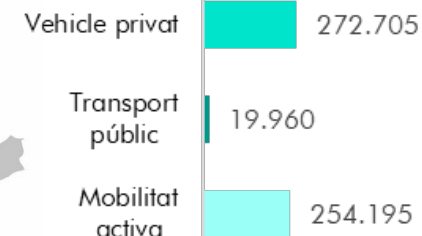
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

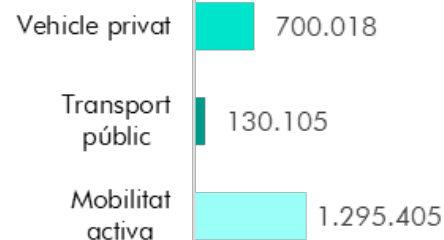
Desplaçaments interns Anoia



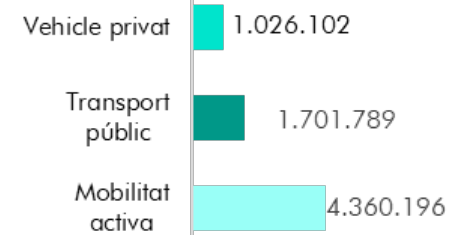
Desplaçaments interns Bages



Desplaçaments interns Baix Llobregat



Desplaçaments interns Barcelonès

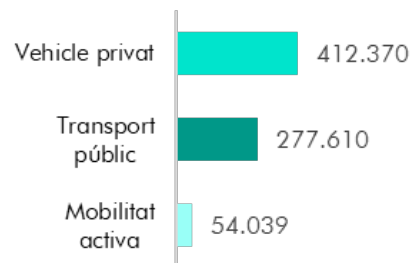


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

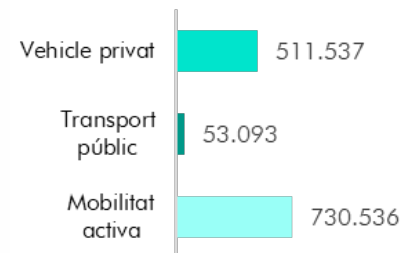
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

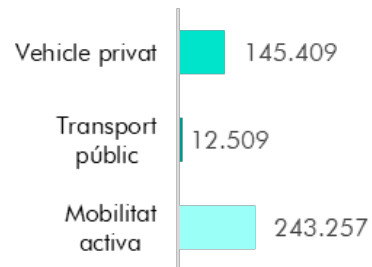
Desplaçaments de connexió Baix Llobregat - Barcelonès



Desplaçaments interns Maresme



Desplaçaments interns Garraf

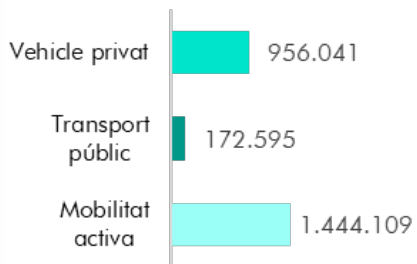


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

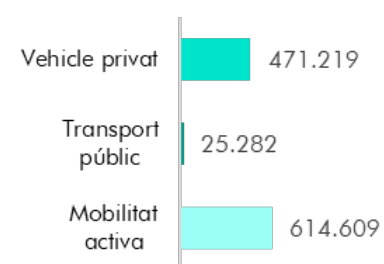
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

Desplaçaments interns Vallès Occidental



Desplaçaments interns Vallès Oriental



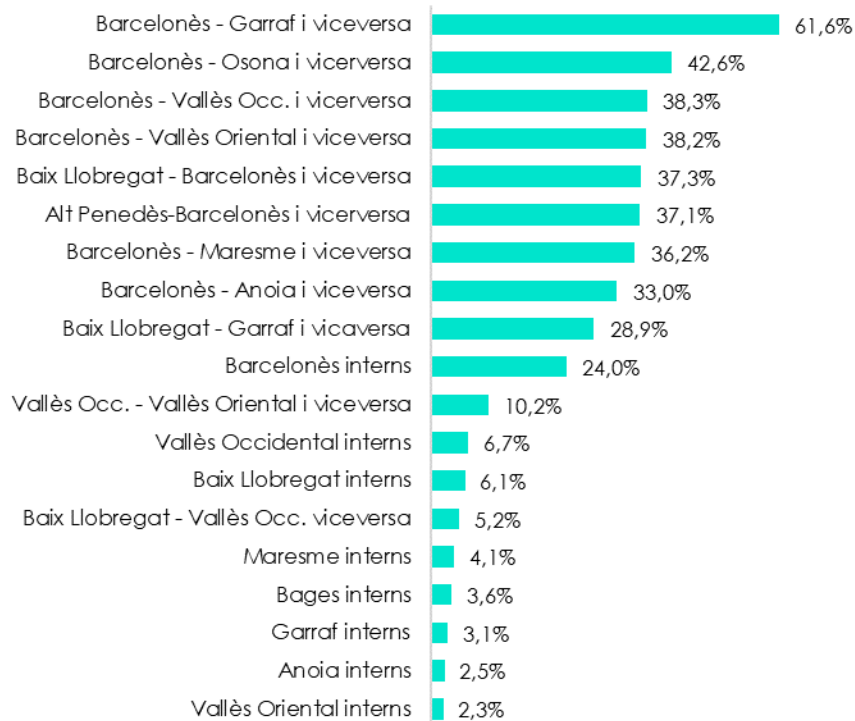
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

Desplaçaments en transport públic

- Els desplaçaments amb major percentatge en transport públic són tots aquells entre una comarca del SIMMB i el Barcelonès.
- El percentatge és més alt a les relacions amb la comarca del Garraf, on no hi ha una alternativa ràpida en vehicle privat que no sigui una via de pagament.
- Els desplaçaments interns comarcals amb major % de desplaçament en transport públic són el Barcelonès, amb diferència (24,0%), el Vallès Occidental (6,7%) i el Baix Llobregat (6,1%).

Desplaçaments amb major % en transport públic



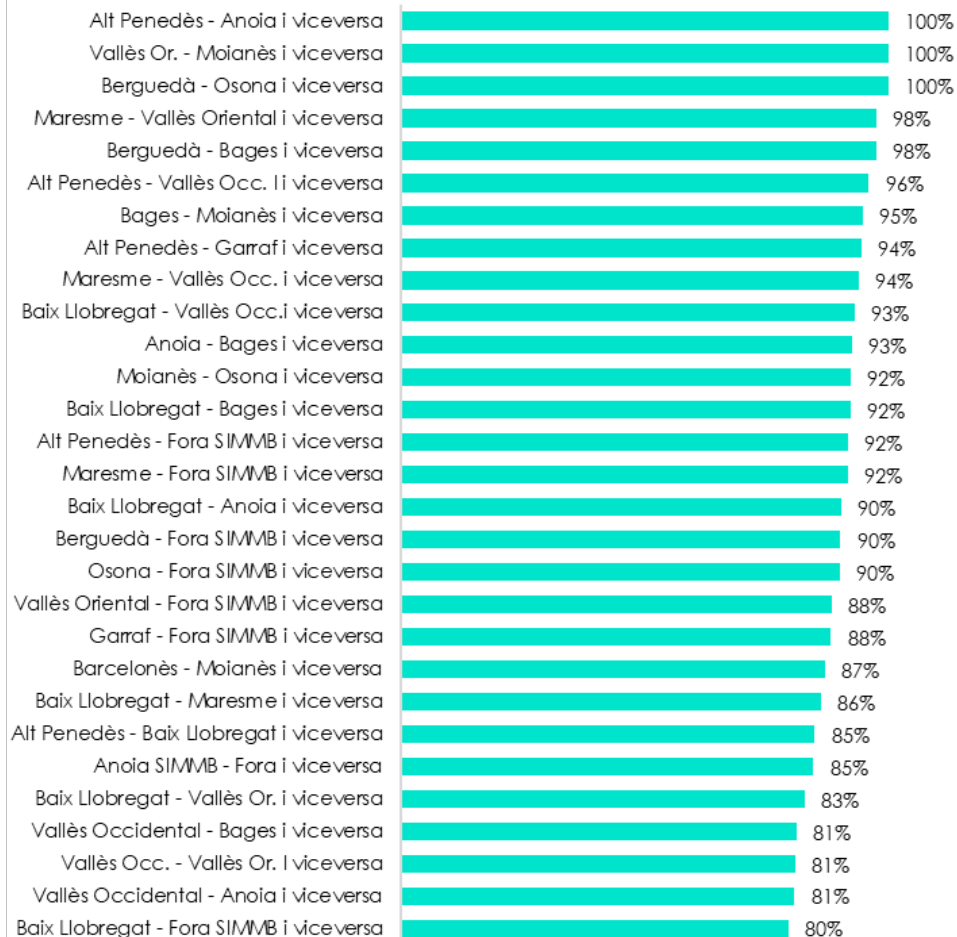
7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport

Desplaçaments en vehicle privat

- Hi ha 29 relacions intercomarcals, en les quals més del 80% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.
- Aquells desplaçaments amb major percentatge en vehicle privat són entre comarques fora de l'àmbit metropolità, i especialment, on no hi ha una bona oferta de transport públic que les connecti, com: Alt Penedès i Anoia, Vallès Oriental i Moianès o Berguedà i Osona.

Desplaçaments amb major % en vehicle privat

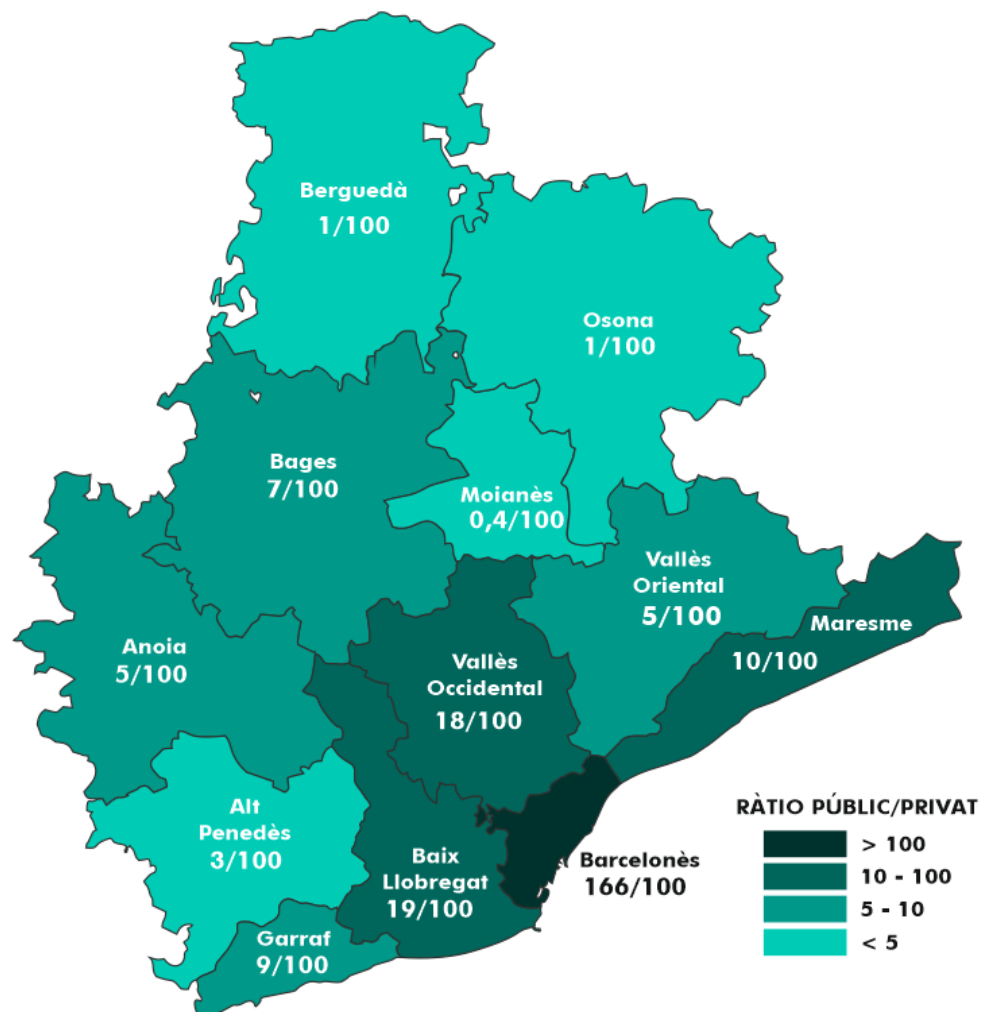


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.3. Comarques

7.3.3. Mode de transport. Ràtio públic/privat

- El pes del transport públic en els desplaçaments intracomarcals fora del Barcelonès és molt reduït, en particular, a les comarques d'Osona, el Berguedà, el Moianès, l'Anoia i l'Alt Penedès.
- Contràriament, a la comarca del Barcelonès, per cada 100 desplaçaments interns en vehicle privat se'n fan 166 en transport públic.



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

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

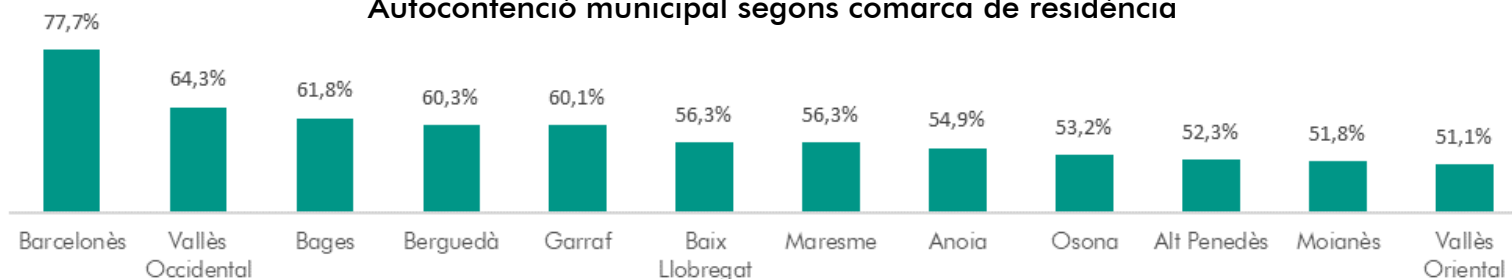
7.3. Comarques

7.3.4. Autocontenció

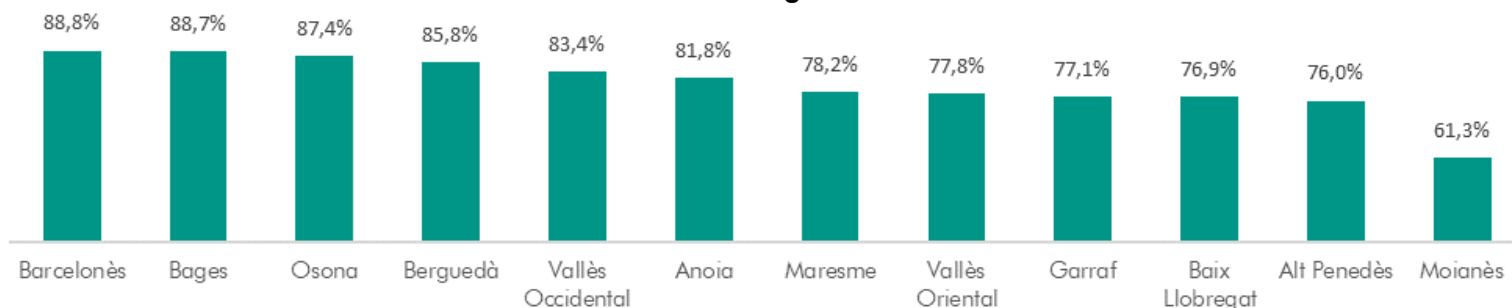
- L'autocontenció municipal segons la comarca de residència mostra com al Barcelonès el 77,7% dels desplaçaments de la seva població resident es fan dins del municipi on es resideix; valor més elevat, amb diferència, que a la resta de territoris, on l'autocontenció municipal oscil·la entre el 64,3% i el 51,1%.
- Quant a l'autocontenció comarcal, al Barcelonès, al Bages i a Osona és on es dona el valor més elevat (88,8%, 88,7% i 87,4%, respectivament). Contràriament, el Moianès és la comarca que té el valor més baix, amb diferència, amb un 61,3%, de desplaçaments interns efectuats per residents respecte el total.

Desplaçaments interns (R=O=D)
Total desplaçaments

Autocontenció municipal segons comarca de residència



Autocontenció comarcal segons comarca de residència



7.4. Indicadors de síntesi

7.4.1. Presentació

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

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

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

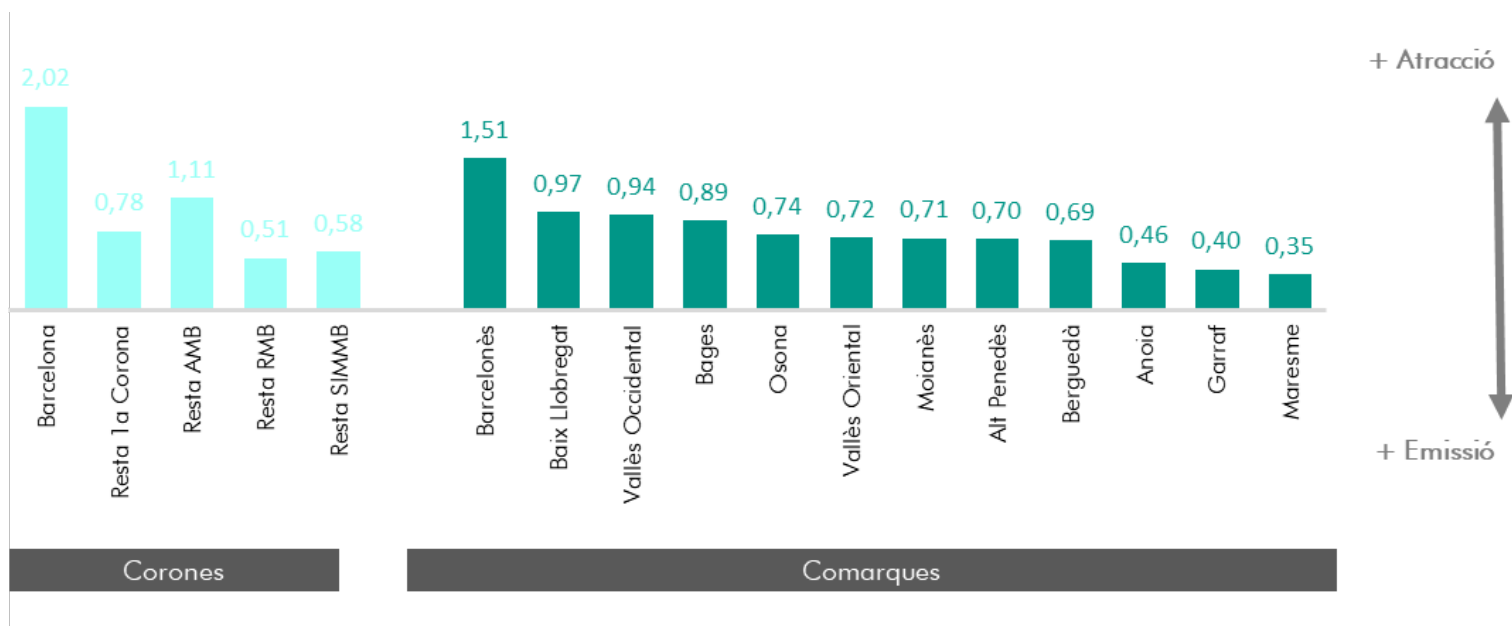
$$IO = \frac{\text{Desplaçaments de connexió de l'àmbit amb l'exterior}}{\text{Desplaçaments interns de l'àmbit}}$$

7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.4. Indicadors de síntesi

7.4.2. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

- Barcelona ciutat i la comarca del Barcelonès són els territoris del SIMMB més receptors, amb una RAE de 2,02 i 1,51, respectivament.
- Els àmbits territorials o comarques que generen més desplaçaments cap a altres àmbits territorials, és a dir, que són més emissors són: la resta de RMB (0,51), el Maresme (0,35), el Garraf (0,40) i l'Anoia (0,46).

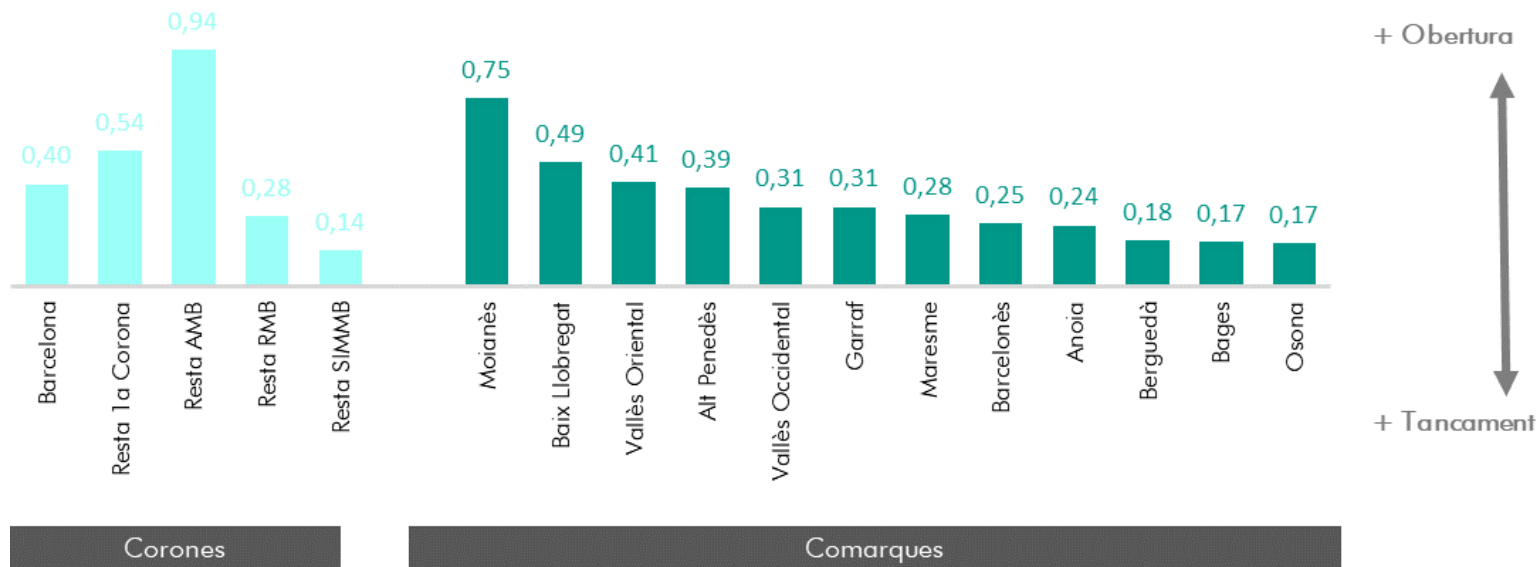


7. Dinàmiques territorials de la mobilitat

7.4. Indicadors de síntesi

7.4.3. Índex d'obertura (IO)

- La mobilitat interna és superior a la de connectivitat en gairebé tots els àmbits territorials del SIMMB, i per tant, tots els territoris són tancats, amb una IO < 1.
- El Moianès (0,75) és la comarca més oberta seguit amb menor mesura del Baix Llobregat (0,49) i Vallès Oriental (0,45), mentre que Osona i el Bages (0,17) i el Berguedà (0,18) són les més tancades.



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.1. Grau de mobilitat

8.1.1. Dades generals

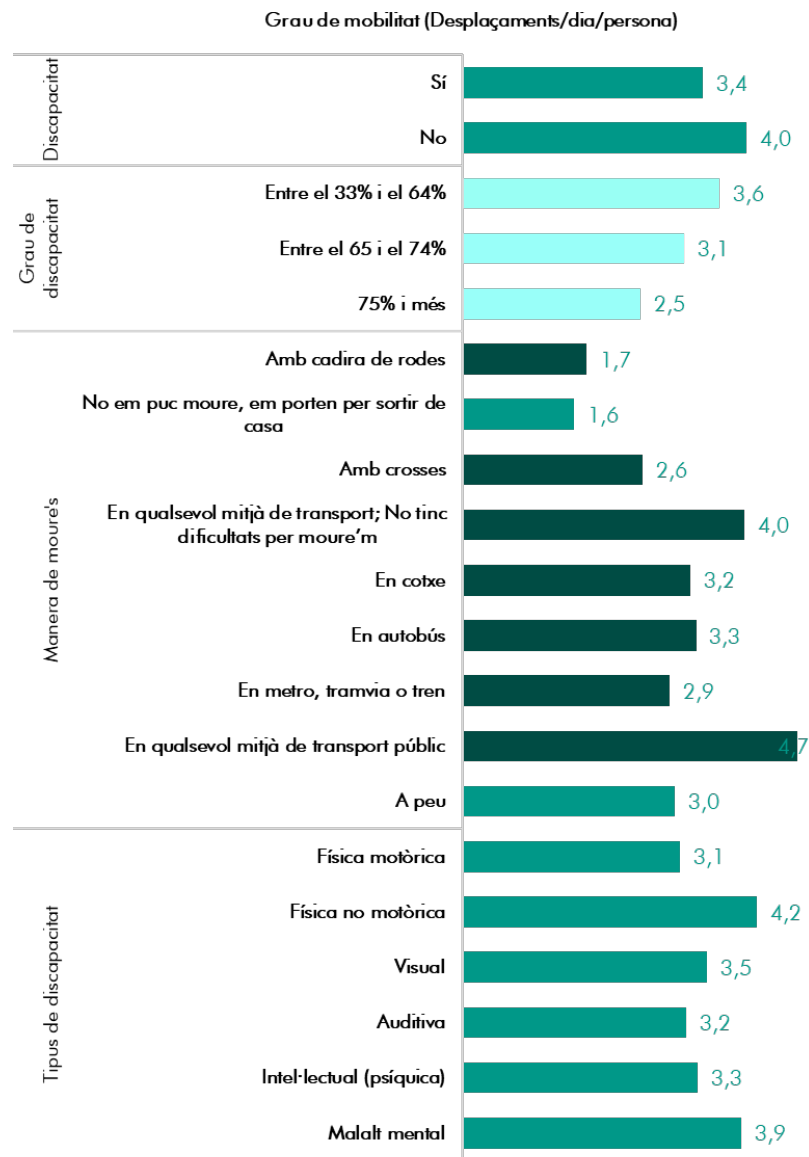
- **Sexe.** En termes generals, no s'observen diferències importants en el grau de mobilitat de la població segons el sexe.
- **Edat.** El grau de mobilitat més elevat es dona en el grup d'entre 30 i 64 anys, sent lleugerament superior entre les dones.
- **Situació professional.** Les persones encarregades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

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

8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.1. Grau de mobilitat

8.1.2. Segons discapacitat reconeguda legalment



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.1. Grau de mobilitat

8.1.3. Distància mitjana diària per persona

- **Sexe.** Els homes recorren de mitjana una distància de més de 6 km superior a les dones diàriament.
- **Edat.** El grup d'entre 30 i 64 anys és el que recorre una distància mitjana diària major, i aquesta és molt superior en el cas dels homes d'aquesta franja d'edat (quasi 8 km més que les dones del mateix grup d'edat).
- **Situació professional.** Les persones actives ocupades són les que realitzen una distància mitjana diària més elevada; mentre que les jubilades i les persones que s'ocupen de les tasques de la llar les que recorren una distància menor. La diferència és d'uns 13 km més de mitjana en el primer cas.
- **Nivell d'estudis.** La distància mitjana diària recorreguda augmenta a mesura que ho fa el nivell d'estudis. Cal tenir present que el grup que no té estudis està format per un alt percentatge de població major de 65 anys.

Segments de població		SIMMB
		Distància mitjana (km)
Sexe	Home	23,0
	Dona	16,7
Edat	16-29	21,3
	30-64	22,2
	65 i més	11,5
Sexe i edat	Home 16-29	21,1
	Home 30-64	26,1
	Home 65 i més	14,7
	Dona 16-29	21,6
	Dona 30-64	18,3
Situació professional	Dona 65 i més	8,9
	Actiu ocupat/da	24,0
	Actiu en atur	13,4
	Jubilat/da o pensionista	10,7
Nivell d'estudis	Tasques de la llar	11,0
	Estudiant	19,6
	Sense estudis	10,9
	Primaris	13,2
Total SIMMB	Secundaris	20,5
	Estudis superiors	23,1
Total SIMMB		19,8

8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

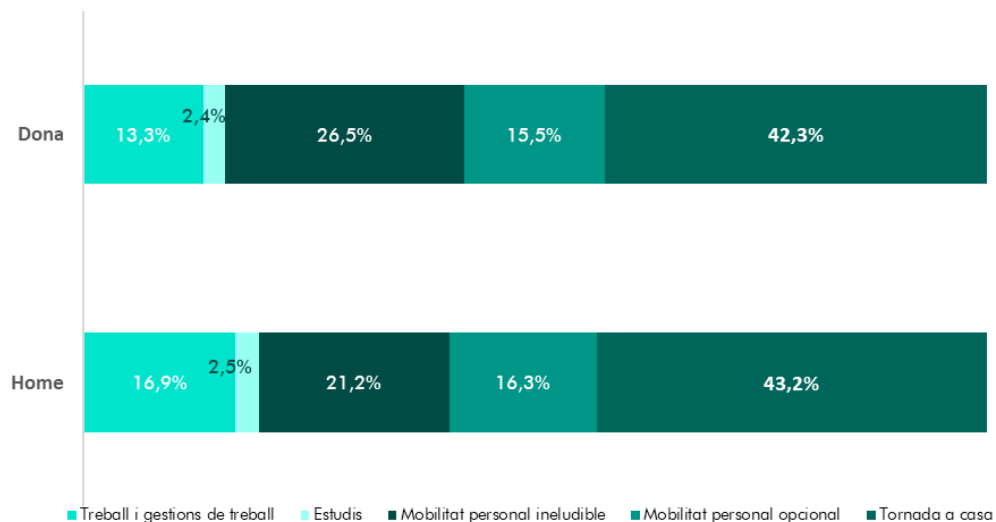
8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.1. Sexe

MOTIU DEL DESPLAÇAMENT

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

Motiu del desplaçament	Sexe	
	Home	Dona
Treball i gestions de treball	16,9%	13,3%
Estudis	2,5%	2,4%
Mobilitat ocupacional	19,4%	15,7%
Compres quotidianes	7,9%	10,3%
Metge/Hospital	1,6%	2,5%
Acompanyar/tenir cura de persones	7,9%	10,3%
Gestions personals	2,9%	2,8%
Àpats no d'oci	0,8%	0,6%
Daltres	..	..
Mobilitat personal ineludible	21,2%	26,5%
Compres no quotidianes	1,4%	2,1%
Visita amic/familiar	2,2%	2,8%
Oci (espectacles, cinemes, restaurants, esports)	7,7%	6,4%
Sense destinació fixe/passejar	5,0%	4,2%
Mobilitat personal opcional	16,3%	15,5%
Tornada a casa	43,2%	42,3%
Total SIMMB	100%	100%



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

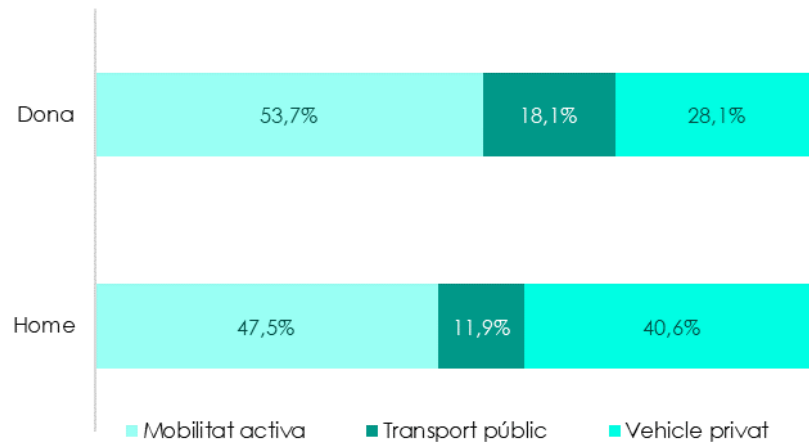
8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.1. Sexe

MODE DE TRANSPORT

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

Mitjà de transport	Sexe	
	Home	Dona
Caminant	44,0%	52,4%
Bicicleta	2,5%	0,9%
Patinet, segway o altres ginys (VMP) i resta mobilitat activa	1,0%	0,4%
Mobilitat activa	47,5%	53,7%
Autobús TMB	1,8%	4,0%
Altres autobus	1,7%	3,2%
Metro	4,2%	5,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	3,6%	4,3%
Resta transport públic	0,6%	0,7%
Transport públic	11,9%	18,1%
Cotxe	31,2%	26,1%
Moto i ciclomotor	6,0%	1,8%
Furgoneta i camió i resta privat	3,4%	0,3%
Vehicle privat	40,6%	28,1%
Total SIMMB	100%	100%

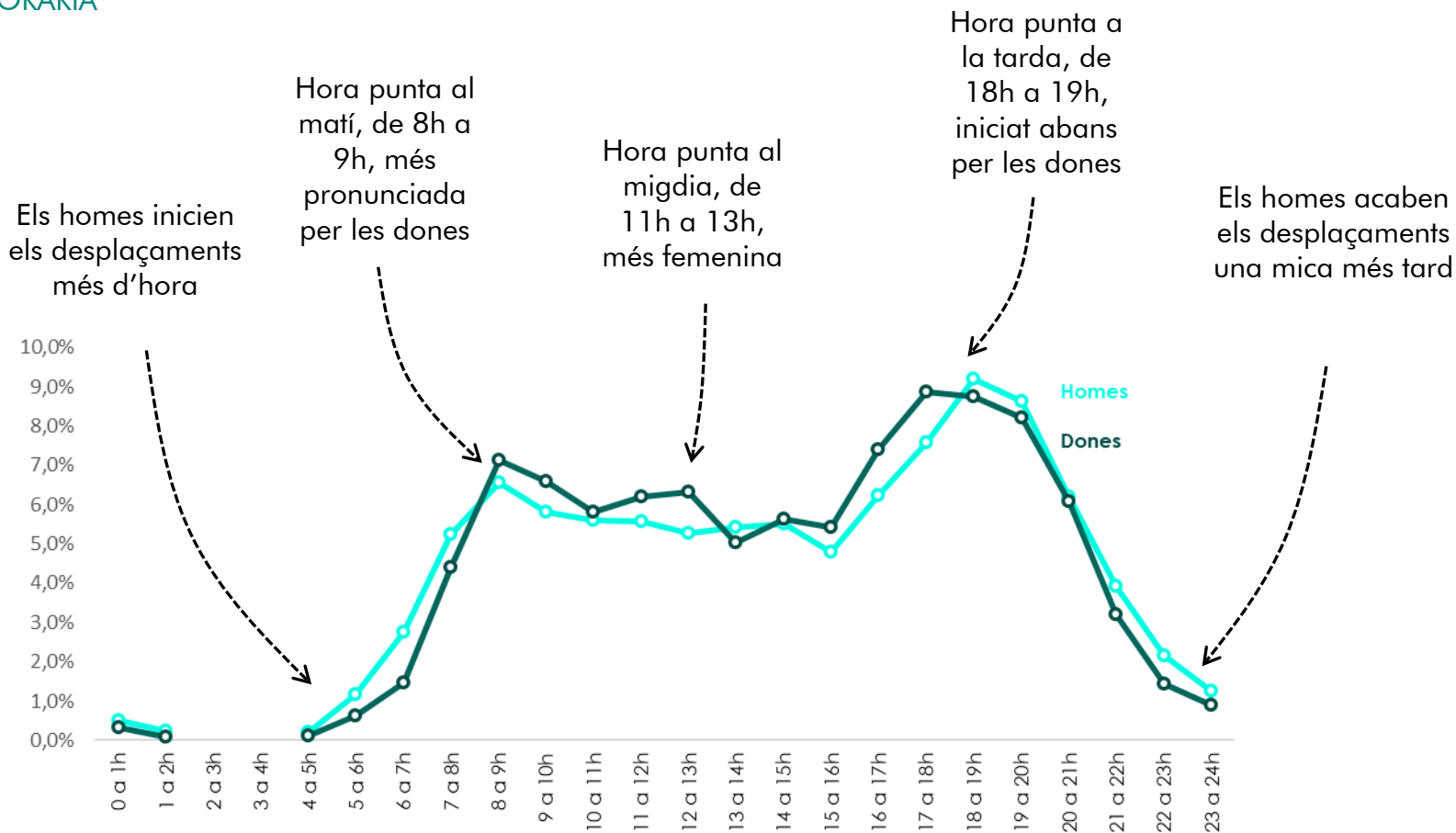


8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.1. Sexe

DISTRIBUCIÓ HORÀRIA



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.2. Edat

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

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



8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.3. Edat i sexe

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

Gènere	Edat	Treball i gestions treball	Estudis	Mobilitat personal ineludible	Mobilitat personal opcional	Tornada a casa	Total
Home	16-29 anys	13,2%	12,9%	9,3%	19,7%	44,9%	100,0%
	30-64 anys	22,2%	0,5%	21,8%	13,1%	42,5%	100,0%
	65 anys i més	2,4%	..	29,2%	23,9%	44,1%	100,0%
Dona	16-29 anys	12,1%	12,5%	13,0%	19,0%	43,4%	100,0%
	30-64 anys	17,7%	0,6%	27,5%	12,5%	41,8%	100,0%
	65 anys i més	1,4%	..	33,2%	21,7%	43,3%	100,0%
Total		15,0%	2,5%	23,9%	15,9%	42,7%	100,0%

Gènere	Edat	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	Total
Home	16-29 anys	42,1%	24,7%	33,2%	100,0%
	30-64 anys	43,7%	9,7%	46,5%	100,0%
	65 anys i més	64,6%	8,1%	27,3%	100,0%
Dona	16-29 anys	41,0%	33,2%	25,7%	100,0%
	30-64 anys	50,9%	16,3%	32,8%	100,0%
	65 anys i més	70,8%	12,7%	16,5%	100,0%
Total		50,7%	15,1%	34,2%	100,0%

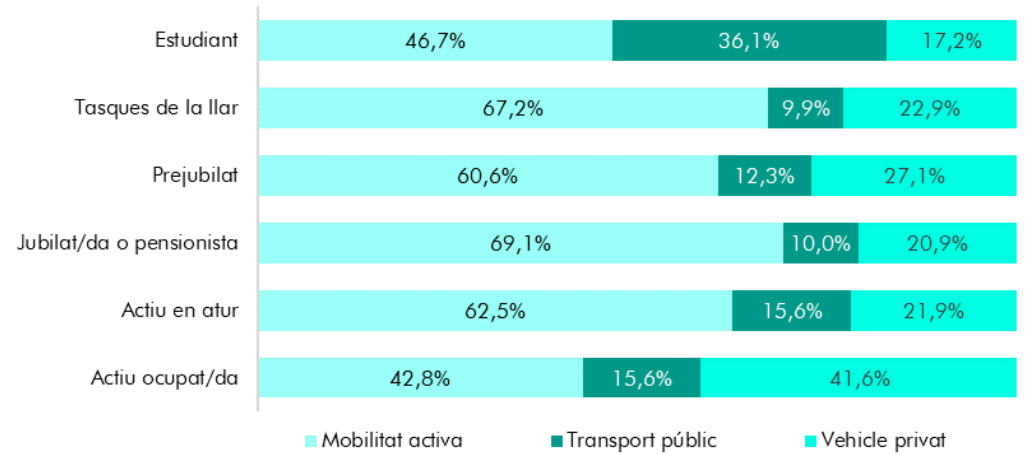
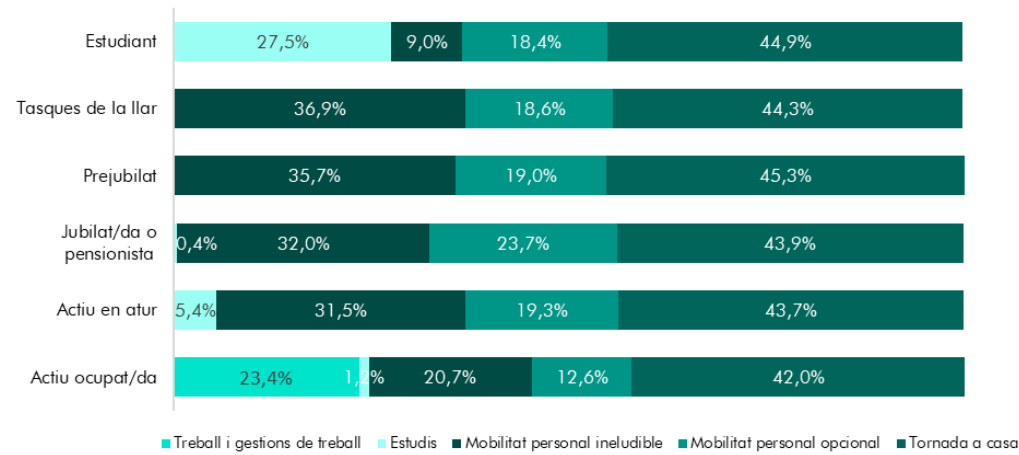
8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.4. Situació professional

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

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

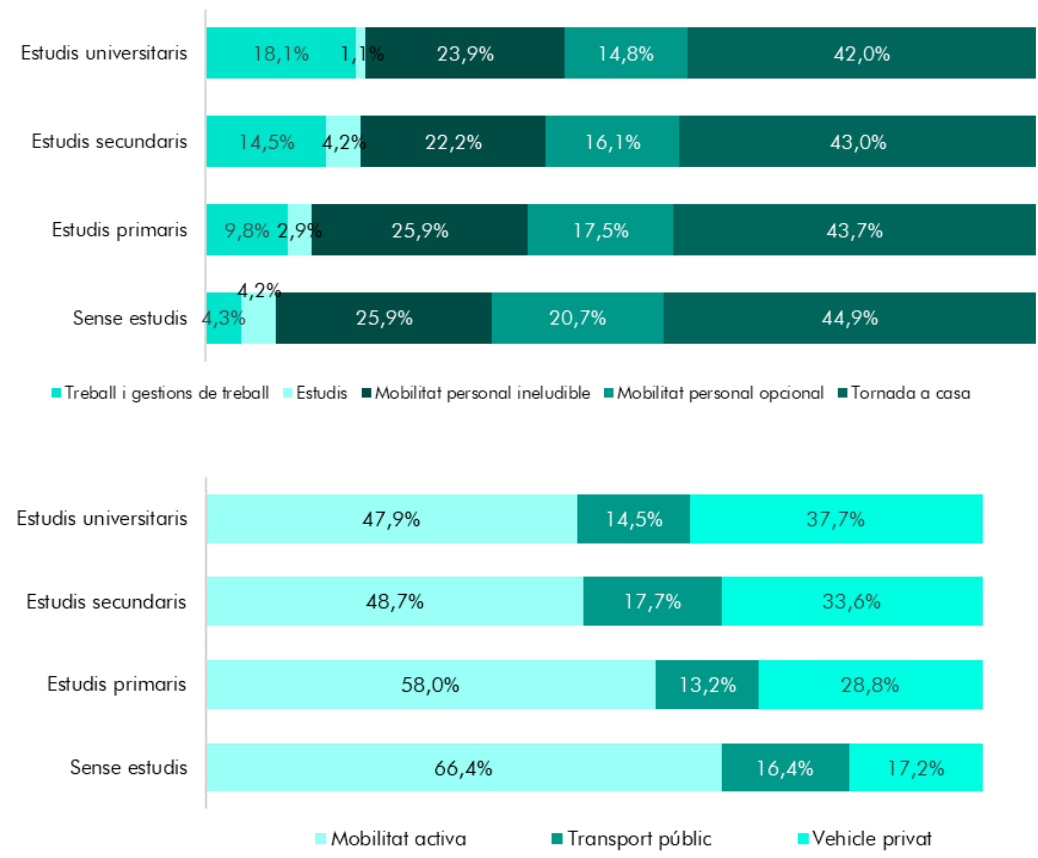


8. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

8.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

8.2.5. Estudis acabats

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

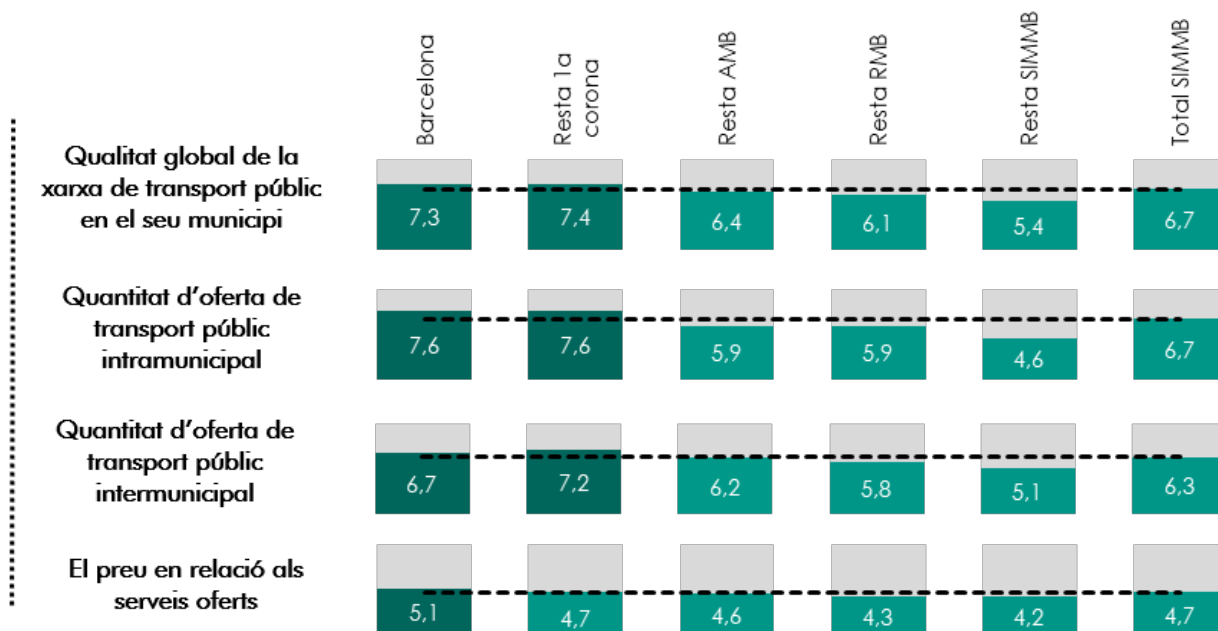


LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Avaluació de la xarxa de transport públic

1.1. Segons variables territorials

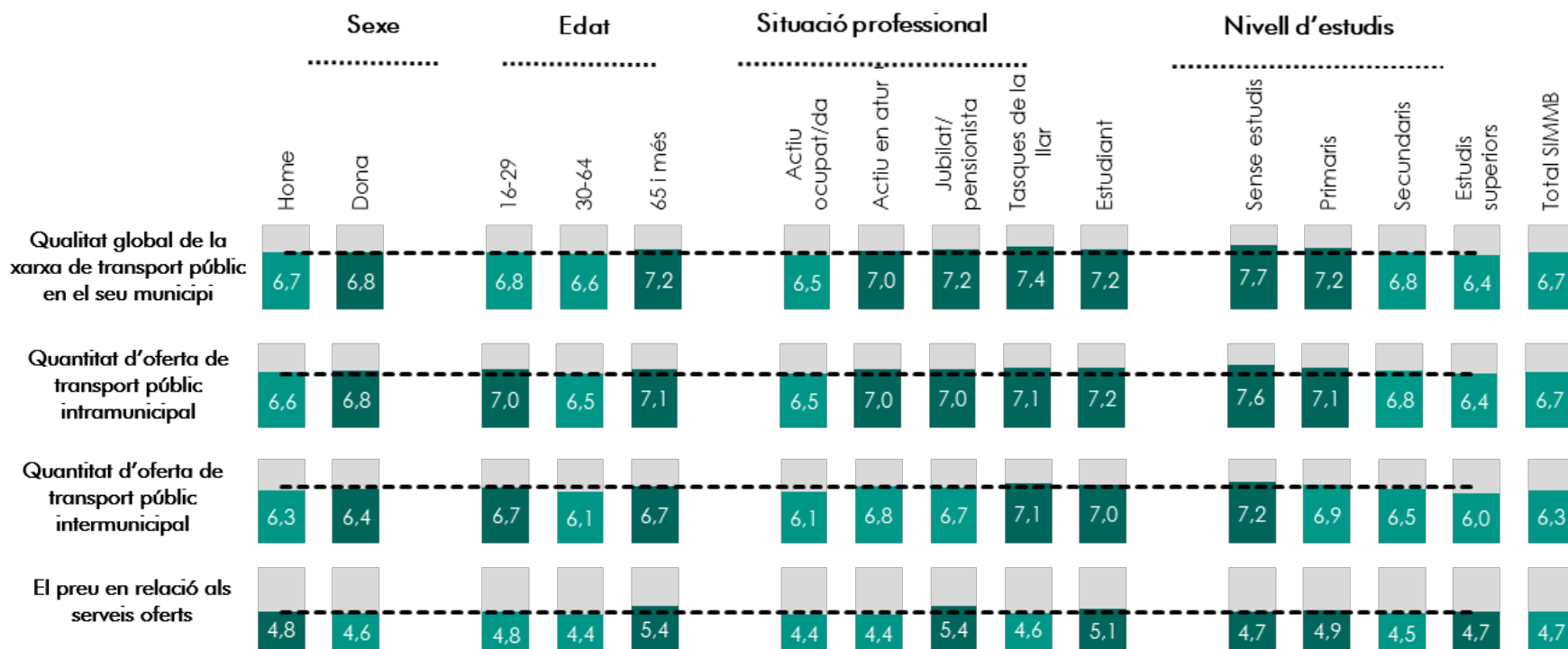
- La valoració de la quantitat de l'oferta de transport públic, la qualitat de la seva xarxa i el seu preu disminueix progressivament com més lluny de Barcelona se situen les persones residents.
- En el conjunt de l'àmbit SIMMB les persones residents valoren amb un 6,7 la qualitat global de la xarxa,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



1. Avaluació de la xarxa de transport públic

1.2. Segons variables sociodemogràfiques

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



2. Satisfacció en l'ús dels mitjans de transport

2.1. Segons variables territorials

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

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

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

2.2. Segons variables sociodemogràfiques

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

3. Percepció de seguretat al transport públic

3.1. Segons variables territorials

- A les persones usuàries del transport públic se'ls ha demanat per la por a patir alguns fets delictius en una escola a on representa gens de por i 10 moltíssima. En general, les valoracions son baixes. Els robatoris és el que es declara com amb major por, seguit de les agressions físiques o verbals (no sexuals).
- La presència de conductores, de personal laboral i de vigilància és el que proporciona major seguretat a les persones usuàries del transport públic, seguit de la neteja, l'estat de les instal·lacions/vehicles i els dispositius de seguretat (escala a on 0 representa gens seguretat i 10 molta seguretat).

Por a patir fets delictius	Àmbits territorials								
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a corona	Resta AMB	Total AMB	Resta RMB	Total RMB	Resta SIMMB	Total SIMMB
Robatoris (de bossa, cartera, mòbil, ...)	5,6	5,7	5,6	4,9	5,6	4,8	5,4	4,3	5,3
Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)	4,3	4,5	4,4	4,1	4,4	4,2	4,3	3,9	4,3
Comentaris o gestos sexuals no desitjats	3,5	3,8	3,6	3,3	3,6	3,5	3,6	3,3	3,6
Fregaments, acostaments sexuals no desitjats	3,4	3,7	3,5	3,1	3,5	3,3	3,4	3,2	3,4
Agressions sexuals, violacions	3,0	3,4	3,2	2,9	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1

Seguretat que proporciona	Àmbits territorials								
	Barcelona	Resta 1a corona	Total 1a corona	Resta AMB	Total AMB	Resta RMB	Total RMB	Resta SIMMB	Total SIMMB
La presència de conductores, de personal laboral i de vigilància	7,1	7,3	7,2	7,2	7,2	7,1	7,2	7,3	7,2
La neteja, el con estat de les instal·lacions i dels vehicles	6,8	7,0	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9
Els dispositius de seguretat (càmeres de vídeo-vigilància, interfons de socors, ...)	6,7	7,1	6,8	6,8	6,8	6,7	6,8	6,8	6,8

3. Percepció de seguretat al transport públic

3.2. Segons variables sociodemogràfiques

- Les dones, les persones més joves, de 16 a 29 anys, i les persones actives a l'atur i les que es dediquen a tasques de la llar són 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.

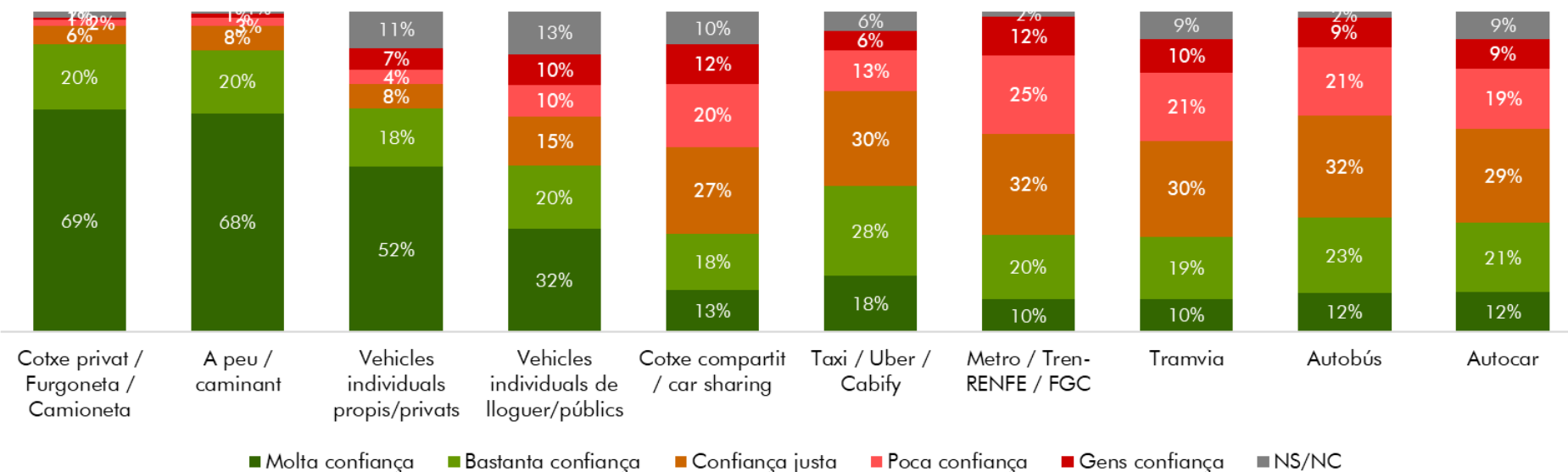
Por a patir fets delictius	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total SIMMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
Robatoris (de bossa, cartera, mòbil, ...)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

Seguretat que proporciona	Sexe		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				Total SIMMB
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	
La presència de conductores, de personal laboral i de vigilància	6,8	7,5	7,0	7,2	7,5	7,1	7,2	7,5	8,5	7,2	7,5	7,5	7,2	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	7,0	7,1	8,1	6,8	7,1	7,2	6,9	6,7	6,9
Els dispositius de seguretat (càmeres de vídeo-vigilància, interfons de socors, ...)	6,5	7,0	6,4	6,7	7,5	6,5	6,7	7,5	7,9	6,6	7,5	7,5	6,8	6,4	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'àmbit SIMMB són el cotxe privat i l'anar a peu.
- La confiança en els mitjans de transport públic és similar en tots els casos, al voltant del 30% amb molta i bastanta confiança.



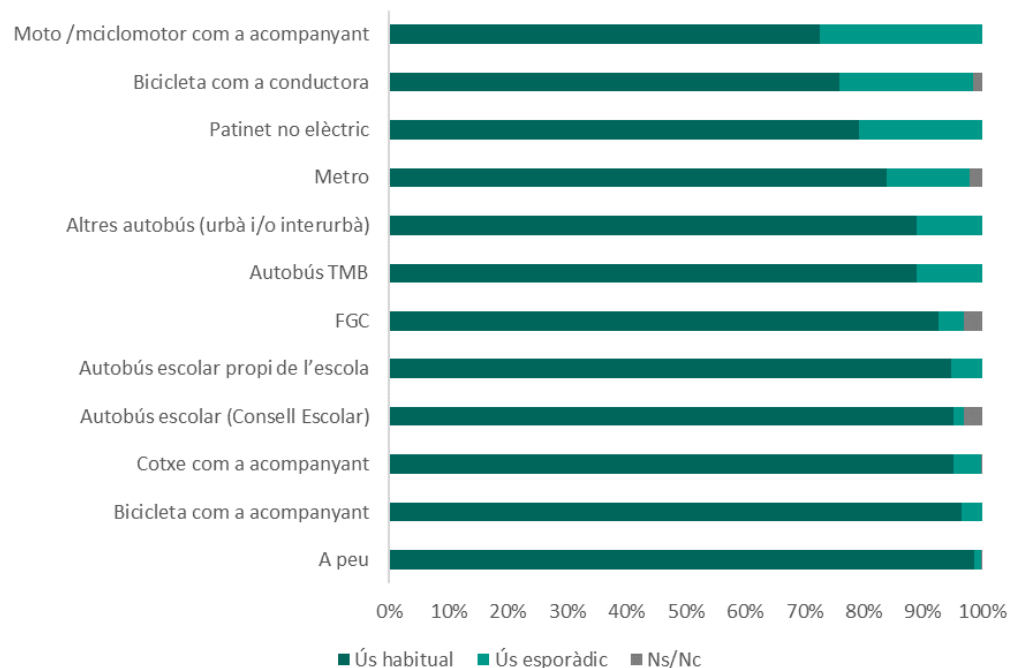
5. Accés a l'escola dels menors de 16 anys

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.
- Els resultats mostren com majoritàriament 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.

Mode de transport habitual d'accés a l'escola	Total SIMMB
Mobilitat activa	58,2%
Vehicle privat	22,7%
Transport públic	14,4%
Cap (No hi va)	4,8%
Total	100%

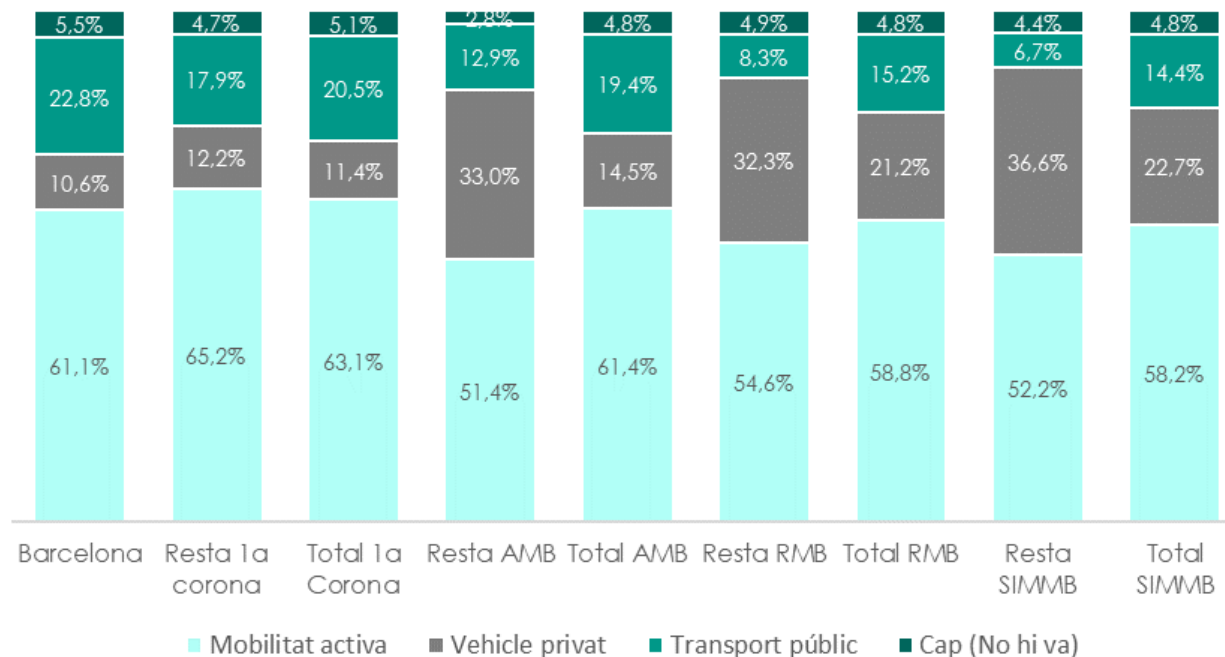
Freqüència en l'ús dels mitjans de transport



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

5.2. Segons variables territorials

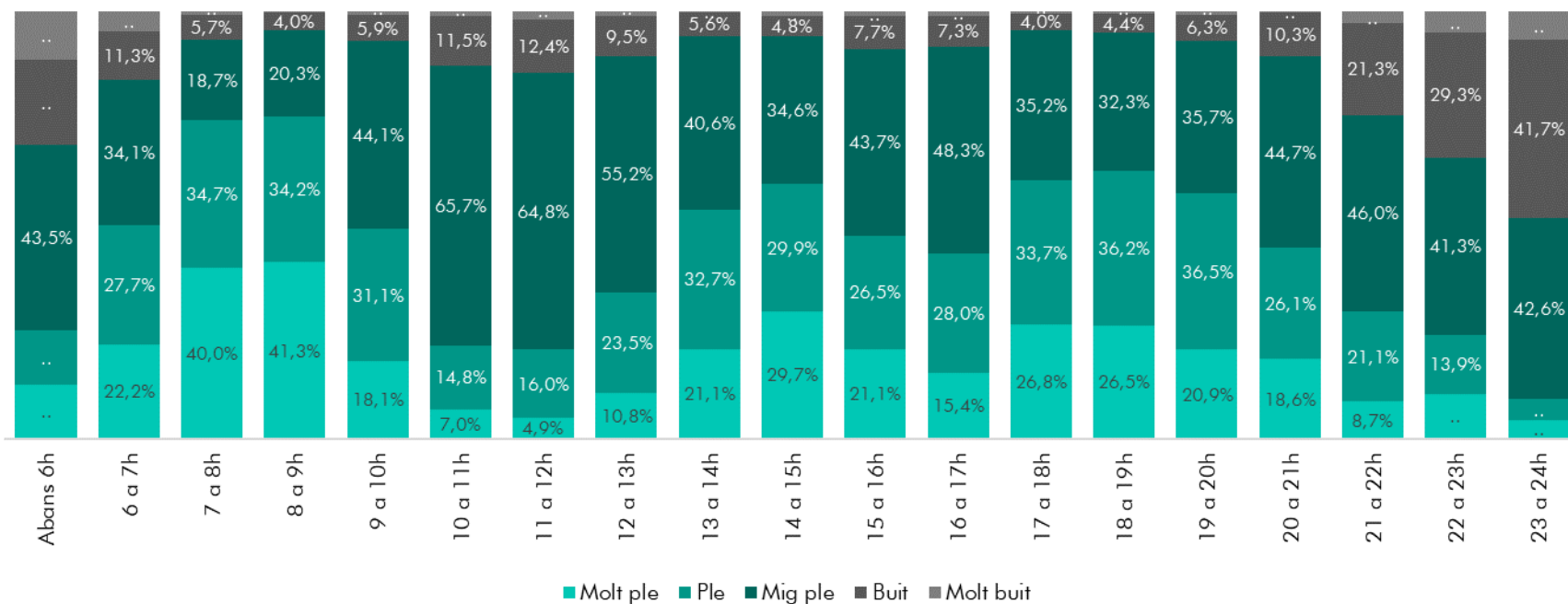
- D'entre les persones que han respòs, en tots els àmbits territorials els modes actius són els predominants per anar a l'escola.
- El vehicle privat augmenta el seu ús com més ens allunyem de Barcelona (10,6%), arribant al 36,6% a la resta del SIMMB.
- Contràriament, el transport públic disminueix com més lluny de Barcelona ens trobem. A Barcelona representa el 22,8% i a la resta del SIMMB tan sols el 6,7%



1. Nivell d'ocupació del transport públic segons franges horàries

1.1. Dades generals

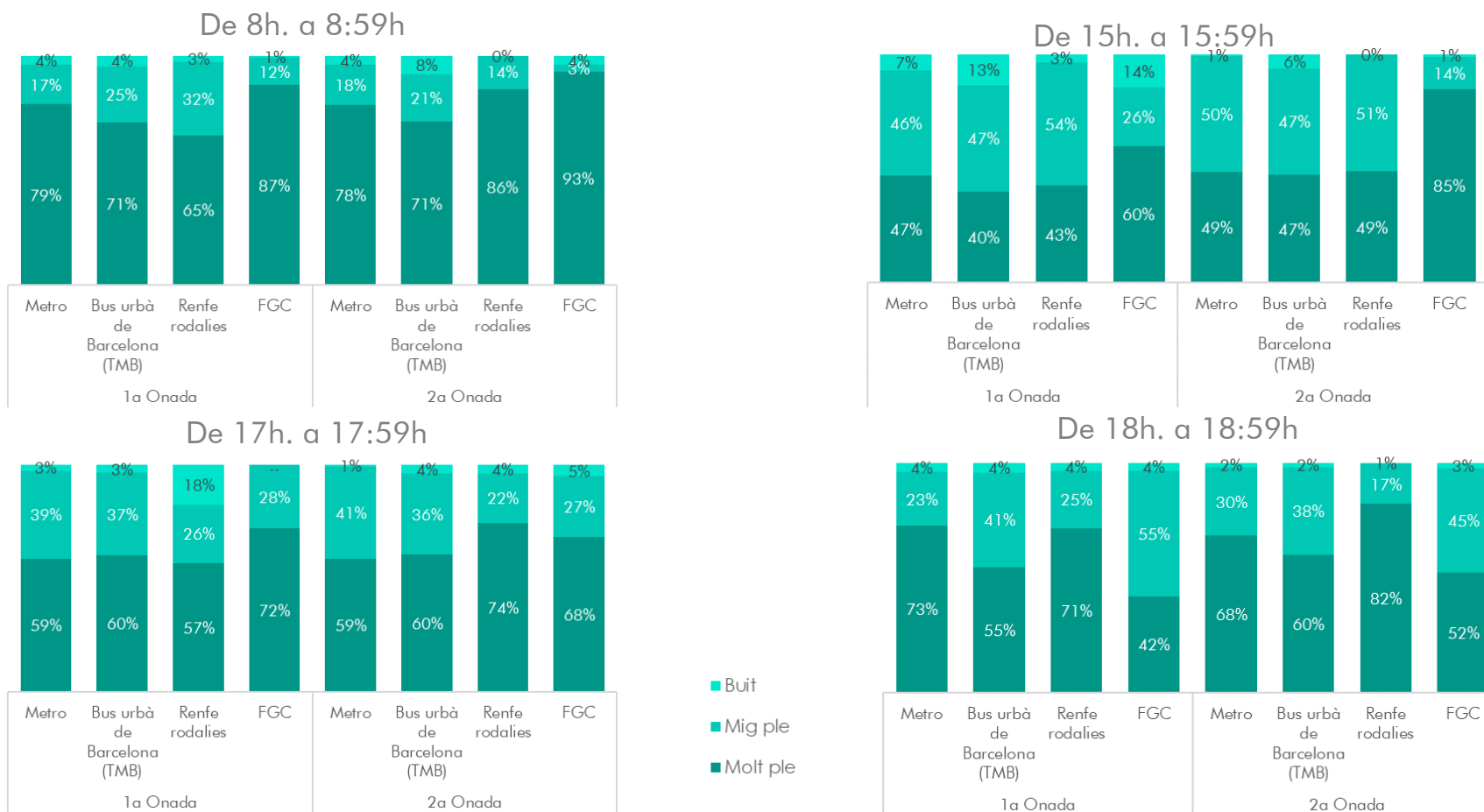
- Entre les persones que utilitzen algun mitjà de transport públic se'ls ha preguntat en quines franges horàries i la percepció del nivell d'ocupació en aquestes franges.
- La sensació de molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones), té els valors més elevats entre les 7 i les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



1. Nivell d'ocupació del transport públic segons franges horàries

1.2. Dades segons mitjans de transport i onades

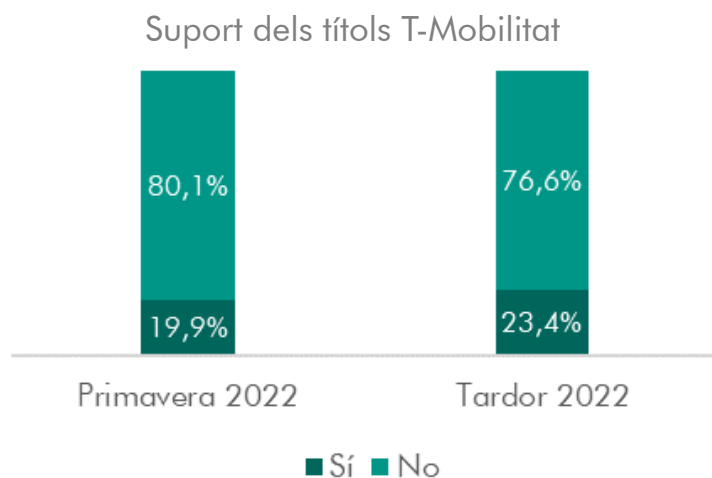
- Comparant l'ús de mitjans de transport públic en hores puntes i segons onades s'observen especialment diferències en l'ús de Renfe rodalies, que en les quatre franges horàries analitzades (hores punta) es percep més ple en la segona onada que la primera.



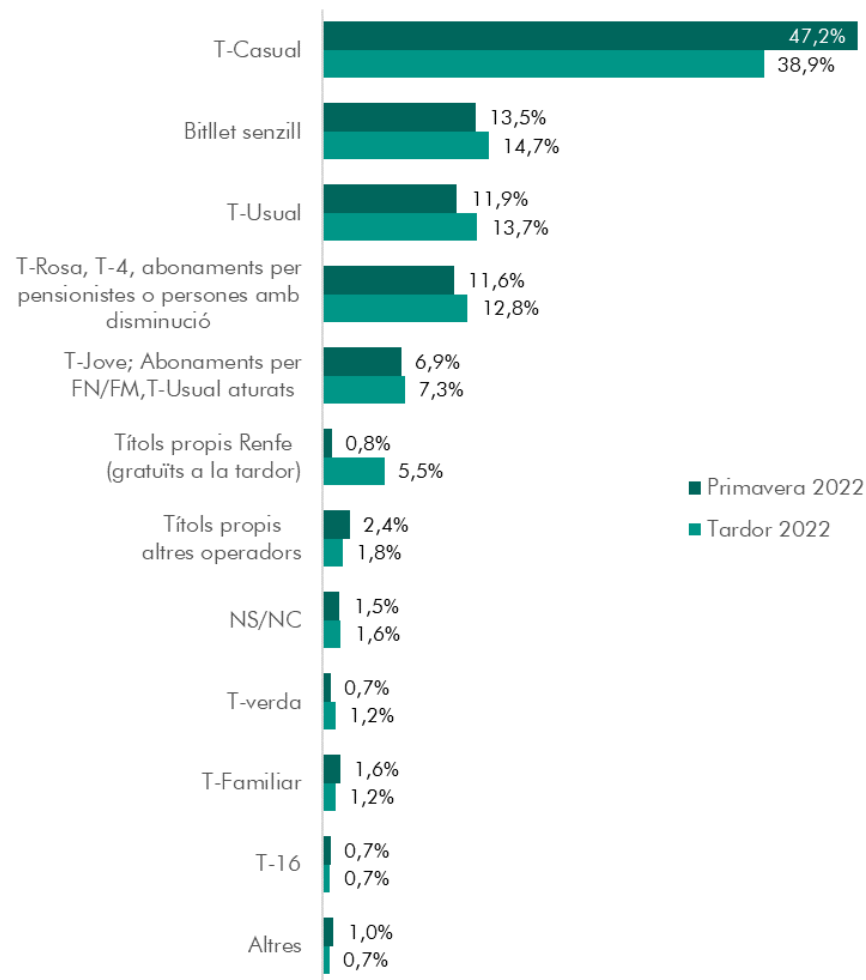
2. Ús habitual dels títols del transport públic

2.1. 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 62,7% dels usuaris que utilitzen títols propis Renfe a la tardor del 2022, usen altres títols de transport.
 - El 59,1% 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

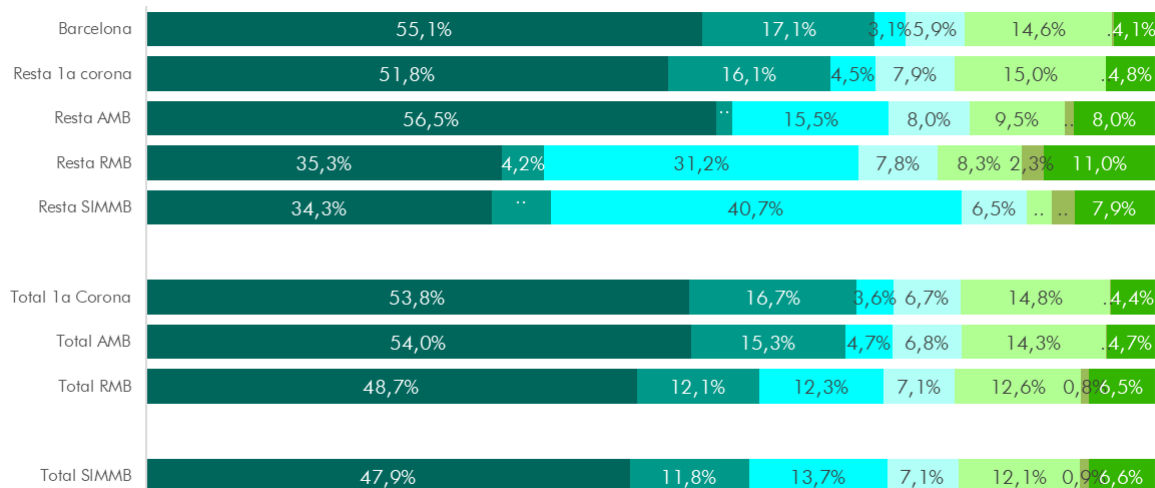


2. Ús habitual dels títols del transport públic

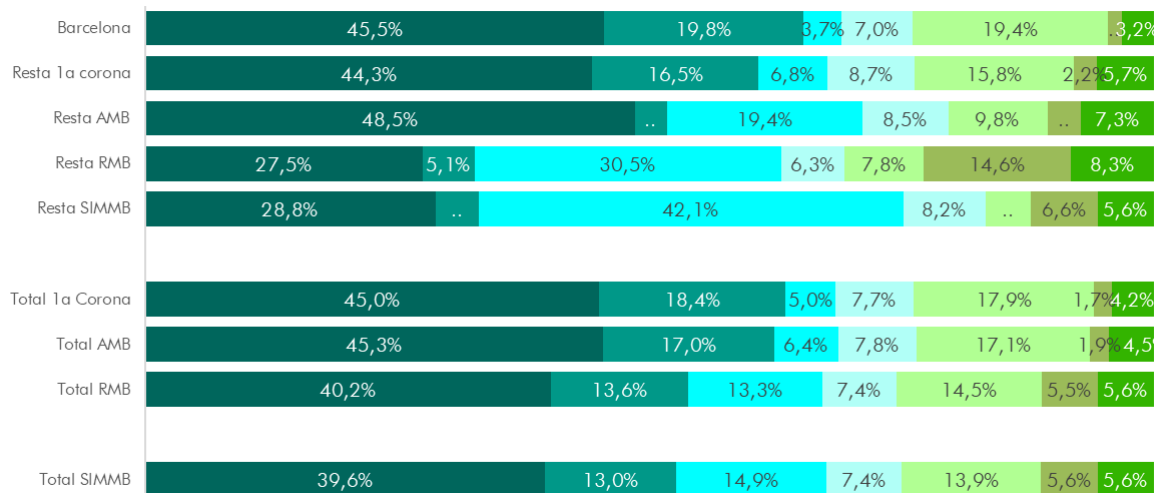
2.2. Segons variables territorials

- La T-Casual és el títol més utilitzat a la majoria d'àmbits, excepte a la resta del SIMMB i resta de la RMB (segona onada).
- A la 2a onada, com a conseqüència dels títols gratuïts, s'aprecia un fort augment dels títols propis Renfe, especialment als usuaris de la resta de la RMB.

Primavera 2022



Tardor 2022



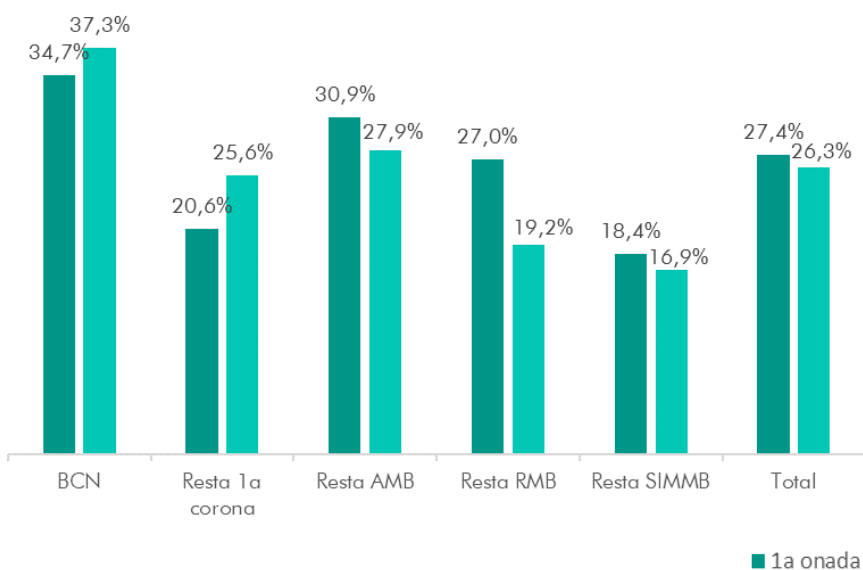
- T-Casual
- T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb discapacitat
- Bitllet senzill
- T-Jove; Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats
- Resta de títols (T-Grup, T-verda, títols propis d'altres operadors, T-Familiar, T-16 i altres)
- T-Usual
- Títols propis Renfe

3. Teletreball habitual

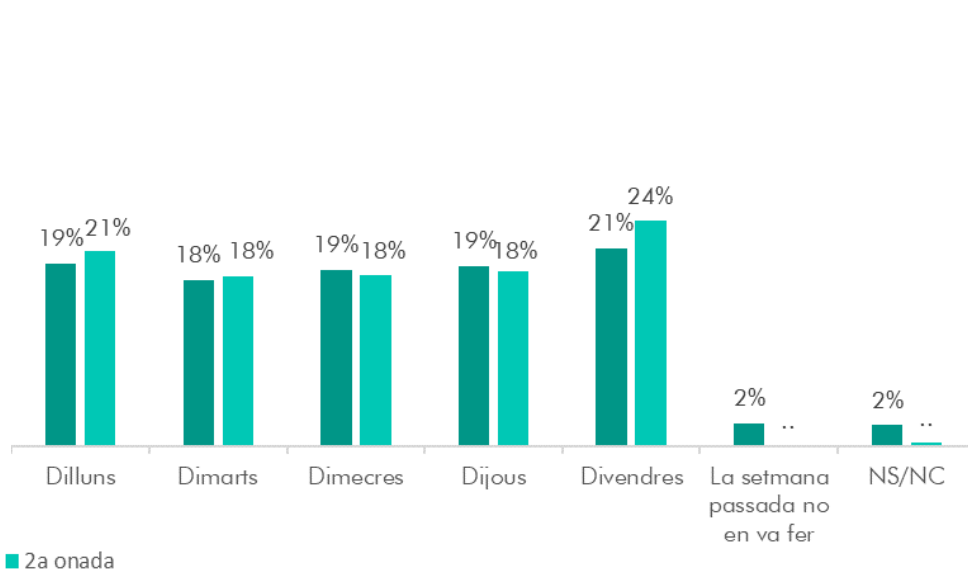
3.1. Dades generals

- 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 del SIMMB baixa substancialment fins al 18,4% a la 1a onada i 16,9% 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

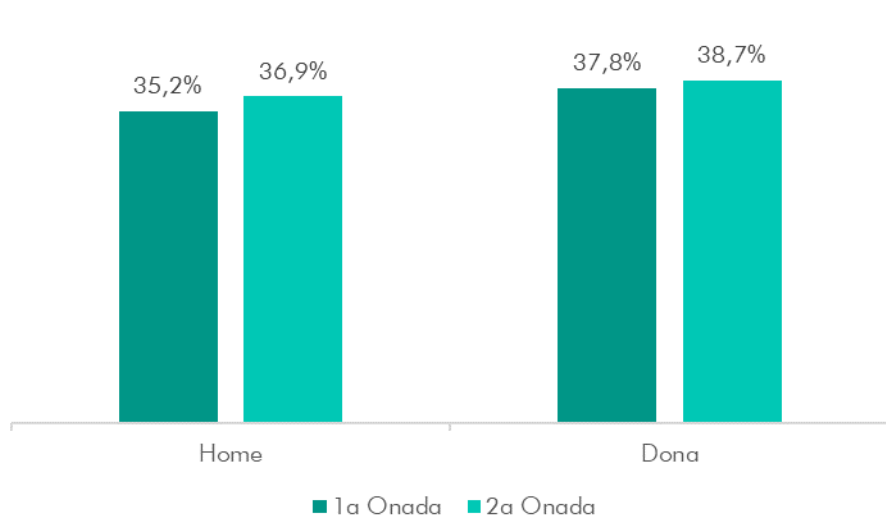


3. Teletreball habitual

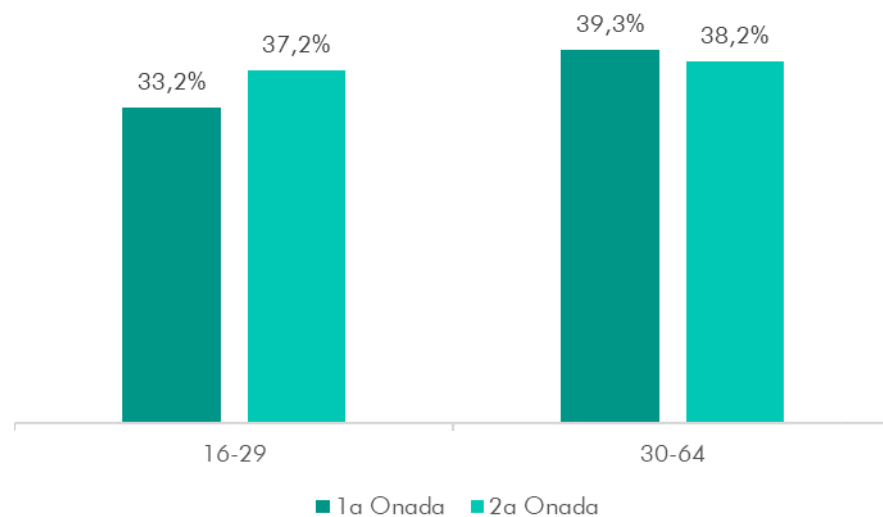
3.2. Segons variables sociodemogràfiques

- No s'observen diferències amb el teletreball segons sexe.
- El grup d'edat comprès entre 30 i 64 anys realitzen més teletreball que el grup de 16 a 29 anys.
- En cap cas es constaten diferències significatives entre onades.

% teletreball segons sexe

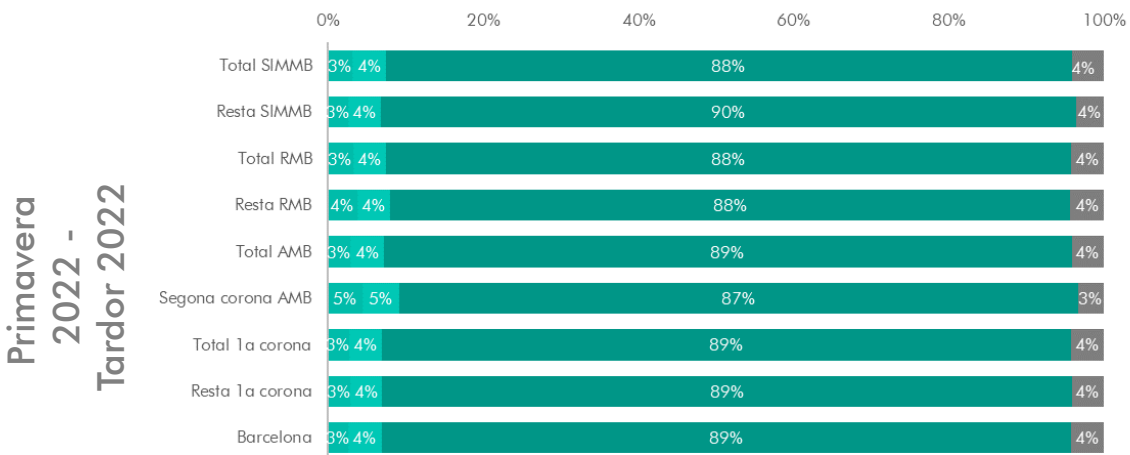


% teletreball segons grups d'edat

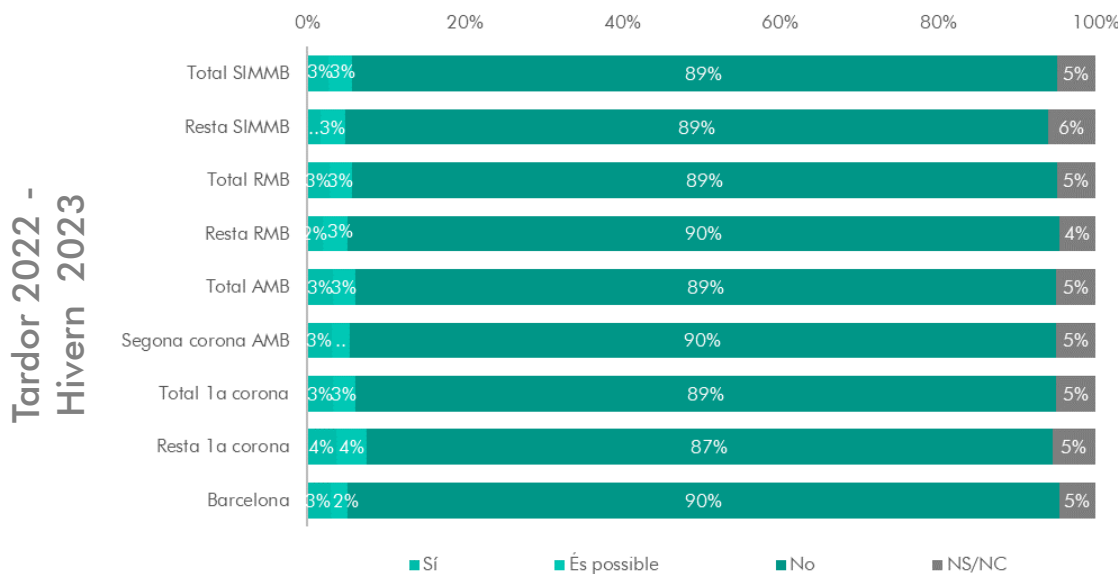


4. Canvi de mitjà de transport

4.1. Segons variables territorials



- A la primavera del 2022 les persones que declaren un possible canvi de mitjà de transport a partir de la tardor del 2022 és al voltant del 7-8%.

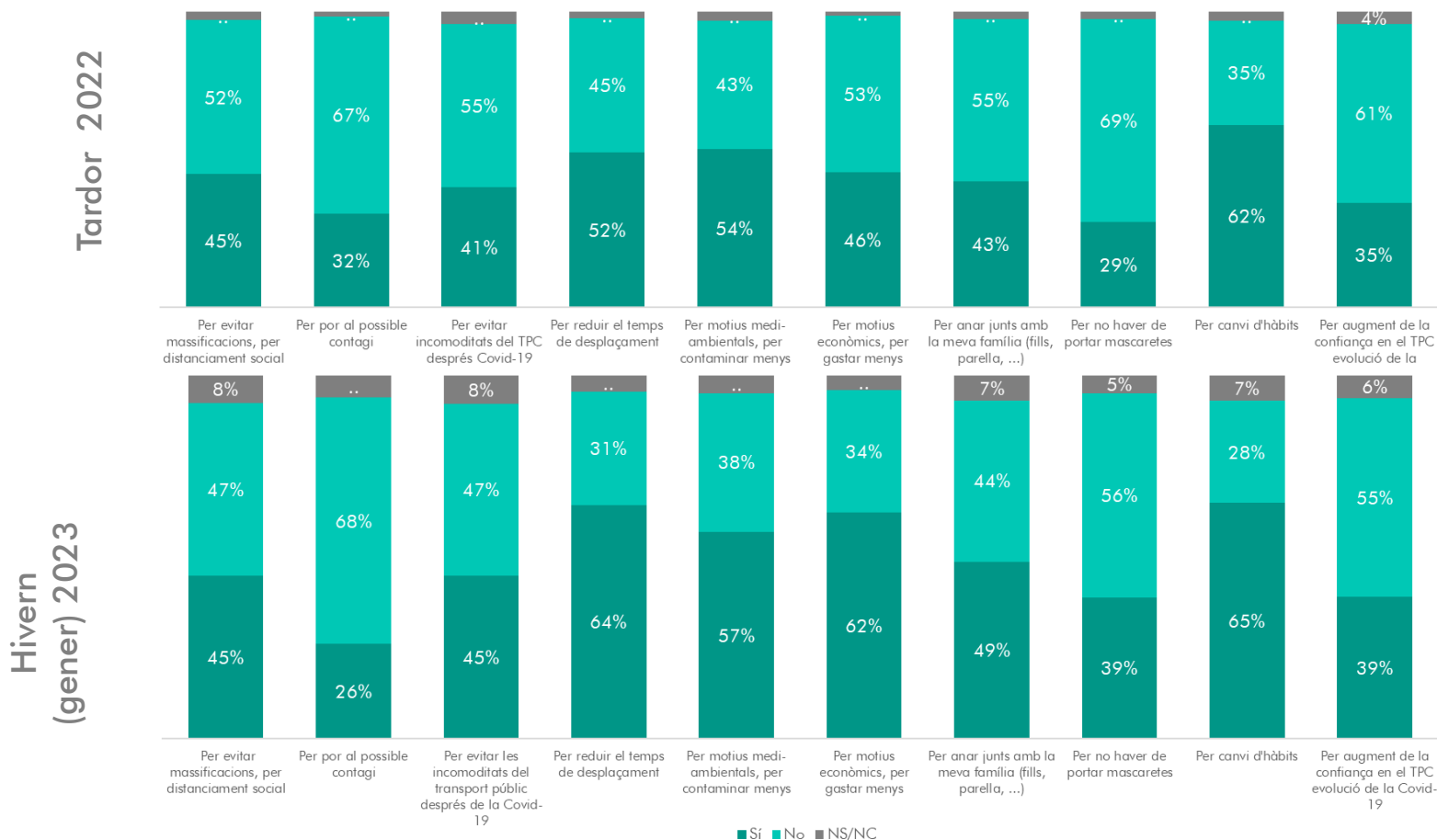


- A la tardor del 2022 les persones que declaren un possible canvi de mitjà de transport a partir de l'hivern del 2023, no varia, és al voltant del 6-7%.

5. Motius per canviar de mitjà de transport

5.1. 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.

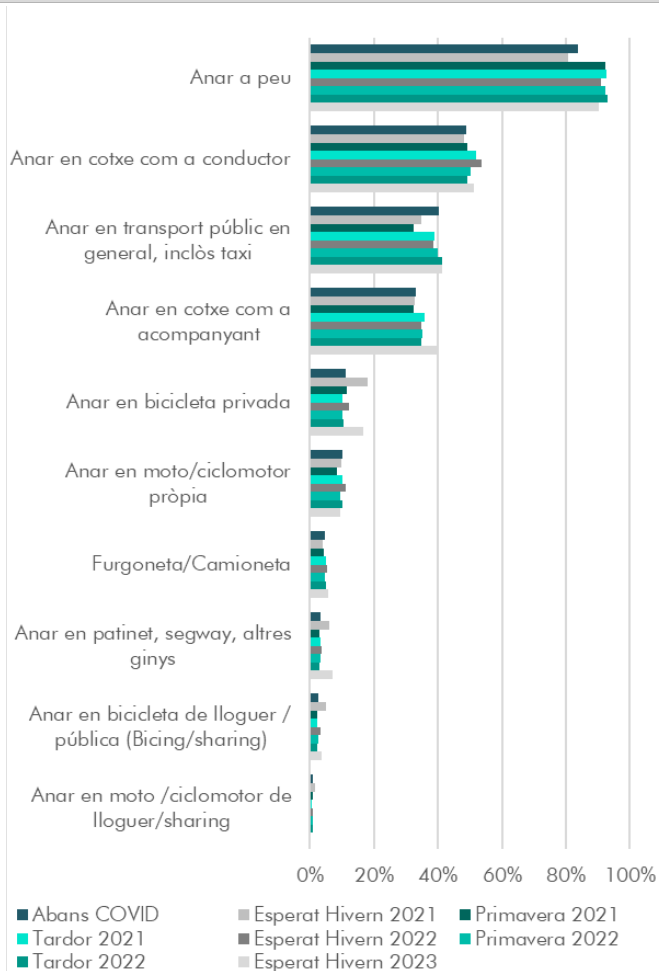


6. Canvi d'ús dels mitjans de transport segons persones usuàries habituals

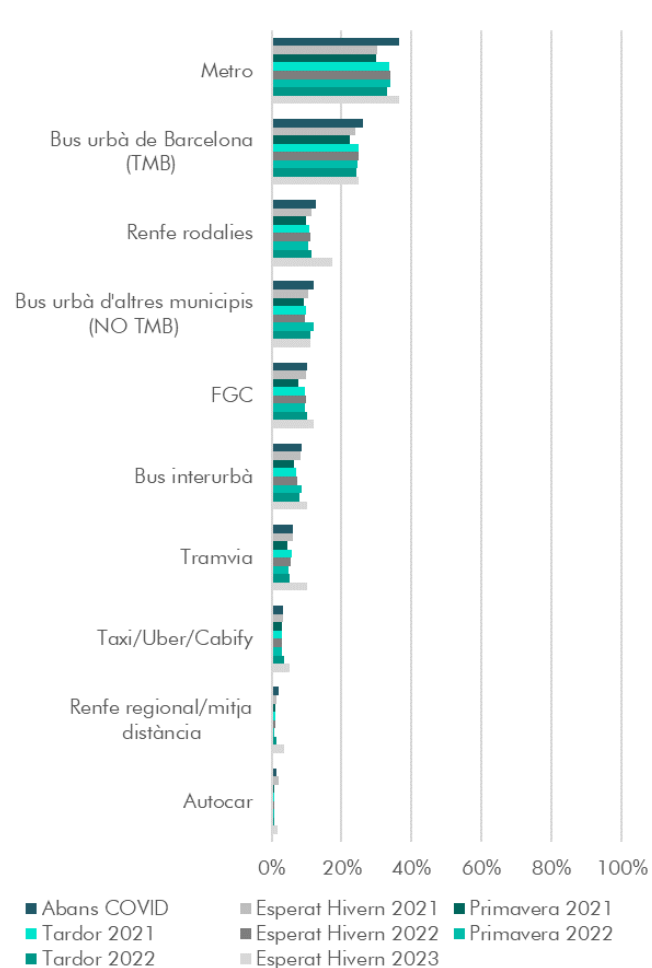
6.1. Dades generals

- Es considera una persona usuària habitual de qualsevol mitjà de transport el que fa un ús mínim d'una vegada a la setmana.

Mitjans de vehicle privat i mobilitat activa



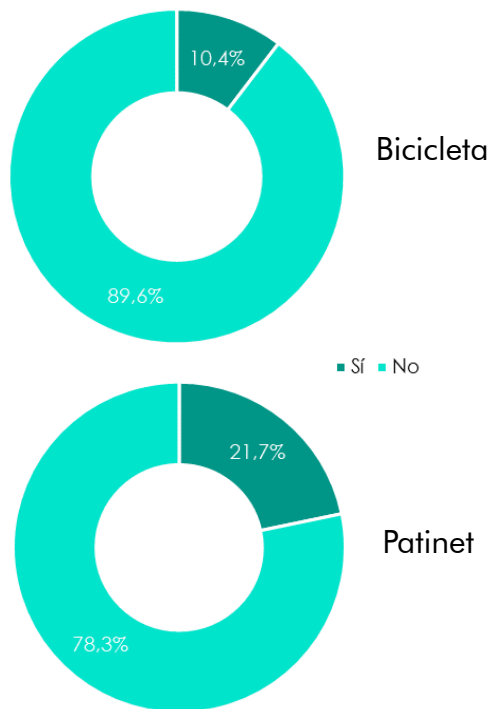
Mitjans de transport públic



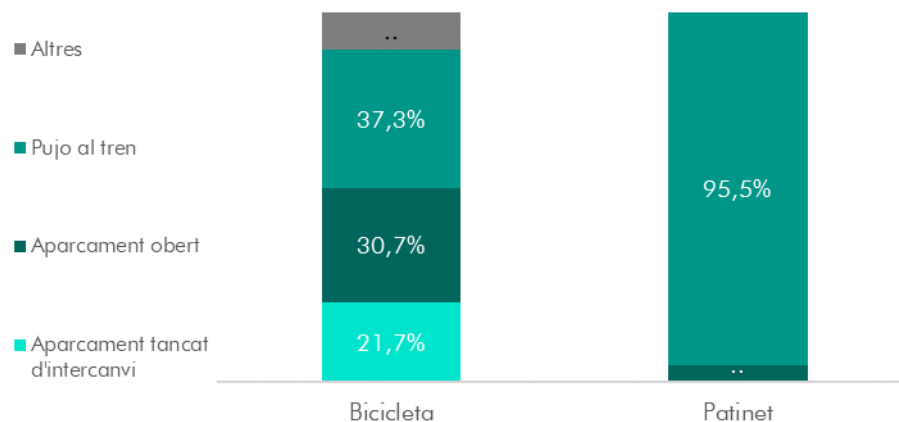
1. Intermodalitat al transport públic amb bicicleta i patinet. 1a onada

1.1. Dades generals

- Entre les persones usuàries de la bicicleta i del patinet s'ha preguntat la intermodalitat amb el transport públic. El 10,4% afirma haver utilitzat la bicicleta per arribar o marxar d'una parada o estació de transport públic. En el cas de Barcelona el percentatge augmenta fins al 17,5%.
- Els usuaris dels patinets, ho afirmen un 21,7% de les persones usuàries.
- El 95,5% de les persones usuàries del patinet el pugen dins del mitjà de transport públic. En el cas de la bicicleta, el 37,3% pugen al tren amb ella. La resta aparquen en obert o en aparcament tancat d'intercanvi, amb un 30,7% i 21,7% respectivament.



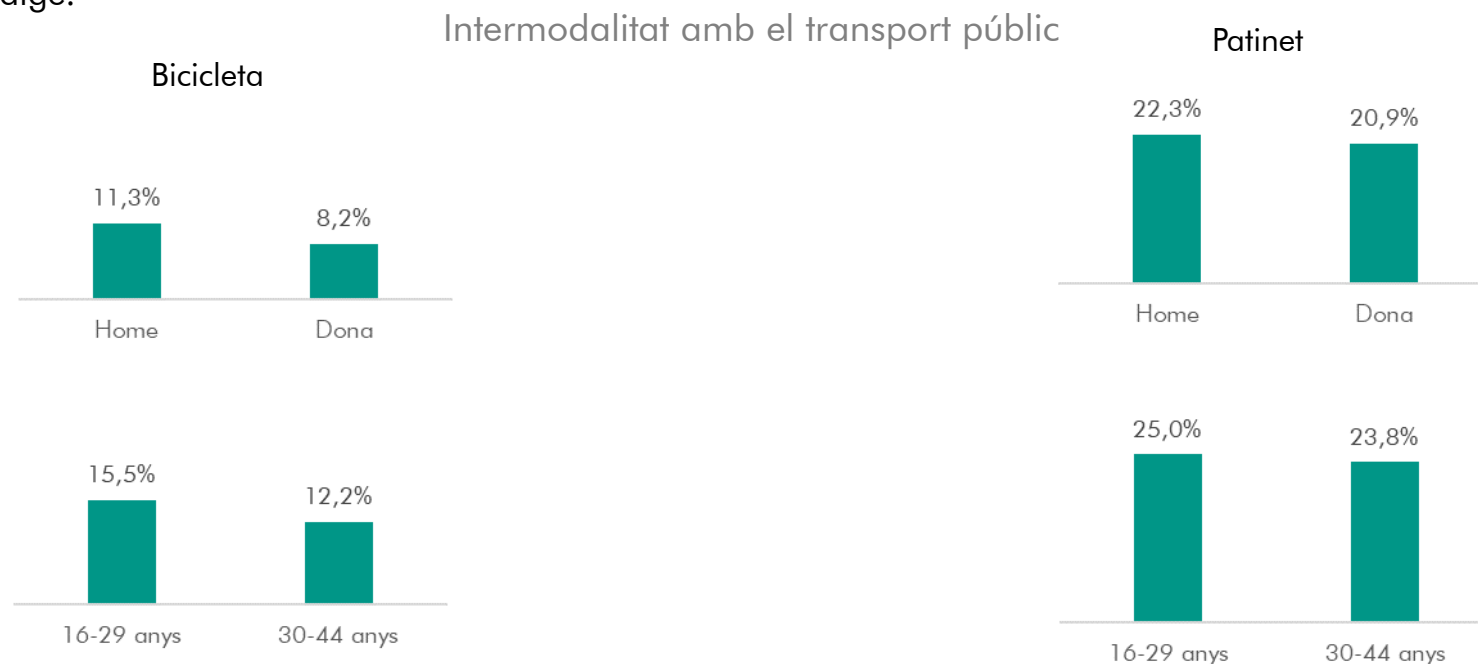
Lloc d'aparcament habitual de la bicicleta/patinet a la parada/estació de transport públic



1. Intermodalitat al transport públic amb bicicleta i patinet. 1a onada

1.2. Segons variables sociodemogràfiques

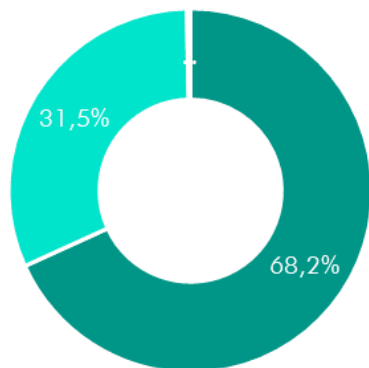
- Tant segons sexe com grups d'edat el patinet és més utilitzat en els desplaçaments intermodals amb el transport públic que la bicicleta.
- En el cas dels homes, l'11,3% afirma haver utilitzat la bicicleta per arribar o marxar d'una parada o estació de transport públic. Les dones que ho afirmen son el 8,2%. En el cas del patinet els homes també ho afirmen en major percentatge que les dones, en aquest cas, 22,3%, enfront el 20,9%.
- El grup de 16 a 29 anys utilitzen més la bicicleta per arribar o marxar d'una parada o estació de transport públic que el grup de 30 a 44 anys, amb un 15,5% i 12,2% respectivament. Entre les persones usuàries de patinets no trobem diferències significatives segons grup d'edat, tot i que son els més joves els que ho afirmen en major percentatge.



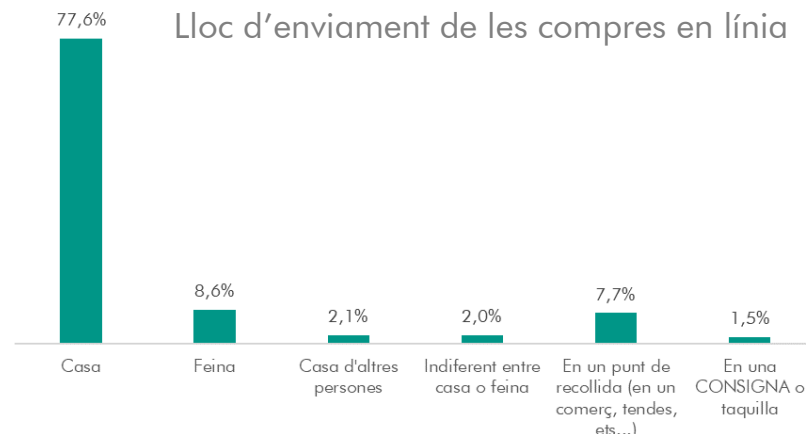
2. Compres en línia. 1a onada

2.1. Dades generals

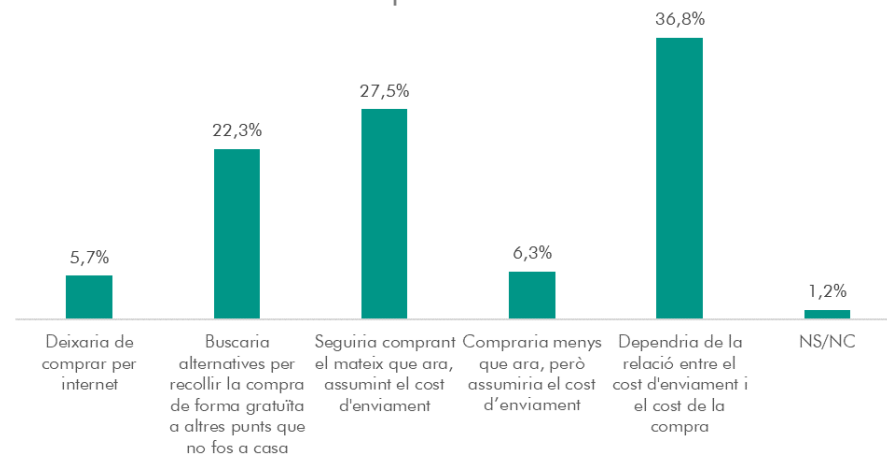
- Al conjunt de les persones enquestades se'ls ha preguntat si en el darrer any han realitzat compres en línia i han demanat l'enviament físic en algun lloc: el 68,2% ha respòs afirmativament.
- L'enviament de les compres majoritàriament és a casa de la persona usuària, amb un 77,6%.



■ Sí ■ No ■ NS/NC



Accions davant un possible cost d'enviament



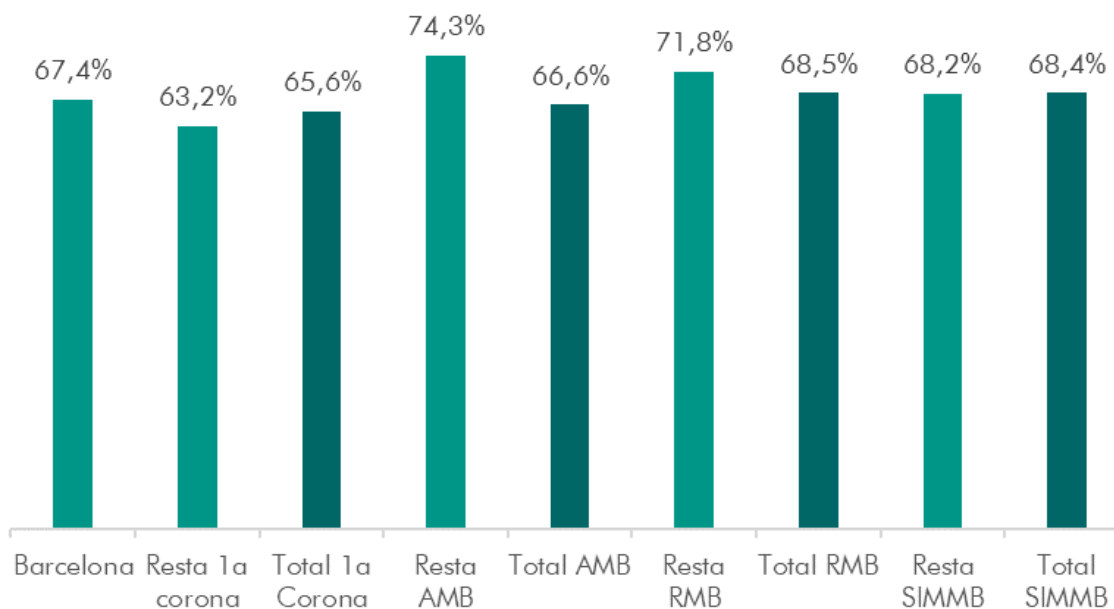
- Davant d'un possible pagament de 2€ per l'enviament de les compres online, les persones enquestades han respòs en un 37% dels casos que el que farien dependria de la relació entre el cost d'enviament i el cost de la compra. En un 27,5% de les respostes diuen que seguirien comprant i assumirien aquest cost.

2. Compres en línia. 1a onada

2.2. Segons variables territorials

- Segons corones de residència les compres en línia son més importants a la resta de l'AMB i resta RMB, superant el 70% de persones residents que declaren que l'últim any han fet alguna compra en línia.

Ha comprat alguna vegada per internet i ha demanat que l'enviament sigui físic a casa o algun altre lloc. Corones de residència

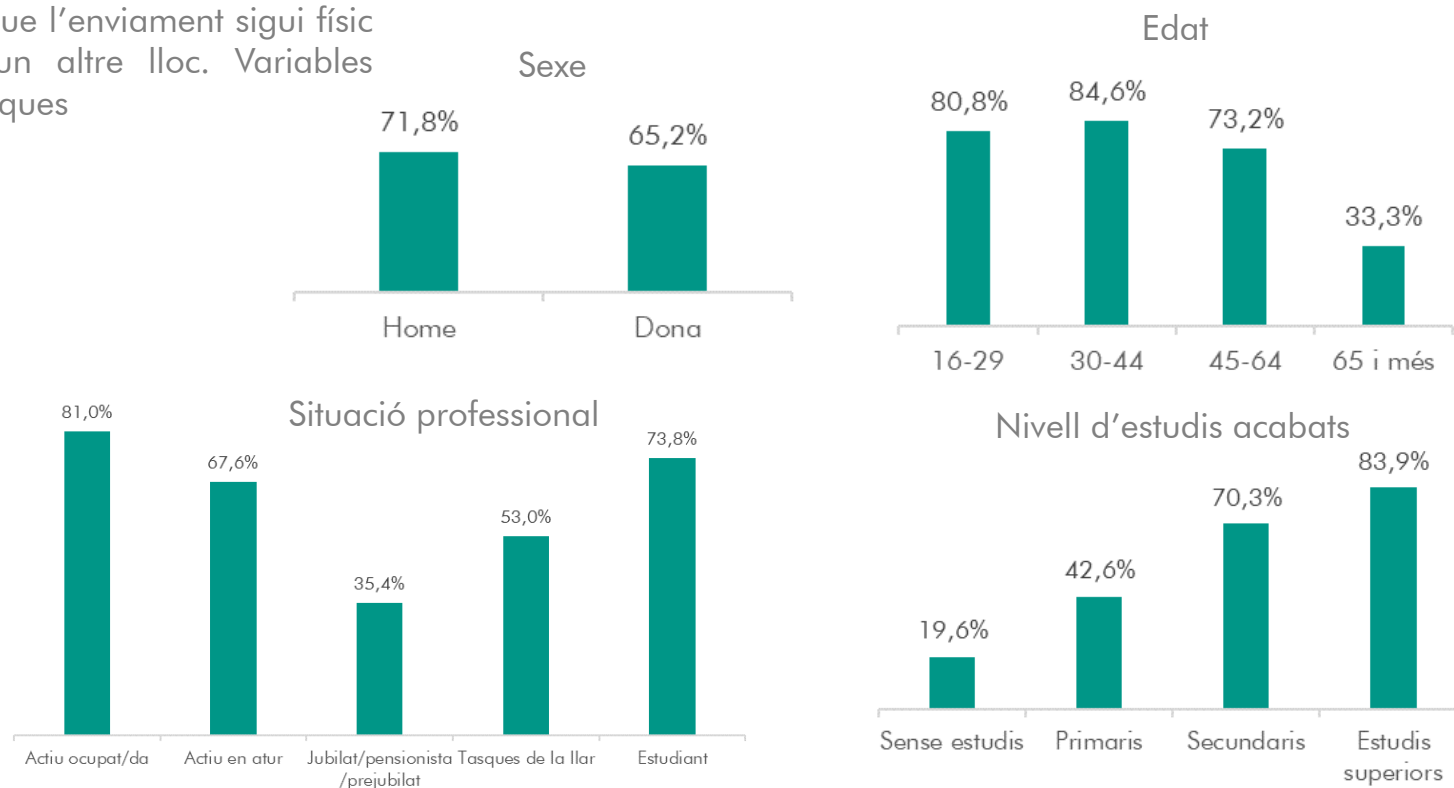


2. Compres en línia. 1ra onada

2.3. Segons variables sociodemogràfiques

- Segons les variables sociodemogràfiques, s'observa com entre sexes no hi ha grans diferències en relació a les compres online el darrer any, sent en el cas dels homes el 72% i el 65,2% de les dones les que afirmen haver-ne realitzat.
- Pel que fa a l'edat, son el grup d'edat més jove el que afirma haver realitzar més compres el darrer any; igualment els actius ocupats i els estudiants; i segons el nivell d'estudis el % de persones que declaren haver realitzat compres en línia augmenta de manera clara amb el nivell d'estudis acabat.

Ha comprat alguna vegada per internet i ha demanat que l'enviament sigui físic a casa o algun altre lloc. Variables sociodemogràfiques

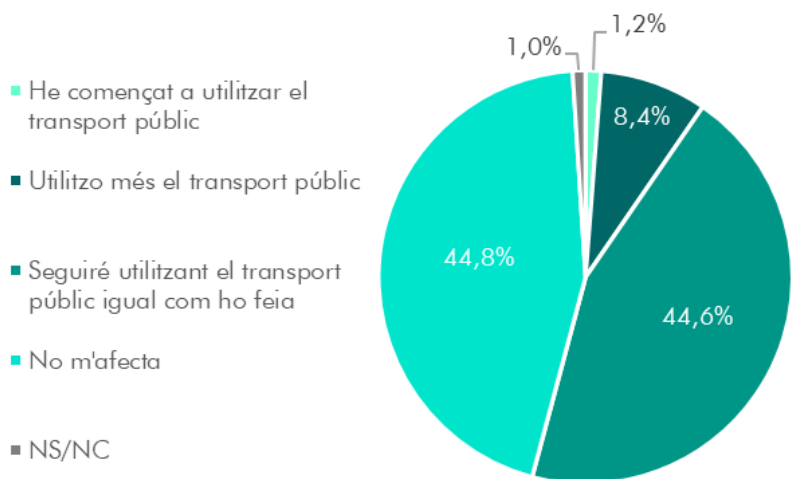


3. Preus dels títols de transport públic. 2a onada

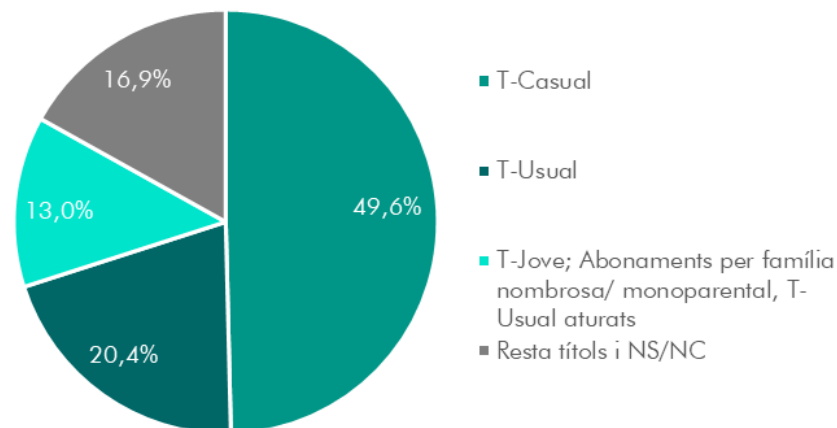
3.1. Dades generals

- 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: gairebé el 55% de les persones enquestades 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.
- El 12% de les persones 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. Aquestes persones s'han canviat en la majoria dels casos a la T-Usual.

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



Títols de transports utilitzat abans

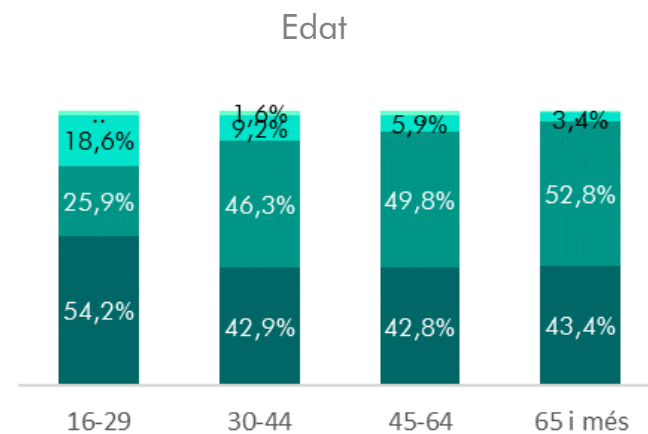
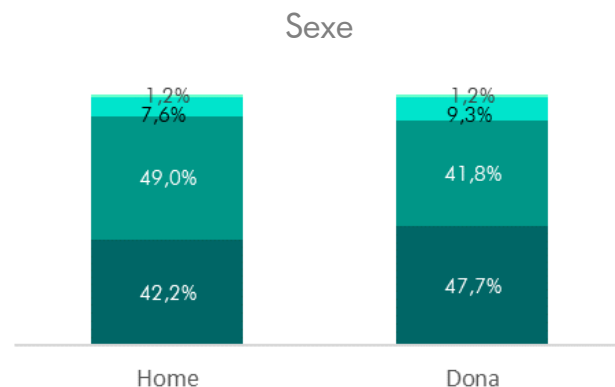
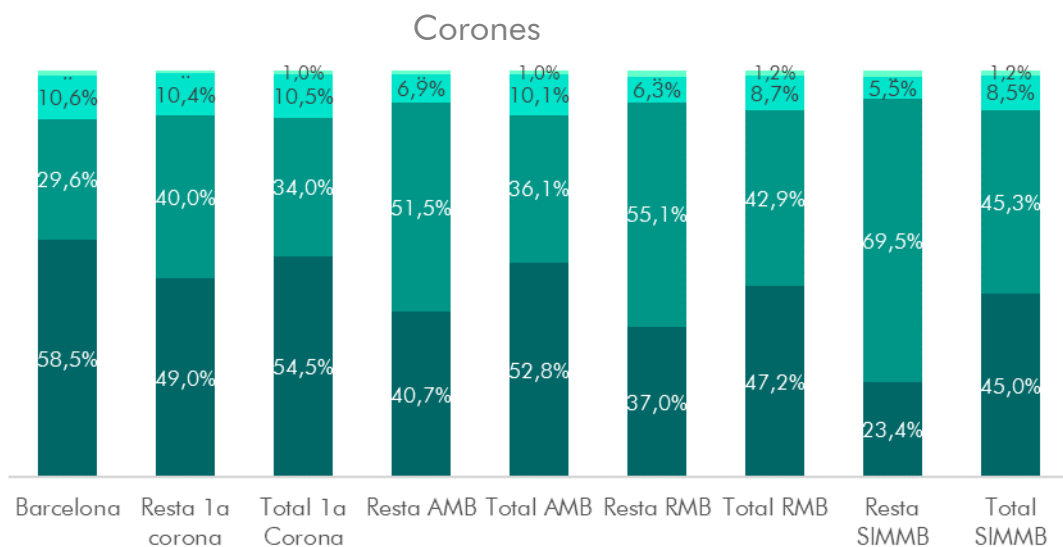


3. Preus dels títols de transport públic. 2a onada

3.2. Segons variables territorials i sociodemogràfiques

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

- Els afectes en la reducció/gratuitat dels preus dels títols de transport públic mostra que com més ens apropem a Barcelona, augmenta el percentatge d'utilitzar més el transport públic, sent en aquest territori del 10,6%.
- Els joves de 16 a 29 anys són els que més han augmentat l'ús del transport públic, ho declaren el 18,6%.



■ Seguiré utilitzant el transport públic igual com ho feia

■ No m'afecta

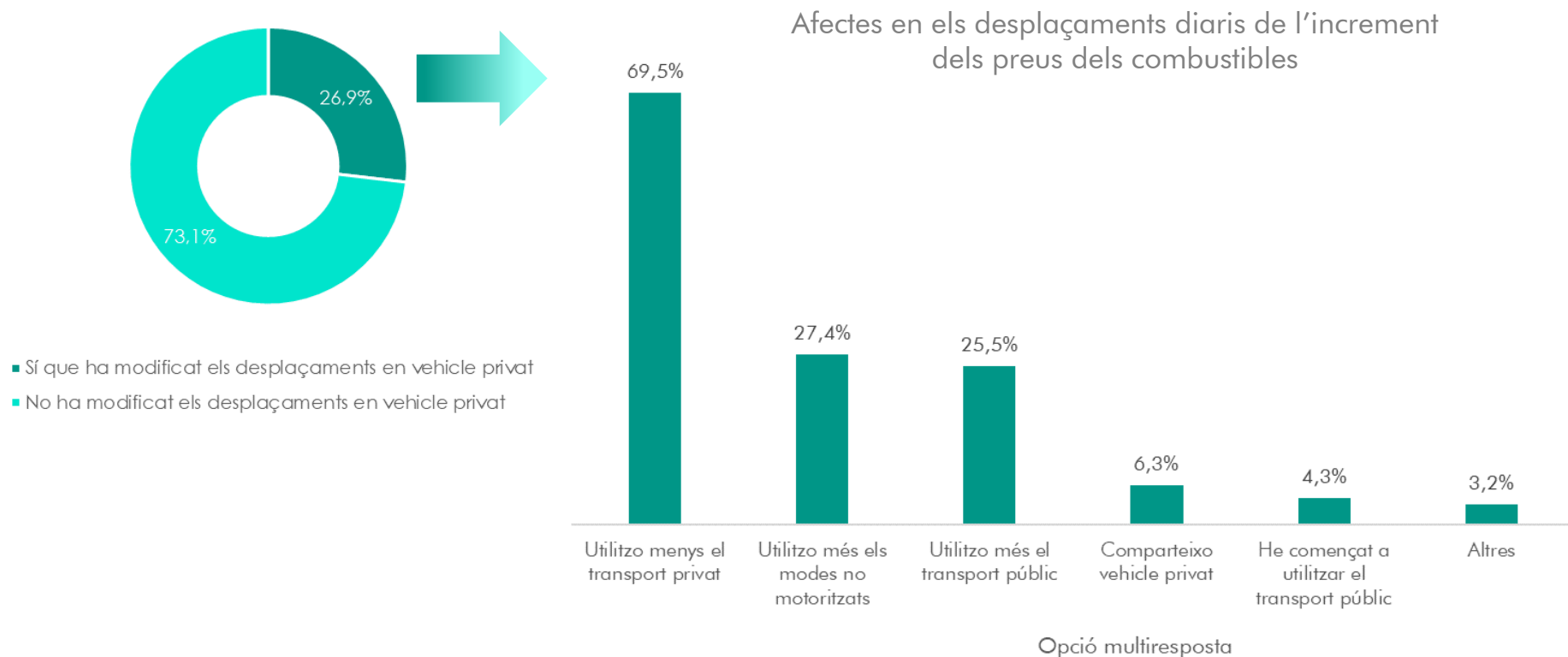
■ Utilitzo més el transport públic

■ He començat a utilitzar el transport públic

4. Preus dels combustibles. 2a onada

4.1. Dades generals

- Al conjunt de les persones enquestades se'ls ha preguntat si l'increment de preus dels combustibles ha fet modificar els seus desplaçaments amb vehicle privat: el 26,9% ha respòs afirmativament.
- En relació als afectes concrets d'aquests canvis; el 69,5% de les respostes fan referència a que s'utilitza menys el transport privat, amb el 27,4% de respostes s'ha afirmat que s'utilitza més els modes no motoritzats, i amb un 25,5% es declara un major ús del transport públic.

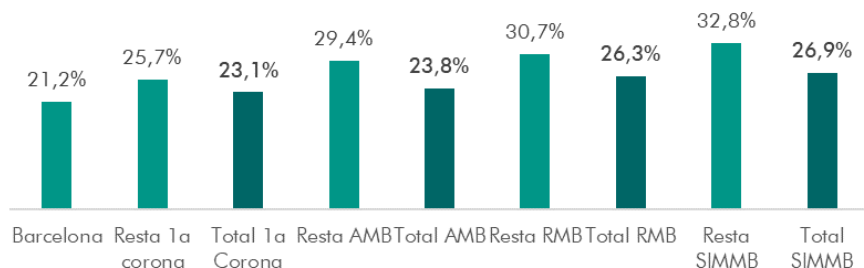


4. Preus dels combustibles. 2a onada

4.2. Segons variables territorials

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

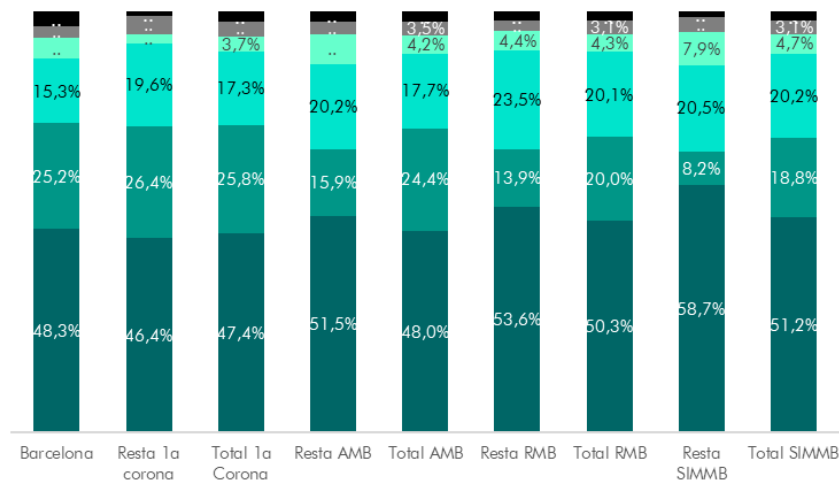
Corones



- Com més allunyats de Barcelona, les persones es veuen més afectades per l'increment de preus dels combustibles, arribant al 32,8% a la resta del SIMMB.

- Els principals afectes de l'increment de preus que declaren segons les corones de residència és el menor ús del vehicle privat, on no es troben diferències significatives entre les diferents corones.
- Com més allunyats de Barcelona, disminueix l'afecte de compartir el vehicle privat.

Corones



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

4. Preus dels combustibles. 2a onada

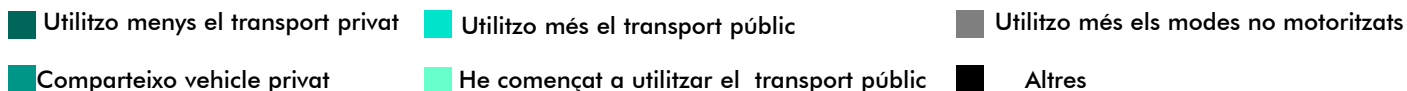
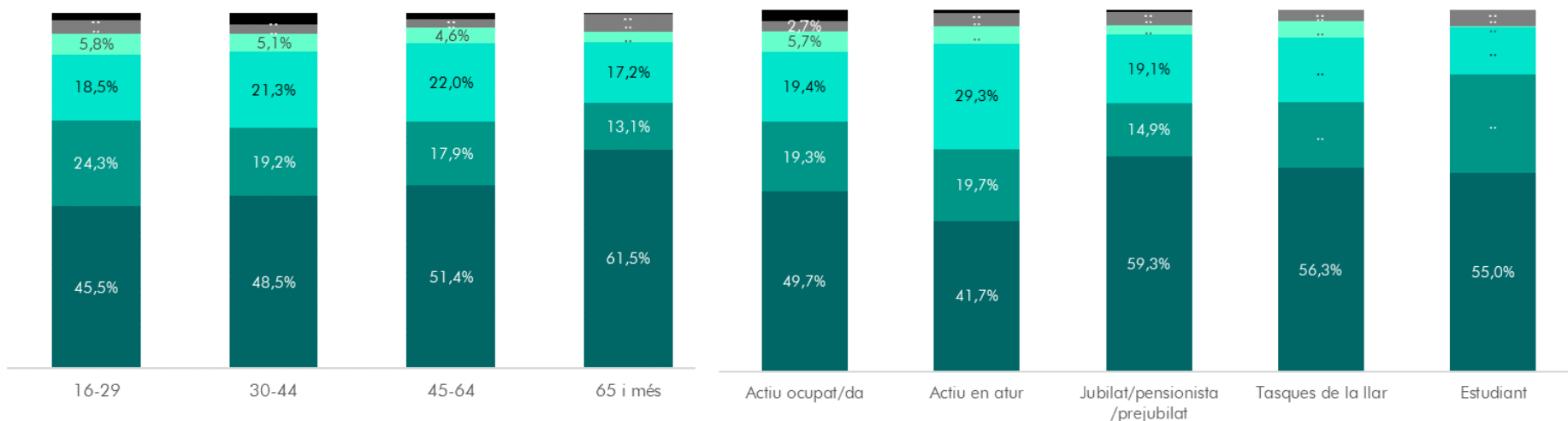
4.3. Segons variables sociodemogràfiques

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

- El grup d'edat de 65 i més anys i els jubilats/pensionistes/prejubilat declaren utilitzar menys el transport privat com a conseqüència de l'augment dels preus del combustible (61,5% i 59,3%, respectivament).
- El grup de 16 a 29 anys busquen alternatives per pal·liar l'augment del preu compartint vehicle privat (24,3%).

Edat

Situació professional



ANNEX I.

Evolució temporal RMB 2012-2022

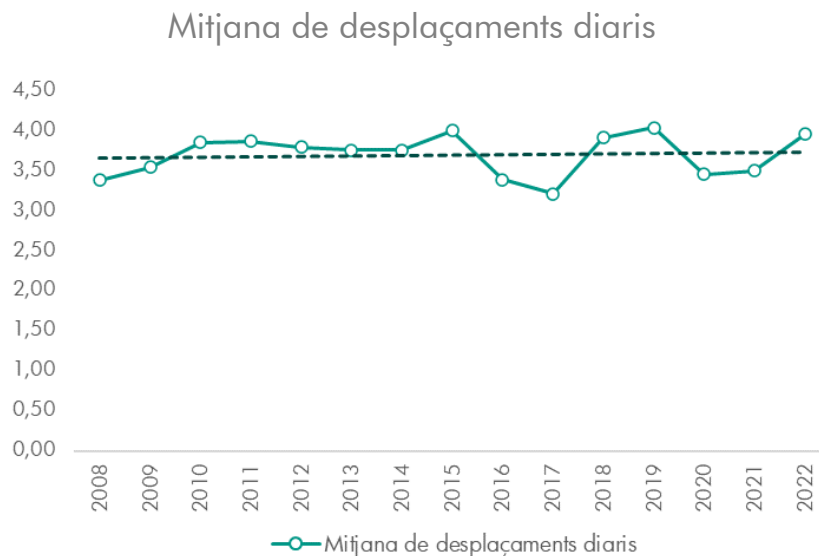
- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2012-2022 per l'àmbit de l'RMB, per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes deu edicions de l'enquesta. Des de l'edició 2018, aquest àmbit ha deixat d'incloure els quatre municipis del Vallès Oriental que han passat a formar part de la comarca del Moianès.
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, des de l'edició del 2003 l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
 - L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013. En aquesta edició 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 2016 i des del 2018 fins la darrera del 2022, la mostra ha estat pre-seleccionada aleatòriament, i s'ha obtingut del Registre de població de Catalunya, a través d'Idescat.
 - 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.
- S'ha inclòs, en aquells casos a on es considera que dona més informació a les dades representades, la línia de tendència lineal de les mateixes, per tal d'observar més clarament les oscil·lacions en les dades evolutives.

1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils bàsics de la mobilitat

- Comparant la població i els desplaçaments de les darreres edicions de l'EMEF, el 2020 es va registrar un dels valors més baixos de desplaçaments. El 2021 els desplaçaments van augmentar però lleugerament, lluny de les dades del 2019. En canvi el 2022 s'apropen les dades del 2019; la mitjana de desplaçaments per persona i dia és de 3,95 pel 2022 respecte 4,03 el 2019.

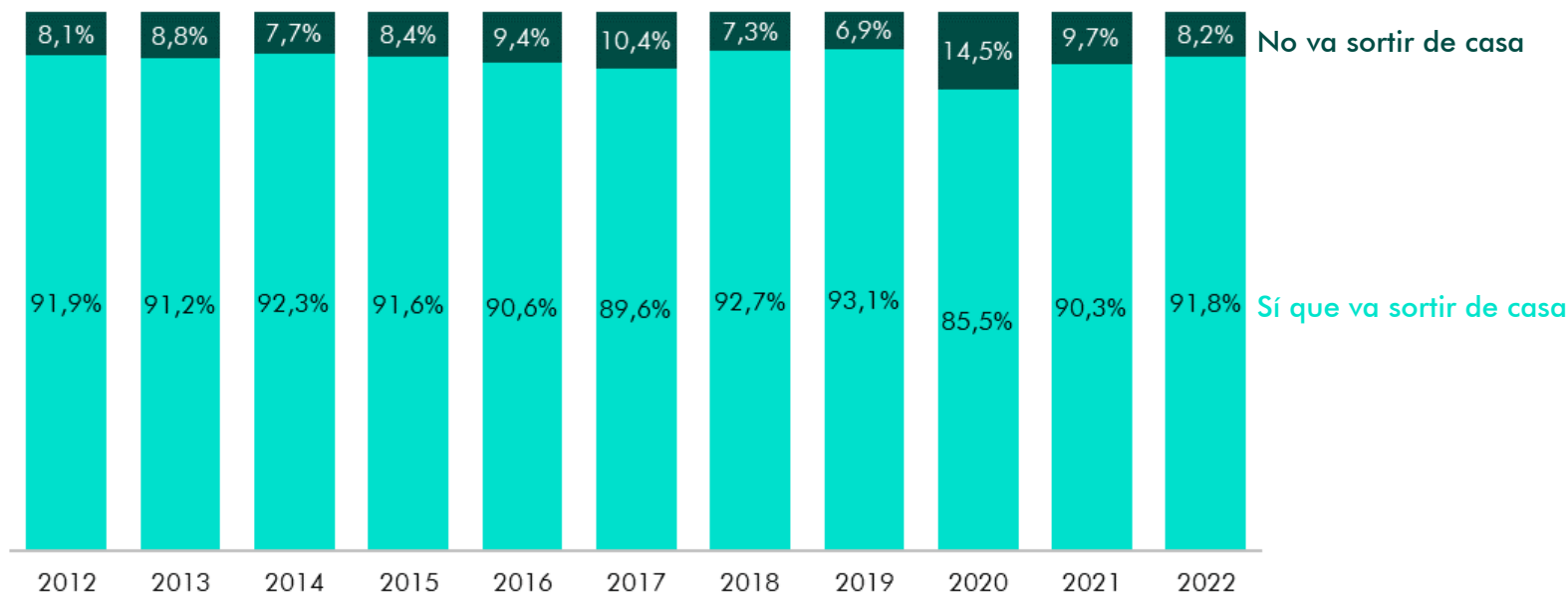
Any	Individus (16 i més anys)	Desplaçaments població general	Mitjana de desplaçaments diaris
2012	4.254.821	16.125.464	3,79
2013	4.239.067	15.895.137	3,75
2014	4.216.230	15.811.470	3,75
2015	4.197.694	16.774.612	4,00
2016	4.218.542	14.279.739	3,38
2017	4.244.882	13.618.731	3,21
2018	4.274.745	16.711.906	3,91
2019	4.325.004	17.430.628	4,03
2020	4.400.982	15.173.464	3,45
2021	4.390.420	15.326.136	3,49
2022	4.413.682	17.444.359	3,95
Variació 2022 - 2021			
Absoluta	23.262	2.118.223	0,46
Relatives	0,5%	13,8%	13,2%



1. Característiques bàsiques de la mobilitat

1.1. Perfils bàsics de la mobilitat

- La pandèmia va propiciar que el 2020, el 14,5% de la població resident a l'RMB no sortís de casa, doblant el valor de l'any anterior (6,9%), i essent el valor més alt de l'última dècada. El 2022 la població que no va sortir de casa va disminuir fins el 8,2%, però encara superant els valors anteriors a la pandèmia.

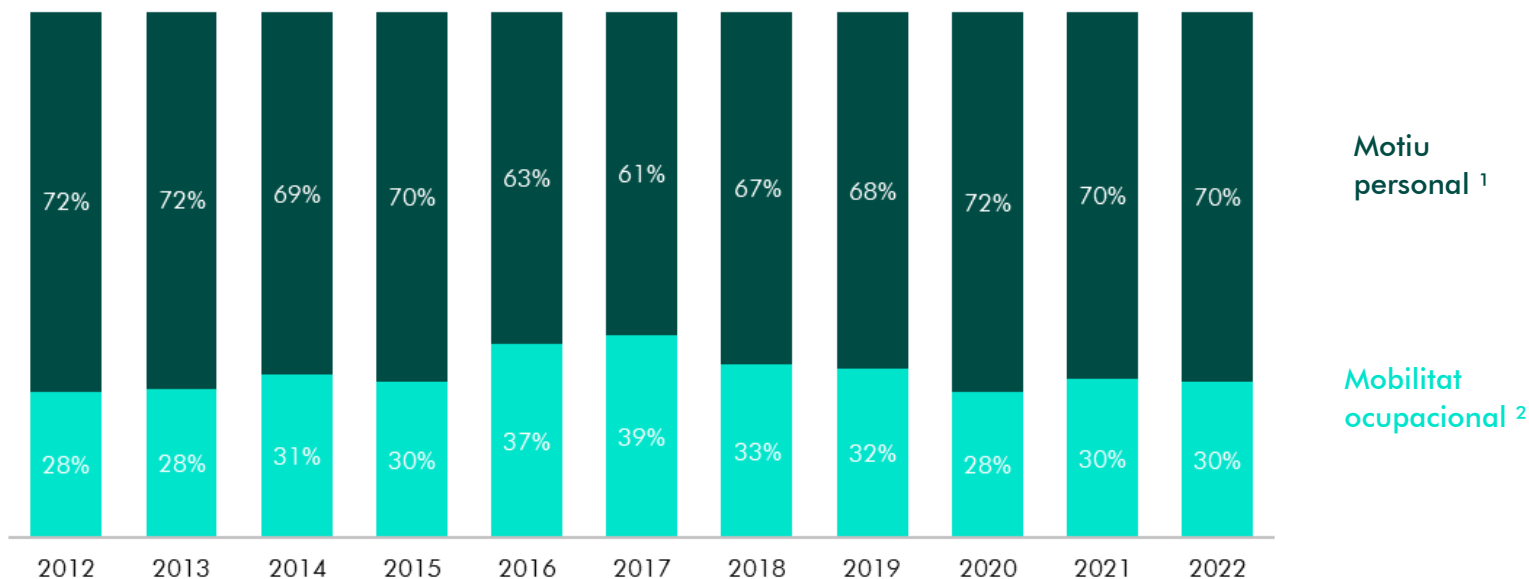


2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- El pes de la mobilitat personal a l'any 2022 es manté respecte l'any 2021 però disminueix 2 punts de l'any de la pandèmia (2020).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Mobilitat Ocupacional ¹	4.496.462	4.514.677	4.915.218	4.980.779	5.277.852	5.247.742	5.533.918	5.621.635	4.208.751	4.629.654	5.208.208
Mobilitat Personal ²	11.629.002	11.380.460	10.896.252	11.793.834	9.001.888	8.370.990	11.177.987	11.808.993	10.964.712	10.696.482	12.236.150



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.

2.1. Dades generals

- La mobilitat ocupacional entre els residents a l'RMB ha augmentat un 16,8% entre el 2021 i el 2022, i ho ha fet de manera més significativa pels desplaçaments per estudis (25,2%) que per treball (15,5%). No obstant, les dades encara són inferiors a les d'abans de la pandèmia.
- Els desplaçaments de caràcter personal han augmentat (19%), destaquem l'augment del 49,0% en Oci/diversió/àpats/esport i l'increment dels desplaçaments per gestions personals (el 30%).

Any	Treball	Estudis	Mobilitat ocupacional	Compres	Metge/ Hospital	Visita amic/ familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/ diversió/ àpats/ esport	Dinar/sopar/bar/ restaurant (No oci)	Passeig	Altres motius	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total RMB
2012	2.005	571	2.576	1.605	343	644	1.520	782	1.021	-	631	-	6.545	7.004	16.125
2013	1.986	563	2.549	1.634	293	556	1.456	674	1.062	-	676	-	6.351	6.995	15.895
2014	2.167	585	2.752	1.476	320	543	1.381	613	1.093	-	643	-	6.070	6.990	15.811
2015	2.227	604	2.831	1.805	332	532	1.507	548	1.253	-	609	-	6.585	7.358	16.775
2016	2.446	517	2.963	1.284	343	447	1.174	385	894	-	483	-	5.011	6.304	14.277
2017	2.495	449	2.944	1.181	305	335	1.152	489	696	88	454	..	4.702	5.973	13.619
2018	2.778	484	3.263	1.665	378	517	1.587	419	1.137	117	545	2	6.366	7.084	16.712
2019	2.852	527	3.379	1.832	340	504	1.717	463	1.141	151	673	12	6.833	7.219	17.431
2020	2.167	306	2.473	1.932	279	438	1.506	459	577	104	838	5	6.138	6.563	15.173
2021	2.261	347	2.607	1.650	336	410	1.300	382	831	109	813	8	5.838	6.881	15.326
2022	2.612	434	3.046	1.903	370	444	1.574	497	1.238	129	789	..	6.945	7.453	17.444
Dif.															
Relativa 2022/2021	15,5%	25,2%	16,8%	15,3%	9,9%	8,3%	21,1%	30,0%	49,0%	18,7%	-2,9%	-	19,0%	8,3%	13,8%

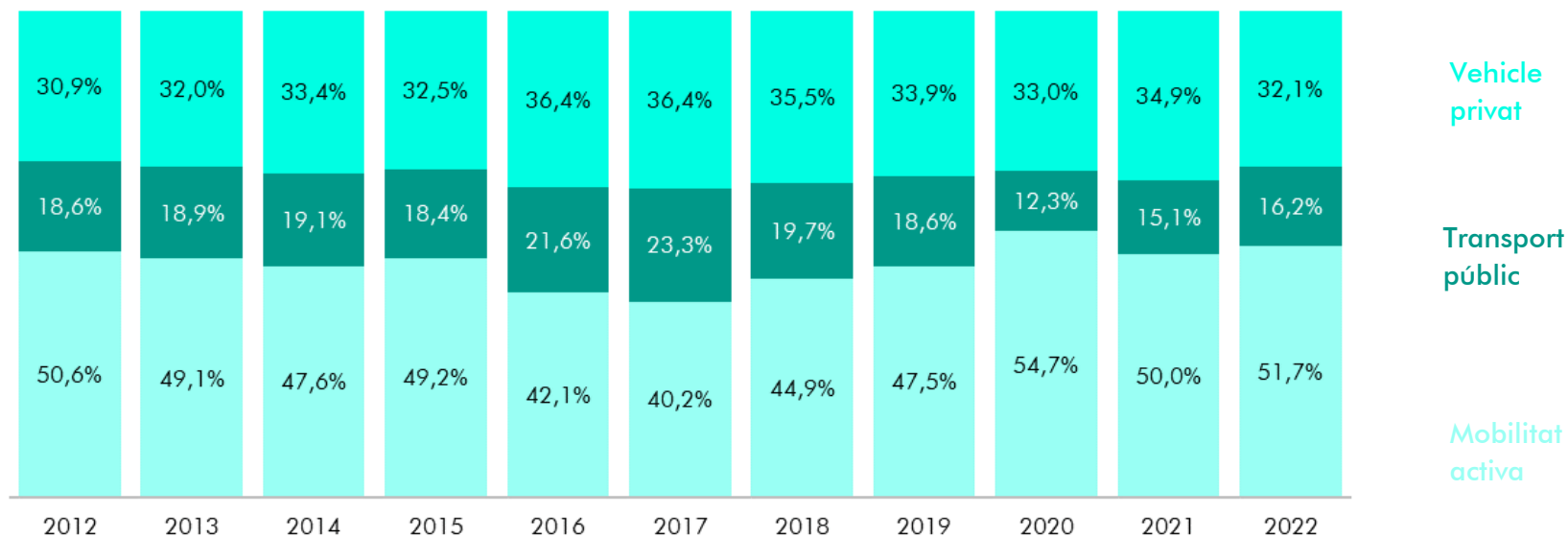
*Dades expressades en milers

3. Mode de transport

3.1. Dades generals

- El 2022 els desplaçaments en vehicle privat disminueixen respecte l'any anterior, guanyant quota d'ús el transport públic (16,2%), tot i que encara no es recuperen els valors d'abans de la pandèmia. Els desplaçaments en mobilitat activa augmenten la seva quota modal en la mobilitat diària respecte el 2021.

Desplaçaments (milers)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Mobilitat activa	8.152	7.799	7.521	8.247	6.010	5.478	7.496	8.280	8.305	7.665	9.015
Transport públic	2.993	3.002	3.017	3.084	3.078	3.179	3.285	3.240	1.862	2.316	2.834
Vehicle privat	4.980	5.094	5.273	5.444	5.192	4.962	5.931	5.911	5.006	5.346	5.596



3.1. Dades generals

- L'ús dels modes de mobilitat activa ha incrementat en un 17,6%, particularment l'anar caminant que ho ha fet al voltant del 18,4%. La bicicleta ha augmentat el seu ús gairebé un 3% respecte el 2021, i suposa la major xifra mai recollida.
- L'ús del transport públic augmenta en un 22,4% respecte el 2021.
- La mobilitat en vehicle privat augmenta un 4,7% respecte l'any anterior. La furgoneta, camió i resta de vehicle privat augmenten en un 65,4%.

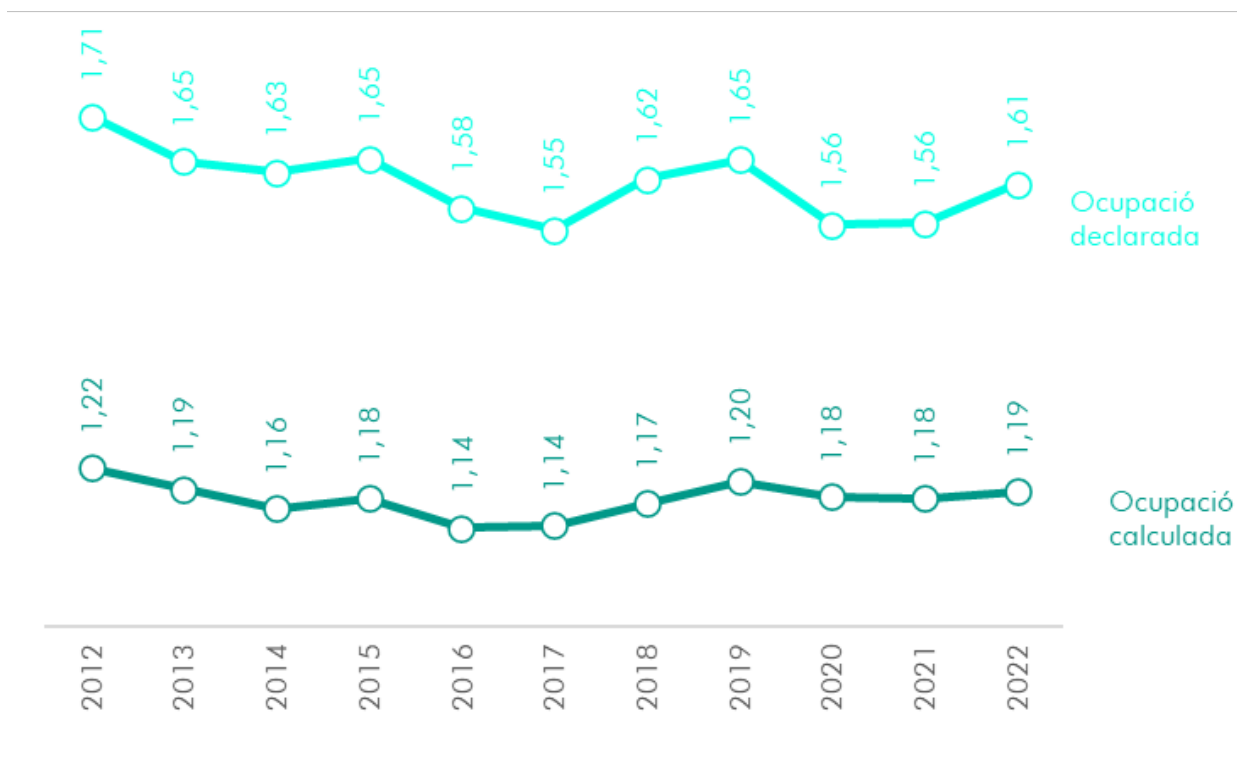
Any	Caminant	Bicicleta	Cadira de rodes, scooter i VMP	Total Mobilitat activa	Autobús	Metro	Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	Resta TPC	Total Transport públic	Cotxe	Moto i ciclomotor	Resta vehicle privat	Total vehicle privat	Total
2012	7.945	207	-	8.152	1.060	1.036	752	146	2.993	4.305	563	113	4.980	16.125
2013	7.570	229	-	7.799	1.060	1.042	772	129	3.002	4.433	615	46	5.094	15.895
2014	7.309	212	-	7.521	1.042	1.050	809	117	3.017	4.573	618	82	5.273	15.811
2015	8.028	219	-	8.247	1.087	1.067	798	131	3.084	4.748	614	82	5.444	16.775
2016	5.790	220	-	6.010	1.123	1.001	851	102	3.078	4.480	613	99	5.192	14.280
2017	5.192	260	26	5.478	1.150	1.060	853	116	3.179	4.236	613	113	4.962	13.619
2018	7.184	243	70	7.496	1.157	1.094	859	176	3.285	5.025	695	210	5.931	16.712
2019	7.920	281	80	8.280	1.150	1.100	840	149	3.240	5.016	692	203	5.911	17.431
2020	7.917	263	125	8.305	688	642	455	77	1.862	4.195	578	233	5.006	15.173
2021	7.250	297	118	7.665	849	824	547	96	2.316	4.530	645	171	5.346	15.326
2022	8.583	304	128	9.015	1.007	967	742	118	2.834	4.613	700	283	5.596	17.444
Dif. Relativa 2020/21	18,4%	2,4%	8,4%	17,6%	18,7%	17,3%	35,6%	22,9%	22,4%	1,8%	8,6%	65,4%	4,7%	13,8%

*Dades expressades en milers

3.1. Dades generals

VEHICLE PRIVAT

- L'any 2022 la taxa d'ocupació del cotxe calculada és del 1,19, i la ocupació declarada incrementa respecte el 2021; del 1,61 al 1,56 persones per vehicle.

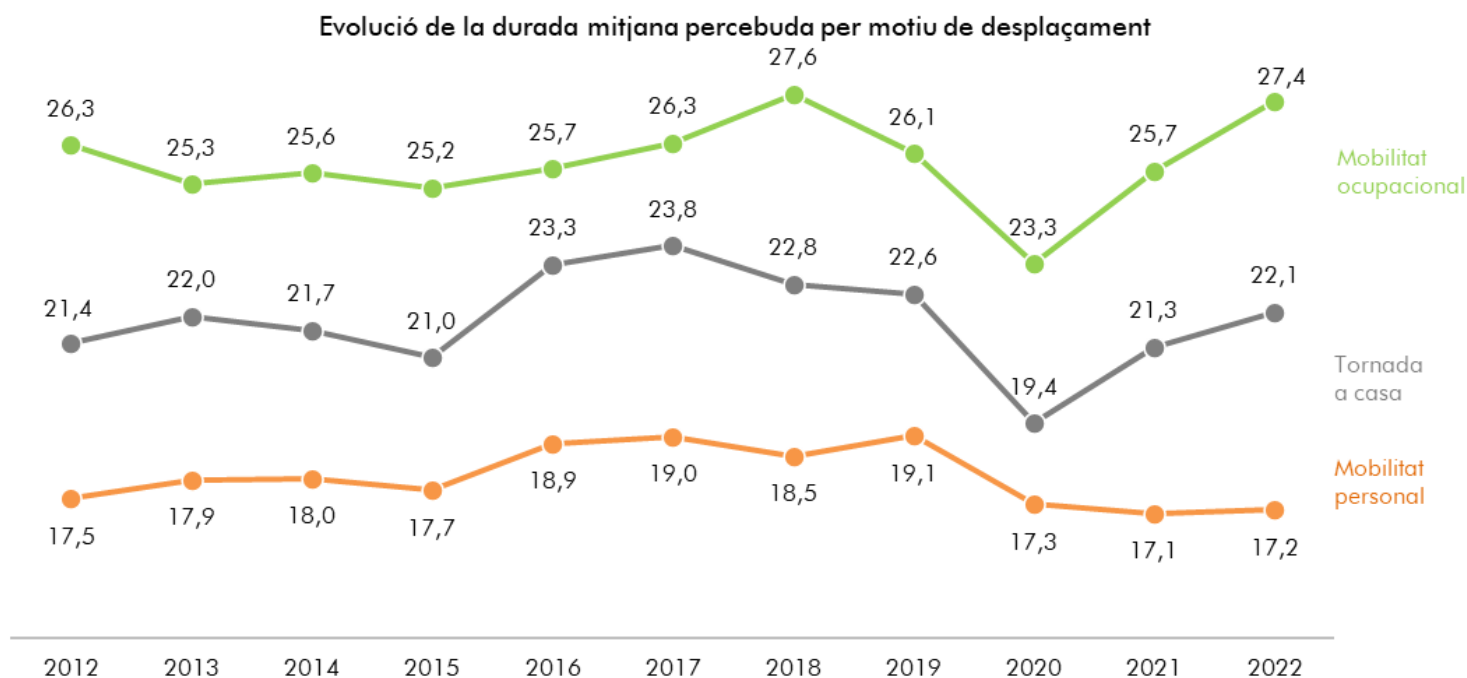


4. El temps de la mobilitat

4.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

4.1.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

- L'evolució de la durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons el motiu des de l'any 2012 mostra una disminució en la durada per a tots els motius de desplaçament l'any 2020 i torna a augmentar el 2022 pel que fa a la mobilitat ocupacional i a la tornada a casa (en menor mesura), recuperant valors similars als dels anys d'abans de la pandèmia. Respecte a la mobilitat personal, la durada mitjana continua disminuint respecte 2020, tot i que es manté en valors molt similars.

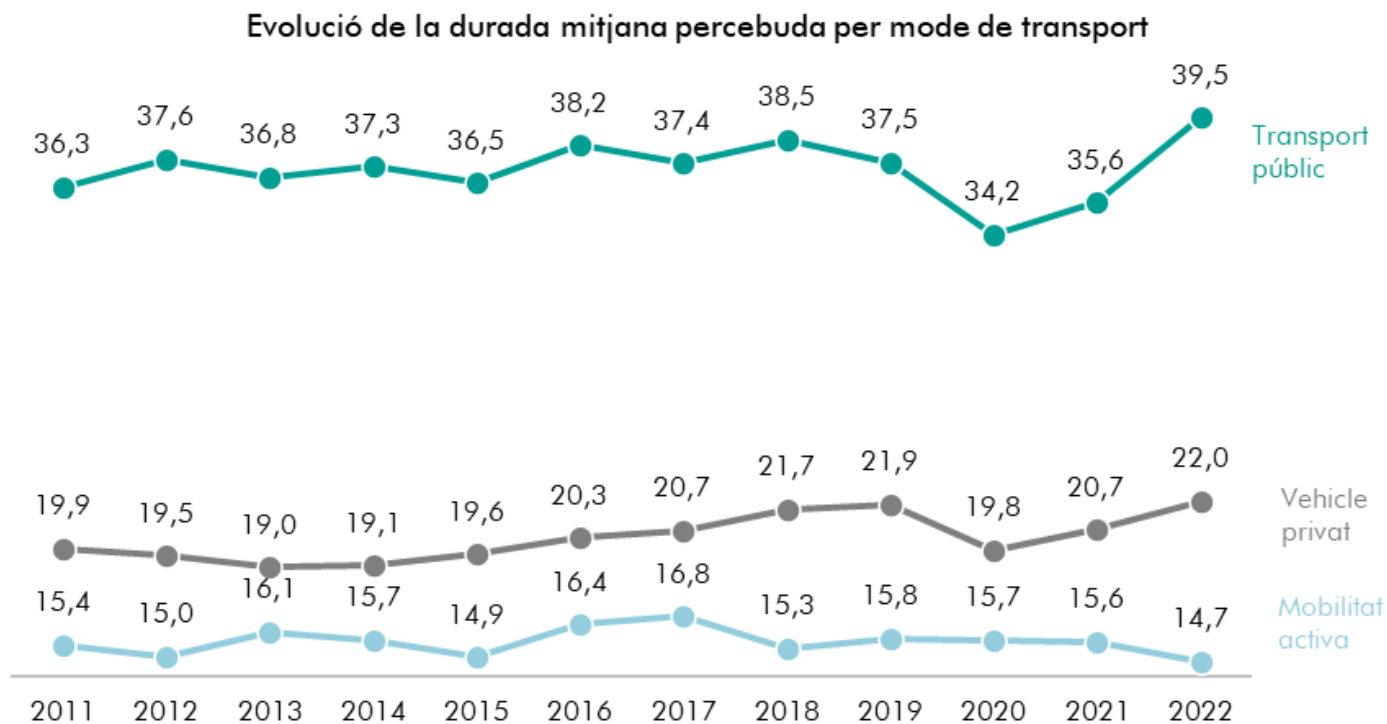


4. El temps de la mobilitat

4.1. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

4.1.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

- El 2020 es va reduir significativament el temps mitjà de desplaçament percebut en transport públic i vehicle privat. El 2022 els valors han augmentat, arribant al màxim de la sèrie històrica; amb 39,5 minuts de mitjana en el cas del transport públic i de 22,0 minuts en el cas del vehicle privat.
- Pel que fa a la mobilitat activa disminueix respecte el 2021, sent aquest el valor més baix mai registrat (14,7 minuts de mitjana).

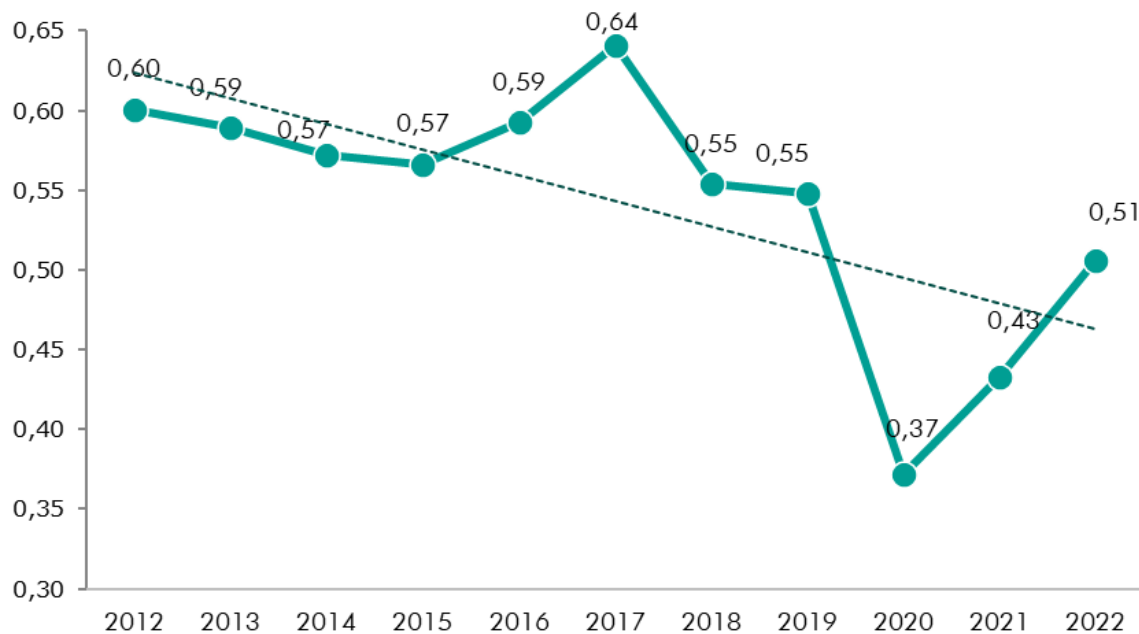


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.1. Àmbits territorials

5.1.1. Mode de transport. Ràtio públic/privat

- La ràtio entre transport públic i vehicle privat del 2020 va ser la més baixa de l'última dècada, havent assolit una ràtio de 0,37. El 2022 ha pujat fins a 0,51, però no assoleix encara els valors d'abans de la pandèmia.

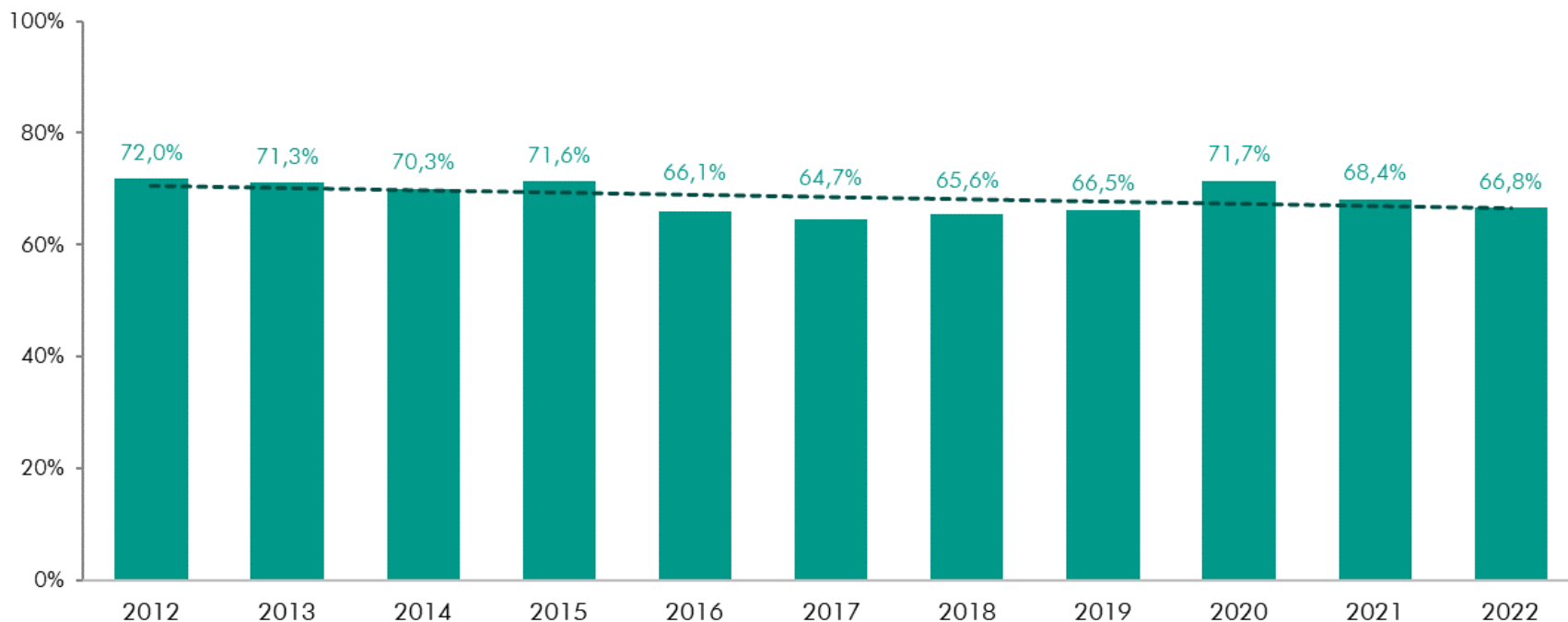


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.1. Àmbits territorials

5.1.2. Autocontenció per àmbit territorial de residència

- L'anàlisi temporal de l'autocontenció municipal al conjunt de l'RMB mostra com va augmentar notablement el 2020. El 2022 ha disminuït i es situa en un 66,8%, lleugerament per sobre de les dades prepanidèmia.

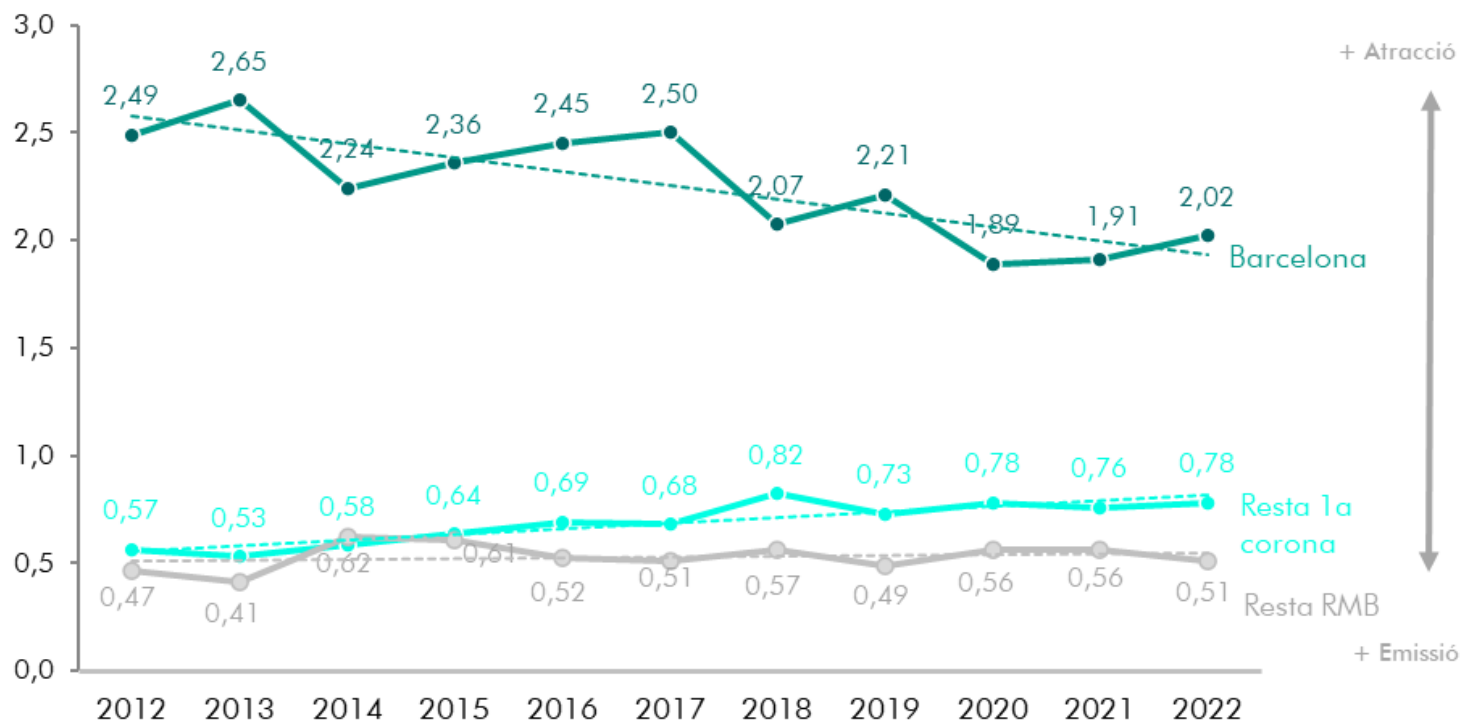


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.2. Indicadors de síntesi

5.2.1. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

- L'anàlisi temporal de la RAE segons àmbits territorials mostra com la ciutat de Barcelona és el territori més receptor de desplaçaments en tots els anys analitzats. El 2020 va disminuir respecte el 2019 i es va situar en el valor més baix de l'última dècada. Aquest any ha pujat a 2,02, lluny encara dels valors dels anys anteriors a la pandèmia.
- Els dos altres àmbits territorials analitzats es mantenen com territoris emissors, amb valors entre el 0,5 i el 0,8.

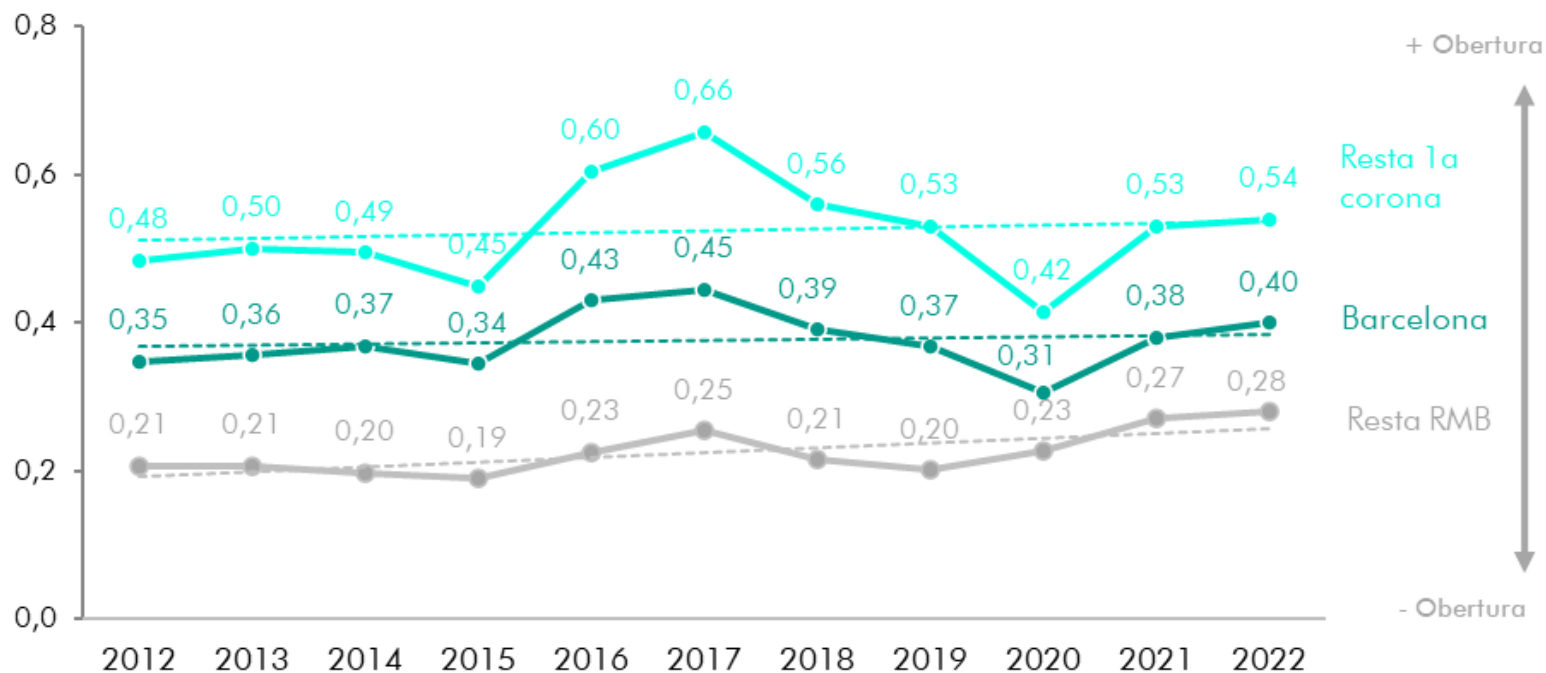


5. Dinàmiques territorials de la mobilitat

5.2. Indicadors de síntesi

5.2.2. Índex d'obertura (IO)

- Trencant la dinàmica d'obertura fins el 2017, l'IO del 2020 mostrava una disminució per Barcelona i la resta de la 1a corona, mantenint la tendència del 2018. El 2022 l'IO per Barcelona i la resta de la 1a corona ha tornat a augmentar, situant-se en valors superiors als del 2019.
- L'IO per la resta de la RMB continua augmentat, des del 2019.



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 Metròpoli.

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%

Àmbit	Mostra EMEF22	Error
Alt Penedès	400	5,0%
Anoia	400	5,0%
Bages	400	5,0%
Baix Llobregat	1.565	2,5%
Barcelonès	3.109	1,8%
Berguedà	399	5,0%
Garraf	406	5,0%
Maresme	672	3,9%
Moianès	401	5,0%
Osona	401	5,0%
Vallès Occidental	1.389	2,7%
Vallès Oriental	609	4,0%
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.

Etapes 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)

1. Treballa (activa ocupada, ERTO total o parcial/baixes/excedències)	5. Tasques de la llar
2. Està a l'atur, busca feina (actiu en atur, ERO)	6. Estudiant
3. Jubilada / pensionista	7. Altres especificar _____ (P.ex: rendistes)
4. Pre-jubilada	

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, VOSTÈ ÉS...

1. Treballadora per compte pròpia/autònom
2. Treballadora per compte alie
3. Treballadora del sector públic (funcionaria)
98. 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?

1. Malaltia/Discapacitat (P7)
2. Va treballar/estudiar al domicili (P7)
3. Estava de vacances (P7)
4. Edat (jubilada...) (P7)
5. No calia/no va voler sortir (P7)
6. Tornava d'algun lloc (P2d)
7. Està en ERTO total o parcial (P7)
8. Relacionat amb la covid-19: quarantena, por, infectat, persona de risc... (P7)
98. Altres. Especifica _____ (P7)
99. 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 DINCI	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"/>

... (preveure 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 matrícula) 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	12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports	21. Altres mitjans	1. Caminant	12. Cotxe com a conductora	21. Altres mitjans
2. Altres llocs on dormir	13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci)	22. Camió	2. Autobús empresa	13. Cotxe com acompanyant	22. Camió
3. Anar a la feina	14. Sense destinació fixe, passejar quotidianes	23. Altres autobus (urbà No TMB i/o interurbà)	3. Autobús escolar	14. Moto com a conductora	23. Altres autobus (urbà No TMB i/o interurbà)
4. Estudis	15. Segona residència	24. Altres mitjans	4. Autocar (excursions)	15. Moto com acompanyant	24. Altres mitjans
5. Compres quotidianes	16. Tenir cura d'alguna persona (gent gran nens/es...)	25. Altres mitjans	5. Autobús TMB	16. Furgoneta	25. Altres mitjans
6. Compres ocasionals o no quotidianes	17. Recollir paquets de comerç-e	26. Altres mitjans	6. Metro	17. Bicicleta	26. Altres mitjans
7. Metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions, Hospitals (per visitar-se vostè)	18. Acompanyar/recollir persones majors d'edat	27. Altres mitjans	7. Tramvia	18. Cadira de rodes, scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat	27. Altres mitjans
8. Visitar amica o familiar (sense quedar-se a dormir)	19. Gestions de treball (fora seu habitual)	28. Altres mitjans	8. Ferrocarrils Generalitat (FGC)	19. Patinet (elèctric), Segway o altres giny	28. Altres mitjans
9. Gestions de treball (fora seu habitual)	20. Gestions de treball (fora seu habitual)	29. Altres mitjans	9. Renfe Rodalies	20. Ciclomotor com a conductora	29. Altres mitjans
10. Gestions de treball (fora seu habitual)	21. Gestions de treball (fora seu habitual)	30. Altres mitjans	10. Renfe regional	21. Ciclomotor com acompanyant	30. Altres mitjans
			11. Taxi	22. Camió	



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/td 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, elBicbox)
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 (Ecootra, 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 (Ecootra 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 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 MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?

1. Sí	2. No
-------	-------



TOTES LES PERSONES

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

P7. VALORI ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:

- A. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se per dins del seu municipi, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona) 99 NS/NC
- B. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona). 99 NS/NC
- C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona). 99 NS/NC
- D. El preu del transport públic en relació als serveis oferts, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat). 99 NS/NC

TOTHOM

ÚS DELS MITJANS DE TRANSPORT

P8a. ARA LI LLEGIRÉ UNA SÈRIE DE MITJANS DE TRANSPORT. DIGU'NI QUIN ÚS EN FA ARA?

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

P8a
ARA

- 1 Anar a peu
- 2 Anar en bicicleta privada
- 3 Anar en bicicleta de lloguer / pública (Bicing) / d'ús compartit (Donkey Republic, RideMovi...)
- 4 Anar en cotxe com a conductora
- 5 Anar en cotxe com a acompanyant
- 6 Anar en moto/ciclomotor pròpia
- 7 Anar en moto / ciclomotor de lloguer / d'ús compartit (Cooltra, Yego,...)
- 8 Anar en transport públic en general, inclòs taxi
- 9 Anar en patinet, segway, altres ginyes
- 10 Furgoneta/Camioneta

FILTRE à Per a les persones que han contestat que si utilitzen transport públic (P8a 8>0)

P8b. D'AQUESTS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC, QUIN ÉS EL SEU ÚS?

P8b
ARA

- 11 Metro
- 12 Bus urbà de Barcelona (TMB)
- 13 Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)
- 14 Bus interurbà
- 15 Tramvia
- 16 Renfe rodalies
- 17 Renfe regional/mitja distància
- 18 FGC
- 19 Taxi/Uber/Cabify
- 20 Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, transport escolar...)

P8c. TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEÀIA PER LA COVID-19, CREU QUE A PARTIR DEL GENER DE 2023 CANVIARÀ L'ÚS D'ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT PER DESPLAÇAR-SE RESPECTE AL QUE UTILITZA ARA?

- 1. Sí
- 2. És possible
- 3. No
- 99. NS/NC

5



FILTRE à Per a les persones que han contestat que si és possible a P8c (P8c=1 o 2)

P9a ARA LI LLEGIRÉ UNA SÈRIE DE MITJANS DE TRANSPORT. DIGU'NI QUIN ÚS TÉ PENSAT FER-NE A PARTIR DEL GENER DE 2023 (2a onada) TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEÀIA PER LA COVID-19?

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

P9a
FUTUR

- 1 Anar a peu
- 2 Anar en bicicleta privada
- 3 Anar en bicicleta de lloguer / pública (Bicing) / d'ús compartit (Donkey Republic, RideMovi...)
- 4 Anar en cotxe com a conductora
- 5 Anar en cotxe com a acompanyant
- 6 Anar en moto/ciclomotor pròpia
- 7 Anar en moto / ciclomotor de lloguer / d'ús compartit (Cooltra, Yego,...)
- 8 Anar en transport públic en general, inclòs taxi
- 9 Anar en patinet, segway, altres ginyes
- 10 Furgoneta/Camioneta

FILTRE à Per a les persones que han contestat que si utilitzaran transport públic (P9a 8>0)

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

P9b
FUTUR

- 11 Metro
- 12 Bus urbà de Barcelona (TMB)
- 13 Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)
- 14 Bus interurbà
- 15 Tramvia
- 16 Renfe rodalies
- 17 Renfe regional/mitja distància
- 18 FGC
- 19 Taxi/Uber/Cabify
- 20 Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, transport escolar...)

FILTRE → Només per a usuaris (P8a 1-10>1 i P8b 11-20>1)

P10. AVALUÏ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX L'ÚS ACTUAL DE CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a8 >1)

P11. VALORI LA POR QUE TÈ DE PATIR ELS SEGÜENTS FETS AL TRANSPORT PÚBLIC, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) a 10 (moltíssima por):

- a. Robatoris (de bossa, cartera, mòbil,...)
- b. Comentaris o gestos sexuals no desitjats
- c. Fregaments, acostaments sexuals no desitjats
- d. Agressions sexuals, violacions
- e. Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a8 >1)

P12. TAMBÉ EN RELACIÓ AL TRANSPORT PÚBLIC, VALORI DE 0 (gens) A 10 (moltíssima) LA SEGURETAT QUE LI PROPORCIONA:

- a. La presència de conductores, de personal laboral i de vigilància
- b. Els dispositius de seguretat (càmeres de vídeo-vigilància, interfons de socors,...)
- c. La neteja, el bon estat de les instal·lacions i dels vehicles

6



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'ús de 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 ÉS 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 à 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. Cotxe privat / Furgoneta / Camioneta	1	2	3	4	5
7. Cotxe compartit	1	2	3	4	5
8. Taxi / Uber / Cabify	1	2	3	4	5
9. Moto, bicicleta o patinet - elèctric i no elèctric propis/privats	1	2	3	4	5
10. Moto, bicicleta-Bicing o patinet- elèctric i no elèctric compartits/de lloguer	1	2	3	4	5

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

Múltiplesecció

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



FILTRE à Només per persones que P0c=1a algun membre menor de 16 anys
Només accés a l'escola (anada al matí preferiblement), no extraescolars o altres
Preguntem l'ús dels mitjans dels menors de 16 anys independentment de qui els acompanyi
SI LA LLAR TÉ 1 O 2 MENORS, UNA RESPOSTA PER A CADA MENOR DE 16 ANYS. QUAN PREGUNTEM PEL SEGON MENOR, ANOTAR LA POSSIBILITAT DE MARCAR QUE FA EL MATEIX QUE EL PRIMER
SI LA LLAR TÉ MÉS DE DOS MENORS, SELECCIONAR-NE DOS ALEATÒRIAMENT.

P20a. HA DIT QUE A LA SEVA LLAR HI VIUEN XX PERSONES MENORS DE 16 ANYS. ENS POT DIR QUIN ÚS FAN DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT PER ANAR A L'ESCOLA?

- QUIN TRANSPORT FA SERVIR EL MENOR X? (Múltiple resposta)
Frequència P19b
- | | |
|---|--------------------------|
| 1. A peu | <input type="checkbox"/> |
| 2. Bicicleta coma conductora | <input type="checkbox"/> |
| 3. Bicicleta com a acompanyant | <input type="checkbox"/> |
| 4. Patinet elèctric com a conductora | <input type="checkbox"/> |
| 5. Patinet elèctric com a acompanyant | <input type="checkbox"/> |
| 6. Cotxe com a acompanyant | <input type="checkbox"/> |
| 7. Moto /ciclomotor com a acompanyant | <input type="checkbox"/> |
| 8. Autobús escolar (Consell Escolar) | <input type="checkbox"/> |
| 9. Autobús escolar propi de l'escola | <input type="checkbox"/> |
| 10. Autobús TMB | <input type="checkbox"/> |
| 11. Altres autobus (urbà i/o interurbà) | <input type="checkbox"/> |
| 12. Metro | <input type="checkbox"/> |
| 13. Tramvia | <input type="checkbox"/> |
| 14. Renfe Rodalies | <input type="checkbox"/> |
| 15. Renfe Regional mitja distància | <input type="checkbox"/> |
| 16. FGC | <input type="checkbox"/> |
| 17. Taxi/Liberi/Cabify | <input type="checkbox"/> |
| 97. No va a l'escola (no es desplaça) | <input type="checkbox"/> |
| 98. Altres. Especificar _____ | <input type="checkbox"/> |
| 99. NS/NC | <input type="checkbox"/> |

FILTRE à Només pels mitjans utilitzats a P20a
P20b. QUINA ÉS LA FREQUÈNCIA D'US D'AQUESTS MITJANS?

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



DADES PERSONALS

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

P31. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

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

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

1. Sense estudis
2. Primaris (EG8, comerç, ESO, graduat escolar)
3. Secundaris (Preu, Batxillerat actual, FPI, BUP, COU, cicles formatius de grau mitjà)
4. Estudis superiors (FPII, estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
98. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

P33a. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT (SUPERIOR AL 33%)?

1. Sí
2. No

FILTRE à Només si la tenen (P33a=1)

P33b. DE QUIN GRAU?

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

P33c. DE QUIN TIPUS?

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

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

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

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

OBSERVACIONS



PREGUNTES ADDICIONALS EN LA PRIMERA ONADA

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